

Rejsebreve fra Søværnets enheder. 2003

Printet fra <http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/2003/>

Sammensat & redigeret af Søren Nørby, Marinens Bibliotek.

Maj 2008.



Søværnet

Søværnets Operative Kommando



11. februar 2008

Forsvarsnettet

Forside

Nyt & Presse

Om SOK og Søværnet

Sø- og flyredning

Maritime Assistance Service

Havmiljø

Istjenesten

Andre civile opgaver

Internationalt

Øvelser

Enhederne skriver

Rejsebreve 2008

Rejsebreve 2007

Rejsebreve 2006

Rejsebreve 2005

Rejsebreve 2004

Rejsebreve 2003

Rejsebreve 2002

Job & uddannelse

Fotogalleri

Videoklip

Kontakt

Sitemap

Links

Her er du: [Enhederne skriver](#) > [Rejsebreve 2003](#)

Rejsebreve fra enhederne 2003

Læs besætningernes beregninger om hverdagen om bord i Søværnets enheder.



TRITON



OLFERT FISCHER



RAVNEN



VIBEN



LAXEN



GUNNAR SEIDENFADEN



MLOG



SÆLEN



Søg

Tilmeld nyhedsbrev



STUD SØ 08

Rådgivning



Operation **Bedre hverdag**



Stop Olien..!

BLIV KONTRAKTOFFICER



Maritim Sikkerhed Pirater



Søværnsorientering



Rådighedspersonel



forsvars kanalen



Aktindsigt

1

Indholdsfortegnelse

Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON	2
Rejsebreve fra korvetten OLFERT FISCHER	78
Rejsebreve fra DATU STROG	367
Rejsebreve fra LAXEN	475
Rejsebreve fra GUNNAR SEIDENFADEN	478
Rejsebreve fra MLOG (Mobil Logistik Enhed)	497
Rejsebreve fra SÆLEN	558

Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON 2003

"Nordlyset" er fra TRITON A-besætning.

"Top of the World News" er fra TRITON B-besætning.

Rejsebrevene er sammensat af artikler og billeder fra forskellige dele af besætningerne.

Nr. 17 - Nordlyset

21-12-2003

Inspektionsskibet TRITON og A-besætningen befinder sig fortsat i farvandene omkring Færøerne. TRITON har i de sidste uger gennemført patrulje og løst andre opgaver under Færøernes Kommando.

Nr. 16 - Nordlyset

08-12-2003

Vi indledte den anden halvdel af vores togt med et kortere havneophold i Tórshavn. Formålet med opholdet var at gennemføre maskintekniske eftersyn og reparationer samt at skifte PAVE-HAWK redningshelikoptere, som er baseret på Keflavik Air Base.

Nr. 15 - Nordlyset

24-11-2003

Vi har fortsat udført fiskeriinspektioner men må konstatere, at der lige nu ikke erså mange fiskere på felterne. Østkysten bød udover en speciel redningsaktion på en del "havvej", hvilket gav anledning til at flere værnepligtige meddelte, at nu havde de fået deres "sø-ben".

Nr. 14 - Nordlyset

17-11-2003

Siden sidste nyhedsbrev har vores togt været præget af, at vi har skullet opbygge skibets daglige rutiner. Dette opnår man alene ved at være til søs i en længere periode. Vi har også deltaget i en række spændende øvelsesaktiviteter og en decideret redningsaktion.

Nr. 13 - Nordlyset

30-10-2003

Den 10. oktober 2003 overtog A-besætningen inspektionsskibet TRITON i Reykjavik på Island. Den anden besætning er nu hjemme på 3 måneders velfortjent ferie.

Nr. 12 - Top of the World News

10-10-2003

Efter adoptionsbesøget i Ammassalik ventede der en ny spændende opgave på Triton. Vi skulle efter direktiv fra Grønlands Kommando udforske søvejen til en gammel nedlagt amerikansk militærbase fra Anden Verdenskrig.

Nr. 11 - Top of the World News

03-10-2003

De næste par dage stod på fiskeriinspektion, og det første skib som blev inspiceret var en norsk trawler. Inspektionen udmøntede sig i, at den norske båd fik et par vejledninger og blev herudover påbudt at fjerne en ulovlig anordning, der blev brugt til direkte udkast af fisk.

Nr. 10 - Top of The World News

26-09-2003

Ved middagstid den 15. september, lå Triton ud for Dødemandsbugten. Det var her, Kaptajn Douglas Charles Glavering 18. august 1823, stødte på 12 eskimoer. Mens Glavering opholdt sig i Dødemandsbugten vil historien, at mødet fik en dramatisk afslutning.

Nr. 9 - Top of The World News

19-09-2003

Efter at vi havde forladt Daneborg og igen efterladt nogle hårdtarbejdende besætningsmedlemmer til at hjælpe Sirius, gik turen mod Constabel Pynt, hvor der skulle foregå omskiftning af personel.

Nr. 8 - Top of The World News

09-09-2003

Triton kunne endnu engang påbegynde en rejse mod nord, denne gang på østkysten, så kursen blev sat mod Forsvarets vagt i Mestersvig, der var vores første mål.

Nr. 7 - Top of The World News

03-09-2003

Klokken 0815 udsendte fiskeskibet Karen Margrethe af Svendborg et mayday og meldte om brand i agterskibet. Vigtigt er at nævne, at Triton på dette tidspunkt hed Karen Margrethe af Svendborg, og det hele var en samarbejdsøvelse med den Islandske Kystvagt.

Nr. 6 - Top of the World News

29-08-2003

"Samlet mønstring på helikopterdekke", lyder det skingert over ordreanlægget. Kl. er 0800 og vi er stadig i Nanortalik, men klar til afgang og deltagelse i KEFTACEX øvelsen!

Nr. 5 - Top of the World News

20-08-2003

Efter et dejligt ophold i Thule og det nordvestlige Grønland, kunne HDMS Triton atter skimte Grønlands hovedstad Nuuk i horisonten. Næste arrangement ventede forude; modtagelsen af Forsvarsminister (FM) Svend Aage Jensby.

Nr. 4 - Top of The World News

14-08-2003

Den 2. august vil blive en dag, der går over i historien. Det var dagen, hvor Triton nåede længere mod nord langs den grønlandske kyst, end noget andet dansk orlogsfartøj før har været i inspektions-tjenestens 416 årige historie.

Nr. 3 - Top of The World News

08-08-2003

Forsvarschef General Jesper Helsø ankom søndag d. 27. juli til Narsarsuaq med et følge på i alt 5 mand, Forsvarschefen (FC) skulle sejle med Triton til Grønnedal i forbindelse med chefskiftet på Grønlands Kommando (GLK), hvor Kontreadmiral K.E. Kristiansen skulle afgå.

Nr. 2 - Top of the World News

03-08-2003

Vores tur fra østsiden af Grønland til vest, gik igennem en af verdens smukkeste passager Prins Chr. Sund. En tur på ca. 60 sømil omgivet af klipper, høje fjelde og bræer.

Nr. 1 - Nordlyset

23-07-2003

Den 10. juli gik startskuddet på hvad der forhåbentligt ville blive et godt og meget begivenhedsrigt togt for besætning -B på Inspektionsskibet Triton. Et sommertogt til Grønland med et utroligt spændende program, som I kan følge de næste mange uger.

TOP OF THE WORLD NEWS

TRITONS Nyhedsbrev Nr. 1 uge 28-29

Den 10. juli gik startskuddet på hvad der forhåbentligt ville blive et godt og meget begivenhedsrigt togt for besætning-B på Inspektionsskibet Triton. Et sommertogt til Grønland med et utroligt spændende program, som I kan følge de næste mange uger.

Besætningen mødte allerede hinanden i Danmark i lufthavnen, hvor der var både nye og gamle ansigter at spore, og humøret var i top.

Besætningen steg ombord i den chartrede Mærsk flyver og begav sig af sted mod Reykjavik. Vi mødte ombord omkring middagstid og efter den samlede mønstring, hvor chefen bød alle velkommen, blev personalet installeret på deres lukafer.

De næste par dage ved kaj i Reykjavik gik med at klargøre besætning og skibet til den kommende sejlads. Det blev til nogle lange arbejdsdage de første dage med brandøvelser, havariøvelse, etc. Men alle tog det i stiv arm og der blev da også mulighed for at stifte bekendtskab med Islands største by og dens seværdigheder.

Søndag den 13. juli kl. 0900, blev det tid til at afgang fra Reykjavik.

Kursen var lagt. Der var observeret en flåde af fiskefartøjer i Danmarksstrædet som fiskede efter den lille sildelignende fisk lodde (Angmassat). Lodden samles i millionvis mod nord op til omkring Ammasalik for at gyde, og fisken er og har altid været en vigtig spise for Grønlænderne og vigtigst en god industrifisk. Tritons erfarne besætning fandt da også hurtigt denne flåde af ca. 30 fiskefartøjer og gik straks i gang med at inspicere. Der var nok at gå i gang

med, besætningen kom hurtigt ind i rutinen og endte med at have inspiceret 7 fiskefartøjer, som resulterede i vejledning til 3 af fartøjerne samt et bødeforlæg på 40.000 kr. til én som havde "glemt" sin licens. Skipper og reder var sikkert klar over den var gal og accepterede da også bøden på stedet. Efter endt afhøring, forlod fiskeskipperen Triton med en sidste bemærkning til vagtassistenten: "I hope I will never see you again", dog sagt med et glimt i øjet.



Loddefisker i Danmarksstrædet

Dagene med inspektion af fiskefartøjerne i Danmarksstrædet bød også på et par andre naturoplevelser, blandt andet blev der virkelig mulighed for at studere hvaler i massevis på kort afstand. Det er en kæmpeoplevelse at se disse store dyr boltre sig i vandet, puste store vandsøjler op i luften og se deres store haler stikke lodret op af havet, jo der var nogle som fik sig en på opleveren.

En anden naturoplevelse som var knap så spændende, men dog alligevel imponerende, var den kæmpe bestand af måger. Et enormt antal måger fulgte fiskerne. Desværre kunne de ikke kende forskel på fiskefartøjerne og Triton, hvilket

resulterede i at Triton efter disse dage med tusindvis af disse fugle var klistret godt og grundigt ind i deres efterladenskaber.

Ombord i Triton mødte sammen med stambesætningen også 11 friske værnepligtige og 1 pige ansat på værnepligtsvilkår, som med masser af mod på det hele tørnede ud og klæde på fra den første dag, her følger et indslag fra de værnepligtige.:



Legende pukkelhval

Søsyge og bølgegang.

Af VPL 398 m.fl.

Allerede fra dag et blev alle sat i sving i deres respektive divisioner, og for en enkelt eller to blev det en hård start med søsyge og lidt hjemve. I de forskellige divisioner må vi arbejde hårdt på at komme ind i den daglige rutine, hvor vi hver især har vores funktion ombord. Der skal lidt tilvænning til at arbejde under de nye forhold, da Triton vipper og gynger, og det kan godt være hårdt. Man kan mærke, at man bruger en del kræfter alene på at bevæge sig rundt i skibet, og derudover kommer arbejdet ombord.

Triton er et stort skib (112m - 3500tons), med mange lange gange og i flere etager, hvor man godt kan fare vildt. Og med de mange trapper ombord får man også en god omgang motion. Den faste del af besætningen, som har sejlet her før, har ikke de samme startvanskeligheder, de kender hver en krog af skibet. Men spørger man om vej, er de flinke til at hjælpe en. Vi bor på gode store 2-mands

værelser, eller lukafer som det hedder her, med eget bad og toilet. Selvom vi er værnepligtige, og dermed nye ombord, er vi hurtigt blevet en del af den familie, som besætningen er, så vi sidder ikke alene i et hjørne og krummer tæer.



Triton fra skibets helikopter

Da vi er meget langt hjemmefra og meget længe, er der på skibet opstillet computere, som vi kan bruge til at skrive e-mails til familie og venner, og de bliver brugt flittigt. Så vi er ikke helt afskåret fra omverdenen.

Med venlig hilsen
TRITON-B

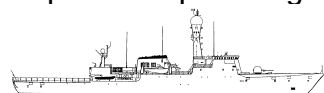
OBS – E-mail – OBS – E-mail – OBS

Vil du skrive til en af dine kære ombord på Triton, kan du gøre det på mailadressen: trit@ships.svn.dk

Husk at påføre skibsnr. på modtageren i emnefeltet, og at du ikke må sende billeder, sjove programmer og lign. Kun tekst accepteres, og helst i form af en vedhæftet tekstfil.

I næste nummer:

I næste nummer kommer en reportage fra vores flotte tur mod Vestkysten gennem Prins Christians Sund og vores besøg på Grønlands Kommando i Grønnedal, samt ting som vi endnu ikke har oplevet. Så det må vi vente på med spænding.



TOP OF THE WORLD NEWS

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 2 uge 30

De drog Vest på...

Vores tur fra østsiden af Grønland til vest, gik igennem en af verdens smukkeste passager Prins Chr. Sund. En tur på ca. 60 sømil omgivet af klipper, høje fjelde og bræer.



Prins Chr. Sund i gråvejre ☹

Foto: KIB

Det klare flade vand i sundet blev udnyttet til gummibådssejladsskel imellem de mange små og store isskoster. Desværre havde vi på dagen ikke vejret med os.

Efter forlægnen gennem Prins Chr. Sund gik turen igen nordover enroute Grønnedal. Vejret var flot og Triton ankom Grønnedal planmæssigt og med besætningen i det stiveste puds. Chefen for Grønlands Kommando (CH GLK) gik ombord og efter det rituelle kommandoskift gik turen mod Nuuk / Godthåb, hvor skib og besætning ankom parademæssigt. Besætningen havde kløet på, og skibet stod flottere end nogensinde, badet i solskin med flag over top og ikke en sky på himlen. Så er det man i sit stille sind står og tænker: "Tjah det må da være det flotteste skib i verden", men det mangler også bare, når man kan mønstre verdens bedste besætning. ☺ ☺ ☺

I Nuuk havde CH GLK inviteret til afskedsreception ombord for samarbejdspartnere, fra bl.a. landsstyre, landsting, retsvæsen og politi, samt den kommende CH GLK. Efter endt festivitas gik Triton igen i manøvrerulle, parademæssig afgang med besætningen linet op langs skibssiden alt imens Rod Stewart og "I am sailing" gjaldede i koncertanlægget. Det blev en meget følelsesladet afsked med Nuuk for den afgående Chef GLK og frue, der da også begge måtte knibe en tåre.



Afgående Kontreadmiral K.E. Kristiansen & frue.

Med ikke bare én, men hele to kontreadmiraler ombord anløb Triton så igen Grønnedal. Nu skulle der være parade og skansevagt for afgående CH GLK. Alt forløb perfekt, og "admiralen" takkede besætningen for den flotte afsked.

Efter et par travle dage kunne vi være os selv, da det første afsnit i en række af mange officielle arrangementer var slut. Tiden langs kaj i Grønnedal blev udnyttet til lidt idræt, i hvert fald af de af os som var vagt- og arbejdsfri. Der blev hurtigt etableret 2 hold. Det ene hold tog turen "Le tour de Ivigtut petit" en lille tur på omkring 6 km, og det andet hold tog så turen "Le tour de Ivigtut de Luxe" en lidt længere tur på ca. 12 km. Ivigtut er en

mere eller mindre forladt mineby, som ligger ca. 6 kilometer fra Grønlands Kommando. Efter denne løbetur fik besætningen naturligvis fri, og en chance for at besøge "Nokken", Grønnedals lokale Taverna, og hilse på kollegaer var kærkommen.

Herefter gik turen mod Qaqortoq / Julianehåb der er Sydgrønlands største by med ca. 3500 indbyggere. Byen fungerer som service og uddannelsescenter med blandt andet handelsskole, gymnasium og en arbejderhøjskole.

Der er desuden et garveri som behandler alle former for grønlandske skind, desværre ankom vi så sent at garveriet var lukket, så det var ikke muligt at gøre en god handel i denne omgang.

Til gengæld var byens førende Nightclub "Skipperkroen" ikke lukket, så besætningen havde mulighed for at slippe lidt væk fra skibet og slappe af under lidt andre forhold. Efter afgang næste dag kl. 1000, stod den på navigering i fjordene omkring Julianehåb, og sidst på aftenen besluttede chefen at vi skulle ankre op for natten.

SAR – Search and Rescue

Klokken 0450 modtog vagthavende telegrafist et opkald fra Grønlands Kommando og vores planer blev straks ændret. Ankeret blev bjærget og turen gik mod syd. En Færøsk trawler havde brug for hjælp, da en ung mand ombord var kommet slemt til skade. Under arbejde var begge hans ben blevet kvæstede og han skulle derfor evakueres.

Trawleren lå ca. 370 sømil syd for vores position, så det blev til fuld kraft frem og med 21-22 knob gik det ud over stepperne. Mdt på eftermiddagen var vi så tæt på den nødstedte trawler, at vores helikopter lige kunne nå derved og hjem igen. Turen ud til den store trawler gik som planlagt. Doc (skibslægen) blev hoistet ombord og fik den forulykkede unge færøske fisker bjærget ombord i

TRITONs helikopter "Rescue 191".



Patienten ankommer til TRITON.

Herefter gik turen retur til Triton hvor patienten blev indlagt på Tritons hospital og blev stabiliseret, hvorefter blev han fløjet videre til Narsarsuaq og derfra videre med chartret fly til Dronning Ingrid hospitalet i Nuuk.

Klokken 2030 var helikopteren med helikopterbesætning og Doc tilbage efter en hård dags arbejde, hvor alt var forløbet perfekt.

Vi afsluttede vores hektiske uge ved kajen i Narsarsuaq, med et dejligt grillparty på helikopterdækket. Vores dygtige kokke havde lavet dejlig mad og tilberedte den ved kæmpegrillen under den grønlandske sol, og sørgede dermed for at vores elektronikbefalingsmand, i daglig tale David / ENB, kunne nyde sin 28 års fødselsdag. Vejret var perfekt, 20 – 25 grader! Grønland havde igen vist sig fra sin allerflotteste side. Grill, shorts og korte ærmer, og så lige et lille isbjerg i baggrunden, det er livet!



Lasse & Søren tryller.

Foto: 168

Kem 25 år.

Kem var en af mange som havde fødselsdag ombord i sidste uge. Så bageren fik travlt i kabyssen, for er der fødselsdag, er der kage! Som et lille velfærdsindslag, kan vi her vise hvor galt det kan gå, når vennerne ved, at man bliver 25. år.



Kem 25 år får lidt kanel!

Foto: 177

*Med venlig hilsen
TRITON-B*

I næste nummer:

Næste uges nyhedsbrev kommer til at handle om vores besøg af Forsvarschefen, General Helsø og om vores forlægning langt mod nord langs den Grønlandske vestkyst.



TOP OF THE WORLD NEWS



Forsvarschef General Jesper Helsø hejser sit kommandotegn på Triton i Narsarsuaq.

Foto: 316

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 3 uge 31

General til søs.

Forsvarschef General Jesper Helsø ankom søndag d. 27. juli til Narsarsuaq med et følge på i alt 5 mand, Forsvarschefen (FC) skulle sejle med Triton til Grønnedal i forbindelse med chefskiftet på Grønlands Kommando (GLK), hvor Kontreadmiral K.E. Kristiansen skulle afgå. FC blev modtaget af vores chef i lufthavnen og eskorteret til skibet, hvor der ventede faldereb, parade og skansevagt. Efter endnu engang at have skiftet kommandotegn, var det denne gang Forsvarschefens stander, der kunne ses på inspektionsskibet Triton. Turen til Grønnedal forløb, som da vi

havde Kontreadmiral K.E. Kristiansen ombord, perfekt med masser af solskin og masser af myg på størrelse med elefanter. Som prikken over i'et, blev der også vist en enkelt film for FC. Det kom nemlig os for øre, at FC aldrig havde set filmen om S/S Martha, Søværnets "kultfilm" nr. 1, som minimum skal ses én gang pr. togt. FC fik også sludret med en del af besætningen og lod til at nyde turen. Chef Triton havde da også lidt i kufferten til FC, idet han havde forberedt en briefing på storskærm vedrørende inspektionsskibenes anvendelighed, ikke bare under normale forhold i nordatlanten såsom patrulje/fiskeriinspektion, men også i internationale operationer. Briefingen indeholdt også en

gennemgang af de på tegnebrættet planlagte inspektionsfartøjer, til erstatning for inspektionskutterne. Ankomsten til Grønnedal, var naturligvis parade-mæssig, men som noget helt særligt, fik vi følgeskab af inspektionskutteren Agdlek, som vi sejlede i formation med ind til Grønnedal. Ud for Grønnedal, blev der afgivet salut, 17 skud fra Grønnedal til FC ombord i Triton, og 13 skud fra Tritons to salutkanoner til Chef GLK. General Jesper Helsø afmønstrede Triton med et forhåbentlig godt indtryk, af ikke bare besætningen og Triton, men også af Søværnet generelt.



TRITON og GLK afgiver salut foto: ROM

Så var det i denne omgang slut med det officielle, Triton var nu i gang med næste opgave på programmet, flagskifte på Hans Ø.

Klartskib & Kanonskydning.

Om eftermiddagen den 31. juli hylede sirenerne ombord, efterfulgt af kommandoen: "For øvelse – KLARTSKIB". Klartskib, er Tritons krigsberedskab. Alle mand mønstrede på deres poster, med hjelm, antiflash (brandhæmmende hue og handsker) og gasmaske. Kanonen blev meldt klar, og de tunge maskingeværer på sidedækket var tilrigget og ladet op. En stille dag på vej til Hans Ø, var med ét blevet omdannet til et krigsscenarium. Fjenden var et isfjeld med "onde" hensigter. 76mm kanonen blev ladet og sikret, nu manglede kun chefens tilladelse til at første skud kunne affyres. "Åbn ild", og kort efter lød et brag efterfulgt af et lysglimt på isfjeldet. Dette

pletskud blev fulgt op af flere salver og alt i alt 22 lysglimt kunne ses på isfjeldet.



76mm i skudøjeblikket Foto: 307A

Kanonen virker, og våbenofficeren ombord kan ramme! Efter at have ukampdygtiggjort den nu harmløse isklump, skulle vores maskingeværsskytter trænes. Til formålet var der blæst 5 store vejrballer op, som nu hang i vandoverfladen hæftet på en palle. De tunge maskingeværer (TMG) 12,7mm brølede løs, og på himlen kunne ses røde lys i form af projektiler og lysspor, der ricocherede (smuttede) på vandoverfladen. Det mindede om en god nytårsaften, med masser af larm og lys på himlen, men var - rammende alvor.



TMG-skytter på Hangartoppen Foto: 307A

Efter et enormt display af ildkraft, var også ballonerne nedkæmpet og TMG'erne testet og meldt klar til kamp mod terrorisme. Stilheden sænkede sig atter over den grønlandske vestkyst, og vi begav os videre på vej mod Hans Ø.

Landeegrænsen mellem Danmark og Canada!!

Jo, Danmark har faktisk en anden landegrænse end den tyske. Ca. 4500 kilometer fra grænseovergangen ved Kruså har Danmark en anden landegrænse, det mener i hvert fald Canada, vi mener nok øen er dansk. Stedet hedder Hans Ø, og er en 430 millioner gammel nyreformet kalkstens Ø som befinder sig i Kennedy kanalen på 8049 Nordlig bredde mellem Washington Land og Ellesmere Island. Øen er ca. 1 km², og rager på sit højeste punkt op i ca. 170 meters højde, og hedder på Grønlandsk Tartupaluk. Ejendomsretten til denne Ø er med mellemrum dukket op i medierne, ikke mindst efter firmaet Dome Petroleum, der har hjemme i Alberta, Canada, i årene 1980 – 1983 iværksatte undersøgelser på og omkring øen. Problematikken bunder i at Danmark og Canada i en aftale fra 1973 blev enige om ikke at tage stilling til ejendomsretten.



Den omdiskuterede Hans Ø.

Foto: ROM

Hvordan dette slag ender, og hvem der får ejendomsretten over denne ombejlede Ø må fremtiden vise, men det danske flag skal vaje på øen, som et tegn på dansk tilhørsforhold. Lige en opgave for os!

Land i sigte.

Langt mod nord, midt i Kennedy Kanalen, kan man skimte vores mål. Øen som ligger på skillelinien mellem Canadisk og Dansk territorium, Hans Ø. På toppen af øen vajer Dannebrog, eller hvad der

senere skulle vise sig at være resterne af Dannebrog. Vi havde fået til opgave at skifte dette meget betydningsfulde flag, som er blevet skiftet to gange tidligere af Søværnets skibe. Sidst ved inspektions-skibet Vædderens sommertogt i august 2002.

Sejladsen mod Hans Ø kan være en barsk affære, med flere dages sejlads i et isfyldt stræde. Triton og besætningen havde dog vejret og heldet med sig, og den 1. august klokken 1900 lokal tid ankom vi så til Øen.

Flagskifte på Hans Ø.

Klargøringsteamet, bestående af en oversergent, en overkonstabel og en værnepligtig, kunne konstatere at flagstang, stagene, vantskruer samt wire var intakte, men delvis opgåede.

Desuden var der kun ca. 1/3 del tilbage af flaget og flagline var skamfilet og knækket, så der blev skiftet og repareret for at gøre klar til flagceremonien. Et til ceremonien sammensat Honnørkommando bestående af yderligere 5 besætningsmedlemmer og chefen blev fløjet ind til Hans Ø for at forestå flagskiftet. Klokken 2101 gik et nyt flot Dannebrog ved en militær ceremoni igen til tops på Øen, og målet var nået.



Pernille hejser Dannebrog på Hans Ø.

Foto: ROM

Efterfølgende blev der ved vardens fod tæt ved flagstangen udlagt medbragt nødproviant i form af dåsemad, kakao, te og cognac. Desuden blev et messingskilt med indskriften "HDMS TRITON –

Chefens navn - August 2003" monteret på vardens vestside, og endelig blev en vardeberetning og besætningslisten lagt i varden, så efterfølgende gæster på øen kan se, at VI var der.

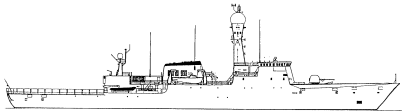
Efter dette var overstået fik resten af besætningen mulighed for at sætte fødderne på den lille betydningsfulde danske ø. Gummibåden blev sat i rute og i alt fik 36 besætningsmedlemmer en oplevelse som de sent vil glemme, men der skulle komme flere...!!

Med venlig hilsen
TRITON-B

I næste nummer:

Vores oplevelser i det nordgrønlandske er langt fra slut. Målet er at komme længere nordpå end noget andet dansk orlogsskib, en bedrift, som kun vejret og isen har indflydelse på.

Vi har også et planlagt besøg på Thule Air Base til gode, men indtil da, må I pænt vente med spænding.



TOP OF THE WORLD NEWS

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 4 uge 32

Rekordernes dag!

Den 2. august vil blive en dag, der går over i historien. Det var dagen, hvor Triton nåede længere mod nord langs den grønlandske kyst, end noget andet dansk orlogsfartøj før har været i inspektions-tjenestens 416 årige historie. Det var selvsagt en kæmpe oplevelse for os alle, at støde mod iskanten og vide, at den faktisk er fast med Nordpolen. Det er der ikke mange, som kan prale af. Når man nu er nået så langt nordpå, altså disse 82°01 nordlig bredde, er der jo rig mulighed for at slå flere rekorder, og det blev der. Blandt andet blev helikopteren sendt nordover, og nåede så langt som 83°03.663 nordlig bredde. Gummibåden – en UNI 700 SR - blev sat, og rekorden for Søværnets nordligste gummibådssejls var dermed slået. Desuden fik en af vores dykkere (Dan) også lov til at blive dyppet.



Storsmilende Dan på isen 82N Foto: 168

Men med isfjelde/skoser omkring sig, blev det nordligste dyk til en hurtig fornøjelse. Han nåede et par kolbøtter under vandet, inden han udbrød: "Nu vil jeg gerne op!" Dele af hans ansigt var ikke dækket af dragten, og blev MEGET

koldt, skal vi hilse at sige. Æblekinderne så ellers ud til at have fået en meget sund kulør, og smilet var ikke til at tage fejl af – det var et godt dyk, og det efterfølgende varme bad, var den modige mand helt velfortjent!

På vej mod rekorden, blev der også tid til at vores to flyteknikere Ole og Peter, på vegne af chefen, kunne udlægge en vardeberetning, denne gang på den lille Joe Ø i Hall Bassin.



Sjovt skilt i Qaanaaq – der er langt hjem! Foto: KUB

Qaanaaq

Den 4. august blev der så ankret op ud for Qaanaaq. Qaanaaq, med ca. 650 indbyggere, er den største beboede by i Thule/Avanersuaq kommune, hvis samlede areal er på imponerende 245.000km², altså på størrelse med Storbritannien. Kommunen har dog kun 875 indbyggere. Da der ikke er nogen havn eller for den sags skyld mole, vi kunne lægge til ved, ankrede vi op, og gummibåden blev hurtigt sat ind på strækningen Triton – Qaanaaq. Der blev

etableret skiftevag, så alle fik muligheden for at komme en tur i land. Det første hold fik dog våde tæer, idet der var lavvande, og gummibåden ikke kunne komme helt ind til land. Men det lykkedes dog for hovedparten af besætningen at komme i land, og der blev købt souvenirs i stor stil. Fjeldvandring ind til indlandsisen blev også afprøvet, dog snød afstanden en kende hvilket resulterede i lidt ømme lemmer. Nogle af de fornuftige nøjedes dog med en gåtur i byen, skarpt iagttaget af de mange slædehundehvalpe som strejfedes rundt i byen.



Kommende slædehund i Qaanaaq

Foto: 177

Thule

Den 5. august klokken 0800 blev ankeret hevet hjem, og der var afgang mod Thule. Turen gik dog lige forbi kongerigets vestligste punkt, som mærkeligt nok hedder Nordvest Ø. En vardeberetning skulle naturligvis også udlægges her på den barske og kolde klippeø i øgruppen Carey øerne, og det blev Kasper og chefens lod at placere dagens beretning i en stor naturstensvarde bygget i ca. 200 meters højde over havet.

Ankomsten til Thule var præget af det lidt dårlige vejr, men det var dog alligevel ikke nok til at spolere oplevelsen. Med Dundas bjerget og det gamle Thule om bagbord lagde Triton til ved kajen på Thule Air Base. Fotab



Thule Radaren Foto: 115

(Forbindelses-officer Thule Airbase), havde arrangeret en bustur for besætningen. Denne mulighed blev benyttet af næsten alle. Turen startede med et besøg ved hovedkvarteret, hvor basens chef (Base Commander) briefede om formålet med Thule Air Base, som blandt andet er, varslings mod interkontinentale missiler, Space surveillance, altså at holde øje med de næsten titusinde genstande som pt. er i kredsløb omkring jorden, varetage driften af lufthavnen og basens havn, som også er verdens nordligste dybvandshavn, samt støtte og forsyninger til blandt andet station nord i nordøst Grønland.

Herefter fortsatte turen ud til varslingsradaren, et imponerende bygningsværk med to antennesider, som hver er 43 meter høje og 26 meter brede. Denne radar gør det muligt, at se en genstand på størrelse med en stor appelsin 5.000 kilometer ude i rummet. Det var en af mange oplysninger vi fik på vores rundtur, som indeholdt en længere briefing, besøg i selveste operationsrummet, samt en tur op i toppen af radaren, hvor en tekniker i detaljer beskrev radaren og dens evner.



Dundas bjerget og "lille" Triton i baggrunden Foto: 115

Tilbage i bussen igen, gik turen nu mod Dundas bjerget, et meget usædvanligt bjerg som ligger ved det bosted, hvor de gamle grønlandske fangere blev tvangsflyttet fra i 1953, da basen blev anlagt. Der blev taget en del billeder, og man kunne blandt andet se Knud Rasmussen's hus, som stadig står velbevaret, samt resterne af de gamle tørvehytter, som husede grønlænderne.

Turen sluttede af med et besøg i BX'en (Base Exchange), som er basens supermarked, hvor der var mulighed for at power-shoppe. Nogle benyttede lejligheden til at få sig en Amerikansk Haircut, i bedste U.S. Navy stil.

Om aftenen var der middag ombord på skibet, hvor chefen havde indbudt basens chef, chefen for varslingsenheden, den danske politiinspektør med frue samt forbindelsesofficeren.

Samme aften var der desuden arrangeret åbent skib på Triton, hvilket resulterede i 59 besøgende, som fik en rundvisning og en kop kaffe eller en vand og dejlig kage tilberedt af vores dygtige bager. En stor del af besætningen havde valgt at besøge "Top of the World", en klub med restaurant og bar, hvor de udsatte sig selv for en dejlig gastronomisk oplevelse, med blandt andet Grønlandsk kaffe til dessert. Efter spisningen, rykkede selskabet ind i baren, hvor der blev udvekslet oplevelser mellem besætningen og de ansatte på basen, bestående af grønlændere, danskere, canadiere og naturligvis amerikanere. Snakken stoppede ikke da klubben lukkede, men flyttede i stedet ned i Tritons mandskabsklub, hvor sidste gæst forlod skibet ved 2-tiden. Konklusionen på Tritons besøg i Thule må siges at have været succes, som ikke mindst skyldtes, at det danske forbindelseselement på basen havde gjort et stort stykke arbejde, for at Triton kunne nyde opholdet.

H.I.F.R. Helikopter in-flight refueling.

Der var afgang fra Thule den 7. kl. 1630 og turen gik atter sydover, med kurs mod Nuuk, Grønlands Metropol. Men ingen sejlads uden øvelser; På vejen dertil skulle den nye helikoptergruppe og skibslæge, som kom ombord i Thule, træne deres rutiner i hoist og HIFR (optankning i luften).



Helo optankes i luften.

Foto: 194

En ikke helt ufarlig operation, hvor helikopter og skib er forbundet med en brændstofslange. Formålet med dette er, at kunne optanke helikopteren i luften, hvis vejret er så dårligt, at heloen ikke kan lande pga. skibets bevægelser i søen.

En trist beretning.

Ombord i Triton er ikke kun mennesker i blå tøj. I skibets kontrolrum har der alle dage været et akvarium med små fisk. Desværre, efter mange års tro tjeneste har Mini-Me forladt os. Mini-Me, en glad lille guldfisk, som har været med skibet i både godt og ondt, storm og sne, sov ind en sen aften mellem Thule og Nuuk. Fisken som havde været ombord længere end flere af besætnings-medlemmerne, blev ved en mindre ceremoni begravet til søs. Æret være dens minde.



Begravelses ceremoni for vores savnede fisk

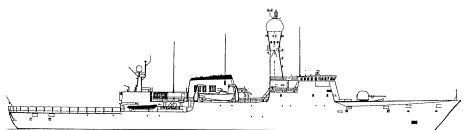
Med venlig hilsen
TRITON-B

I næste nummer.

Næste uge bliver endnu en uge med officielle arrangementer. Forsvarsminister Svend Åge Jensby med følge kommer til Grønland, og skal blandt andet besøge Grønlands Kommando. Hvad næste uge ellers gemmer på, kan ses i næste nummer af **Top of the world news!**

OBS:

Top of the world news, kan nu også læse på SOK's hjemmeside. WWW.SOK.DK



TOP OF THE WORLD NEWS

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 5 uge 33

Ankomst Nuuk

Efter et dejligt ophold i Thule og det nordvestlige Grønland, kunne HDMS Triton atter skimte Grønlands hovedstad Nuuk i horisonten. Næste arrangement ventede forude; modtagelsen af Forsvarsminister (FM) Svend Aage Jensby.

Triton ankom til Nuuk den 10. august kl. 2355, og dagen efter blev der holdt weekendrutine efter klargøring til FM ankomst.

Forsvarsministerens besøg

Den 11. august om morgenen, blev der forhalet fra Oliepieren til Feederkajen og alt personel var i gang med at klargøre til aftenens reception.



Faldereb for Forsvarsministeren Foto: 316

FM, Departementschefen og Chefen for Forsvarsstaben med følge ankom til Triton kl.1700. FM modtog skansevagt, og der blev stillet op til parade i forbindelse kommandoskift i Triton.

Reception

Om aftenen, blev der afholdt reception for FM indbudte gæster, samt et lille udpluk af besætningen. Vores dygtige kokke havde som sædvanlig brilleret i kabyssen, og FM og hans gæster kunne nyde synet

af en symfoni af lækre specialiteter og anretninger. Ministeren lod også til at



Trylleri fra kabyssen.

Foto:198

nyde arrangementet, som sluttede omkring kl. 2200. Snakken gik livligt



Tobias ved skibets forreste "bar".

blandt gæsterne, og FM fik talt med flere fra besætningen, som f.eks. fik gjort



Fortøjningsdæk med rustfri ankerkæde, forklædt som festsal

ministeren opmærksom på, at det kunne være godt hvis skibene heroppe nordpå blev udrustet med en parabolantenne. Et

ønske som længe har stået på Tritons ønskeliste, da muligheden for også på TV at følge med i hvad der sker hjemme i Danmark, såvel som i udlandet er savnet.

Forsvarsminister i frisk vind

Med kurs mod Grønnedal, der var næste stop, fik FM at mærke, hvordan det også kan være at sejle heroppe på disse nordlige breddegrader. Triton gik nemlig direkte ud i en stiv kuling og bølgerne viste lidt tænder, en frisk vind fra syd ville en erfaren Grønlandssejler nok sige, altså ikke noget som kunne sammenlignes med et vintertogt i Danmarksstrædet eller på Færø Banke. Ikke desto mindre, var det nok til at der næste dag til frokost, kun dukkede 3 af Tritons prominente gæster op. Desværre resulterede det dårlige vejr også i, at den planlagte øvelse i klart skib med en demonstration af sømåls-skydning for vores gæster måtte opgives.



Dårligt vejr ifølge de medsejlende gæster.

Triton ankom, lidt senere end forventet til Grønnedal, hvor skibet blev modtaget i "strålende vejr" (læs silende regn) af den for nyligt tiltrådte Chef GLK Kontreadmiral Uffe H. Olsen. FM gik herefter i land for at deltage i et særligt program, som først sluttede klokken 2300 om aftenen. Sent om aftenen efter endt besøg, gik FM igen om bord i Triton, og Triton fortsatte syd over med kurs mod Narsarsuaq.

FMs besøg på det gode skib Triton var ved (sø)vejs ende og ministeren modtog igen skansevagt, parade, faldereb og en gave lavet af skibets tømrer Simon. Gaven var en tro kopi af den vardeberetning og beholder, der var udlagt af Triton på Hans Ø den 1. august.

FM takkede besætningen for gaven og den gode behandling, han og hans delegation havde fået. Ministerflaget blev nedhalet for denne gang, og chefens kommandotegn gik atter til tops. FM afsluttede sit ophold om bord i Triton ved at skrive følgende i Chefens gæstebog: "Rigtig mange tak for en stor oplevelse og alles venlige og hjælpsomme væremåde. I er værdige repræsentanter for Danmark og dansk forsvar".

Narsarsuaq & Erik den Rødes boplads

Om eftermiddagen var der arrangeret en tur til Erik den Rødes boplads, som ligger på den modsatte side af fjorden over for Narsarsuaq. Her havde en dansk pige, bosiddende på Island, men arbejdende som turistguide på Grønland tilbudt at



Forrest resterne af den første kirke på Grønland, bagved den nye røde kirke og i baggrunden kan skimtes en kopi af den første kirke på Grønland.

vise os rundt. Hendes kendskab til historien omkring Erik den Røde, hans søn Leif den Lykkelige og for den sags skyld resten af historien omkring opdagelsen af Grønland, var imponerende. Vi fik en meget god og indholdsrig rundvisning, og så bl.a. resterne af Grønlands første kirke, samt en genopførelse af denne fra år 2000. Vi



Genopførelse af Erik den Rødes langhus Foto: 198

så også en kopi af Erik den Rødes

langhus, ligeledes genopført i år 2000. At se denne boplads, som danner grundlag for inspektionsskibenes arbejde i dag, var en spændende og anderledes oplevelse, som alle satte stor pris på. Og kommer man forbi nabolaget af Narsarsuaq, kan en rundvisning af bopladsen bestemt anbefales!

Herudover var der arrangeret idræt for besætningen, hvilket resulterede i en løbetur op til lufthavnen, igen i lettere regnvejr.

En uventet manøvrerulle

Triton skulle blive liggende natten over. Besætningen var enten gået på køjen eller i hyggemode, da passagerdamperen Sarfaq Ittuk pludselig kunne skimtes ud af køjet.

Der er, hvad nogen måske ved, ikke plads til mere end et større fartøj ved kajen i Narsarsuaq. Vi havde papir på, at kajpladsen var vores indtil næste morgen klokken 0800, men da færgen havde fast ankomst onsdag aften, tilbød vi at sætte fendere og landgang, så den lidt mindre færge kunne lægge sig på siden af os. Desværre insisterede færgen på, at DEN ville ligge inderst, hvilket gjorde hele situationen noget mere besværlig. Hele besætningen blev kaldt op af hullerne, så Triton kunne komme fra kaj. Færgen lagde til, og vi måtte nu prøve, efter bedste formåen, at lægge INSPEKTIONSSKIBET TRITON på siden af lille Sarfaq Ittuk. Det tog godt 1 time at



Triton på siden af den noget mindre Sarfaq Ittuk. Foto: 198
få skibet færdigfortøjet ordentligt omkring den lille færge, men det lykkedes, og det

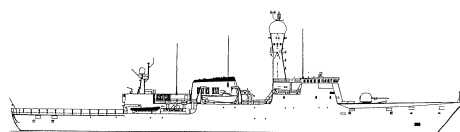
blev dermed bevist, at skibe af Thetis-klassen kan lægge sig på siden af små grønlandsfærger.

Tidligt næste morgen gik turen til Nanortalik, og klargøringen til den kommende øvelse KEFTACEX var gået i gang. Der var dog et par små reparationer, som først skulle udbedres. Reservedelene blev hentet af Tritons helikopter i Narsarsuaq, og reparationerne kunne færdiggøres ved kajen i Nanortalik.

Med venlig hilsen
TRITON-B

I næste nummer:

I næste uge hedder opgaven KEFTACEX, Atlantens største NATO antiundervandsbådsøvelse, med maritime patrulje fly fra flere nationer, ubåde og overfladeenheder. Øvelsen foregår i farvandet omkring Island.



Fra vores læsere:

Så har vi modtaget følgende lille vittighed fra en læser hjemme i Danmark.

"Old Sailors Never Die"

An old retired sailor puts on his uniform and heads for the docks once more for old times sake. He engages a prostitute and takes her up to a room. He's soon going at it as well as he can for a guy his age, but needing some reassurance, he asks: "How am I doing?"

The prostitute replies: "Well old sailor, you're doing about three knots."

"Three knots?" he asks, "What's that supposed to mean?"

She says: "You're knot hard, you're knot in, and you're knot getting your money-back!"

TOP OF THE WORLD NEWS



Inspektionsskibet Triton på vej gennem det flotte Prins Christian Sund.

Foto: BAR

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 6 uge 34

Et nyt blad vendes.

"Samlet mønstring på helikopterdækket", lyder det skingert over ordreanlægget. Kl. er 0800 og vi er stadig i Nanortalik, men klar til afgang og deltagelse i KEFTACEX øvelsen! Først vil chefen dog holde en tale for besætningen, og derfor samles vi alle på helikopterdækket.

Chefen gør status, nu hvor vi er godt 5 uger henne i togtet og har løst et stort antal af forskelligartede opgaver.

Vores hovedopgave, nemlig overvågning og suverænitetshævdelse er udført på fornemste vis, da vi har vist "flaget" helt fra 69 graders nordlig bredde på

Grønlands østkyst, rundt Kap Farvel og – som kendt af de fleste - helt op til 82 graders nordlig bredde på vest- og nordvestkysten af Grønland. Dannebrog er blevet hejst over Hans Ø, og der er blevet udlagt et antal vardeberetninger på markante geografiske lokationer. En enkelt søredningsoperation er også blevet gennemført, og det forlyder, at den unge fisker er i bedring og måske kommer til at kunne bruge begge sine ben igen engang.

Der er også blevet tid til at kontrollere 7 fiskeskibe, heraf fik flere advarsler og en enkelt fik en bøde på 40.000 kr. Endelig har I alle om bord på bedste vis repræsenteret Søværnet, Forsvaret og

Danmark i forbindelse med de mange arrangementer, der er afholdt i havn for vores gæster.

Man kunne som læser af "Top of the World" få det indtryk, at vi har tilbragt det meste af vores tid i havn med besøg på diverse turistmål mv.; Men det er slet ikke tilfældet, da TRITON efter 5 ugers togt i forbindelse med overvågning af territorialfarvandet og fiskerizonen har udsejlet ikke mindre end 7300 sømil (ca. 13.500 km) og kun haft **én** hel liggedag i havn indtil videre!

Meget er nået og et kapitel af togtet afsluttet, men bogen ikke skrevet færdig, og det er tid til at se fremefter, så nu starter vi friske og engagerede på det næste kapitel, der omfatter træning af det vigtigste af alt, nemlig vores militære færdigheder. Det skal KEFTACEX øvelsen anvendes til, således at vi om bord på TRITON – ud over løsningen af vores fredstidsopgaver – også kan kvalificere os militært til deltagelse i fremtidige internationale operationer!



Hvalborg kigger op.

Foto: BAR

Fra vest til øst

-En smuk natur-oplevelse.

Øvelse Keftacex skulle som sagt foregå ved Island, og vi skulle derfor sige farvel til Grønlands vestkyst for denne gang. Vi valgte igen at forlægge gennem det smukke Prins Christians Sund, denne gang med masser af sol og rig mulighed for at få masser af flotte billeder i kassen. Helikopteren blev sendt op for at lave områdekendskab, og nogle få besætningsmedlemmer fik mulighed for

at komme med som gæster i helikopteren, og fik derved en kæmpeoplevelse. At se indlandsisen fra oven på en solskinsdag som denne, er en oplevelse de fleste kun drømmer om. Herudover passerede helikopteren også en kæmpe flok hvaler, heriblandt et par spækhuggere med unger.

KEFTACEX

16. august begyndte Atlantens største antiubådskrigsførelsesøvelse (ASW-øvelse), og vi var med. Ud over os, var der deltagelse fra USA, England, Holland, Canada, Norge og Frankrig. Frankrig bidrog med atomubåden CASABIANCA. Derudover bidrog Frankrig sammen med de resterende nationer med Maritime Patrulje- og Recognosserings fly (MPRA). Første dag på vej fra Grønland mod øvelsesområdet, øvede personellet i operationsrummet kommunikation og øvelse i koordineret krigsførelse med 3 MPRA-fly. Dagen efter startede de egentlige øvelser i bekæmpelse af ubåde. Den franske ubåd CASABIANCAS opgave var, at detektere TRITON og komme så tæt på, at den kunne gennemføre simulerede torpedo angreb. TRITON opgave var modsat, ved hjælp af manøvre med skibet og ved brug af MPRA-flyene, at holde CASABIANCA så langt væk fra TRITON, at den ikke kunne gennemføre angreb. Det var på forskellig vis sådan resten af øvelsen skulle foregå, en slags kattens leg med musen, hvor vi skiftede til at være mus, og skiftedes til at have flyene på vores side.

Bag forhænget, et kig i kommandorummets.

-Øvelsen set fra en værnepligtig kamp-informationsside

Under øvelsen var den operative division blevet gemt væk bag et forhæng med alle deres højteknologiske apparater. Med alt elektronikken tændt, og en kun delvis funktionel aircondition, steg temperaturen kraftigt gennem hele øvelsen. Grundet den høje temperatur, blev der opstillet et

køleskab, så de "stakkels" varme kommandorumsfolk kunne få kølige sodavand.

Gennem en sådan øvelse, var der en del ventetid, som indimellem kunne virke meget lang, fordi tempoet blev kraftigt nedsat. Når ubåden så blev sporet på sonaren, steg spændingen og man var klar til at udføre sin opgave. Men hvad bestod opgaven så i? Ubåden skulle findes, det kunne vi gøre med vores egen sonar, og ved at dirigere flyene rundt og bruge deres øjne og ører, og derved dække et større område. For at det hele kunne gå op i en højere enhed, var det vigtigt, at kommunikationen mellem skib, fly og ubåd hele tiden blev passet. Udover alt dette, var der også den vigtigste sideopgave, nemlig kaffebrygningen (der blev brugt ca. 6 kg kaffebønner).

Under øvelsen kom vi ind i togtets værste "storm". Det resulterede i at ALLE tingene skulle søsurre, og det der ikke var søsurret skulle indfanges. En af de ting der rendte fra os var en blikspand, der indeholdt asken og skodderne fra samtlige askebægre i kommandorummet, og så blev vi en erfaring rigere.

Kommandorums personellet blev opdelt i to hold, og for at bemane alle poster, var der indkaldt 2 ekstra folk til øvelsen. Hvert hold havde 4 og 6 timers vagt, efterfulgt af lige så meget fritid. På den måde blev det svært at holde styr på tiden, for man sover i etaper og lige så snart der er mulighed for det, da det ikke altid er sikkert, at man kunne holde fri, når man bliver afløst.

For kommandorummet var øvelsen som helhed en positiv oplevelse, og det gav en god ide om Tritons chancer i en krig mod en ubåd som Casabianca, og generelt hvordan vi står på den taktiske side. Et andet plus ved øvelsen, var at komme væk fra de daglige pligter, som f.eks. rengøring.

En hård uge.

Det var ikke kun kommandorummet, som arbejdede hårdt på øvelsen. Hele skibet var

i gang. Rorgængere, ekstra udkigsposter og sonardrift stod våbensektionen for. Maskinen havde sit at se til, da Triton det ene øjeblik sneg sig langsomt gennem vandet, til det næste øjeblik at fare angribende frem for fuld damp. Teknikerne knoklede med hele tiden at få repareret de småfejl, som kunne dukke op på radarer, og alt det andet tekniske grej i kommandorummet. For at alle kunne yde deres fulde, skulle der energi til, ikke den energi som maskinen yder, men ren rugbrødsenergi. Kabyssen sørgede for, at der ved hvert eneste vagtskifte var en sandwich, pølsehorn el.lign. til alle, plus de normale 3 måltider i døgnet.

Facts om øvelsen.

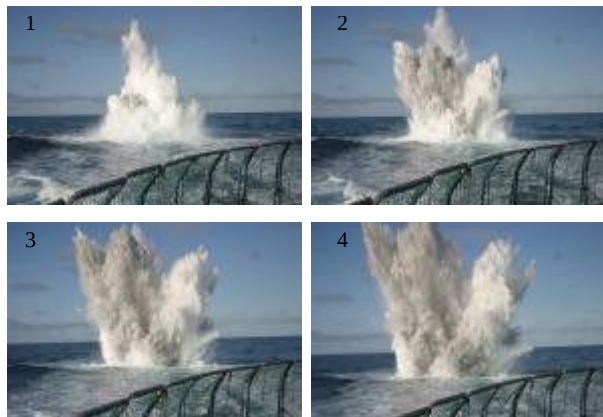
Vi kan se tilbage på en lille uge, hvor der er gennemført sammenlagt 12 timers øvelse i koordineret overfladeangreb, over 57 timers næsten uafbrudt øvelse i antiubådskrigsførelse og sammenlagt 36 timers FREEPLAY (direkte kamp TRITON vs.. CASABIANCA). I perioden har TRITON samtidig, som fly-kontrolenhed, kontrolleret over 31 MPRA-fly missioner i sammenlagt mere end 120 timer.



Dybdebombesprængning.

Som afslutning på øvelsen, skulle vi kaste 3 dybdebomber. Fra et fly, blev der nedkastet et bevægeligt sonarmål, som vi øvede angreb mod, for til sidst at kaste

de 3 dydbomber mod målet. Bomberne blev sat til sprængning i hver deres vanddybde. Sidste bombe, som lå lavest i vandet lavede en kæmpe vandsøjle, som blev fanget af de ca. 40 digitale kameraer om bord.



Dydbombesprængning

Foto: ENB

Boeing 747 i nød.

Midt under øvelse den 18. august om eftermiddagen, blev vi kontaktet af den Islandske Coastguard. De havde modtaget en nødmelding fra et passagerfly fra Air Canada. Der var meldt røg i cockpittet på flyet, en Boeing 747 jumbojet med 282 passagerer samt besætningen om bord. Vi trak os ud af øvelsen med det samme, og satte straks kurs mod området, med fuld fart frem. Efter ca. en halv time blev Triton atter kontaktet af den Islandske Coastguard, som meldte at flyet var landet sikkert i lufthavnen på Keflavik, Island, men de takkede for vores hurtige respons. Alle åndede lettet op, og Triton kunne returnere til øvelsesområdet.

Nødsituation om bord.

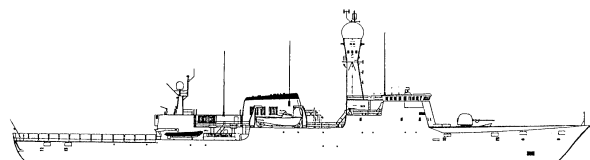
Under øvelsen var Triton af og til nødsaget til at ligge død i vandet, hvilket betød at der sagtens kunne opstå nogle rulninger i skibet, disse rulninger kunne blive lidt kraftige. Dette resulterede i at en kraftig stålreol i sergentmessens sodavand, øl og cigaret last væltede og lagde sig således, at døren til rummet ikke kunne åbnes. Det skal siges, at den omtalte reol havde stået samme sted siden 1992 og havde været ude i

betydeligt dårligere vejr, ikke desto mindre var gode råd dyre og en opgave "stod for døren". Sergenternes messestander David, samt skibets vedligeholdelsesofficer Dan fandt værktøj frem og kæmpede sig vej ind til alle godterne, imens bekymrede sergenter så til. Skibets mindste, kokken Lasse, ofrede sig og klemte sig ind mellem karm og dør og vupti, efter kun 3 timer var operationen lykkedes, og alle var glade. Skadernes omfang er endnu ikke opgjort, men i skrivende stund ser det ud til at ingen kommer til at tørste, eller mangle cigaretter.

Med venlig hilsen
TRITON-B

I næste nummer:

Efter en veloverstået øvelse Keftacex, sejler vi nu mod togtets udgangspunkt, Reykjavik. Undervejs er der planlagt havariøvelser med skibet TYR, fra den Islandske Coastguard. Og så kommer der naturligvis en beretning, om alle oplevelserne under vores ophold i Islands hovedstad.



TOP OF THE WORLD NEWS

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 7 uge 35

Mayday mayday mayday

Klokken 0815 udsendte fiskeskibet Karen Margrethe af Svendborg et mayday og meldte om brand i agterskibet. Vigtigt er at nævne, at Triton på dette tidspunkt hed Karen Margrethe af Svendborg, og det hele var en samarbejdsøvelse med den Islandske Kystvagt. Til vores redning kom den Islandske Kystvagts skib "Tyr". I forbindelse med branden om bord i Karen Margrethe (KM), var der 3 savnede personer, og vi ønskede assistance til slukning, samt hjælp til de



Dan og Jesper sminkes til øvelsen.



evt. tilskadekomne. Tyr sendte et assistancehold med deres lille waterjet, og i løbet af kort tid var hjælpen om bord og brandslukningen kunne påbegyndes. Til lejligheden, var hele agterskibet på Triton blevet fyldt med bananrøg, i stil med det man ser på diskoteker. Agterskibet var tyk af røg, og det var ikke nemt for holdet fra Tyr, at finde de tilskadekomne.



Indsatsholdet fra TYR i gang på "Karen Margrethe"

Halvanden time senere var branden slukket, og de uheldige gaster fra KM fundet og bragt til behandling, i frisk luft på dækket. På grund af de omfattende skader, kunne KM ikke fortsætte for egen kraft, og anmodede om slæbeassistance fra kystvagten. En slæbetrosse blev sendt over, og bugseringen kunne påbegyndes uden problemer.

Med et tryk på en knap forsvandt Karen Margrethe, og frem af røgen dukkede Inspektionsskibet Triton. Det var nu vores tur til at hjælpe Tyr.



Indsatsholdet fra Triton hoistes til Tyr med Helo.

Klokken 1300 modtog vi et nødopkald fra et fragtskib, igen for øvelse. Der havde været en eksplosion i skibets maskinrum, og 3 af de 8 mand om bord, var meldt savnet. Helikopteren blev straks sendt til den nødstedte med et indsatshold og kort efter var Tritons gummibåd i vandet, lastet med tungt brandgrej. Branden var ved ankomst under kontrol, dog savnedes Tyr et af deres røgdykkerhold og et besætningsmedlem. De blev alle fundet af røgdykkerne fra Triton, og bragt op på dækket. 2 blev behandlet på stedet af vores sanit (Chriss), hvorimod den sidste var så ilde tilredt, at han blev overført med gummibåd, for videre behandling af skibslægen (Kirsten) på Tritons hospital.



Desværre var den unge mand fra fragtskibet kommet så slemt til skade ved eksplosionen, at han måtte erklæres død på hospitalet.

DET HELE NATURLIGVIS FOR ØVELSE! Vi fik også lejlighed til at motionere vores

slæbetrosse, da vi efterfølgende skulle bugser Tyr. En gunline, (et gevær der affyrer et spyd med påmonteret line) blev skudt over på Tyr, og slæbningen påbegyndtes. Klokken 1710 næsten 9 timer efter første opkald var øvelsen slut.



Den tilskadekomne bringes om bord i Triton.

Trætte, men meget rige på erfaringer, kunne skibene ankre op ved siden af hinanden og erfaringer blev udvekslet. Specielt på udstyrssiden, var der gode erfaringer at hente. I og med at den Islandske Kystvagts havde betydeligt nyere og bedre udstyr til brug ved assistance til andet skib. F.eks. kommunikationsudstyr, som længe har været på Søværnets ønskeliste.

Ankomst Reykjavik

Efter en veloverstået øvelse med den Islandske Kystvagt, og en rolig nat til ankers, var det længe ventede ophold i Reykjavik i syne. Vores togt startede godt nok i Reykjavik, men pga. af et meget travlt forskoleprogram, havde der ikke været tid til at se på seværdighederne i og omkring den islandske hovedstad. Det skulle der nu laves om på! Og klokken lidt

i 09, den 25. august, lå Triton på samme kajplads, som for godt 42 dage siden. Og efter Keftacex samt gårdsdagens lange øvelse med Tyr, var det en udmattet, men meget glad besætning, som kunne sætte fødderne på islandsk jord.

Velfærdstur på Island

Tirsdag klokken 1215, afgik bus 358 fra skibet med destinationerne: "Den Blå Lagune", Keflavik flybase og fodboldhallen i Keflavik by. Første stop, "Den Blå Lagune" er en stor varm kilde opvarmet af den specielle islandske undergrund. Vandet er godt og vel 40 grader varmt, og det skulle eftersigende være enormt sundt at bade i. Og hvad der nok er vigtigere, så er det meget afslappende.



Pia, Anders, Per, Christoffer, Frank, Frank og Kenneth slapper af i det varme vand.

Herfra gik turen så videre til den amerikanske flybase Naval Air Station Keflavik. Som på Thule Air Base, er der også her mulighed for at gå på indkøb. Eneste forskel er varesortimentet, der her er noget større end på Thule. Der blev indkøbt alt fra DVD film til dartpile. Efter en udmattende omgang powershopping, skulle flere prøve en ægte amerikansk burger fra "fast food restauranten" Wendy's, Her serveres, de vel fedeste burgers i Atlanten. Andre nøjedes med en fod sandwich fra Subway.



Dan hygger i bowlinghallen.

Efter et veloverstået måltid, gik folk hver til sit. Et par stykker ville have deres US Navy frisurer trimmet, mens andre fortsatte indkøbene. Størstedelen gik til basens store bowlinghal med 20 baner, for at bowle. Her blev drengene sat godt på plads af Vickie, der virkelig tog kegler. Der var ingen tvivl om, at hun havde smugtrænet hjemmefra. Godt 2 timer senere, efter alle havde fået ømme arme, og ikke mindst balder, skulle vi videre til fodboldhallen i Keflavik by.

Et spørgsmål om ære.

I forbindelse med vores ophold i Reykjavik, havde skibets velfærds- og idrætsofficer Tom kontaktet den danske forbindelsesofficer på Keflavikbasen. Sammen havde de fået arrangeret en fodboldkamp med de bedste spillere fra flybasen, mod drengene fra Triton. Kampen skulle spilles umiddelbart efter besøget på basen, i en nærliggende hal med kunstgræsbane. 14 velmotiverede gaster, med vidt forskellig sportslig baggrund, troppede op. Luften var tyk af

desuden blev de tilbudt et par udskiftningsspillere fra Triton.

Kampen gik i gang, og det stod lynhurtigt klart, at hvis vi ville vinde, var vi virkelig nødt til at kæmpe og spille vores bedste. Vi kom foran 2-0, men så svarede amerikanerne igen, og ved stillingen 3-3, så det sort ud. De amerikanske spillere, havde luret, at vores målmand (Anders udlånt fra Inspektionsskibet Hvidbjørnen), ikke var den højeste i verden og begyndte med høje bolde langt udefra. Tritons forsvar og midtbane blev omorganiseret, og nu startede et regulært stormangreb mod amerikanernes mål. Det blev hurtigt til 5-3. For at vise god sportsånd, begyndte vores bager Svend at hjælpe amerikanere. Han sendte et brag af et skud op ad banen, desværre var sigtekornet ikke helt indstillet, og han ramte en af vores egne, Søren fra maskinen. Skuddet blev rettet af og gik i eget net. Resultatet af kampen blev således **TRITON 5 – NAS KEFLAVIK 4**. Målscorerne var Tom 2 mål, Barry 1, Christian "Holmer" 1, Michael 1 og



De to storsmilende hold efter kampen – I hvide "AGF"- trøjer Triton, og NAS Keflavik i rødt.

Foto: 177

spænding, for havde amerikanerne nu forstået, at det var europæisk fodbold vi skulle spille, eller ville de stille op med fuld amerikansk footballkampuniform? 7 amerikanske mænd og 3 piger stillede op. Da de var en spiller for lidt, stillede vores forbindelsesofficer Jan op for dem, og

naturligvis bageren Svend i samarbejde med Søren -1. Kampen blev overværet af 3 danske og 9 amerikanske tilskuere. Der faldt ingen advarsler, idet kampen var meget fair spillet. Dog var der flere skader i form af brandsår og hudafskrabninger pga. banens belægning. Blødende, men

med æren i behold, returnerede spillerne til Triton sent om aftenen. Og de der trængte, kom i kyndig behandling hos vores sanit Chriss.

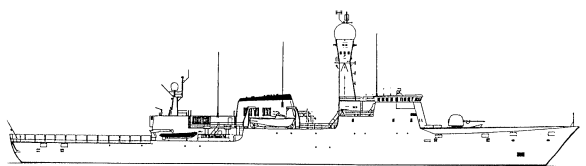
Chef GLK igen om bord.

Foran os, ligger nu en meget spændende del af vores togt, turen mod nord langs Grønlands østkyst. I forbindelse med et besøg hos slædepatruljen Sirius, skulle den for nyligt tiltrådte Chef GLK sejle med os i en periode. Han ankom til skibet den 26. august og hejste kort derefter sit kommandotegn. I samme ombæring blev hans besøg på Island, brugt til at hilse på de lokale samarbejdspartnere. Skibet blev derfor hurtigt og næsten rutinemæssigt gjort klar til en lille reception for CH GLKs gæster som omfattede repræsentanter fra bl.a. udenrigsministeriet, NAS Keflavik, kystvagten m.fl. samt vores livliner i land, i form af den Danske Ambassade i Reykjavik og forbindelsesofficeren på Keflavik.

Et ansvarsfuldt hverv.

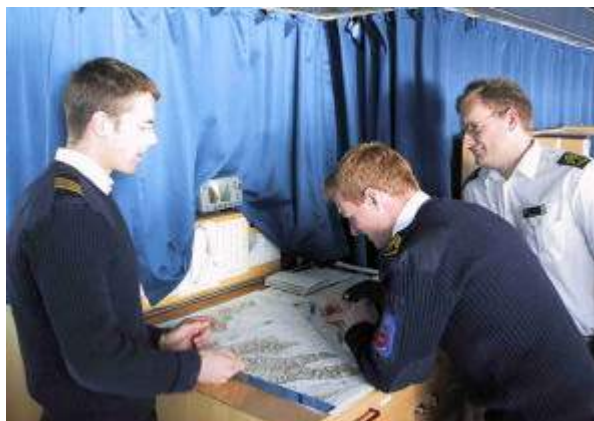
En af Tritons fornemste opgaver er, at forberede personel, og ikke mindst fremtidige sø-officerer på livet til søs. Den kommende sejlads mod nord langs Grønlands østkyst kræver en grundig og detaljeret planlægning, hvor søkort og sejladsbeskrivelser skal studeres nøje. Dette er en af hovedopgaverne for kadetterne fra Søværnets Officerskole, som i forbindelse med uddannelsen til skibsførere, sejler med Triton for at få praktisk erfaring i sejlads og navigation.

Med venlig hilsen
TRITON-B



I næste nummer:

Nordøstgrønland er vores næste mål. Vi skal yde støtte til Sirius patruljen ved at udlægge depoter, så de i den kommende vinter, fortsat kan udføre deres meget vigtige og barske arbejde i det øde Nordøstgrønland. Naturligvis besøger vi også patruljen i Daneborg samt stationerne langs kysten. Dette bringer os op i meget ukendt og jomfrueligt farvand, som kun meget få skibe har besejlet tidligere. Hvor langt vi kommer mod nord, og om vi får mulighed for at opdage hidtil ukendte landområder, det vil tiden vise. Et er dog sikkert, det bliver endnu en af mange "once in a lifetime" oplevelser, vi får på dette togt. Så læs med i næste udgave af Top of the world News.



Kadettene Kajus, Kenneth og Niels planlægger ruten nordpå.

TOP OF THE WORLD NEWS



Inspektionsskibet TRITON til ankers ved Daneborg

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 8 uge 36

Afgang Reykjavik

Triton afgang fra Reykjavik planmæssigt den 28. august. Med om bord havde vi Chef GLK Kontreadmiral Uffe H. Olsen, samt en tidligere Siriusmand, Tommy sammen med en anden gammel kending i Sirius kredse, nemlig Johnny, der er daglig lederen af flåderadio Grønnedal. Triton kunne endnu engang påbegynde en rejse mod nord, denne gang på østkysten, så kursen blev sat mod Forsvarets vagt i Mestersvig, der var vores første mål.

Mestersvig

Triton ankom til farvandet ud for Mestersvig den 30. august. Chef GLK med følge blev fløjet ind til stationen og aflagde de to fupper et lille visit. Imens det stod på, fortsatte Triton videre mod Ella Ø. Efter ankomsten til Ella Ø blev der hurtigt etableret gummibåds transport. Det blev et populært besøg, som Tritons besætning satte stor pris på. Så med Chef GLK og Chef Triton i spidsen gik omkring 45 brave "Tritonske" besætningsmedlemmer i land på øen. De blev dygtigt guidet af den tidligere slædekører, Tommy. Han kunne fortælle, at Ella Ø havde været militært område siden 1950 og nu bliver brugt af SIRIUS,

som udgangspunkt for udlægning af depoter. Historier blev fortalt, og der blev lyttet med store ører. Det er jo ikke ligefrem store prangende bygninger, kæmpe monumenter eller fine restauranter, der gør det interessant at besøge disse steder. Men ting som f.eks. det store fjeld Bastionen, der bag



Dr. Lauge Kochs hus Ørmereden på Ella Ø set indefra.



Den gamle radio, som bl.a. har været brugt af forfatteren Jørn Riel.

stationen hæver sig 1368 meter lodret op fra havet, og alle disse sagnomspundne historier, der knytter sig til mange af stederne på denne del af kysten. Oveni er der så denne følelse af at være et sted, hvor ikke ret mange andre har sat deres ben, hvilket gør det lidt nemmere at forestille sig, hvor hårdt det må være at gøre tjeneste så langt mod nord og næsten helt alene i verden.



Sirius sommerstation på Ella Ø.

Baggrunden for Sirius tilstedeværelse på Grønland og lidt historie.

Vi skal langt tilbage i tiden for at finde årsagen til SIRIUS's tilstedeværelse i Nordøstgrønland.

Isen har altid været Østgrønlands bedste værn mod indtrængen udefra. Og da området ikke blev økonomisk interessant før i slutningen af det 19. århundrede, gav dets lidt svævende tilhørsforhold ikke større problemer, men... I 1888 lykkedes det den norske skipper Ragvald Knudsen

at komme ind til kysten ud for Kap Berghaus med en 48 mand stor besætning. Efter en måneds tid forlod de stedet igen, medbringende 1000 tønder spæk, 2785 sæler, 267 hvalrosser, 220 kg hvalrostænder, 9 isbjørne og 24 moskusokser. Grundlaget for fangst var altså til stede, hvilket øjeblikkelig medførte en stigende kommerciel interesse for området. Som så mange gange før blussede problemerne kraftigt op mellem Norge og Danmark. Dette varede i ca. 11 år. Nordmændene mente, at landet retmæssigt var deres og tog sig den "frihed/frækhed", at hejse det norske flag i Myggbukta 27. juni 1931 i Hans Majestæt Kong Haakon den 7's navn.



Steen foran Myggbukta, den eneste station i området på 2 etager.

Danmark og Norge rejste sagen ved domstolen i Haag. Herpå fulgte retsmøderne og endelig den 5. april 1933 lød dommen, nemlig at Østgrønland skulle være dansk. Det var dog ikke alle dommerne, som var enige, idet to af dem var af den opfattelse, at Danmark ikke havde vist og gjort tilstrækkeligt for at hævde suveræniteten. Her skal det dog nævnes, at den ene af de to dommere var en Nordmand.



Det tidligere norske "hovedkvarter" Myggbukta, hvor nordmændene gjorde krav på Østgrønland i 1931. TRITON ses i baggrunden.

Nogle år efter "striden" med nordmændene fulgte så 2. verdenskrig, hvor forsyningen og forsvaret af Grønland blev varetaget af amerikanerne. Men allerede i 1940 dukkede også "Tysken" op for at bygge en vejstation på østkysten. Grunden hertil var den, at hvis man kender vejret i Østgrønland ved man også, hvordan det vil blive 3 dage senere i Europa. Dette var en meget vital viden for tyskerne under krigen.



Set på Hotel Karina: En gammel Mauser riffel, en 9mm P38 pistol og en 9mm Schmeissner maskinpistol, alle tyske efterladenskaber fra krigen.

Den tyske tilstedeværelse medførte, at de danske fangstmænd - efter aftale med amerikanerne - i sommeren 1941 etablerede en slædepatrulje, der fik til opgave blandt andet at rapportere om tyskernes vejstationer.

Det kom til flere sammenstød mellem slædepatruljen og tyskerne. Ved en konfrontation, der fandt sted den 26. marts 1943 ved Sandodden, blev korporal Eli Knudsen dræbt af tyskerne. Hans grav kan ses ved Daneborg tæt på stedet, hvor han blev skudt.



Eli Knudsens gravsted.

Slædepatruljen i dag

Slædepatruljen, som vi kender den i dag, var første gang samlet på Ella Ø den 18. august 1950 under navnet "OPERATION RESOLUT". Allerede året efter flyttede man til Daneborg og endelig i 1953 fik

patruljen sit nuværende navn Slædepatruljen Sirius.

Slædepatruljen Sirius er opkaldt efter den klareste stjerne i stjernebilledet, Canis Major - eller på dansk Store Hund, hvilket i grunden er ganske passende set i lyset af, at patruljens vigtigste arbejdsredskab netop er hundene.

I dag består patruljen af 12 mand, som gør tjeneste i en periode på 26 måneder. De skal sammen med deres omkring 80 hunde overvåge en kyststrækning på ca. 2100 km., herunder varetage almindelig myndighedsudøvelse f.eks. i forbindelse med kontrol af ekspeditioner etc. De foretager også optælling af dyr, ringmærkning af fugle samt yder støtte til forskere.

Tænker man tilbage på dommen i Haag, kan det nævnes, at Slædepatruljen i årenes løb har trukket hen ved 800.000 kilometer slædespor i sneen, hvilket må siges at være "Godt gået" med hensyn til at vise flaget og hævde dansk suverænitæt.

Daneborg

Turen gik nu nordover i flot solskinsvejr endnu engang. Efter Ella Ø sejlede vi videre gennem disse snoede labyrinter af store og små fjorde. Med de kæmpe store fjelde som nærmeste naboer, føler man sig ikke særlig stor i vores 112 meter lange opdagelsesskib. På vejen mod vores næste stop på rejsen, nemlig Daneborg, var Tommy så venlig at give os en glimrende orientering omkring Slædepatruljen Sirius og østkystens historie. Besætningen lyttede da også med åben mund og polypper til de mange interessante historier. Kendte navne som Høegh-Hagen, Mylius Erichsen og Jørgen Brønlund dukkede op i de små beretninger om deres rejser. Danmark-ekspeditionen som foregik i årene 1906-08 samt Grønland under krigen og meget mere. Orienteringen gjorde det bestemt ikke mindre spændende at ankomme til Daneborg, Slædepatruljen Sirius højborg.

Besøget hos Slædepatruljen Sirius

I strålende solskin mandag den 1. september ankrede Triton op lige ud for stationen. Igen blev der arrangeret gummibådssejlad, denne gang ind til Daneborg. Triton blev taget imod af "fupperne" (slædekørerne), som var så venlige at give os den helt store rundtur på stationen.

Turen rundt på stationen skulle vise sig at blive utrolig interessant. En af fupperne, Peter, som var i gang med sit andet år i patruljen, viste rundt på stationen. Turen startede på Hotel Karina, der ikke er et hotel i den forstand, men det lokale museum. Et lille sort hus, hvor forskellige ting patruljerne havde fundet på deres mange rejser, var udstillet.

Der var gamle våben fra 2 verdenskrig, en gammel påhængsmotor og mange andre spændende ting.



Lars og hans nye ven. Alle hundene er enormt kælnе og legesyge, og de modtog os med kys og logrende haler.

Turen gik videre til en af hundegårdene. Her fik vi lov til at hilse på Peter og hans makker Per's hunde, lige fra den lille tæve og op til den store førerhund, som vejede et halvt hundrede kilo, en ordentlig kleppert. Hundene var meget larmende, da vi nærmede os dem, men faldt helt til ro, da vi kom hen til dem. Grunden til deres larm var bare, at de ville kæles. Gik man i gang med at klappe en, kunne man lige så godt fortsætte hele raden rundt, Nogle utrolig dejlige hunde. Vi fortsatte videre mod hovedbygningen, hvor vi blev vist rundt i deres nyligt opførte flytårn, der en masse moderne faciliteter. Derefter fik vi lov at kigge på deres slæder, som de naturligvis selv bygger. De nye "fupper",

som sjovt nok bliver kaldt "lemminger", får en uge til at bygge den slæde, som de så skal sætte deres lid til de næste par år. Det er utrolig vigtigt, at slæden kan holde til alle de voldsomme strabadser, som en slæderejse på tusindvis af kilometer byder på. Der kan jo ikke bare ringes til Falck, hvis den får en defekt 2500 km fra Daneborg.

I anledningen af vores besøg havde fupperne været så venlige, at opstille en slæde med fuld oppakning, og med teltet slået op bagved. Så kunne vi rigtig få en fornemmelse af, hvordan det ville være at leve under sådanne forhold i flere måneder. Det eneste der manglede var 3 meter sne og minus 50 grader (Celcius).



En "let" pakket slæde.

Herudover skal man også lige tænke på de isbjørne, der færdes her i verdens største nationalpark. Heldigvis er fupperne bevæbnet til tænderne med både riffel og pistol, når de er på patrulje. Bagefter viste Peter os stationens forråds-kammer, der skulle kunne række 1 år af gangen. Turen sluttede af med et besøg i deres lille souvenirshop, hvor der blev handlet T-shirts, zippo-lightere og badges.



Et af teltene hvor slædeholdet opholder sig under deres lange patruljer. Efter ca. 2 timers rundtur på Daneborg var vi igen blevet fyldt med masser af nye indtryk. Vi takkede Peter og de andre for

en dejlig oplevelse, der sent skal blive glemt. Stationen havde gjort et stort stykke arbejde for, at vi kunne få endnu en god oplevelse. "Og det lykkedes, tak for det."

Kampen om Sandø.

På vej til og fra Daneborg gennem Young sund passerede Triton den lille Ø Sandø, der er meget ombejlet, hvis man altså er en hvalros. Et betagende syn var det i hvert fald at se disse store dyr på godt 500 kg ligge og "fede" den i solen.



To hvalros-hanner kæmper om herredømmet over Sandøen.

Afgang Daneborg

Der blev lettet anker igen onsdag den 3. september, og turen gik nu nordover mod Sigurdsheim - en Sirius station – der skulle istandsættes. Triton efterlod 5 besætningsmedlemmer på Daneborg, som skulle hjælpe fupperne med forskellige reparationer af maskiner samt bygge hundegårde m.m. Yderligere 4 besætningsmedlemmer var blevet fløjet ind til Blæsdalen for reparation af endnu en Sirius station.

Nogle timer senere anduvede Triton Sigurdsheim og kastede anker.



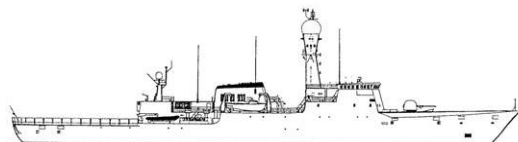
2 fupper og 7 besætningsmedlemmer fra TRITON samt Tommy holder "taktikmøde", før de går i gang med renoveringen af Sigurdsheim

Umiddelbart efter gik 2 fupper samt Tommy og 7 besætningsmedlemmer i gang med at reparere stationen, der viste sig at være et rigtigt "håndværkertilbud". Alle gik dog på med krum hals og arbejdede til sen aften. De fortsatte igen næste morgen kl. 0700 og nåede lige at få ryddet det sidste op, inden Triton ved frokosttid igen var let, og turen gik sydover. Kokken 1800 ankrede Triton atter op ud for Daneborg, og en travl dag, hvor i alt 20 besætningsmedlemmer inklusive vores meget flittige helikoptergruppe, som havde "slænget" grej til arbejdsholdene, kunne nu afsluttes for de fleste om bord, bortset fra vagten. Om aftenen var der middag på Daneborg for Chef GLK, Chef Triton, alle slædekørerne og personalet fra Triton, som havde hjulpet til på stationen. Næste morgen lettede Triton igen anker. Kursen var sat mod Constable Pynt ved Scoresbysund for udskiftning af personel og gæster. Denne uges eventyr var vel overstået, og der var tusind nye indtryk, som skulle bearbejdes.

Med venlig hilsen
TRITON-B

I næste nummer.

Følg vores videre færd mod nord langs Grønlands Østkyst, og tro os! Det bliver endnu mere spændende at høre om oplevelserne i næste uge.



OBS:

Se yderligere billeder fra denne uge og fra hele togtet på SOK's hjemmeside. WWW.SOK.DK – absolut et besøg værd.

TOP OF THE WORLD NEWS



EN VERDENSSSENSATION! Her ses - for første gang nogensinde - den smukke hjerteformede Tobias Ø, beliggende 80 kilometer øst for Nioghalvfjerdsfjorden i Nordøstgrønland. Øen er godt 2 km lang og ca. 1,5 km bred, og udgøres mod nord og nordvest af flere hundrede småholme af sten og mod syd af en lille aktiv isbræ. Det højeste punkt på isøen er ca. 35 meter. Aldrig før er øen blevet besejlet; men det lykkedes for Inspektionsskibet TRITON den 9. september 2003, at nå frem til øen i det kolde ishav.

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 9 uge 37

Scorebysund.

Efter at vi havde forladt Daneborg og igen efterladt nogle hårdtarbejdende besætningsmedlemmer til at hjælpe Sirius, gik turen mod Constabel Pynt, hvor der skulle foregå omskiftning af personel. Triton forlagde sydover og ankrede op ud for "Pynter". Chefen for Grønlands Kommando takkede for nogle dejlige dage om bord og blev så sammen med resten af det personel, som skulle afgå, sejlet ind til land for at blive transporteret hen til flyvepladsen / landingsbanen. Men med det

uforudsigelige grønlandske vejr, var banen desværre blevet for blød, og piloten turde derfor ikke lande. Billetter måtte ombookes, og der måtte satses på en senere afgang. Det positive ved denne udgang var, at Triton fik mulighed for at sejle over og ankre op ud for Scoresbysund, Grønlands nordligste by på østkysten, med omkring 500 indbyggere. Scoresbysund blev anlagt i 1924 af udflyttere fra Tasiilaq / Angmagssalik på initiativ af den kendte grønlandsfarer Ejnar Mikkelsen. Fangsten i Angmassalik området var så dårlig, at folk simpelthen døde af sult. Området omkring Scoresbysund var kendt for sine rige forekomster af de traditionelle

fangststyr, som bjørn, sæl og hvalros, og der var desuden også forekomst af moskus. Vandbussen (gummibåden) blev atter sat i drift, og besætningen fik mulighed for at få en gåtur inde i Scoresbysund, et sted der ellers er lukket for besejling det meste af året grundet storisen. Byen er ikke særlig stor, men et diskotek er der dog, placeret lige over for kommunen og desuden ejet af borgmesteren. Inden for et par uger før vores ankomst, var der blevet skudt 4 isbjørne i området. Dette er et meget vigtigt og et eftertragtet bytte, da et skind typisk indbringer ca. 10.000 Kr. Efter gammel tradition er det ikke ham, der skyder bjørnen, som får skindet, men ham eller hende, der først får øje på bjørnen. Det skal her bemærkes, at isbjørne kun må jages af den fastboende befolkning, og kun hvis man har jagt som hovederhverv. Desuden blev der mulighed for at få rørt sig lidt, idet Triton havde lånt den lokale idrætshal, hvor der blev gået til den med indfodbold i et par timer.



De 2 isbjørneskind rækker nok til en reparation af taget, men næppe til glas i vinduerne og maling på huset hos denne grønlandske fangerfamilie.

Triton lattede igen anker næste morgen og sejlede igen til Constabel Pynt for omskiftning af personel. Denne gang lykkedes det piloten at lande og personelomskiftningen kunne finde sted. Triton gik herefter atter nordover, først mod Daneborg for at hente vores folk. De havde slidt godt i det, mens vi andre havde spillet bold og slappet af en lille dags tid. Efter at vi havde fået vores 5 mand om bord i Daneborg, sammen med 2 af fupperne fra Sirius, gik turen så nordover igen. Opgaven lød på at lægge

depoter ud forskellige steder, samt forhåbentlig opdage og udforske det ukendte land langt mod nord.

Tobias Ø.

Den 9. september befandt vi os på cirka 79 grader nordlig bredde, temperaturen var omkring 0 grader celsius og lige meget hvor man kiggede hen, var vi omringet af kæmpe isfjelde - et imponerende syn! Heloen blev sendt ud på rekognoscering i området, da der var formodning om, at der i området fandtes øer, som endnu ikke var opdaget. Men de såkaldte "Small Islands" blev forgæves eftersøgt. Vi måtte konstatere, at de ikke havde brudt vandoverfladen. Til gengæld havde vi fundet land under isen på den hjerteformede Tobias Ø. Det blev derfor besluttet, at sende en ekspedition med helikopter til øen for at få den målt op og evt. få taget nogle forskellige jordprøver. Ekspeditionen var en ubetinget succes. Det blev konstateret, at dele af øen var isfri, og det kunne nu med sikkerhed bekræftes, at Tobias Ø var en rigtig ø. Det lykkedes sågar, at sejle ind til øen med Triton, og få en af skibets gummibåde helt ind til land. Dermed skete verdenshistoriens første landsætning på Tobias Ø fra søsiden. Efter at have studeret øen nøje og naturligvis bygget en varde samt udlagt en vardeberetning på stedet, gik turen atter videre mod nord.



Gummibåden blev guidet ind til den historiske landsætning på Tobias Ø af skibets helikopter og 2 af skibets dykkere, som ses i vandet.

Nu skulle polarisen udfordres, men først skulle der flyves forsyninger til depotet

ved Laegervallen ud for Nioghalvfjerdsfjorden.



Peter fra gummibåden ved siden af friske isbjørnespor på Tobias Ø.

Ny Rekord.

Den 10. september om eftermiddagen skete det så, endnu en milepæl var nået, Triton nåede op på 81°10'N. Iskoncentrationen var nu så omfattende,



at det var blevet tid at vende om. Men rekorden var slået, Triton var nu det orlogsskib, eller

endda måske det danske skib i det hele taget, der har været længst mod nord på østkysten af Grønland nogen sinde. Dette var noget af en bedrift, og som på vestkysten blev der taget billeder af vores GPS, som aldrig før. Vi skulle jo gerne kunne dokumentere, at vi var nået så højt, som vi nu engang var. Eftermiddagen og aftenen gik med udlægning af endnu et depot, denne gang ved Hammeren, så helikopteren var mere eller mindre beskæftiget det meste af dagen. Det blev også til et visit ved



Brønlands gravsted. Korset er i øvrigt lavet af Tommy i '93.

Jørgen Brønlands grav. Han var som bekendt, den eneste man fandt af de omkomne fra Danmark-ekspeditionen i 1906. I ære og respekt for ekspeditionen udlage vi en vardeberetning ved graven, til minde om vores besøg på disse øde egne. Da dagens seancer efterhånden var overstået, var der en bonus til besætningen, i form af et ekstra måltid. Kabysen havde arrangeret pølser og varm kakao, eller "Døde fingre og krigskakao", som det hedder på et dansk orlogsskib.



Bamsefar på vej over nyisen.

Helikoptergruppen havde under en af dagens rekognosceringer heldet med sig, idet de spottede en stor isbjørnehan på vej hen over isen.

Endnu en dag fulgte med udlægning af depoter, samt reparation af endnu en hytte. 2 hold, i alt 12 personer, blev sejlet ind for at reparere, og der blev kløet på



Brian, Dennis og Pernille i gang med reparation af Thors Cafe. En hytte bygget af Sirius i 1966 på øen Amélie.

hele dagen. Tritons 2 gummibåde var blevet fortøjet ved vandkanten, imens arbejdet stod på. Da arbejdet var vel overstået, gik turen tilbage til gummibådene, der til stor overraskelse nu lå på land. Tidevandet havde gjort sit og gode råd var dyre. (Det skal siges, at vores gummibåde vejer ca. 700-800 kg).

Med uanede kræfter og uden nogen forklædt supermand i nærheden, lykkedes det dog at få bådene tilbage i vandet. Med gummibådene sikkert tilbage på Triton, blev kursen sat sydpå enroute Daneborg.

Danmarkshavn.

På vej sydover mod Daneborg, passerede vi Danmarkshavn og ankrede op i en af verdens vel nok smukkeste naturhavne. I Danmarkshavn findes en vejrstationen anlagt i 1948 af Grønlands radio- og vejrtjeneste. Den er i dag bemannet af 8 mand. Endnu engang blev gummibåden sat i rutefart. De som havde tid, lyst og lejlighed, kunne komme ind og se vejrstationen. Vi blev meget venligt modtaget af 4 friske vovser, der passede på stationen og sørgede for at holde isbjørnene på afstand. De 4 var pensionerede slædehunde fra Sirius, som nu nød pensionist tilværelsen, som vagthunde og ikke mindst kæledyr for arbejderne i Danmarkshavn. De var om muligt mere kælnende, og bestemt meget "kraftigere" end slædehundene fra Daneborg. De fulgte os troligt under hele opholdet og nød vores tilstedeværelse, som vi nød deres. Fra Danmarkshavn, gik vi ned til den gamle station Villaen (Danmarksminde). Her blev der skrevet i den gamle gæstebog, som også Hendes Majestæt Dronningen havde skrevet i for nogle år tilbage. Villaen blev opført i 1906 i forbindelse med Danmarksekspeditionen. Den fungerede som overvintringshus og var beboet af 4 mand, som ikke sov ligesom resten af besætningen på skibet Danmark. Villaen var udstyret med diverse måleinstrumenter, og de havde som noget enestående heroppe, telefonisk kontakt til skibet. Villaen blev brugt frem til 1921, men blev forladt under tragiske omstændigheder. Sommeren 1920 forliste forsyningsskibet Dagny og uden forsyninger gik mændene en grum skæbne i møde. 2 døde af skørbug og de sidste beboere var nødsaget til at forlade stedet den 1. april 1921. Gravene for de

to omkomne kan i dag ses ved Danmarkshavn.



Tv. Den gamle "Villa" og dens glade vogter. Th. Lars, Bo, Per, Keld og Tommy samt alle 4 hunde foran Villaen eller Danmarksminde

Efter turen tilbage i tiden i Danmarksminde gik vi op til vejrstationen. Vi fik lov at kigge indenfor både i deres arbejdslokaler, men også i den mere private del af stationen. Bl.a. blev vi inviteret ned i "Palmestuen", en lille stue med stort panoramavindue ud mod fjorden. Udsigten her ville mange sikkert betale millioner for, og om vinteren, går isbjørnene lige forbi ude på fjorden. Desuden kom vi lige i rette tid til at overvære opsendelsen af en af de store vejrballoon. Ballonerne sender data ned til stationen, hvor de bearbejdes og sendes videre til vej- og research centre i hele verden. Som tak for gæstfriheden fik stationslederen overrakt et våbenskjold af Chef Triton. Vi sagde pænt tak for kigget og naturligvis pænt farvel også til vores 4 firbenede venner.



Tommy, Lars og Steen med vennerne. På taget af den grønne bygning i baggrunden står der "DANMARKSHAVN".

På gensyn Sirius.

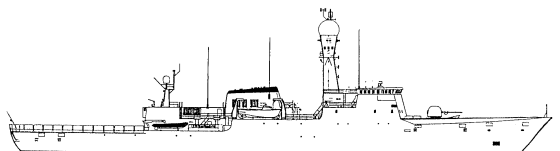
Ankret blev hevet hjem ved middagstid og Triton fortsatte sejladsen gennem Storebælt og senere ud på åbent hav. Ankeret blev 14. september atter kastet ud for Daneborg. Vores 2 medsejlende Sirius-gæster blev sejlet i land, og besætningen fik en sidste chance for at besøge Daneborg og klappe deres

favorithunde farvel. Næste morgen blev ankeret hevet hjem, og der blev behørigt sagt farvel og tak og måske på gensyn. Slædepatruljen Sirius måde at sige tak på, indeholdt trotyl i en pakke. Det resulterede først i en kæmpe ildkugle efterfulgt af et øresønderrivende brag. Fænomenet kaldte de en "skibsbombe". Triton svarede igen med "det danske løsen", 3 salutskud. Nu var Sirius et overstået kapitel for denne gang, Triton havde assisteret Sirius med reparation af i alt 8 hytter langs kysten. Der var blevet udlagt depoter fra det nordligste, Laegervallen, til det sydligste, Lygna Elv, en strækning på godt og vel 550 km. herudover var der på Daneborg blevet bygget hundegårde i stor stil, meget andet var også blevet udrettet i de sidste par uger... en kæmpe oplevelse. Men især var det stort at opleve Grønlands østkyst på en helt ny og spændende måde, samtidigt med at vi kunne løse vores overvågningsopgaver. Får vi en anden gang muligheden for at besøge Slædepatruljen Sirius, er det helt sikkert, at vi tager imod den.



Trotyl og et stort brag. En flot afskeds "salut" fra Sirius.

Med venlig hilsen
TRITON-B



I næste nummer:

Triton er nu på vej sydpå ud af denne kæmpe nationalpark, på størrelse med Frankrig og Spanien tilsammen. Vi har dog lige et par stop inden exit, bl.a. skal vi ind til Dødemandsbugten ved Eskimonæs og se hvor de sidste eskimoer i Nordøstgrønland boede, samt hvor tyskerne nedbrændte den danske hovedstation under 2. verdenskrig. Læs med næste gang, vi garanterer flere spændende beretninger.

OBS:

Top of the world news kan også læses på SOK's hjemmeside. WWW.SOK.DK – absolut et besøg værd.

TOP OF THE WORLD NEWS



TRITON og Tobias Ø set fra Nioghalvfjerdsfjorden.

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 10 uge 38

Dødemandsbugten:

- Et multihistorisk sted.

Ved middagstid den 15. september, lå Triton ud for Dødemandsbugten. Det var her, Kaptajn Douglas Charles Glavering 18. august 1823, stødte på 12 eskimoer. Mens Glavering opholdt sig i Dødemandsbugten vil historien, at mødet fik en dramatisk afslutning. Orlogsmændene demonstrerede en musket (gammelt gevær) for eskimoerne, som blev lamslået af skræk. Samme nat pakkede eskimoerne alle deres ejendele og forlod bopladsen. Dette er det eneste kendte møde i historien mellem europæere og den oprindelige Nordøstgrønlandske befolkning. Det eneste levn fra eskimoerne er ruinerne af

deres overvintringshytter. Det var disse ruiner, et lille hold fra Triton gik i land for at studere nærmere. Selvom der ikke var meget tilbage af de gamle overvintringshytter, var det ikke svært at forestille sig, hvordan den lille boplads engang havde set ud, og hvordan eskimoerne primitivt og uforstyrret havde levet deres liv helt op til 1823.



En af de mange ruiner af de gamle overvintringshytter..

Efter eskimoernes forsvinden, lå området øde hen indtil den Nordøstgrønlandske slædepatrulje i 1941 blev etableret. Ikke langt fra ruinerne af bopladsen, havde slædepatruljen hovedkvarter, nærmere bestemt på Eskimonæs. Dette hovedkvarter blev rendt over ende af tyske styrker i 1943 og nedbrændt. Som erstatning for det nu nedbrændte hovedkvarter, opførte slædepatruljen et nyt hovedkvarter, bare 12 kilometer fra Eskimonæs, netop i Dødemandsbugten. Dette hovedkvarter blev svært bevæbnet med blandt andet 12,7 mm maskingeværer og håndvåben af kaliber 7,62 mm, så man kunne forsvare sig, i tilfælde af, at tyskerne skulle vende tilbage til området.



Dødemandsbugten og hovedkvarteret set fra en maskingeværrede. De mørke pletter i midten af billedet er ruinerne af de gamle eskimobilger.

Hovedkvarteret blev dog kun kortvarigt brugt, da man i 1944 flyttede til Daneborg. Overalt på pladsen kunne ses levn fra Anden Verdenskrig i form af tomme patronhylstre. På pladsen blev der også fundet en gammel brandslukker, en køkkenkniv og mange andre sjove effekter, der desværre var ved at blive taget af havet, som på grund af den manglende is i bugten, var kommet i bevægelse i bedste Vesterhav stil og nu åd sig ind i land. Efter 1944 lå området igen øde hen, bortset fra slædepatruljernes besøg med jævne mellemrum. Netop på grund af de få besøgende er området historisk unikt. Hvor ellers kan man finde levn fra eskimo-kulturen, side om side med maskingeværreder fra Anden Verdenskrig? Udover den kæmpe historiske oplevelse besøget gav os, fik vi også en stor naturoplevelse. Rundt om

pladsen var der friske moskusspor. Vi så dog ikke okserne før vi returnerede til skibet. De havde holdt en pæn afstand til os larmende fremmede. Sneharene viste derimod ikke den store frygt. En blev siddende til chefen stod blot en halv meter fra den. Men da han begyndte at tage nærbilleder, blev den lille kridhvide hare åbenbart genert og hoppede sin vej.



En "lille" snehare foran en maskingeværstilling fra Anden Verdenskrig.

Forsvarets Vagt Mestersvig

På vej sydover gik turen igen forbi Mestersvig, for at vi kunne aflevere den medbragte post, og de forsyninger vi havde modtaget til dem ved vores tidligere anløb af Constabel Pynt og Daneborg. De som endnu ikke havde stiftet bekendtskab med dette sted fik nu muligheden en sidste gang. Mestersvig var en driftig mineby tilbage i 1951, hvor der blev brudt bly i store mængder. Minebyen ligger nu efterladt, som en spøgelsesby. I minens storhedstid var omkring 40-50 mand beskæftiget ved minedriften. Statens luftfartsvæsen har efter lukningen drevet stationen og den tilhørende landingsbane indtil 1986, hvor man opgav driften. I 1988 overtog forsvaret så vagten og har drevet stedet siden.



Forsvarets Vagt Mestersvig. Tårnet hvorfra det hele styres

Tjenesten bestrides af 2 "Fupper", som er udstationeret i 1 år.

Henvend 30 besætningsmedlemmer tog imod tilbuddet om at besøge Mesteersvig, og vores vandshuttle blev atter sat ind på strækningen. 4 hold i alt blev sejlet ind til Mestersvig.



Blyminens gamle udskibshavn Nyhavn, der nu ligger hen som spøgelsesby .

Vi blev modtaget i "Nyhavn", der er stedet, hvortil de årlige forsyninger med skib ankommer. Her stod vi på den lokale rutebil i skikkelse af en lastbil fra gammel tid.



"Bussen" der transporterede gæster til Forsvarets Vagt i Mestersvig, en ikke videre behagelig tur.



Nu gik turen godt 4 kilometer op til selve stationen, hvor vi fik en hurtig rundtur i bygningerne. Her var der bl.a. sauna, beboelse, kantine, bygning til gæster og garager med diverse maskiner til brug under de ekstreme forhold der nu engang er på disse kanter. Mange af maskinerne hørte mere til på et museum, men var fuldt funktionsdygtige, ikke mindst takket være "fuppernes" omhyggelige pleje. Efter besøget lettede Triton atter anker og fortsatte videre sydover mod Scoresbysund, hvor den stod på fjordpatrulje og farvandsovervågning i verdens største fjordkompleks. Mere end 300 sømil fjord, en flot tur, hvor det ene kæmpe isfjeld efter det andet passerede tæt forbi skibet.

Fjordpatrulje:

Under hele vores patrulje langs Grønlands øst-, og nordøstkyst, har vi fra Grønlands Kommando kontinuerligt modtaget oplysninger om hvilke skibe, der har tilladelse til sejlads i og ved nationalparken. Kendskabet og interessen for parken er kraftigt voksende, hvorfor vores opgaver i takt med dette også er kraftigt stigende. Flere krydstogtskibe har tilladelse til besejling af fjordsystemerne, og de skal kontrolleres, både for at sikre at reglerne om ophold overholdes. Samtidig er det vigtigt, at vise vores tilstedeværelse i forbindelse med udøvelsen af vores politimyndighed til søs. Spørgsmålet er, hvad denne øgede interesse betyder for nationalparken, og om den kan tåle turismen, eller om kontrollen med området skal forstærkes. Netop i dag, var der mistanke om, at et udenlandsk krydstogtskib var i Scoresbysund (fjorden), og dette skulle undersøges.



Det russiske krydstogtskib var ikke nemt at spotte mellem isfjeldene.

Langt inde i fjorden, efter flere timers afsøgning med både skib og helikopter mellem øer, isfjelde og skyhøje klipper fandt vi skibet; et helt hvidt russisk krydstogtskib liggende til ankers tæt på land. Vi anråbte enheden og, fik bekræftet, at skibet havde tilladelse til sejlads i området, samt at dets bevægelser, passagertal mv. var i overensstemmelse med denne. Skibet og dets passagerer blev herefter ønsket fortsat god tur.

Vi fortsatte vores patrulje i fjordsystemerne, hvor vi forsigtigt navigerede gennem smalle gader omringet af skyskrabere af is, som var det

i centrum af New York, hvilket området faktisk kaldes lokalt. Sidst på dagen ankrede vi op ud for Scoresbysund (byen). Her var der GSM dækning, og som altid var de små mobiltelefoner rødgldende, og GSM masten i Scoresbysund kom på ekstra arbejde.



Isfjælde så store som skyskrabere i verdens største fjordkompleks.

Næste morgen meget tidligt blev ankeret hevet hjem, og turen gik sydøstover mod Reykjavik, der var næste stop på vores lange færd.

PAS OP FOR KOLLISION!

Selvom der var lagt op til en stille og rolig forlægnings mod Reykjavik, kom ingen til at ligge på den lade side. Torsdag middag hylede skibets sirener, efterfulgt af meldingen: "Pas op for kollision styrbord side, lukke røde lukkemidler". Et isfjeld var dukket op af ingenting, og truede nu i bedste Titanic-stil skibets sikkerhed. Det skal her nævnes, at det hele var en øvelse, planlagt af skibets teknikofficer, og der ingen is var i området. I forbindelse med den fiktive kollision, trådte Murphy's lov i kraft: "Alt hvad der kan gå galt, vil gå galt"! Der kom meldinger om vandindtrængning og om brande flere steder i skibet. Hele besætningen blev derfor kommanderet på post for havari eget skib. Ved mønstring på posterne blev det hurtigt konstateret, at flere besætningsmedlemmer manglede. Alle fik travlt, havaripatruljerne blev sendt ud for at lokalisere og begrænse vandmasserne, der fossede ind i skibet, men også de faretruende brande. Efter lokalisering af vandindtrængningen, blev et hold disponible tilkaldt for at stoppe hullet.

Patruljen kunne nu komme videre og finde evt. sårede og slukke brandene. I takt med det stigende antal opgaver i form af patientevakuering, operationer på skibets hospital, brandslukning og læk-stopning, steg også strømmen af kommunikation til skibets havaricentral. Ikke kun skibets havaricentral kom på overarbejde, alle blev presset til det yderste. Udfaldet af øvelsen var, som det gerne skulle være, at vi fik alt under kontrol, om end det tog ret lang tid. Ved de-briefing på havariøvelsen kom der flere punkter op, som kunne gøres bedre. Det både i form af træning af besætningen ved flere øvelser som denne, men i lige så stor stil i mangler på udstyrssiden.

Ankomst Reykjavik:

- og et velfortjent hvil.

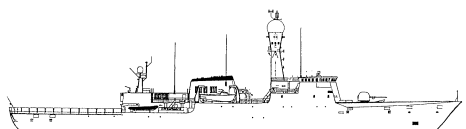
"Manøvrerulle, på post til at gå i havn", lød det ud af ordreanlægget. Triton havde ikke været i havn siden vi forlod Reykjavik den 28. august, så der var stor glæde over denne præjning. Der kunne dog ikke gives landlov før alle divisioner havde meldt klar. Der blev travlt fra morgenstunden, for mange ting skulle nåes inden vi kunne holde fri, hvilket helst skulle være inden byens seværdigheder mv. lukkede for weekenden. Der blev bunkret olie, og lasten blev fyldt op med frisk mælk, æg og friske grøntsager. Skibet skulle vaskes ned, så det igen så flot og præsentabelt ud – arbejde før fornøjelse! Men klokken 16 kom forløsningen, frihed og landlov for vagt og arbejdsfrit personel. Efter 3 ugers hårdt arbejde langs Grønlands nordøstkyst, trængte alle til rigtig at slappe af og holde HELT FRI. For at skibets forplejningsdivision (F-div) også skulle prøve at holde fri i havn, lavede vi en lille jobrotation. I kabyssen stod nu menige maskinfolk side om side med officerer, og i messerne sørgede våbensektionen og skibets sanit for serveringen. Selvfølgelig kan en maskinmand ikke lave mad, som vores dygtige kokke; meeeen bøderne skal nu have den ros, at maden den aften

smagte særdeles godt. Alle nød at lave noget andet end de plejede, specielt kokkene og messegasterne, som fik lejlighed til at male byen rød. Det var ikke kun F-divisionen, der fik holdt fri, resten af besætningen nåede også en dag eller to i byen, hvor de lokale internetcafeer, svømmehaller, restauranter, diskoteker mv. blev besøgt. Den planlagte afgang søndag aften, blev udskudt, delvis pga. problemer med en af skibets radarer, men så sandelig også fordi det udenfor og i Reykjavik blæste en halv pelikan dvs. over 25 m/s. Udsættelsen af afgang blev meget vel modtaget, for en ekstra halv fridag, det har aldrig mødt den store modstand, specielt ikke i Reykjavik. Men af sted skulle vi, og næste morgen, mandag, sejlede vi atter fra Reykjavik.



Den meget flotte og specielle domkirke er placeret på byens højeste punkt, og kan derfor ses fra hele Reykjavik.

Med venlig hilsen
TRITON-B



I næste nummer:

Vores Nordøstgrønlandske eventyr er slut. Den næste uges tid står i fiskeriinspektionens tegn i Danmarkstræde, et af verdens hårdeste farvande. Vi slutter ugen af med at "inspicere" Ammasalik, Tritons adoptionsby, hvilket nok skal blive sjovt og spændende, da der er planlagt flere forskellige kulturelle events, heriblandt den traditionsrige tovtrækning mellem byens brandfolk og besætningens STORE drenge. Så glæd jer til næste udgave af Top of The World News.

OBS:

Top of the world news kan også læses på SOK's hjemmeside. WWW.SOK.DK – absolut et besøg værd.

TOP OF THE WORLD NEWS



Inspektionsskibet TRITON med flag over toppene til kaj i Ammassalik.

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 11 uge 39

Fiskeriinspektion i Danmark Stræde.

De næste par dage stod på fiskeriinspektion, og det første skib som blev inspiceret var en norsk trawler. Inspektionen udmøntede sig i, at den norske båd fik et par vejledninger og blev herudover påbudt at fjerne en ulovlig anordning, der blev brugt til direkte udkast af fisk. Anordningen skulle fjernes under opsyn af Tritons fiskeriofficer.



¹En anordning til automatisk udkast blev fundet og krævet fjernet.
²Det automatiske transportbånd blev skilt ad og fjernet, under opsyn af fiskeriofficeren Bo, ³og brønden til udkast tilsvejset.

Herefter gik turen videre mod næste fartøj, ligeledes en norsk fisker, men denne gang en linefisker. Denne kontrol forløb lidt anderledes, end normalt. Føreren havde lidt uorden i nogle af skibsdokumenterne, og ligeledes var logbog og stuveplan ikke udfyldt korrekt. Da det var en første gangs forseelse blev han vejledt i lovgivningen omkring disse forhold. Pludselig ud af ingenting i den bælgmørke nat blæste det op til kuling. Denne pludselige "brise", der ikke var til at forudse på vejrkortene, kom en lille smule bag på os. Så det blev derfor nødvendigt at udskyde afhentningen af kontrolholdet, indtil vinden var løjet lidt af og gummibåden igen kunne sættes på forsvarlig vis. Godt og vel 20 timer senere kunne gummibåden sættes, og et godt slidt kontrolhold kunne atter gå om bord i Triton efter en lang arbejdsdag. Der var

tid til endnu en kontrol inden turen gik mod Ammassalik. Denne gang var det en britisk trawler, der ikke tidligere var blevet kontrolleret ved Grønland. Kontrollen var planlagt til kl. 0800, men fiskeren havde lagt kursen ud mod grænsen af Grønlands fiskerizone (GFZ) og meddelt, at han havde stoppet fiskeriet. Derfor iværksatte Triton kontrollen allerede kl. 0522 inden skibet forlod GFZ. Kontrollen forløb rutinemæssigt og endte op med, at føreren blev vejledt i fiskerilovgivning.

Ammassalik.

Næste punkt på togtet var adoptionsbesøget i Ammassalik, et besøg som bød på lidt af hvert. Ammassalik kommune er på ca. 190.000km², altså på størrelse med Storbritannien. Heraf er dog kun ca. 33.500km² isfrit land. Så regnet ud fra det isfrie land er det den største kommune på Grønland. Kommunen bebos af ca. 3000 indbyggere, hvoraf ca. 1700 er bosiddende i Ammassalik (Tasiilaq) by. Befolkningen i Ammassalik har en spændende historie. Området fik sin første kontakt med europæisk kultur i 1884, da Gustav Holm i forbindelse med konebådsekspeditionen overvintrede der. Lidt mere end 9 måneder opholdt Gustav Holm sig i området, hvor han fik et meget nært forhold til og stor respekt for befolkningen. Han var begejstret over deres overlevelsessevne med de selvfremstillede fangstredskaber og andre brugsting.

I 1884 levede der 413 eskimoer på egnen, men da Gustav Holm igen vendte tilbage 10 år senere, var antallet på grund af sult og hungersnød svundet ind til 293, resten var døde eller rejst til Vestgrønland. "Hvidbjørnen" som Gustav Holm ankom med i 1894 var lastet med husbygningsmaterialer og varer, for det var nemlig hans ønske, at der skulle oprettes en regulær koloni ved Ammassalik. Det lykkedes den 26. august 1894, og mange af de bortrejste vendte hjem til fædrenes land igen, da de på en eller anden måde erfarede, at Gustav

Holm var kommet tilbage for at hjælpe dem. Mange levn fra Ammassaliks spændende historie kan i dag ses på byens museum. Her er der blandt andet opført en original tørvehytte, som dem eskimoerne boede indtil omkring 1950. Ifølge museumslederen, skulle alle i byen over 60 år efter sigende være blevet født i en sådan hytte.



En genopført tørvehytte set indefra. Der er en "hylde" til hver af de 3 familier, som havde hver sit ildsted og tørrestativ.

I dag er alting ændret. En by er vokset op med butikker, sygehus, kirke, skole og fabrik. Således at de nu er en af de førende byer på Grønland, også hvad angår teknologi.

Adoptionsbesøg i Ammassalik.



Inden Triton kunne gå til kaj, skulle kaj- og bundforhold kontrolleres. Det sørgede skibets dykkere for. Her er det banjermesteren, som får hjælp af Brian med iklædningen inden første dyk.

Triton ankom den 26. september i strålende solskin og afgav salut, hvorefter vi gik til kaj. Dagen gik med forskellige arbejder i de respektive divisioner samt klargøring til weekend og selve adoptionsbesøget. Om aftenen var der igen dækket op på Tritons fordæk til

cocktailparty. 54 gæster fra byen, heriblandt borgmesteren, var inviteret. Cocktailpartyet forløb som sædvanligt efter alle kunstens regler med mad og drikke i rigelige mængder. Der blev holdt taler, og snakken gik lystigt blandt gæster og besætningsmedlemmer. Midt under festen skete så det, ingen havde håbet på. Nogle gule advarselslamper begyndte pludselig at blinke rundt omkring i byen. Dette betyder noget helt specielt, når man ligger her – Piteraquarell! En Piteraquarell er en katabatisk faldvind, der opstår, når luftmasserne over indlandsisen afkøles kraftigt, og derved bliver tungere og derefter under påvirkning af tyngdekraften "ruller" ned af fjeldsiden med stigende hastighed. Det kan resultere i meget kraftige vinde, der lokalt kan nå op over 300 km/t (over 80 m/s). Straks blev Ammassalik radio kontaktet for at høre nærmere om situationen! Kystradioen kunne oplyse, at det først ville blæse op den efterfølgende dag, og man forventede ikke vindstyrker på over 25 m/s, så chefen besluttede, at vi skulle blive liggende. Dagen efter blev ekstra trosser lagt på samtlige pullerter og efterhånden var Triton ikke fortøjet, men i bogstaveligste forstand syet fast til kajen. Maskinen blev for en sikkerheds skyld startet op, hvis det nu skulle blæse yderligere op, og det måtte blive nødvendigt at gå fra kaj i en fart.

Åbent skib i Ammassalik.

Den 27. september var der arrangeret åbent skib for byens børn og deres forældre. Triton fik i alt besøg af 375 børn og 50 voksne. Så vægholdet om bord fik sit at se til, da de havde til opgave at holde øje med de mange meget aktive børn, som befandt sig stort set på og i hele skibet. Skibets kommandobro vakte stor interesse, men større var interessen på sidedækket, hvor 2 af skibets våbengaster fremviste et tungt maskingevær samt andre håndvåben.



Bo, omringet tæt af børn, viser TMG og Karabin M/96 frem.

Dette kunne dog ikke måle sig med den opmærksomhed skibets helikopterdek fik. Her var de to største trækplastre placeret, nemlig selve helikopteren samt det der blev serveret i hangaren, nemlig kagemand, pølser, slik og kakao.



Flytekniker René viser helikopteren frem for børnene.



Der var stor interesse for helikopteren, men også hangaren hvor der var pølser, kagemand, slik og kakao tiltrak børnenes opmærksomhed.

Efter åbent skib var der arrangeret en Search and Rescue demonstration lige uden for havnen. Skibets dykkere simulerede nødstedte i vandet, hvorefter helikopteren med svømmedykker/redder hoistede dem om bord. Derudover var der

tid til en smule "luftakrobatik" fra Tritons pilot til stor fornøjelse for byens indbyggere.



Mange var mødt op for at se skibet og helikopterens opvisning.

Ammassalik vs. Triton.

Om eftermiddagen skulle den traditionelle fodboldkamp så spilles. Kampen startede næsten planmæssigt, da det ene mål først lige skulle bankes sammen, og de største sten skulle fjernes fra grusbanen. Men i gang kom kampen. Triton lagde ud med den første scoring, et flot selvmål af Barry, som kort efter gjorde skaden god ved at udligne til 1-1. Ved pausen stod det 2-1 til hjemmeholdet. Triton lagde hårdt ud i anden halvleg, og fik godt styr på de taktisk dygtige og meget hurtige spillere fra Ammassalik. Det var da også en spiller fra Triton, som scorede næste mål, desværre endnu et selvmål, denne gang af Michael. Tempoet blev skruet op, desværre ikke kun fra Tritons side, men også fra vindens. Det blæste så meget op i anden halvleg, at det blev svært at stå fast på den snedækkede grusbane. Grus og småsten fæg nu ind over banen. Kampen blev "afblæst", folk søgte ly, og besætningen vendte i al hast tilbage til skibet. På grund af den meget kraftige blæst måtte resten af dagens arrangementer desværre aflyses. Deriblandt tovtrækningen, som skulle have forgået mellem de store drenge fra Triton og byens brandkorps.

Besøg ved kommunen.

Heldigvis blæste det ikke mere op end hvad der var blevet varslet, og søndag kunne alle stå op til et strålende vejr. Kommunen havde inviteret skibets besætning til en reception i deres kantine.

Tritons vagt og arbejdsfrie del marcherede op til kommunen i samlet trop. Borgmesteren og dele af kommunalbestyrelsen stod for denne seance. Borgmesteren holdt en fin tale på grønlandsk, oversat af en tolk, hvori han blandt andet fortalte, at han med stor interesse havde fulgt med i vores bedrifter på togtet, blandt andet i "Top of the world news". Men mest af alt var borgmesteren og byen dog glad for, at deres datter (Triton) igen var kommet hjem. Sidste adoptionsbesøg var i 1997. Så var der ellers sodavand, øl, vin og pindemadder til alle. Herefter holdt Chef Triton en kort tale, hvori han takkede for det gode ophold og overrakte borgmesteren en gave i form et blankpoleret saluthylster monteret på en flot bøgetræsplade, indeholdende en kopi af den vardeberetning, som Triton tidligere på togtet havde udlagt på Tobias Ø.



Borgmesteren fik overrakt saluthylsteret indeholdende en kopi af vardeberetningen udlagt på Tobias Ø. Mens chefen fortalte om turen oversatte tolken til grønlandsk.



Borgmesteren og chefen kigger i en af de 3 sække fyldt med slik doneret af Ivigtut kommune og Triton.

Triton havde yderligere en gave med, nemlig 3 store sække med slik, sponseret af Triton og Ivigtut kommune, hvor GLK har til huse. Gaven var til det lokale børnehjem "Værestedet". Byen og

borgmesteren havde også et par flotte gaver til chefen og skibet. En flot Tupilaq udskåret i ben. En Tupilaq er en eskimoisk figur med overnaturlige kræfter, som skulle siges at kunne holde onde ånder væk. Der lød da også straks en frisk bemærkning fra en unavngiven, om den nu også kunne holde Søværnets Materiel Kommando væk!

Desuden fik chefen og næstkommanderende hver en fin billedbog om Ammassalik og et slips med byens våbenskjold. De resterende fra besætningen fik også hver en gave til minde om besøget: en lighter og en pin, ligeledes med byens våbenskjold, der straks blev sat på uniformen. Efter den formelle, men hyggelige del af arrangementet, fik besætningen lov til at kigge sig omkring i kommunens flotte bygning. Her stod der blandt andet buster af nogle af indbyggerne helt tilbage i starten af 1900-tallet. Der blev også tid til at skrive i den vel nok flotteste "gæstebog", vi har set på hele togtet.



Chefen skriver på det flotte gæsteskind.

Næste morgen var det tid til at sige farvel, og på gensyn med Ammassalik. Alle, ikke mindst byens børn og hele besætningen, havde haft en god weekend og en rigtig

god oplevelse, der med sikkerhed ikke vil blive glemt foreløbig - og som heldigvis ikke blev spoleret af en "lille" Piteraqa.

I næste nummer:

Vi nærmer os afslutningen af togtet, men det betyder ikke, at vi holder fri endnu. Forude venter flere nye oplevelser samt opgaver, som skal løses inden vi klapper kajen i Reykjavik. Hvad det går ud på, må i læse om i næste og sidste nummer af Top of the world news.

OBS:

Top of the world news kan også læses på SOK's hjemmeside. WWW.SOK.DK – absolut et besøg værd.

TOP OF THE WORLD NEWS



Tobias Ø – en del af kongeriget Danmark -

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 12 uge 40

Codeword "Bluie East-2"

Efter adoptionsbesøget i Ammassalik ventede der en ny spændende opgave på Triton. Vi skulle efter direktiv fra Grønlands Kommando udforske søvejen til en gammel nedlagt amerikansk militærbase fra Anden Verdenskrig. Basens kodebetegnelse under krigen var "Bluie East-2", og den lå i et sund ved den store Ammassalik Fjord. Sejladsen var en spændende udfordring, da der ikke fandtes egentlige søkort over området, men vi vidste fra sejladshåndbøgerne, at besejling var mulig, blot det lykkedes at finde og passere tre småholme i

indsejlingen til sundet. Efter nogen søgen blev passagen fundet, og de tre holme blev til otte, men forbi kom vi, og mandag eftermiddag kunne Triton ankre op ud for Ikateq (det smalle sund).



Ikateq et smukt sted at anlægge en flybase.

Baggrunden for bygningen af baseanlægget og lufthavnen ved Ikateq "Bluie East-2", var den tyske udvidelse af ubådskrigsførelsen til 3 sømil fra den grønlandske kyst i marts 1941. Det betød, at faren for torpedering af transportskibe med krigsmateriel fra USA til England blev overhængende, og risikoen for at miste f.eks. 50 nye jagerfly ved en torpedering af et transportskib ville på det tidspunkt af krigen være en katastrofe for luftforsvaret af England. Løsningen på problemet blev, at færgeflyve alle nye mellemdistancefly og jagere til England via Grønland og Island. Det krævede imidlertid anlæggelse af et større antal grønlandske baseanlæg og vejstationer til støtte for flyene, hvilket skulle gennemføres ved et projekt med kodebetegnelsen "Bluie" efterfulgt af henholdsvis "West" eller "East" afhængigt af de enkelte anlægs placering på vestkysten eller østkysten af Grønland.

Anlæggelsen af Ikateq basen blev påbegyndt i 1942, og den kunne tages i brug fra 1943, da Anden Verdenskrig var på sit højeste. Anlæggelsen kom i øvrigt til at koste lige så meget, som amerikanerne i sin tid gav for Alaska, nemlig ca. 35 mio. Der var 800 soldater på basen under krigen, og på bedste amerikanske vis var der non-stop biograf døgnet rundt. Travlt har der også været for i løbet af 1943 og 1944 blev det rutine, at se så mange som 50 – 100 fly om dagen passere de grønlandske mellemlandingsbaner. I alt regner man med, at der under krigen passerede mere end 10.000 fly forbi på transit til England. Da krigen var slut, blev basen opretholdt endnu nogle år som nødflyveplads i tilfælde af dårligt vejr. Mange fly er også nødlandet på "Bluie East-2", så der var god brug for basen indtil amerikanerne i 1958 anlagde banen ved Kulusuk, som i dag er den største lufthavn i Østgrønland. Som sædvanligt blev vores vandshuttle sat ind – nu på strækningen Ikateq – Triton. Vi kom i land og stor var vores forbavselse, da vi fandt en næsten fuldstændig intakt landingsbane, der blot

ikke havde været anvendt i ca. 50 år. Det var spændende at gå rundt derinde mellem de tomme kanonstillinger og ruinerne fra soldaterbarakkerne. Lukkede man øjnene kunne man næsten tænke sig tilbage i tiden og høre lyden af en højt hvinende "P-38F Lightning" jager og lidt senere en dyb brummen fra en "B-17E Flying Fortress" på vej til at lande i Ikateq.



En af kanonstillingerne for enden af landingsbanen.

Det kan ikke andet end give lidt beundring over for amerikanerne, som gjorde så meget for at hjælpe Europa bort fra Nazismens åg. Tænk blot på, hvor mange tusinde af disse helt unge og uerfarne piloter, som få uger efter at have passeret Grønland på vej mod Europa, tragisk skulle ende deres unge liv som forbrændte kødstumper på ruiner i Berlin. Næste eftermiddag lettede Triton atter anker og sejlede mod Kulusuk, hvor vi for 4. gang på togtet skulle have udskiftet vores helikoptergruppe. Man kan nemlig ikke være bort fra hjemmet i 3 måneder ad gangen, hvis man er flyver. Det var nu inderst inde et godt tegn, for det betød alt andet lige, at vi nu så småt også kunne se en ende på det hele, og glæde os til snart at skulle hjem.

Fiskerikontrol i Danmark Stræde.

Inden turen gik til Reykjavik for overlevering, var der tid til et par dage med fiskeriinspektion i Danmark Stræde. En spansk registreret trawler havde ikke indgivet sine daglige positionsmeldinger, og Triton blev derfor bedt om at finde og foretage et kontrolbesøg om bord på trawleren. Torsdag aften blev trawleren

lokaliseret, men på grund af dårligt vejr måtte kontrolbesøget udsættes. Fredag formiddag, blev Tritons fiskerikontrolhold (FI- hold) overført til trawleren og det blev hurtigt konstateret at ikke alt var, som det skulle være om bord på fiskefartøjet.

Reglerne omkring stuvning og logbogsføring var ikke blevet overholdt. Endvidere havde skibet en anordning til direkte udkast af fisk, hvilket er i strid med den grønlandske fiskerilovgivning. Anordningen bestod af et transportbånd, hvor man manuelt stod og sorterede den del af fangsten fra, som skulle beholdes, mens den resterende del blev styret direkte overbord, uden at blive optalt og logbogsført.

Føreren blev bedt om at afgive forklaring om bord på Triton. To af Tritons fiskeriasistenten blev på trawleren, mens resten af FI-holdet, sammen med trawlerens fører og produktionsmesteren, blev hentet om bord på Triton. Under afhøringen blev sagens detaljer klarlagt.



Trawleren hvor FI-holdet fandt flere ulovligheder.

I samråd med politimesterembedet i Grønland, blev føreren af trawleren sigtet for overtrædelsen og forlagt en bøde på 60.000,- kr. Føreren vedtog bøden ved en udenretlig afgørelse. Endvidere blev føreren pålagt at tilsæjse den ulovlige anordning til direkte udkast af fisk. Dette skete, som ved tidligere kontrolbesøg under opsyn af Tritons fiskeriofficer. Efter afsluttet kontrolbesøg vendte vi stævnen mod Reykjavik. Skibet skulle gøres klar til overlevering, og besætningen skulle gøres klar til ferie.

I/S eller ISS TRITON.

Det er nu blevet tid til at aflevere vores hjem for de seneste tre måneder til A-besætningen, der nu skal bo her de næste tre måneder. Som hvis man skulle flytte fra sit hjem i Danmark, bliver skuden også vasket ned fra bunden, den anden besætning skulle jo gerne ville "købe" hende. Det er bare ikke nogen lille lejlighed på 100m², man lige vasker ned. Tre måneder i et af verdens hårdeste farvande, sætter synlige spor, som den daglige rengøring ikke kan skjule, hvad enten vi taler om lukaferne, kabyssen eller for den sags skyld maskinen. Alt får en ekstra tur med kost og spand, lige fra tønne til thruster. Det er noget af et syn, at se 40 uniformerede menige iført henholdsvis gule, lysegrønne, lyseblå og lyserøde gummihandsker.



Kasper i fuld sving i skibets beskedne kondirum, et normalt meget ildelugtende sted, men ikke i dag.

Denne sidste etape af togtet er ikke den mest populære, men alle tørner til, når dørken på gangene på vores 112 meter lange og 6 etager høje skib skal bones, samt skotter og dæk skal vaskes ned. Efter denne 3 dage lange og meget effektive rengøring er det ikke til at se, at vores skib er mere end 12 år gammelt, og ikke just er blevet behandlet pænt af moder natur. Alt skinner og dufter af diverse rengøringsmidler. Det er en fryd at gå på den nybonede dørk, ikke alene på grund af udseendet, men især på grund af besætningens humør, når den sidste overflade er vasket ned, betyder det nemlig: "VI SKAL HJEM", og det kan alle lide!

Tak for denne gang.

Derfor vil redaktionen af Tritons nyhedsbrev "TOP OF THE WORLD" gerne have lov til at takke af for denne gang. Vi var ved togtets start ved godt mod. Sejlplanen så god ud og lovede en masse store oplevelser, som vi syntes vores familier også skulle have del i. Vi fandt hurtigt ud af, at familierne hjemme i Danmark var meget glade for vores breve. Det var netop denne positive respons hjemmefra, sammen med lysten til at fortælle om vores helt utrolige oplevelser, der fik os til at blive ved med at skrive de ellers meget tidskrævende nyhedsbreve. Men set i agterspejlet, har det været al besværet værd.



Den ansvarshavende redaktør, chefen, som her ses til højre ved siden af CH GLK i den historiske Myggbukta-hytte, siger tak til alle vore mange læsere af Top of the World News.



Redaktionen, Kenneth, Lars og Frank takker af for denne gang.

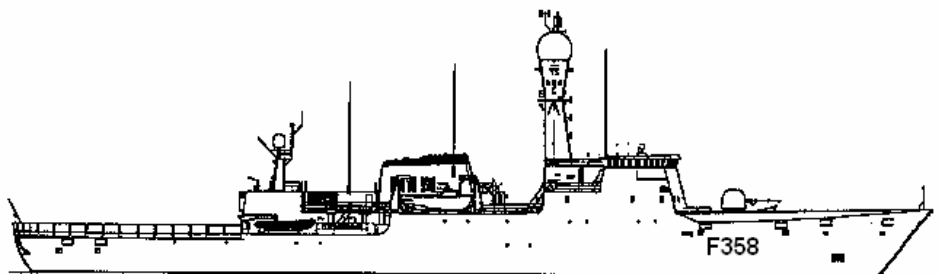
I næste nummer:

Efter som dette var det sidste nummer af Top of the World News, er der ikke noget næste nummer. Så det næste I må glæde jer til er, at jeres kære nu kommer hjem, for TRITON-B togt 10. juli til 10. oktober er slut. Vi ses derhjemme.

OBS:

Til orientering lander flyveren i Ålborg lufthavn kl. 1550 og i Kastup kl. 1700.

Top of the world news kan også læses på SOK's hjemmeside. WWW.SOK.DK – absolut et besøg værd.



NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 1-2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Velkommen til TRITONs nyhedsbrev.

Den 10. oktober 2003 overtog A-besætningen inspektionsskibet TRITON i Reykjavik på Island. Den anden besætning er nu hjemme på 3 måneders velfortjent ferie. Vi vil med et par ugers mellemrum hjemsende besætningens indtryk fra Nordatlanten i form af dette nyhedsbrev, der efter en konkurrence ombord har fået navnet "NORDLYSET". Vi har nu været af sted i mere end 14 dage og det er forbavsende, hvor meget der er sket på denne relativt korte tid. En besætning, hvoraf halvdelen var nye ombord, og hvor 12 værnepligtige aldrig havde været til søs med søværnet, er nu blevet en helstøbt enhed, der er i stand til at løse de mangeartede opgaver vi møder i disse farvande. Vi har arbejdet hårdt for at nå dertil og alt er ikke perfekt endnu, men vi har allerede vist, at vi kan løse vore opgaver. Allerede efter 6 dage til søs gennemførte vi to fiskeriinspektioner og den 26. september evakuerede vi 19 minnearbejdere, der ikke kunne komme væk fra en guldmine ved Nanortalik efter en oversvømmelse. TRITONs A-besætning har dermed indledt togtet, der varer indtil den 12. januar 2004. Et togt, der skal føre os til Grønlands øst- og vestkyst, fra Davis Strædet til Danmarks Strædet, til Island og til Færøerne og til Skotland til nytår.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af "NORDLYSET".

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
chef for TRITON-A

Kadetter ombord på TRITON.

I skrivende stund er vi tre kadetter ombord på TRITON. Vi kom ombord sammen med resten af besætningen på B-på Bland, hvor den stod på forskole og bare det at lære skibet og kende. Formålet med vores ophold ombord er, at øve navigation ude i den virkelige verden som et led i den praktiske del af vores skibsføreruddannelse. Af gode steder vi har sejlet kan blandt andet nævnes Prins Christians sund. Her var der både store navigatoriske udfordringer og smukke omgivelser. Udover at navigere sker der jo også en masse andre spændende ting ombord på et skib som TRITON, her skal det især fremhæves at vi har fået en tur i helikopteren, idet den skulle hente reservedele i Narssarssuaq, og der var plads ombord til et par passagerer.



Foto af en LYNX

Endvidere skal de forskellige sejladsere vi skal ud på også planlægges. Det er også kadetternes job, idet dette indgår i jobbet som vagtchef. Ellers er det bare at holde sig til, når der sker noget rundt omkring i skibet. For eksempel er det spændende at overvære fiskeriinspektioner og at se hvordan man operativt får en helikopter i luften, og ikke mindst at få den ned igen. Lørdag den 18. oktober kom vi ind til Grønlands Kommando i Grønnedal. Her fik vi en spændende rundvisning og brie-

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 1-2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

ting om, hvad deres opgaver omfatter. Desværre havde Dalshoppen ikke åben, så der blev ikke udprovieret udstyr ved den lejlighed.

Man kan ikke overse den meget flotte natur der er heroppe. Man er nødt til lige at stoppe op og nyde det en gang imellem. Hvad vejret angår, har vi været heldige, Grønland har vist sig fra en meget venlig side.

Så alt er fortsat vel heroppe ved Danmarks nordligste "amt". Vi ser alle tre frem til at se hovedstaden, Nuuk, som vi anløber den 22. oktober for, at deltage i en øvelse med bl.a. to inspektionskuttere og det grønlandske politi, men mon ikke der også bliver tid til at kaste et blik på Nuuk city.



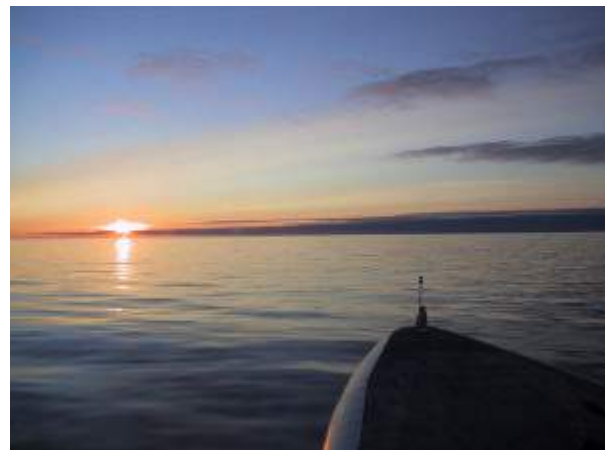
TRITON set fra oven

**Krister Ploug, Martin P. K. Hansen
og
Uldis Seglins**

En togtoberetning fra DOC.

TRITON ankom til Grønlands Kommando, Grønnedal, den 18. oktober om morgenen. Her arbejder et personale på ca. 60 mennesker, og indbefattet familie og kammerater bor her ca. 120 mennesker. Da det var lørdag, lå livet i land stille, så den enestående natur kunne nydes. Vejret var med vekslende små-

regn, sparsom sol, vekslende vind og en temperatur på ca. 10 °C. Som ved tidligere lejligheder luntede jeg ud til Ivigtut som ligger ca. 5 km vest for Grønnedal. Vejen går langs fjorden. Ved Grønnedals ophør slutter asfalten ved et trekantet vejskilt med en moskusokse. Det siges at der er omkring 350 moskusokser i området.



Smuk solnedgang set fra broen

Grusvejen med stedvis større sten fortsætter forbi lossepladsen, hvor der er talrige kulsorte ravne, og over et lille vandløb med Fr. IX's bro. Herefter stiger vejen op til ca. 50-60 meters højde over fjorden og på toppen er der udsigt til både Grønnedal og Ivigtut. Ivigtut er en øde mineby. Tidligere boede her over 1000 mennesker, alle beskæftiget i forbindelse med det åbne Kryolitbrud. Kryolit brugtes til aluminiumfremstilling. Bruddet, som blev nedlagt omkring 1990, da det var tømt og urentabelt, måler ca. 100x100 meter, er med lodrette sider og næsten 100 meter dybt og fyldt med vand. Rundt omkring ses grusveje og flere huse som er velbevarede. Der er en lille havn og sågar en tidligere tennisbane. På kirkegården er bl.a. en gravsten for en læge der døde som 33-årig omkring år 1900 og talrige navnløse trækors. Der er en særlig stemning af tidligere liv, arbejde og virksomhed. Området har talrige forskellige smukke sten, koncentreret med knap 100 forskellige mineraler.

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 1-2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON



Udsigt over Grønnedal

Hvis der var modvind på vejen til Ivigtut, havde den lagt sig til hjemturen til TRITON, eller måske var det, fordi lommerne var fulde af sten eller hovedet af indtryk, at hjemturen føltes så lang. Samme aften sejlede TRITON fra Grønnedal.

DOC

Jens N.D. Karkov

Første fiskeriinspektion (FI) efter ferien.

På snedig vis blev den store norske trawler NORDEYTRAAL overrasket af TRITONs fiskeriinspektører med måleskeer og lommeregner. Det skete en søndag formiddag, formentlig midt i kaffen.

Forinden havde FI-officererne været til briefing ved GLK (Grønlands Kommando). Her havde fiskeriofficeren understreget, at der ikke havde været FI i området ved grænsen mellem GFZ'en (Grønlands fiskerizone) og canadiske farvande i længere tid. Desværre var flyvninger (passiv fiskeriinspektion) med GILL GULFSTREAM blevet aflyst. Oplysninger og tilladelser på fiskerne blev indhentet undervejs til fiskeområdet. For at overraske blev FI-holdet udsendt med helikopter. De tre mand blev "hoistet" ned på trawlerens fordæk fra skibets LYNX helikopter. TRITON viste sig fra sin bedste

side og nærmede sig NORDEYTRAAL med 21 knob over grunden. Efter et par timer fik vi skibet i sigte. En flot ny trawler, der var meget velholdt. FI-holdet kontrollerede skibets papirer, produktionsdæk og last.

I mellemtiden undersøgte helikopteren resten af området. Der opdagedes en del fiskere der ikke havde meldt sig aktive. Der blev arbejdet intenst på at opklare disses færden. Den ene var KORALNES. En mindre norsk trawler. Den havde ikke været kontrolleret af noget FI-hold før, og havde derfor høj prioritet. Så mens FI-holdet returnerede fra NORDEYTRAAL, blev det planlagt også at inspicere KORALNES.



Hoist fra LYNX til KORALNES.

Efter velfortjent at have skaffet (spist!), drog FI-holdet atter til helikopterdekken af TRITON. Endnu en helo-boarding. På et væsentligt mindre fordæk blev FI-holdet firet ned til KORALNES, der ikke var så ren og ny som den tidligere. På et par timer blev lasten, produktionsdækket og skibets papirer undersøgt.

På produktionsdækket på såvel KORALNES som NORDEYTRAAL fandt FI-holdet en anordning til direkte overbordkast af uønskede fiskearter og undermålere. Denne anordning ser man tit på f-

skeskibene. Den bruges også til fraskæring, sten der kommer i trawlet etc. Men da den kan bruges til at føre fisk ud over siden uden at have registreret dem er den ulovlig på GFZ'en. Fisk der fanges som bifangst skal vejes, artsbestemmes og selvsagt føres i logbogen.



Ryggen af en hval set fra en norsk trawler.

Både på NORDEYTRAAL og på KORALNES plomberede FI-holdet denne anordning og der blev taget billeder af plomberingen. Således kan vi kontrollere ægtheden af plomberingen ved næste kontrolbesøg.

I god tid til aftenskafning, som bestod af gule ærter, blev et træet FI-holdet bjærget fra KORALNES af gummibåden. Der blev herefter skrevet rapporter. Disse og alle de billeder vi fik taget af skibene og deres produktionsdæk bliver leveret til GLK ved næste anløb af Grønnedal.

Dagens boardinger resulterede i 3 vejledninger. Det er den milde form for sanktion vi oftest bruger. Men observeres det ved næste boarding at disse ting ikke er bragt i orden bliver det en bøde.

Godt arbejde sagde chefen over højtaleren... det var jo søndag.

LT-R Torben Poulsen

En hilsen fra en værnepligtig.

Efter 6 måneder som værnepligtig i søværnet, er vi endelig kommet ud at sejle. Vi har været så heldige at få en tur i med inspektionsskibet TRITON til Nordatlanten.

Selvom vi kun har været godt 2 uger på søen, er vi faldet godt ind i dagligdagen om bord. De fastansatte har taget godt imod os, og de har gjort deres til, at vi hurtigt har følt, at vi er en del af skibet.

Det 3 måneders togt startede med, at vi blev fløjet med Maersk Air til Reykjavik, hvor skibet lå fortøjet. Godt 2 dage efter ankomsten, havde man fundet sig til rette, og fået et indblik i dagligdagen, så man følte sig klar til, at tage af sted med.

Vi har allerede set og oplevet en masse spændende ting, som det er de færreste forundt, og vi har helt sikkert mere i vente. Og når vi om nogle år tænker tilbage på vores tid som værnepligtige i søværnet, vil vi helt sikkert mindes de store oplevelser vi havde, med inspektionsskibet TRITON.

177 Mads Brandt Eriksen.

Næste nummer af NORDLYSET:

- ? Øvelse TAPPIK
- ? Øvelse ANNA
- ? Evakuering af strandede minearbejdere
- ? og meget mere

Velkommen til TRITONs andet nyhedsbrev.

Det er nu blevet tid til anden udgave af "NORDLYSET", nyhedsbrevet fra A-besætningen på inspektionsskibet TRITON, der i skrivende stund befinder sig på Grønlands østkyst, syd for byen Angmagssalik/Tasiilak. Siden sidste nyhedsbrev har vores togt været præget af, at vi har skullet opbygge skibets daglige rutiner. Dette opnår man alene ved at være til søs i en længere periode. Vi har også deltaget i en række spændende øvelsesaktiviteter og en decideret redningsaktion. Vi har nået at agere passagerskib i forbindelse med personeludskiftning ved Grønlands Kommando. Vi havde togtets første weekendophold i hyggelige Grønnedal, flere "taktiske" anløb af små havne, og så forlægningen tilbage til østkysten, hvor vi nu har haft held med endnu en fiskeriinspektion. Danmarksstrædet har dog ikke vist sig fra den venligste side på det sidste, så vi har benyttet lejligheden til at uddanne og øve indenskærs, medens vi afventede bedre vejr til fiskeriinspektion. Vi konstaterer lidt forbavsede, at der allerede er gået næsten en tredjedel af togtet. Samtidig lærer vi alle hinanden bedre at kende, som det nu er naturligt, når man tilbringer så meget tid sammen. Besætningens rutiner og træning fornægter sig ikke, og det er med stolthed, jeg kan konstatere, at især gode sømandskabsmæssige dyder har sikret, at TRITON på professionel vis har løst vigtige opgaver for Grønlands Kommando i de sidste uger.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af "NORDLYSET".

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
chef for TRITON-A

TRITONs medvirken i
Øvelse TAPPIK (Skarpe Øjne).

Øvelse TAPPIK er en halvårlig samarbejdsøvelse, hvor søværnet typisk stiller med et inspektionsskib og 2 mindre kuttere, som skal øve sig med det lokale politi og deres politikuttere.

Øvelsen foregik i dagene 22.-24. oktober i fjorden ud for Nuuk/Godthåb.

Onsdag startede vi med at afvikle briefinger for personalet på de lokale politikuttere. De skulle have repeteret, hvorledes man bliver hejst op i en helikopter, og DOC underviste i behandling af sårede, især kuldeskader og brandskader.

Herefter gik vi ud i Godthåbsfjorden, hvor TRITON simulerede at være et handelskib med brand ombord og sårede, der skulle have hjælp. Øvelserne gik fint og alle deltagere fik gode erfaringer til brug for de næste par dage.



Travlhed på HELO-dækket under TAPPIK. Elektroofficeren, forplejningsgasten Sune og Elektrikeren Nikolai instruerer indsatsholdet fra politikutteren.

Torsdag blev TRITON ved kaj i Nuuk, da det var et slemt blæsevejr, så vi kunne risikere ikke at kunne komme i havn igen. Vi gennemførte alligevel de samme øvelser som om onsdagen, blot med 2 andre politikuttere samt inspektionsskutteren AGPA.

Der var også møder med flere personer fra Rigspolitiet og fra Forsvarskommandoen om en større beredskabsøvelse, der skulle afholdes om lørdagen, øvelse ANNA. Vi undersøgte med helikopter, hvilke muligheder der var for at gennemføre landsætning af simulerede sårede på nogle øde øer, igen en forberedelse til øvelse ANNA.



Møde på broen: Operationsofficeren og Kampinformationsgasten Julie.

Fredag var vi stillet i et dilemma, for vejret var fremragende fra morgenstunden, og vi skulle ud for at øve med kutterne. Det drejede sig om, at der (for øvelse) var sket en ulykke/eksplosion i en nærliggende bygd, hvortil der skulle ydes hjælp med brandslukning, førstehjælp og evakuering. Barometeret faldt kraftigt og vi måtte vælge igen at blive i havn, da vi absolut skulle være klar i Nuuk lørdag morgen. Vi ærgrede os det meste af dagen, men over middag blæste det faktisk kraftigt op, så beslutningen var OK.

Der blev holdt flere møder om øvelse ANNA med politiet og lavet planer med besætningen om afviklingen og vores involvering. Hen ad aften var vinden oppe på 25-30 sekundmeter, hvilket er stormstyrke. Der måtte ekstra trosser i land for at holde skibet. Vi holdt også øvelsesevaluering ombord for alle deltagere i øvelse TAPPIK, og sluttede af med socialt samvær i form af et kort "beer call".

Øvelse ANNA - Beredskabsøvelse i Nuuk

Lørdag var "skibet" tidligt oppe og i gang, for kl. 0750 stod der 58 civilister klar til at komme ombord som figuranter og øvelsesdommere til øvelse ANNA, for nu skulle hele katastrofeberedskabet i Nuuk afprøves. TRITON skulle spille et passagerskib i nød, og de civile skulle være passagererne, hvoraf nogle var sårede. Vi sejlede ud og delte dem i 2 grupper, hvoraf halvdelen skulle sættes ind på den ø, vi havde undersøgt fra helikopteren 2 dage tidligere. De skulle være simulerede strandede, efter at passagerskibet var "gået brændende på grund". Det er slet ikke så nemt på forsvarelig vis at sætte 25 civile i land på en øde grønlandsk sten. Alle skulle iklædes overlevelsedragter, og de var jo ikke vant til at færdes til søs.



Møde i kontrolrummet: Teknikofficeren, Vedligeholdelsesofficeren og Burmanden Jon.

De sidste ombord blev sminkede som sårede. Vi nåede dog ikke at blive færdige med øvelsen, før vi blev alarmeret til at sejle sydpå for at yde hjælp i en virkelig nødsituation. I huj og hast måtte vi evakuere figuranterne fra øen og omorganisere alle til inspektionskutterne AGPA og AGDLEK, samt politikutterne.

Evakuering af minearbejdere i Kirkespirdalen

Da vi havde overført figuranterne, sejlede TRITON sydover med absolut bedste fart mod guldminen ved Kirkespirdalen i Narsartalik, en sejlads på over 17 timer (Grønland er et stort land). Her skulle vi assistere 32 minefolk, der var afskåret fra omverdenen på grund af jordskred efter kraftige regnskyl. Lejren lå mellem to øve, der var gået over deres breder og bl.a. havde skyllet noget af vejen væk.



Gummibåden (Lillebror) i aktion under evakuering i Kirkespirdalen.

Minearbejderne mente heldigvis, at de var udenfor livsfare lørdag aften, men vi fortsatte for at assistere. Man ved jo ikke hvorledes en sådan situation kan udvikle sig.

Vi gav maskineriet alt, vi havde og var fremme ved minen søndag morgen d. 26. kl. 0700. De strandede minefolk var glade for, at vi kom, selvom de ikke var i decideret fare. Vi evakuerede de 19 med helikopter, og de blev bragt ombord til lægecheck samt mad og drikke.

De var ved godt mod, men lidt rystede og meget glade for at komme ud. De blev sendt videre med gummibåden til deres eget skib, og vi forsynede dem, der blev tilbage med vand - de ville reetablere minen.



Minearbejdere og "Lillebror" gummibådsbesætning klargør til sejlads.

En god opgave, og en god historie fra det virkelige liv om, hvad vores opgaver heroppe kan dreje sig om.

Søndag aften gik vi ind til byen Narssaq og fik lejlighed til at høre os nævnt i TV-avisen, der jo bliver sendt til de fleste byer i Grønland med 4 timers forsinkelse. Vi var glade for den positive opmærksomhed aktionen skabte om søværnets tilstedeværelse. Det er godt at være til gavn.

KIO PL K. Hansen

En hilsen fra en værnepligtig.

Efter nogen tid med Inspektionsskibet Triton, kan jeg kun sige, at det har været lærerigt og meget spændende. Vi har oplevet en masse som mange ikke får lejlighed til at se. Efter afgang fra Island gik turen mod vestkysten af Grønland.

Turen gik igennem Prins Christians Sund, som er meget flot at sejle igennem. Vi havde to fiskeriinspektioner på vestkysten, så vi fik da også set hvordan skibet fungerer i sådan en situation. Fiskeriinspektionsholdet blev fløjet ind til fiskeskibene med helikopter, hvorefter de foretog inspektion af fiskeskibet. Det varede nogle timer, og holdet blev så afhentet af vores gummibåd. Vi havde en uges tid i det indre farvand omkring Nuuk,

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 2-2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON



Idræt for Forplejningsdivisionen: Skylleren Mogens, Messegast Martin, Messegast Jacob og Kokken Kenneth.

hvor vi deltog i en stor øvelse, med bl.a. Grønlands politikuttere og flere andre mennesker fra Nuuk. Vi var nogle fra skibet som skulle være figuranter. Jeg selv blev sat i land sammen med flere andre på en ø i en forladt by, hvor der skulle forestille, at have været en eksplosion. Jeg skulle have brandsår på ryggen samt stærk røgforgiftning. Det var så meningen, at de grønlandske kuttere skulle komme os til undsætning, og som jeg oplevede det, gik det da også planmæssigt. Vi var to mand, der blev afhentet i gum-mibåd og så sejlet ud til deres kutter, hvor vi blev registret og eftersat af deres kap-tajn. Det var en meget spændende uge. Så gik turen ellers sydover, og en tur til østkysten, hvor vi befinder os lige nu.



Den norske Æfisker FISKENES i hårdt vejr (25 m/s).

Vi nåede lige endnu en fiskeriinspektion, før vi gik i læ i Angmagssalik fjord. Her har vi ligget nogle døgn, fordi det blæser for meget til at sejle ud til fiskerne.

308, VPL Mads Moss.



Snevejr på Helikopterdækket

Næste nummer af NORDLYSET:

- ? TRITON i Grønlands Kommandos hurtigste redningsaktion
- ? Hverdagen i TEKNISK DIVISION
- ? Havneophold i Julianehåb og
- ? meget mere

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 3-2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON-A

Farvel til Grønland.

Velkommen til endnu en udgave af nyhedsbrevet "NORDLYSET" fra A-besætningen på inspektionsskibet TRITON, der befinder sig i Danmarksstrædet på vej mod Reykjavik på Island. Siden sidste nyhedsbrev har vores togt været præget af tjeneste ved Grønlands østkyst og af opgaver i Julianehåbsbugten, herunder et uddannelsesfremstød i Qaqortoq (Julianehåb). Det er en charmerende by, hvor indbyggerne udviste betydelig og positiv interesse for vores skib og virksomhed.

Vi har fortsat udført fiskeriinspektioner men må konstatere, at der lige nu ikke er så mange fiskere på felterne. Østkysten bød udover en speciel redningsaktion på en del "havvej", hvilket gav anledning til at flere værnepligtige meddelte, at nu havde de fået deres "sø-ben". Dette er et udtryk for, at man ikke mere bliver søsyg, når vejret er dårligt. De var stolte over at overkomme denne reelt ubehagelige gene og opdage, at de faktisk var i stand til at passe deres pligter under vanskelige forhold. Altid en sund erkendelse.

Vi nærmer os halvvejen på dette togt og dermed også det tidspunkt, hvor vi forlader Grønlands Kommando (GLK) for at gøre tjeneste underlagt Færøernes Kommando (FRK). TRITON vil gerne benytte lejligheden til at ønske god jul til alle ved GLK og tak for godt samarbejde – vi ses igen ultimo februar 2004. Samtidig siger vi goddag til FRK og ser frem til de nye udfordringer vores tjeneste der må bringe.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af "NORDLYSET".

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
Chef for TRITON-A

Den hurtigst gennemførte søredning i GLKs historie.

Torsdag den 9. november om aftenen modtog TRITON kl. 1910 en alarm fra GLK om, at to 17-årige knægte var taget på en 25 km lang sejltur og var blevet overrasket af sne og tåge - der var 50 meter sigt. De kunne simpelthen ikke finde vej. TRITON sejlede straks mod området og var i kontakt med Angmagssalik Radio, der sporadisk havde kontakt med drengene. Vi kunne ikke selv høre dem men vidste, at de ikke kunne være langt fra os.



"Lillebror" i aktion med "Daniel" på siden.

Derfor tændte vi alt lys på skibet (vi kalder det fodboldlys) og startede tågesignaler, der naturligvis kan høres på god afstand. Derpå sejlede vi i retning af alle relevante radarmål, indtil vi fandt det rigtige mellem isskoserne. Da drengene kunne høre og se os, sejlede de selv det sidste stykke hen til skibet. Kl. var 1935, GLKs hurtigste redningsaktion var en realitet, 20 min i alt!

Så fulgte en større sømandskabsmæssig opgave, for vi skulle have dem ombord og samtidig bjærge deres båd. Det var ikke så ligetil, men det lykkedes. Grønlændere er altså mere hårdføre end de fleste. Drengene havde kun tynde fleecejakker på; ikke redningsveste, frakker eller handsker - næsten uforståeligt. Og så var de taget de ud på sådan en lang tur i dårligt vejr! De havde "glemt kompasset", men til gengæld havde de benzin nok med til at sejle til Hawaii. De indrømmede dog, at de faktisk frøs, og vores DOC og SANIT tog sig godt af dem med tæpper og kakao. Der var jo dårlig sigt, så vi besluttede, at beholde dem ombord natten over. Fredag aften var sigten så god, at vi endelig kunne få dem ilandsat efter mere end et døgn indkvartering.

Det mest chokerende var dog, at da de blev afleveret ved kajen i Angmagssalik, sagde politiet, at de da vist lige manglede endnu en jolle med to drenge, men de ville sige til, hvis den fortsat manglede dagen efter!!!!

Redaktionen

25- års jubilæum på TRITON.

Den 15. november - under vores havneophold i Qaqortoq - kunne SSG, DKB Lars Jensen fejre 25 års tjeneste ved søværnet. For præcis 25 år siden meldte han sig til tjeneste kun 17 år gammel og med en nyligt bestået realeksamen. Først var han på fregatterne HERLUF TROLLE og PEDER SKRAM, men siden har han kun gjort tjeneste i Nordatlanten. Det har været på inspektionsskibene BESKYTTEREN, FYLLA, VÆDDEREN, NGOLF, THETIS og sidst men ikke mindst, TRITON. Den sejlene tjeneste blev dog afbrudt i perioden 1997 - 2000, hvor han var tilkommanderet Færøernes Kommando. Jubilæet blev højtideligholdt i officersmessen, hvor skibets chef overrakte



Chefen og jubilaren Lars Jensen

et nydeligt diplom fra Forsvarschefen, et jubilæumsgratiale samt et bevis på retten til en ekstra fridag. Derefter deltog de indbudte gæster i en lille reception med pindemad og øl m.m.

Et stort tillykke.

Redaktionen

Weekendophold i Qaqortoq/ Julianehåb

Efter næsten 14 dage på Grønlands østkyst i konstant dårligt vejr, var det blevet tid til at lade batterierne op igen i form af et havneophold.

Dette var planlagt til at foregå i Julianehåb, da det er en utrolig dejlig by, og desuden var der "uddannelsesdage" i byen. TRITON fik dermed en unik mulighed for på den ene side at informere henholdsvis gymnasie- og handelsskoleelever om de forskellige uddannelser i Forsvaret, samt på den anden side at profilere Forsvarets virke på Grønland.

Der var meget stor interesse for uddannelsesarrangementerne de 2 dage. Torsdag var der besøg af 47 elever og fredag var der 71.

Arrangementet blev indledt ved chefen, hvorefter én person fra hver personelgruppe, henholdsvis menige, sergenter

og officerer, kort fremlagde de tre uddannelser.



Kommunikationsofficeren Niels C. Larsen og kampinformationsgast Mads Moss viser kommandobroen frem.

Herefter var der rundvisning i hele skibet med afslutning i hangaren, hvor der ventede pjecer, pølser og sodavand. Eleverne var meget spørgelystne og interesserede i vores daglige virke.

Om lørdagen var der rundvisning for to multihandicappede børn fra Institutionen IVAARAQ. Medlemmer af besætningen måtte bære børnene rundt, men det gav anledning til stor jubel og vil sikkert blive samtaleemne på institutionen lang tid fremover. For os på TRITON var det sundt at blive konfronteret med andres ganske anderledes hverdag.

Om Søndagen blev der holdt "Åbent skib" for byen. Det blev lidt af et tilløbsstykke, da der i alt kom 352 besøgende på 2 timer, hvilket svarer til ca. 10 % af byens befolkning.

Jeg kan kun konkludere, at weekendopholdet var en bragende succes. Meget imødekommende mennesker og smuk natur; dertil kommer en god oplevelse med vores uddannelsesarrangement.

Niels Christian Larsen
Skibets kommunikationsofficer



Våbenofficeren Anders Holm hjalp med at bære Nivi under rundvisningen for IVAARAQ.

Hverdagen i teknisk division.

At få kortet dette emne ned til de få linier, der er til rådighed her, vil næppe være muligt. Men jeg vil alligevel forsøge med denne artikel at give et indtryk af, hvem vi er, og hvad vi foretager os ombord i TRITON.

Som ordene **teknisk division** så tydeligt angiver, så er vi dem på skibet, der tager os af *alt* det tekniske udstyr og de fejl, der opstår på det. Dette indbefatter alt lige fra fremdrivningsmaskineriet til det mere fin-tekniske, såsom radarer og kommunikationsudstyr. Da alle ikke kan være eksperter inden for alle områder, er vi delt op i flere sektioner: Drifts-, el-, vedligeholdelsessektionerne, samt teleafdelingen. Denne opdeling gør, at alle ved, hvad de skal lave, idet driftssektionen tager sig af den daglige drift af maskineri, i meget tæt samarbejde med vedligeholdelsessektionen, mens elsektionen tager sig af alt det elektriske, og teleafdelingen reparerer og

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 3-2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON-A

vedligeholder radarer og kommunikationsudstyr.

En almindelig hverdag til søs består af samlet mønstring i skibets kontrolrum, hvor alle mødes til fælles beskeder og arbejdsfordeling. Derefter foretages de daglige tjek af materiellet, hvor vi sikrer os, at alt er i orden.



Elektroofficeren Jan Sørensen og Kanonkongen Teddy Brøns overvejer situationen.

Siden starten af togtet og til nu har der været særlig uddannelse af de værnepligtige fra klokken 1000-1130. Det har været højt prioriteret, at få de værnepligtige færdiguddannet, så de kan indgå i vagten på lige fod med det faste personel. Denne uddannelse er nu afsluttet. De værnepligtige er blevet undervist i skibets systemer af skibets tekniske officerer og sergenter og har besvaret en række spørgsmål efter hver enkelt lektion.

Om eftermiddagen deltager vi så i skibets øvelser som alle andre ombord. Hver uge står teknisk division for en af øvelserne, som kan betegnes som "ugens ulykke". Dette er vores ugentlige havariøvelse, hvor vi øver os i at slukke brand, lave lækstopninger og få sanitetsberedskabet optimeret.



Forsyningsbefalingsmand Georg Østergaard lytter andægtigt til Teknikofficer P.G. Paulsen.

Disse øvelser kan ofte give os et billede af, hvor der er behov for mere uddannelse og bedre instruktion i, hvordan en situation kan undgå at blive til en katastrofe, eller hvordan en sådan kan afværges.

Det er også vigtigt, hele tiden at afprøve alle skibets muligheder for at kunne klare forskellige situationer. Dette er god øvelse og man lærer sit skib at kende. Men når man er ude at afprøve grænser, kan det gå galt, og det gjorde det, da vi under en planlagt øvelse i manøvrersvigt fik et rigtigt strømsvigt. Når det så endelig går galt, er det rart at se, at backup funktionerne på skibet virker, og at skibet inden for kort tid atter fungerer normalt. De uforudsigelige ting er oftest dem man lærer mest af, hvilket vi da også gjorde.



Maskingast Martin Christensen på jobbet.

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 3-2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON-A

Tirsdag d. 19. november afprøvede vi Azimuth-thrusteren, hvilket fik denne til at runde de 100 sejltimer. (De 100 sejltimer er vel og mærke på 12 år) Dette var et stort øjeblik for de implicerede i teknisk division. Azimuth-thrusteren er en reserve mulighed for frem, hvis vores skrue eller gear skulle blive beskadiget.

Hvis der fra skibets side ikke er planlagt større fælles øvelser om eftermiddagen, benyttes denne til reparationer af de ting, som er gået i stykker, og til at få udført de eftersyn på maskineriet, som kræves, for at vi kan være sikre på, at tingene fungerer og er i orden.

I havn har vi ofte lange arbejdsdage, idet det er her, vi skal gennemføre alle de eftersyn, som ikke kan klares på søen. Det er også her, skibet får gasolie og vand ombord, således at vi altid er fuldt bunkret og klar til at tage af sted, hvis der skulle ske noget ude på havet, som kræver vores tilstedeværelse.

Dette var kort om hvem vi er i teknisk division, og hvad vi får hverdagen til at gå med.

Nicoline Ploug
Skibets Driftofficer

En hilsen fra en værnepligtig.

Her kommer så en lille beretning om inspektionsskibet TRITONs færd i Nordatlanten. Under vores lille ophold i Angmagssalik fjord havde vi også en SAR. Det var to unge drenge der var sejlet ud i en lille jolle, og de blev så fanget i stærk tåge, og kraftig snevejr. Vi fandt dem og fik dem ombord, hvor de så opholdt sig et døgn tid, da vi ikke kunne sætte dem i land p.g.a. dårlig sigt. Da de var kommet i land, gik turen sydover, og op til Julianehåb, hvor vi holdt weekend. Det var nu rart at få en weekend i havn. Torsdag og fredag havde vi uddannelsesdage i Julianehåb, hvor ca. 120 skoleelever fik rund-

visning på skibet. Søndag aften gik turen så mod Island, igennem Prins Christians sund. Vi kom ud på østkysten til lidt storm, så det hele gyngede noget rundt, men aftog da, da vi gik i læ ved Island, hvor vi ligger nu og planen er at i morgen tidlig, fredag, går vi i havn i Reykjavik.

Mads Moss
308, værnepligtig



Smuk sejlad gennem Prins Christians Sund.

Næste nummer af NORDLYSET:

- ? Øvelse med US 56 RQS PAVE-HAWK helikopter.
- ? Havneophold i Reykjavik.
- ? Hverdagen i FORVALTNINGS-DIVISIONEN.
- ? Starten på FRK togt og meget mere.

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 4 - 2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Goddag til Færøerne.

Velkommen til en ny udgave af nyhedsbrevet "NORDLYSET". Inspektionsskibet TRITON og A-besætningen befinder sig for tiden i farvandet omkring Færøerne.



Vi indledte den anden halvdel af vores togt med et kortere havneophold i Tórshavn. Formålet med opholdet var at gennemføre ma-

skintekniske eftersyn og reparationer samt at skifte redningsflåder og checke brandanlæg. Skibet har nu været i Nordatlanten siden medio april 2003 og den lange deployering kræver naturligvis vedligeholdende arbejder. Der er således rigeligt at se til for teknisk division.

Skibsledelsen besøgte under anløbet af Thorshavn Færøernes Kommando (FRK) og fik her en velkomstorientering. Tjenersten ved FRK har foreløbigt vist sig udfordrende, ikke mindst fordi den færøske fiskerilovgivning er ganske kompliceret.

Fra starten af december måned har vi trænet kommende helikopterkontrolofficerer og vi har haft besøg af eskadrechefen KD C.B. Johansen. Vi har intensiveret vores interne træning og afpasset øvelserne efter det høje niveau, der naturligt nås efter 2 måneders intens træning.

Vi er også så småt begyndt at gøre forbedringer til julen og DANMARKS RADIO har velvilligt efterkommet besætningens juleønske og sørget for en kopi af den nye danske julekalender til glæde og fornøjelse ombord.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af "NORDLYSET".

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
Chef for TRITON-A

Øvelse med US 56 RQS
PAVE-HAWK helikopter.

Efter sejlads over Danmarksstrædet igennem en storm, var vi spændte på vores næste opgave. Vi skulle holde øvelse med en af de amerikanske PAVE-HAWK redningshelikoptere, som er baseret på Keflavik Air Base.



PAVE-HAWK gør klar til hoist.

I løbet af 45 minutter blev der udført fire hoistøvelser uden at der dog blev løvet "live" hoist af personer. Det var meget interessant at se en helikopter, der er mere end dobbelt så stor som vores egen, manøvrere på så tæt hold.

Redaktionen

Weekendophold i Reykjavik
21. – 23. november 2003.

I forbindelse med vores forsyningsmæssige anløb af Reykjavik, Island, blev der i weekenden den 22. - 23. november arrangeret velfærdsbusture for besætningen til den berømte Blue Lagoon og til den amerikanske base i Keflavik, hvor man bl.a. kunne gøre indkøb i NAVAL EXCHANGE – en særlig butik som ellers er beregnet for amerikansk militært personel.

Blue Lagoon.

Uanset om man har besøgt Island eller ej, så har de fleste sikkert hørt om Blue Lagoon. Her er der mulighed for at få et indtryk af den varme, der hersker i jordens indre. Island, der jo er kendt for sin vulkanske aktivitet med bl.a. vulkanen Hekla og gejseren "Geysir", byder nemlig også på en udendørs svømmetur i 35 – 40 grader, geotermisk opvarmet vand. Det er ren guf for krop og sjæl, at kunne plaske rundt udenfor i et dampende varmt bad, mens lufttemperaturen er omkring frysepunktet. Mens man så ligger der og flyder, kan man jo pleje sin ansigtshud ved at anlægge en svovlstinkende muddermaske. Blue Lagoon er bestemt en oplevelse, som det kan anbefales at prøve, hvis man en dag skulle lægge vejen forbi Island. Og svovllugten? Ja, den vænner man sig til, og så har det skam også den fordel, at man kan "lufte sig" lidt uden at folk bemærker det!

Besøg på Keflavik og i NEX'en.

Efter en oplivende tur i Blue Lagoon kørte bussen til den amerikanske base i Keflavik. Det amerikanske militære personel, skal have mulighed for at kunne købe forskellige varer til priser som i USA og med et nogenlunde tilsvarende udvalg. Butikken i Keflavik hedder NAVAL EXCHANGE eller blot NEX'en. Her er der mulighed for at handle alt fra julepynt til elektronik, digitalkameraer, CD'er, DVD'er, tøj og meget andet til for os rimelige priser.

Og så har basen i Keflavik jo også det som mange havde set frem til efter godt halvanden måned på søen ved Grønland, nemlig en vaskeægte burgerbar. Den amerikanske burgerkæde WENDY's har en restaurant her og dagens udflugt blev dermed sluttet af med endnu en godbid for både krop og sjæl.

Jan Sørensen
Skibets elektroofficer

Fodboldkamp i Keflavik.

Efter en hård weekend med mange oplevelser på den ene og anden måde, så var det søndag tid til at få rørt musklerne.

Kommandørkaptajn Jan Knudsen, der er dansk forbindelsesofficer på den amerikanske base i Keflavik, havde arrangeret en fodboldkamp mellem TRITON og et blandet hold fra basen. Begge hold stillede med 12 mand og reglerne var enkle: 9 mand på banen, 60 minutter, flyvende udskiftning og ikke mindst "fair play". Det sidste blev overholdt i endog meget fin grad.

Kampen var meget lige, men efter en halv time satte skibets IT-skriver, med en Gary Linneker'sk præcision, et straffespark perfekt op i krogen. Dette tændte for alvor amerikanerne, der herefter lagde pres på os resten af kampen. Det lykkedes dem desværre at få udlignet på et friskt langskud i kampens døende minutter.



Høj moral hos TRITON ALL STARS efter kampen.

Alt i alt en kanon kamp, der udover at pleje de diplomatiske forbindelser mellem TRITON og basen, også var sjov og med til at ryste vores fodboldspillere sammen.

Niels C. Larsen
Skibets liggende idrætsofficer

Udnævnelse!



Chefen overrækker KI-gast MOKS Kim O. Jensen det nye sæt distinktioner.

Ved en mindre ceremoni hos chefen den 18. november 2003 blev Kim O. Jensen udnævnt til marineoverkonstabel. Kim startede i sin tid i hæren og har været udsendt med Den Internationale Brigade til Kosovo, hvorefter han flyttede over til Søværnet. Et stort tillykke.

Redaktionen

Hverdagen i forvaltningsdivisionen.

Forvaltningsdivisionen på 16 mand er ledet af skibets næstkommanderende. Herudover er der 3 befalingsmænd, der er ansvarlige for hver sin sek-



Kabyssen når den ikke bliver brugt.

tion og i alt 11 menige.

Forplejningssektionen ledes af proviantbefalingsmanden. Han forestår udprovanteringen og fører proviantregnskabet ombord. Herudover leder og fordeler han arbejdet for resten af sektionens personel. Forplejningssektionen er den største sektion i forvaltningsdivisionen. Der er tre kokke, der laver 2 måltider om dagen til besætningens 65 mand; 1 bager, der sørger for morgenmaden hver dag, herunder frisk brød; 1 kabysgast, der hjælper med alt forhåndenværende arbejde i kabyssen og cafeteriet (dvs. mandskabsmessen); og 5 messegaster, der går til hånde i skibets tre andre messer – chefsmessen, officersmessen og sergentmessen.



Kabyssen når den bliver brugt af MOKS Brian U. Andersen

I løbet af et 3-måneders togt udbakkes der 16.740 måltider til den samlede pris af ca. 307.000 kr., hvilket må siges at være overordentligt billigt – ikke mindst hvis

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 4 - 2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

man tager de vanskelige (dyre) udprovieringsforhold i Nordatlanten i betragtning.

Administrationssektionen ledes af administrationsbefalingsmanden. Han har ansvaret for arbejdet med al sekretariatstjeneste, posttjeneste samt udproviering til messer og kantine. Han er også ansvarlig overfor chefen for skibets kassebeholdning, pengeregnskab og toldindklæring m.m.

Omsætningen i skibskassen udgør i alt ca. 1.500.000 kr. over et helt togt. Heraf er en mindre del merudgiftsgodtgørelser til besætningen. En ret stor del af disse godtgørelser forlader dog reelt aldrig skibet, da de bliver brugt til daglige fornødenheder i skibets "kantine" og i messerne.

Til sin hjælp har administrationsbefalingsmanden skibets intendantur-skriver, som fortrinsvis arbejder med sekretariats- og posttjeneste. Derudover forestår skriveren udlånet fra skibets beklædningslast.



Administrationsbefalingsmanden OS Carsten Worm "stemmer kassen" af.

Personelsektionen ledes af banjermesteren. Han foretager administrationen af personellet; planlægger arbejdstid, booker kurser m.m. - og sidst men på ingen måde mindst - sørger han for, at vi får vores meget velfortjente løn. Derudover fører han hovedtilsyn med rengøringen om

læ og er desuden mellemlidergruppens overordnede forbindelsesled til skibslødsen.



Banjermesteren OS Bjarne Christensen og saniteten MOKS Anders F.G. Schneller fordeler arbejdet.

Til at hjælpe ham med alt dette meget tidskrævende arbejde har han en banjermester-skriver, som tillige er skibets sanitetsgast. Banjermesteren er endelig artilleriregnskabsfører og kantineuddeler. "Kantinen" er skibets lille "kiosk", hvor besætningen kan købe (næsten) alt fra tandstikkere og tandpasta til cigaretter og lakridskonfekt. På nogle af varerne pålægges der 10 % avance, som tilfalder skibets Velfærdsudvalg.

Udvalget arrangerer på besætningens vegne og til stor fornøjelse for alle forskellige aktiviteter – såsom bingo, busture, sightseeing-ture m.m. På dette togt ser alle naturligvis meget frem til de forskellige arrangementer over jul og nytår.

Gaster fra forvaltningsdivisionen er beskæftiget med fiskeriinspektion, helikopterflyvning, skibsdykning og meget andet. Forvaltningsdivisionens personel indgår herudover – sammen med teknisk division – i skibets havariorganisation.

OS Carsten Worm
Skibets
administrationsbefalingsmand

En hilsen fra to værnepligtige.

En almindelig hverdag.

Vi vil berette lidt om en ganske almindelig hverdag for en messegast. Vi starter dagen med at gå op i messerne ved en 7-tiden, for at gøre klar til morgenmad. Vi dækker bord, laver lidt kaffe og lidt te, skærer franskbrød og rundstykker og henter alt det der ellers hører til det helt store morgenbord. Derefter går vi ned i cafeteriet, hvor der er morgenmønstring kl. 8. Her får vi en lille briefing om dagens program. Efter denne lille briefing, går vi op og rydder af i messerne og gør rent på de lukafer, hvor der er sat en magnet på døren.



Skibets supermessegaster: Martin, Barny, Jacob og Martin (hoved).

Ved 9-tiden er der tid til en lille pause (vi kalder det "morfar"). Når klokken er ved at runde de 11 stykker, går vi igen op i messerne og gør klar til frokost. Vi laver også noget mere kaffe og te så der er til om eftermiddagen.

Når vores helikopter skal flyve skal 2 messegaster ad gangen hjælpe som surringsgaster og med at folde dens rotor ud og ind. Det sker ofte lige midt i skaffepausen og vi "frigængere" tørner 14 dage ad gangen. Det får vi så også tiden til at gå med i dagtimerne primært. Det er lækkert lige at komme lidt udenfor og væk fra hverdagens rutiner. Samtidigt er det lidt

træls for den anden mand i messen, der nu er alene og får lidt travlt.

Efter frokost, når vi har ryddet af bordet, er det ved at være tid til kartoffelskrælling. Der skal skrælles kartofler ca. 5-6 gange om ugen. Det er cirka 25 kg per gang, medmindre der er kartofler mere end en gang om dagen, eller det er til kartoffelmos, hvor der bliver spist en hel del mere end 25 kg. Og det skal lige siges at de skal skrælles i hånden!!! (kartoffelskrælleren er blevet repareret. Red.). Om eftermiddagen kan der også forekomme forskellige ruller, såsom øvelse i "havari af eget skib" eller "helikopter i nød" osv. Der indgår vi i havari- og sanitetspatruljerne, der skal assistere eventuelle sårede. Når vi nærmer os kl. 17 er det igen tid til at dække bord og gøre klar til aftensafdeling. Vi rydder så af efter aftensafdeling og har derefter fri. Dog ikke den der har kaffevagt. Han skal sørge for der er frisk kaffe lige indtil kl. 22. Og så har vi endelig fri efter en lang dag, medmindre, altså helikopteren skal ud og flyve en lille tur.

Besøg af chefen for 1. Eskadre.

Fra den 1. til den 3. december havde vi besøg af eskadrechefen. Alt var gjort klar til hans besøg og alt var ryddeligt.



Chefen for 1. Eskadre modtager skansevagt.

Han ankom med helikopteren ved 11-tiden. Han blev modtaget med skanse-

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 4 - 2003 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

vagt, hvilket er 6 personer der står i paradeuniform med gevær og ser godt ud. I de kommende dage fulgte han skibets rutiner og dagligdag. Vi havde en masse ruller, som han overværede og var godt tilfreds med. Eskadrechefen holdt møde med både, officererne, sergenterne og de menige. Det var et ganske udmærket møde. Vi kunne spørge om lige hvad vi ville. Han sagde, at det ikke var sikkert, at han kunne svare på det alt sammen, men det kunne han faktisk. Vi satte meget pris på, at få lov til at spørge ham om nogle ting.

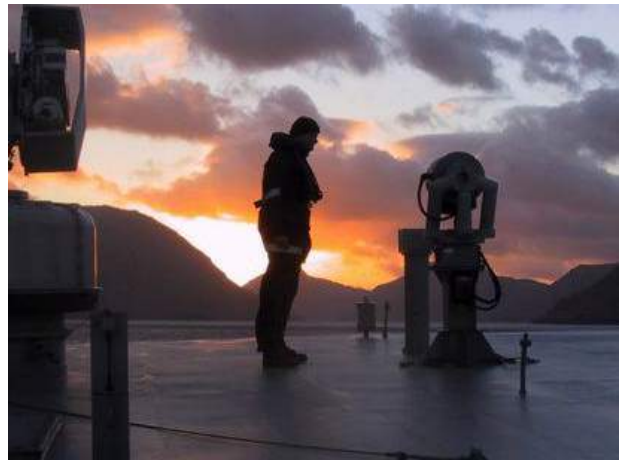
Han havde skrevet et signal efter hans afrejse. Signalet indeholdt stor tilfredshed med skibet og dets besætning. Det var vi meget stolte af.

Livet ombord

Livet her på skibet er generelt sjovt og hyggeligt. Det er rart at være her og alle er søde og venlige. Vi var lidt skeptiske over at skulle være messegæster, men fandt ret hurtigt ud af, at det slet ikke var så slemt som vi gik og troede. Nu hvor vi nærmer os december måned er tiden slet ikke så lang mere, nu hvor julen står for døren. Vi skal have klippe-klistredag, julefrokost og meget mere. Det giver lidt ekstra energi, så vi kan give den en ekstra skalle i hverdagen. Vi ser meget frem til en glædelig jul i Tórshavn og et godt nytår, der bliver afholdt i Edinburgh, Skotland. Det glæder vi os alle meget til.

På dette togt har vi fået en masse gode oplevelser med i rygsækken. Oplevelser som vi ikke ellers ville kunne købe os til, og som vi ikke ville få, hvis vi skulle på sådan en tur i det civile. Det er vi meget taknemmelige for.

**Martin W. Simonsen og
Martin R. Christensen**
Skibets officersmessegæster



Skibets elektronikgast Hans J. Sørensen - altid klar til tjeneste (TOP GUN - go home).

Næste nummer af "NORDLYSET":

- ? Erhvervspraktikanter
- ? Havneophold i Tórshavn.
- ? Hverdagen i TAKTISK DIVISION.
- ? Jul i Tórshavn.

Af redaktionen:

De tidligere numre af "NORDLYSET" fra A-besætningen på inspektionsskibet TRITON kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link:

"Rejsebreve fra TRITON"

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2003 ÅRGANG 1 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Glædelig jul fra TRITON.

Velkommen til juleudgaven af nyhedsbrevet "NORDLYSET". Inspektionsskibet TRITON og A-besætningen befinder sig fortsat i farvandene omkring Færøerne.



TRITON har i de sidste uger gennemført patrulje og løst andre opgaver under Færøernes Kommando (FRK).

Vejret, som har stor indflydelse på vore operationer, har været omskifteligt, som årstiden byder det på disse kanter, men på trods af dette og relativt lille fiskeaktivitet har vi også gennemført fiskeriinspektion. Vore værnepligtige har besøgt FRK og vi har haft to færøske skoledrenge fra byen Vágur (Vaag) på Suduroy med i en uge. Vi er næsten færdige med at uddanne 14 mand fra besætningen til speedbådsførercertifikat, en aktivitet, der har krævet meget tid og en stor indsats.



Næstkommanderende Kurt Larsen, Tøms Jesper Lønbo og Skylleren Mogens Larsen i skarp nissetræning.

Fra starten af december måned har vi naturligvis også tænkt på julen og det blev bl.a. til en hyggelig konfekt- og juleklippedag i Runavik, hvor gløgg og æbleskiver sørgede for højt humør og efterfølgende

et skib, der nu er julepyntet i messer og cafeteria. Vi har tillige deltaget i julegudstjeneste i Tórshavn den 12. december.

Chef og besætning på TRITON ønsker hermed en rigtig glædelig jul til familie og venner samt alle andre, der måtte læse dette nummer af "NORDLYSET". Vi håber naturligvis fortsat, at I alle må få fornøjelse af dette.

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
Chef for TRITON-A

Velfærds-bustur på Færøerne søndag den 14. december 2003

Snebyggerne forhindrede ikke afgang kl. 1015. William ("Morfar") fra FRK kørte os sikkert rundt på Strømø og Østerø. Han fortalte om alle seværdighederne og meget andet.

Først til Kirkeby med katedralruinen. Herefter nordpå ud for Eidt. Her så vi Monolitherne "Kællingen" og "Trollden". Ifølge sagnet var de blevet til sten, fordi de ikke nåede at trække Færøerne til Island inden det blev lyst. Vi så bl.a. en gammel hvalstation. En dejlig tur. Den sluttede med kaffe og lagkage (som vor mor lavede den) på hotellet i Eidt med udsigt over hele fjorden. Desværre ydede decembervejret ikke den smukke natur fuld retfærdighed. Men i øvrigt en meget anbefalelsesværdig udflugt med en stor tak til FRK for velvillig assistance.

Første tur med inspektionsskib.

Den regnkolde færøske vinteraften sænker sig over TRITON. Den sidste aften på mit første togt. Godt skib, der ligger støt i søen. Maden god. Bekvemst lukaf. En besætning, der ved hvad den har med at gøre. Ikke mindst i LYNX'en, hvor flere ture og hoist kun efterlader indtrykket af at

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2003 ÅRGANG 1 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

være i gode hænder. Vejret har været godt med flere dages solstrejf. Mine arbejdsopgaver overskuelige. Herudover masser af læsning, der ellers ikke nås i dagligdagen. Tonen om bord direkte og god.



DOC Mads Primdahl "højt" flyvende.

Diverse øvelser har fået dagene til søs til at flyve af sted. Havnedagene har været lidt længere. Dels for vagtholdene; men især for den vagtfri, der har udnyttet Tórshavns muligheder. Jubilæum og fødselsdage er blevet behørigt fejret. Nu skal jeg hjem til juleræset; men glæder mig allerede til næste tur med inspektionsskib. Tak for turen! Glædelig jul og godt nytår.

Skibets læge Mads Primdahl

Erhvervspraktikanter på Triton.

Fra mandag d. 9. december til tirsdag d. 16. december havde TRITON besøg af to erhvervspraktikanter fra den sydligste færøske ø Suduroy. Vi havde planlagt, at de skulle have en dag i hver af de fire divisioner, hvorefter de selv kunne vælge, hvor de ville være i resten af tiden. Deres valg faldt på F-divisionen, hvor de til sidst hjalp til i messerne og i kabyssen.

Desværre blev det ikke til så meget sejltid for vores to besøgende, idet der også var

planlagt et havneophold i Tórshavn. De nåede dog alligevel at opleve meget. Eksempelvis deltog de i de værnepligtiges besøg ved FRK, hvor man fik FRK's store radar at se, og modtog en orientering om kommandoens opgaver.

Praktikanterne nåede også fra broen at opleve, hvordan skibet fungerer under en klartskibrulle, da dette blev afprøvet i forbindelse med en kanonskydning og LMG-skydning (let maskingevær).



Bagbord LMG på målet!

De nåede også en lille flyvetur med helikoptergruppen, hvor de blev fløjet hen over deres hjemegn. Det var en god oplevelse, og de klarede det lidt dårlige flyvevejr flot, selvom de var ved at blive lidt luftsyge til sidst.



Praktikanterne med begge ben på dækket og i "højt" humør efter en tur med helikopteren.

På deres sidste dag ombord satte vi også

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2003 ÅRGANG 1 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

VDS'en (den variable dybdesonar).

Da vi tirsdag eftermiddag sejlede dem ind til Tvøroyri (Tverå), havde vi aftale med deres to 10. klasser om, at de alle kunne få en rundvisning i skibet. Så her blev 37 elever vist rundt af fire besætningsmedlemmer, afsluttende med en gang pølser og sodavand.

Skibets driftofficer Nicoline Ploug

Hverdagen i taktisk division.

Taktisk division kaldes også operationsdivisionen og ledes af en taktisk officer (Frank). Divisionen består af 14 mand og er delt op i tre sektioner:



Kommandobroen under klartskibsrulle.

Kampinformationssektionen ledes af en kampinformationsofficer (Kent), og består yderligere af en kampinformationsbefalingsmand (Jesper) og 6 menige kampinformationsgaster. I TRITON har vi 2 overkonstabler (Kim og Kjær), 1 konstabel (Anders) og 3 værnepligtige (Julie, Mads og Martin).

Kommunikationssektionen eller "Radioen", ledes af en kommunikationsofficer (Niels) og består yderligere af 1 sergent (Casper), der er leder af radioen samt 1 konstabel (Andreas) og 2 overkonstabler

(Paula og Thomas). Den sidste sektion er Våbensektionen, men TRITON har for tiden ingen våbenofficer om bord.

Ud over at være sektionsledere og divisionschef, så er de nævnte officerer også vagtchefer. Dvs. at de er styrmænd, samt chefens stedfortrædere på broen.

Kampinformationssektionens primære opgave er, at indsamle og bearbejde oplysninger om det område, som skibet befinder sig i, så skibschefen og vagtcheferne kan træffe de rigtige beslutninger. Til vores hjælp har vi bl.a. TRITON's fire radarer, to sonarer, et infrarødt kamera, helikopteren og en god gammeldags ud-kig. Hermed kan vi opbygge et billede af, hvilke ubåde, skibe og fly, der er i nærheden af skibet. Når skibet er i havn, laver vi en del interne øvelser på vores taktiske system. Det kan være alt lige fra formationssejlad til anti-ubådsøvelser og luftforsvar. Derudover er der øvelser i skibskending, administrativt arbejde som søkortrettelser og publikationsrettelser.



KIB J. Vincent Skibets nye (HCO) helikopter-kontrolofficer.

Da skibet altid har tre KI-værnepligtige ombord, bruges meget af tiden til undervisning, udarbejdelse af undervisningsmaterialer samt interne øvelser.

Når skibet er til søs, er der fire mand (M/K) der går vagt og to der er dagmænd. Dagmandens opgaver er bl.a. at "plotte" helikopteren under helikopterflyvning

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2003 ÅRGANG 1 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

(dvs. at følge den på radaren) og at gøre klar til undervisning og interne øvelser.



KI-gasterne travlt beskæftiget med kortarbejde.

De der går vagt opbygger ved hjælp af skibets sensorer et såkaldt GOP (general operational plot). Ved Færøerne og Grønland, som er vores primære operationsområder, er det mest fiskere og et par enkelte handelsskibe, der er på plottet.

Når skibet eller vores helikopter visuelt identificerer en fisker, sender skibet en FISHOBS til FRK eller GLK, der så sender disse informationer ud til andre inspektionsskibe/kuttere. Desuden laver vagten meteorologiske observationer hver 3. time. Disse observationer bruges af Meteorologisk Institut i Danmark.

Fiskeriinspektion kan iværksættes som rutine, eller når der er mulighed for at en fisker har fisket i et område uden tilladelse hertil. Så bliver samtlige kampinformationsgaster kaldt op på broen for at varetage en del poster. En gæst skal tage billeder af skibet og de redskaber som skibet har ude, én noterer skibenes positioner, mens en anden noterer kommunikationen mellem TRITON og fiskeren. Samtidigt gør fiskeriinspektionsholdet sig klar til at boarder fiskeren enten via gummibåd eller med helikopter.

Kampinformationssektionen har et tæt samarbejde med radioen, der står for al vores kommunikation. Det gælder alle

signaler og frekvenser, så vi kan kommunikere med for eksempel skibets LYNX helikopter.



O-DIV i en afslappet men koncentreret hverdagssituation.

Kommunikationssektionen kaldes også radioen og er skibets oplysningsknudepunkt. Vi sender og modtager signaler til og fra skibet, samt står for e-mails, telefonsamtaler og selvfølgelig afsendelsen af "NORDLYSET".



KU-gasten Andreas Tyron i gang med at forny pilotens vejrkort.

Radioen er bemandet hele døgnet, og kommunikationsgasterne har vagter af 6 timers varighed. Tjenesten omfatter afsendelse af signaler (post over radiofrekvenser), modtagelse af telefonsamtaler, skift af frekvenser, afsendelse af positionsmeldinger, flagsignalering samt assi-

stance ved signalskrivning. Der holdes øvelser, rettes publikationer og laves kopier. Derudover er der altid lyttevagt på de militære frekvenser, og de civile nødfrekvenser.

Kommunikationen foregår på mange forskellige måder lige fra morsenøglen (prikker og streger) til satellittelefonen. Radiolederen er eksperten, der ved råd om nødvendigt. Det er hans ansvar, at de meniges pligter udføres korrekt, og at deres vagt fungerer.

Han skal også holde styr på skibets krypto og koder og sikre, at alle publikationsrettelser er korrekt udført. Endelig varetager han radioens regnskaber som betaling af søgaver og telefonregninger.

Kommunikationsofficeren er sikkerhedsansvarlig, og giver direktiver fra skibsledelsen til radiosergenten om kravene til radiotjenesten.

**Skibets KUB og KIB
Casper Høitbjerg og Jesper Vincent**

En hilsen fra en værnepligtig
maskingast.

Nu har vi været af sted i 2 måneder, og mangler den sidste. I de 2 måneder har vi set meget, som man ellers ikke ville have haft mulighed for at se. Vi har set Island, med den smukke blå lagune, Grønlands smukke fjorde, Færøerne, hvor det altid regner eller er tåget og snart Edinburgh.

Men selv om man har haft mange gode oplevelser, bliver det dejligt at komme hjem til familie og venner.

Døgnet til søs indeholder enten vagt eller dagligt arbejde. Har man f.eks. 4 - 8 vagt må man begynde med at gå rondering ca. kl. 03.20, for at få et overblik over status, samt hvilke maskiner og anlæg der "kører". Så er man klar til at overtage vagten kl. 04.00, hvor man sidder på vagt i maskinkontrolrummet (i daglig tale "kontrol-

le") til kl. 08.00. Den tekniker der kommer og afløser går sin rondering ca. kl. 07.20. Når han kommer tilbage ca. kl. 08.00, har man fri indtil kl. 15.20 (med mindre der er øvelser lagt ind i det daglige program). Kl. 15.20 går man så sin rondering og overtager vagten kl. 16.00 og har vagt til kl. 20.00. Så har man fri til kl. 03.20.

Når man har vagt, så det falder ind over måltiderne, kommer der en og skaffe afløser, så man kan komme ind og spise. Har man i stedet for vagttjenesten dagligt arbejde, kan man være "uheldig", at blive sat til at gå "daglig maskinrondering" eller at være helikopterredder.



Der Technische Offizier Herrn. Paul G. Paulsen ist immer bereit.

Er man helikopterredder, skal man op og være klar som redningsmand, hvis helikopteren skulle havarere når de lander eller letter. Da den ikke flyver på fastlagte tidspunkter, må man afbryde arbejdet for at være redningsmand i de 10 til 20 min. Er man rigtigt uheldig skal de kun flyve i en time og så er der "på post for helikopterflyvning" igen. Så hvis det sker en 3-4 gange på en dag, når man ikke at få lavet ret meget. Men tjansen som helikopterredder går på skift fra uge til uge ligesom maskinvagten og det daglige arbejde. Det var lidt om dagligdagen i teknisk division.

VPL Anders Bram Larsen

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2003 ÅRGANG 1 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Boganmeldelse for filatelister.

Hvad er nu dette? Mon "NORDLYSET" læses af frimærkesamlere? Næh – måske ikke, men vi har altså opdaget, at POST Greenland netop har udsendt den første serie på 8 af i alt 16 frimærker med skibsmotiver, der afbilder skibe, der har eller har haft en solid tilknytning til Grønland.



Det allerførste med en værdi af 2 kr. afbilder sjovt nok barken "NORDLYSET" fra 1851, der tilhørte Den Kongelige Grønlandske Handel (KGH). 1800-tallets grønlandsskibe var næsten alle rene sejlskibe, og de var uden undtagelse bygget af træ. Det var solidt byggede fartøjer, og de holdt som regel længe. "NORDLYSET" var det sidste barkskib og det blev taget ud af drift i 1926. Herefter blev det solgt til søværnet, der havde planer om at anvende det til uddannelse af kadetter og dæksofficers-elever. Men ak - også dengang kæmpede man med besparelser, så det blev aldrig gennemført og i 1931 blev skibet hugget op. Navnet på vort nyhedsbrev har altså faktisk været navnet på et skib i søværnet. Men vi finder det endnu mere spændende, at den anden serie af de flotte grønlandske frimærker udkommer i 2004. Her glæder vi os over, at man har valgt at afbilde inspektionsskibet TRITON på et af

de nye frimærker. Det er vist ikke mange af søværnets skibe, der har været på frimærke. Oplysningerne her har vi fundet i en spændende bog om de første 8 frimærker og om de første besejlinger af Grønland. Bogen er udgivet af POST Greenland og skrevet af Ole Ventegodt. Den hedder "Skibsfart på Grønland - bind 1".

Peter Tolderlund
chef

Næste nummer af "NORDLYSET":

- ? Hverdagen i helikopterdivisionen
- ? Julen i Tórshavn
- ? Nytår i Edinburgh, Skotland
- ? Sådan forberedes et cocktailparty
- ? Forberedelse til hjemrejse



Til ankers i Skålefjorden – solopgang over Rønnavik.

Af redaktionen:

De tidligere numre af "NORDLYSET" fra A-besætningen på inspektionsskibet TRITON kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link:

"Rejsebreve fra TRITON"

Rejsebreve fra korvetten OLFERT FISCHER 2003

Korvetten OLFERT FISCHER deltog i 2003 i operation ACTIVE ENDEAVOUR og Irakkrigen. Rejsebrevene er fra dette togt og indeholder mange billeder.

[Rejsebrev nr. 24 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 10-06-2003

Hold da op, hvor det går hjemad! I skrivende stund er vi godt på vej gennem Biscayen, og vi sejler op og ned af Biscayens lange, bløde dønninger. Om lidt skal vi fejre pinsegudstjeneste, hvor vi selvfølgelig skal synge "I al sin glans nu stråler solen", og den salme vil med garanti få os alle sammen til at tænke på den danske sommer, vi nu om nogle dage kommer hjem til.

[Rejsebrev nr. 23 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 05-06-2003

I skrivende stund er vi på vej gennem Gibraltarstrædet. Om styrbord har vi Europa og om bagbord har vi Afrika. Og lige nu mødte vi RAVNEN, hvorfor vi selvfølgelig hilste på, frontede hinanden på klos hold.. Det var dejligt, at møde et dansk orlogsskib her i det fremmede!

[Rejsebrev nr. 22 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 03-06-2003

Så er vi rykket nærmere til Danmark. I går forlod vi Malta, efter vi har haft nogle dejlige dage på denne meget smukke ø med den altid venlige og gæstfrie befolkning. Derfor er vi også, som vi sagde i sidste brev, lidt sent ude med dette nyhedsbrev.

[Rejsebrev nr. 21 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 28-05-2003

Så er vi tilbage i Europa igen. Det kan ikke ses på havet, for vandet har samme azurblå farve, som det havde i Det røde Hav, i Det arabiske Hav, i Den persiske Bugt. Nej, det er mere temperaturen, vi kan mærke det på. Den er på ca. 25 grader i dag.

[Rejsebrev nr. 20 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 25-05-2003

Nu står verden ikke længere! Efter at VA 's prajning: "Rejse, rejse ud af køjerne!" har lydt til bådsmandspibens "søde" akkompagnement, og vi er kommet op af "hullerne", så oplever vi, at himlen er overskyet, vinden er så kølig, at der er tale om, at vi småfryser, at vi næsten får gåsehud på vores bare arme og ben, og temperaturen er "kun" 27 grader celsius.

[Rejsebrev nr. 19 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 21-05-2003

Som I kunne læse i nyhedsbrev nr. 18, havde vi et godt og begivenhedsrigt havneophold i Bahrain, men nu er det hverdag om bord på OLFER igen, og det er i grunden ikke så galt!

[Rejsebrev nr. 18 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 18-05-2003

Vi er nu i gang med forlægningen mod Korsør, og som I kan læse af overskriften, så er vi nu i Det Arabiske Hav, som den nordlige del af Det Indiske Ocean kaldes. Det blæser - dejligt kølende - der er lidt buler på suppen, der lige akkurat gør, at vi for første gang i lange tider kan mærke, at vi sejler.

[Rejsebrev nr. 17 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 17-05-2003

Så er vi på banen igen! I går kl. 1740 forlod vi Manama, Bahrain, for at begynde vores

hjemsejlad. I skrivende stund sejler vi sydøstover mod Hormuz Strædet. Vores hjemkomst er planlagt til lørdag d. 14. juni kl. 1000, men mere om det, når tiden nærmer sig.

[Rejsebrev nr. 16 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 07-05-2003

Her til morgen tog vi fat på en spændende opgave. Vi skal i dag eskortere en amerikansk slæbebåd med det stærke, bibelske navn SAMSON op til den irakiske by Umm Qasr.

[Rejsebrev nr. 15 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 04-05-2003

Lige på og hårdt! som antydte i sidste nyhedsbrev blev OLFI for øvelse boardet af den det engelske fregat skib HMS RICHMOND. Boardingen var lige på og hårdt og meget realistisk.

[Rejsebrev nr. 14 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 30-04-2003

Så farer vi igen af sted over de vilde vover. Siden vi forlod Bahrain i lørdags har der været en vis variation i vejret her i vores patruljeområde i den nordlige del af Golfen. Vi har oplevet regnvejr og et enkelt tordenskrald, og temperaturen og luftfugtigheden har været som på en meget varm sommerdag hjemme i Danmark, lige inden et gevaldigt tordenvejr bryder løs. Meget ubehageligt i virkeligheden

[Rejsebrev nr. 13 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 27-04-2003

Here we are again, happy as can be.. Ja, så er vi tilbage på banen, og alle kommer vi ud af hullerne på denne dejlige søndag og siger godmorgen til vores to olieterminaler i den nordlige del af Golfen. Efterhånden har vi passet så meget på disse to terminaler, der står som to kæmpeinsekter på deres tynde ben ude midt i suppen, at vi næsten synes, de er vores egne. Så vi passer på dem med glæde, og der er udsigt til, at nogle af os, kan få lov at besøge den ene af dem om et par dage. Det glæder vi os til.

[Rejsebrev nr. 12 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 24-04-2003

Så kom vi i havn! Ja, der skal sættes udråbstegn efter, for det tog lidt tid, før vi fik tilladelse til at gå ind til Bahrain. Vi ankom påskedag sidst på aftenen, så det var alt for sent at forlade skibet.

[Rejsebrev nr. 11 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 20-04-2003

Sidste nyhedsbrev blev skrevet på Hendes Majestæt Dronningens fødselsdag. I dag har vi også en fødselsdag om bord, som skal markeres.

[Rejsebrev nr. 10 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 16-04-2003

Det er i dag Hendes Majestæt Dronningens fødselsdag. Hele besætningen om bord på OLFERT FISCHER ønsker vores øverste chef hjertelig til lykke med dagen!

[Rejsebrev nr. 9 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#) 14-04-2003

Hvor tiden dog løber! I dag kan vi om bord på OLFI fejre, at vi har været af sted i en måned. I skrivende stund glæder vi os alle til aftenskaftningen. Kokkene har nemlig lovet at bakke ud med en tre retters menu så fin, at vi sagtens kunne være bekendt at have selveste dronningen med til skafningen i aften.

<u>Rejsebrev nr. 8 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	09-04-2003
Hold da op, hvor vi kom af sted i en fart i går! Vi troede, at vi skulle blive i Manama, Bahrain, frem til i dag. Derfor havde vi selvfølgelig mange planer for tirsdagen. Først arbejde – siden fornøjelser og velfærd.	
<u>Videobrev nr. 7 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	07-04-2003
Ombordtagning af proviant i Bahrain.	
<u>Videobrev nr. 8 fra korvetten OLFERT FISCHER</u>	07-04-2003
På vagt i Bahrain	
<u>Videobrev nr. 6 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	07-04-2003
Interview med chefen ved ankomsten til bahrain	
<u>Rejsebrev nr. 7 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	06-04-2003
Torsdag d. 3. april ankom vi til Manama i kongeriget Bahrain. Aftenen forinden var der et kæmpe rengøringsarbejde i gang i OLF. Skibet skulle være flot – skinne som en nyslået mønt. Dørken blev bonet og meget mere rengøring foregik rundt om i skibet.	
<u>Videobrev nr. 4 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	02-04-2003
OLFERT FISCHER øgede beredskabet på vej igennem Hormuz-strædet. Interview med chefen.	
<u>Videobrev nr. 5 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE EDNEAVOUR</u>	02-04-2003
Videoklip fra sejlads gennem Hormuz-strædet, hvor korvetten var i forhøjet beredskab	
<u>Rejsebrev nr. 6 fra korvetten OLFERT FISCHER</u>	02-04-2003
Vi vil denne gang begynde med vejret, for så er det nemlig sagt én gang for alle. Temperaturen ligger døgnet rundt på omkring 30 grader C. Solen og stjernerne kæmper henholdsvis dag og nat om, hvem der er bedst til at lyse for os (månen har vi ikke set endnu, men det skal nok komme - så meget er verden heller ikke af lave), og havet er som et azurblåt malet stuegulv. SÅDAN ER VEJRET! Og sådan bliver det ved med at være - sikkert! Vi skal nok skrive om det i vores nyhedsbreve, hvis der skulle ske ændringer.	
<u>Videobrev nr. 3 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	31-03-2003
Interview med chefen	
<u>Videobrev nr. 2 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	31-03-2003
Korvetten i forhøjet beredskab - chefen fortæller	
<u>Videobrev nr. 1 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	31-03-2003
OLFERT FISCHER gik i forhøjet beredskab på grund af hurtiggående fartøjer - det vist sig dog at være fiskerbåde	
<u>Rejsebrev nr. 5 fra korvetten OLFERT FICHER i ACTIVE ENDEAVOUR</u>	30-03-2003
I skrivende stund ligger vi et sted i Det Indiske Ocean. Som overskrift på det sidste nyhedsbrev stod der: ” Det østlige Middelhav”, så OLF i må altså i mellemtiden have	

sejlet gennem både Suez Kanalen og Det Røde Hav.

[Rejsebrev nr. 4 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#)

26-03-2003

Så kom vi i havn! Nu var det Kreta. Vi ankom til Souda i Souda Bay ved titiden mandag formiddag. Men sikke et vejr. Mange af os kom til at tænke på: "Tag til Costa Kalundborg!" for den var nu blevet til virkelighed! Tropeklimaet var rykket til Danmark, mens syden havde fået kulden.

[Rejsebrev nr. 3 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#)

23-03-2003

Kære alle hjemme i Danmark! Så er det blevet søndag igen. Det er en lidt grå dag med en del vind, så OLFI ligger lidt uroligt i havet. Det er ikke mere end to dagen siden, I hørte fra os sidst, men da vi i dag kører weekendrutine, så er der tid til lige at sende jer et par ord, så I kan vide, at I er i vores tanker.

[Rejsebrev nr. 2 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#)

21-03-2003

I skrivende stund ligger vi i det vestlige Middelhav, og vejret er bare balsamisk. Temperaturen er på ca. 20 grader, der er en svag kølig brise, solen skinner fra en skyfri himmel, og Middelhavet er som et azurblåt stuegulv. Det er også først i dag, vi oplever et så perfekt vejr.

[Rejsebrev nr. 1 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR](#)

18-03-2003

Så kom vi af sted! Det var som om OLFI åndede lettet op, da "I am sailing" tonede ud over kajen i Korsør. Vi åndede lettet op, fordi uger - ja, måneders forberedelser nu var bragt til en ende med OLFI's afsejling.

Rejsebrev nr. 1 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Så kom vi af sted! Det var som om OLFI åndede lettet op, da "I am sailing" tonede ud over kajen i Korsør. Vi åndede lettet op, fordi uger - ja, måneders forberedelser nu var bragt til en ende med OLFI´s afsejling.

18-03-2003 kl. 20:15

Korvetten OLFERT FISCHER.

Atlantehavet ud for Portugal.

Tirsdag d. 18. marts 2003.

Nyhedsbrev nr 1.

Forberedelserne forløb ikke smertefrit. Mange og store ting gik i stykker i skibet under prøvesejladserne, men godt, at det skete her, inden vi var kommet afsted.

Det er trods alt nemmere at udbedre skader og fejl inden sejladsen til Langt-bort-istan.

Men afsejlingen var også en stund, hvor mange tanker løb igennem hovedet på os og alle vores kære ned på kajen. Tre en halv måned er længe at være borte fra hinanden. Der blev grædt tårer, der vådtede OLFI´s dæk og ditto nede på kajen.

Men i øvrigt gik alting så voldsomt stærkt, for organisationen Globale Rødder havde som bekendt truet med at forsinke OLFI´s afgang, og det finder vi os ikke i om bord på OLFI, så vi snød dem ved at afgå fra Korsør et par timer før beregnet. Afskedens stund blev derved kort, men derfor ikke mindre intens.

Vi nåede dog at komme standsmæssigt af sted - vi nåede at komme af sted med værdighed.

Vi afholdt parade foran OLFI, og her talte CHEF SOK og CHEF 2. Eskadre til os og vores pårørende. I talerne blev formålet med togtet nævnt:

At OLFI skulle indgå i STANAVFORLANT, hvis opgave er at bekæmpe den internationale terrorisme. Den kamp har siden 2001 foregået i Middelhavet, derfor skulle OLFI nu til Rota i Sydspanien for at indgå i STANAVFORLANT og her modtage nærmere ordre, om de missioner, vi skulle deltage i.

Så kom vi af sted!

De første dage om bord har forløbet helt efter planerne. Der har været en god og forventningsfuld stemning overalt i skibet, og vi har alle gået til opgaverne med krum hals og godt humør. Hver dag har været opfyldt af forskellige øvelser, der skal gøre os alle klar til at være klar. Der har været klarskibsøvelser, skydeøvelser på agterdækket, boardingholdet har øvet gummibådssejlad under kyndig deltagelse af vores to frøer.

Vi har øvet nærforsvar til søs og krigsmanøvrerulle, og i dag har vi været i "krig" med portugisiske fly.

Velfærden har heller ikke ligget på den lade side. Hver dag har der været FUT på agterdækket. De to frøer har vredet megen god sømandssved ud på dækket ved hjælp af utallige armbøjninger og mange andre pinefulde øvelser. Vi har sandelig også nået at spille bingo med pateren som Bingo-karl og leder af bingo-centralen.

Vi har oplevet al slags vejr. Vi har både haft stille vejr og helt klassisk viste Biscayen lidt tænder, da vi sejlede over den.

Ja, vi er i skrivende stund godt på vej til vores første havn Rota. Men i dag blev det klart for os, at opholdet her bliver kortere end planlagt. I dag ved middagstid fik vi nemlig besked hjemmefra, at planerne for OLFI's sejlads brat er blevet ændret. Det skyldes den politiske situation på verdensplan. Vi fik besked om, at OLFI skal gå ind i Rota, og skaffe de ting vi måtte have behov og derefter så hurtigt som muligt sætte kursen mod Den Persiske Golf. Det er klart, at det var noget af en bombe, men vi slog omgående koldt vand i blodet og begyndte med et kyndigt overblik at vurdere vores nye situation. Ret hurtigt kunne vi konstatere, at opgaver i Golfen ville vi også kunne løse uden de store armbevægelser sådan som OLFI lige nu er udstyret. Vi kunne også konstatere, at vi også er klar. Vi er alle uddannet til at klare opgaver i Golfen, ja, vi er vaccineret mod alskens sygdomme og sidst men ikke mindst er vi udstyret med godt mod og humør, og vi er indstillet på i vores gode fællesskab om bord at stå sammen om at løse de opgaver, vi bliver bedt om. Og fire af officererne, herunder chefen og næstkommanderende, var med dengang i 1990 / 91.

Vi er klar til at være klar, men igen: lad os lige slå koldt vand i blodet!

Nok har vi i dag fået ordre på at sætte kurs mod Golfen, men det er jo en sag, der skal igennem Folketinget, og det sker først på torsdag.

Vi er lidt hurtige på aftrækkeren med et nyhedsbrev til alle jer derhjemme, men vi synes, at vi har oplevet så meget her de første dage, som vi gerne vil delagtiggøre jer i. Vi håber, at høre rigtig meget fra jer gennem mails, rød post osv. Og selvfølgelig svarer vi hurtigst muligt tilbage. Lad os holde en god og konstant kontakt med hinanden!

Vi tænker meget på jer derhjemme og vi véd at det er gensidigt!

Med forsikring om, at vi alle har det godt og er ved godt mod her om bord på OLFI, sender vi jer alle hjertelige hilsner.

Besætningen på OLFERT FISCHER.











Rejsebrev nr. 2 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

I skrivende stund ligger vi i det vestlige Middelhav, og vejret er bare balsamisk. Temperaturen er på ca. 20 grader, der er en svag kølig brise, solen skinner fra en skyfri himmel, og Middelhavet er som et azurblåt stuegulv. Det er også først i dag, vi oplever et så perfekt vejr.

21-03-2003 kl. 20:25

Korvetten OLFERT FISCHER.

Vestlige Middelhav.

Fredag d. 21. marts 2003.

Nyhedsbrev nr. 2.

Kære alle hjemme i Danmark!

På vej ind til Rota og under sejladsen ud igen gennem Gibraltarstrædet lå OLFI lidt uroligt i vandet. Vi stak næsen lige op i vinden, så det var ren Gefion-springvand hen over vores gode skib. Men nu er vejret bare, som det skal være. Det betyder, at så er dæksfolkene straks ude af hullerne, for så gælder det om at få banket noget rust og få malet udvendigt, så OLFI rigtig kan tage sig smuk ud. Dæksfolkene forsikrer, at vi har så meget maling med, at vi kan male OLFI to gange under vores togt.

Vi skal også hele tiden være klar til at være klar, så vi kan ikke bare lukke skibet ned her ved middagstid fredag og ligge på den lade side. I eftermiddag kører vi en boardingøvelse til eget skib. Det betyder, at boardingholdet sejler ud med gummibåden. De lader som om, de kommer fra et andet skib for at borde OLFI, som vist ikke har ”rent mel i posen”. Det er meget vigtigt for os i besætningen, at få trænet igen og igen proceduren i forbindelse med disse boardinger, så enhver chance skal udnyttes.

Men nu til Rota! Vi véd, at I sætter stor pris på at høre om vores havneophold. Hvad har vi oplevet? Har vi opført os pænt? Hvordan var vejret? Har vi brugt for mange penge? Osv. Nu blev havneopholdet jo som sagt i Nyhedsbrev nr. 1 ikke så langt som først planlagt.

Tidligt om morgenen onsdag d. 19. marts lå OLFI ud for Rota og ville gerne ind i havnen. Men det er ikke altid så ligetil. Måske tror nogle af jer derhjemme, at man da bare sejler ind i en havn, når man ankommer til den, men sådan er tingene ikke skruet sammen. Man skal have tilladelse, og netop i onsdags var det helligdag i Spanien, hvilket betød, at alle myndigheder kørte for lavt blus. Hver gang OLFI henvendte sig til de relevante myndigheder, så lød svaret i første omgang: Impossible! Men OLFI lader sig ikke sådan vælte af pinden, så til sidst lykkedes det os naturligvis at komme i havn. Det skete ved nitiden om morgenen. Afsejlingen var planlagt til kl. 20,30, så vi havde en dags ophold i Rota. Så snart vi ellers havde fri fra tjeneste, så gik der ikke mange minutter, før vi fra OLFI var i det civile dress og klar til at komme ud og få en på opleveren. Mange fik taget sig en løbetur på basens område, så blodet rigtig kunne få lov at pulsere rundt i kroppen, og mange nåede en tur ind til byen Rota. Rota er en lille lidt søvnig by hernede i det sydspanske, og helligdagen har nok også gjort noget til den søvnige stemning (det kender vi jo hjemme fra Danmark), men selv om der ikke er så mange tilbud, at vælge imellem, så skal vi nok

sørge for at få en god oplevelse ud af det, og alle vendte vi glade tilbage til skibet i rette tid klar til afsejling. I silende regn sejlede OLFI så af sted mod nye mål.

I får ikke mere i dag. Der skal trods alt også tid til at nyde det gode vejr. Men bare rolig! Vi har sat os for, at hver mandag og hver torsdag vil vi skrive til jer, så I kan følge godt med i, hvad der sker under OLFI ´s togt. Om ikke mange dage følger altså næste nyhedsbrev.

Til slut kan vi kun sige, at vi har det godt om bord på OLFI. Vi er glade og ved godt mod, og hvis nogen udefra - pressen eller andre - skulle spørge jer, hvordan vi har det, så kender I altså svaret. Vi håber så kun, at også I har det godt og er ved godt mod, for det vil glæde os alle om bord på OLFI usigelig meget!

Hjertelige hilsner.

Besætningen på OLFERT FISCHER







Rejsebrev nr. 3 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Kære alle hjemme i Danmark! Så er det blevet søndag igen. Det er en lidt grå dag med en del vind, så OLFI ligger lidt uroligt i havet. Det er ikke mere end to dagen siden, I hørte fra os sidst, men da vi i dag kører weekendrutine, så er der tid til lige at sende jer et par ord, så I kan vide, at I er i vores tanker.

23-03-2003 kl. 20:28

Korvetten OLFERT FISCHER.
Middelhavet vest for Kreta.
Søndag d. 23. marts 2003.

Nyhedsbrev nr. 3.

Der er ikke sket så forfærdelig meget nyt siden i fredags, men så alligevel! I véd sikkert, hvad vi mener med det. Vores forsvarsminister har åbenbart fået så mange henvendelser angående Danmarks deltagelse i krigen mod Irak, at han har meldt klart ud og har erklæret, at Danmark er i krig med Saddam Husseins Irak. Går vi tilbage i historien, så har Danmark ikke været i krig med et andet land siden 1864. Meldingen fik vi her på OLFI i går eftermiddags, og det er klart, at den satte mange tanker i gang hos os. Vores dagligdag er dog stadig den samme, men i vores situation rykker vi tæt sammen. Vi støtter og hjælper hinanden, og i vores gode fællesskab fejler humøret ingenting. Vi har det godt på OLFI.

Men lad os gå tilbage til fredag. Der var lige noget, som ikke kom med i brevet den dag. Som vi skrev, var vejret bare perfekt i fredags. Alle nød det, og alt var bare idyl. Pludselig lød prajningen over hele skibet: ”Mand over bord!!” I kan tro, at alle arbejdede lynhurtigt! Det tog kun tre minutter, så stod de to ”frøer” igen på OLFI´s dæk.

De to ”frøer” var pludselig sprunget i suppen. De ville gerne være levende figuranter i denne øvelse – en ”mand over bord øvelse”, som kun ganske få i skibet havde kendskab til. Derfor var det dyb alvor for langt de fleste af os, og netop fordi dette var ”real Life”, så kan vi være stolte over, at vi klarede situationen til ug; alle var klar på deres poster og fulgte den rigtige procedure.

På trods af det lidt dårlige vejr i dag, har vi alligevel kunnet gennemføre skydeøvelser på agterdækket, og her i eftermiddags holdt pateren gudstjeneste i officersmessen. Vi havde alle drømt om en gudstjeneste enten på agterdækket eller fordækket, men vejret var ikke til det. Gudstjenestens tema var naturligvis præget af den situation, vi er i. Begreber som det onde og det gode i relation til Gud og mennesker var meget fremme i paterens prædiken. Efter gudstjenesten blev der bakket sodavand ud til kirkegængerne, og vi havde en hyggelig stund sammen i messen. Søndag eftermiddag sluttede traditionen tro med at bageren bakkede ud med kage – en rigtig lækker mazarinkage med godt med glasur.

Vi vil slutte for denne gang. Vi har det godt og er ved godt mod, og mange, mange tanker går til jer derhjemme.

Hjertelige hilsner fra besætningen på OLFERT FISCHER.









Rejsebrev nr. 4 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Så kom vi i havn! Nu var det Kreta. Vi ankom til Souda i Souda Bay ved titiden mandag formiddag. Men sikke et vejr. Mange af os kom til at tænke på: ”Tag til Costa Kalundborg!” for den var nu blevet til virkelighed! Tropeklimaet var rykket til Danmark, mens syden havde fået kulden.

26-03-2003 kl. 20:31

Korvetten OLFERT FISCHER:

Det østlige Middelhav.
Onsdag d. 26. marts.
Nyhedsbrev nr. 4.

Kære alle hjemme i Danmark!

Hjemme hos jer var og er der dejligt forårsvejr med efter årstiden høje temperaturer, hvorimod der var usædvanligt koldt på Kreta. Ja, der var faktisk snestorm, og vi fik at vide, at man ikke har set sne på Kreta i marts måned i 30 år. Den kraftige blæst sendte snebyger, haglbyger og iskolde regnbyger ned over OLFI, mens vi lå fortøjet her, og samtidig var bølgerne i havnebassinet så store, at OLFI var ved at sprænge fortøjningerne. Det er en yderst farlig situation, så vi måtte forhale skibet frem til en mere rolig kajplads. Stadig skulle vagtmandskabet være særlig opmærksom, og i det iskolde vejr var det virkelig kommet på en hård tårn, hvilket dog ikke slog benene væk under dem. De tog det med godt humør. CHEFEN bakkede ud med en særlig ros til vagtmandskabet for deres fine indsats.

Vejret var også skyld i, at vi ikke fik alt det grej, som var sendt ned til os fra Danmark. Det lå simpelthen i Piræus, for færgen til Kreta sejlede ikke på grund af stormen. Vejret lagde i det hele taget en dæmper på vores havneophold. De, som på spadseretilladelse kunne tage ind til nærmeste by, Chania, fik sig også en kold oplevelse. Den kolde blæst fæg gennem gaderne, og på havnefronten, der om sommeren er sort af turister, var der ikke en mors sjæl, for kajen var oversvømmet. Vandstanden var så høj og blæsten så stærk, at bølgerne slog ind over havnefronten. De fleste af os fandt dog en lille restaurant med hyggelig græsk stemning, god græsk mad og et glas vin eller øl, inden vi skulle tilbage til skibet. OLFI´s besætning lader sig ikke slå ud af lidt dårligt vejr, så havneopholdet blev virkelig nydt af os alle. Det var en kærkommen lejlighed til lige et par timer at komme væk fra skibet og få fast grund under fødderne.

Så er vi på suppen igen.

Vejret er ikke blevet meget bedre, og da vi skal nå vort næste bestemmelsessted til en bestemt tid får OLFI alt, hvad remmer og tøjler kan klare. Dog skal det understreges kraftigt, at sikkerheden om bord kommer altid først, så selv om vi har travlt, bliver sikkerheden håndhævet – så må vi hellere komme for sent! Men OLFI ligger altså meget uroligt i vandet, og det sænker vores aktivitetsniveau noget. Natten til i dag har nok indtil nu været den mest urolige. Vi har alle klamret os til køjen, og slingrebrættet er kommet i brug. Det gør ondt at vågne ved, at man ligger på dørken!

Så har vores CHEF, Kommandørkaptajn Gustav Lang, været i ”Tante Berling” – Berlingske Tidende. Har I læst interviewet med CHEFEN, har I sikkert også bemærket, at journalisten har

sovet i timen. Han mener at have hørt fra CHEFEN, at vi ikke har tv om bord. Selvfølgelig har vi TV om bord! Vi kan se film, og når vi er tæt på land, kan vi såmænd også se noget lokalt TV. Vi kan ikke se CNN, men vi kan se så meget andet. I går så vi TV-avisen fra 14. marts om OLFI 's afgang fra Korsør på videobånd. Båndet var blevet sendt ned til os. Når vi er i havn får vi også ofte friske aviser hjemmefra, og I kan tro de bliver nærlæst! Ligeledes kan vi følge nyhederne fra Radio Danmark på kortbølge, og det er lige så godt som at se avisen. Heldigvis har vi e-mail, så vi næsten dagligt kan være i forbindelse med hinanden. Det er guld værd!!

Til sidst skal vi da nævne, at vi har fået nye mennesker om bord på Kreta. Vi har fået en sprogofficer: en tolk, og to tv-folk fra FTV (Forsvarets TV). Sprogofficerens opgave siger sig selv, mens de sidst nævnte skal filme livet om bord på OLFI og tale med de af os i besætningen, som godt vil fortælle dem om deres arbejde om bord.

Hallohøj, her kommer jeg! Råber OLFI i skrivende stund. Men OLFI er ikke Klods-Hans, vores smukke skib rider af sted på Middelhavets bølger elegant og flot, og vi nærmer os rask vort næste bestemmelsessted. Derfor vil vi slutte. Med forsikring om, at alle om bord har det godt og er ved godt mod, sender vi jer derhjemme hjertelige hilsner.

Besætningen på OLFERT FISCHER.



















Rejsebrev nr. 5 fra korvetten OLFERT FICHER i ACTIVE ENDEAVOUR

I skrivende stund ligger vi et sted i Det Indiske Ocean. Som overskrift på det sidste nyhedsbrev stod der: ” Det østlige Middelhav”, så OLFI må altså i mellemtiden have sejlet gennem både Suez Kanalen og Det Røde Hav.

30-03-2003 kl. 21:42

Korvetten OLFERT FISCHER.

Indiske Ocean.

Søndag d. 30. marts.

Nyhedsbrev nr. 5.

Kære alle hjemme i Danmark!

Det at sejle gennem Suez Kanalen blev der talt meget om her om bord. Dels har CHEFEN og de officerer, som sejlede OLFI gennem Suez Kanalen i 1990, en god erfaring at trække på, dels kunne vi trække på andres erfaring. Man sejler ikke bare gennem Kanalen! Man samler et vist antal skibe ud for Port Said, og når alle er samlet, begyndes gennemsejlingen. Vi har lods om bord og ledsages af en slæbebåd. Ventetiden ud for Port Said blev betydelig længere, end vi havde regnet med, så vi blev noget forsinket. Mon ikke vi senere når at indhente det forsømte?

I 1990 var man på OLFI frygtelig plaget af kræmmere, som svirrede rundt om skibet i små både højt belæsset med masser af skrammel, kitsch og junk. Med den lave fart, der sejles med, er skibet et let bytte for den slags sjakaler. De, som var med i 1990, kan berette om, hvordan disse købmænd umærkeligt sneg sig om bord med samt al deres skrammel, og inden man fik set sig om, var agterdækket omdannet til en mellemøstlig basar med købmænd, som råbende og skrigende falbød deres varer. Ja, så blev man den erfaring rigere: sådan skulle det ikke være denne gang. Af sikkerhedsgrunde ville det være fuldstændig uacceptabelt, at OLFI blev omdannet til en markedsplads, så nu blev alle forholdsregler taget, for at undgå dette nok så farverige skue. Det lykkedes til fulde. For det første ved vores egen hjælp, idet vi passede på OLFI som en smed under gennemsejlingen, for det andet fik vi samtidig hjælp af de ægyptiske myndigheder, som sørgede for på deres måde at holde alle uvedkommende borte fra OLFI, mens vi sejlede i Suez Kanalen. Så alt forløb stille og roligt.

På begge sider af Kanalen var der bare ørken. På den vestre bred var der stadig store rester af de fæstningsanlæg, ægypterne byggede under 1967 Krigen, hvor afgørende kampe jo foregik på tværs af Suez Kanalen. Midtvejs nåede vi så Great Bitter Lake - en stor naturlig sø. Det er vigesporet på den ensporede kanal. Her mødes den sydgående konvoj med den nordgående. Det var et fantastisk syn at se alle disse kæmpe store containerskibe og andre store skibe ligge stille på den spejlblanke vandoverflade tilsyneladende hulter til bulter sløret af varmedisen over den store sø. Suez Kanalen er et imponerende stykke ingeniørarbejde bygget af menneskehænder. Den stod færdig i 1869 og blev indviet med pomp og pragt. Verdi skrev sin store opera ” Aida” til indvielsen. Siden har Suez Kanalen spillet en stor økonomisk, politisk og strategisk rolle.

Ved aftenstide den dag nåede vi ud af Suez Kanalen nede ved byen Suez. Her rassede vi, og så var sejladsen gennem Det Røde Hav ellers begyndt. Den første dag i Det Røde Hav var præget af, at vi igen måtte rasse. Denne gang var det den enorme amerikanske tanker GUADALUPE, som hældte

”mad” ned i OLFI´ s store pose. Godt nok er OLFI efterhånden en ældre dame, men appetitten fejler ikke noget!

Vi sluttede den første dag i Det Røde Hav af med grill-party på agterdækket. Kokkene bakkede ud med den lækreste grillmad af allehånde slags og med masser af sund og nærende salat til. Hele besætningen var på agterdækket, nød den dejlige mad og vi råhyggede os rigtig i et par timer. Hånden på hjertet, hvem af jer derhjemme har i år haft tændt op i grillen i haven eller på altanen?

Vi har også fået godt gang i FUT ´en igen. De to frøer driver os i et hektisk løb rundt på skibet fra agterdækket hen over fordækket og tilbage igen. Frøerne har sikkert lært noget af den gamle sang: ”Hen til kommoden og tilbavs igen... ”. Hold da op, hvor der er mange lejdere at kravle op og ned ad på OLFI! Derefter er der styrketræning, hvor vi vrider og vender os i mærkelige stillinger, mens vi holder fast i skibets installationer. Vi får hele tiden at vide, at det er sundt for sjæl og legeme, så det er bare med at tage fat. Sejladsen gennem Det Røde Hav bød også på mange øvelser.

Gentagelsen er et uhyre godt pædagogisk middel og er altid særdeles lærerigt. Atter en gang havde vi en stor ABC-øvelse om bord. At få prøvet igen og igen hvornår og hvordan vi anlægger vores ABC – udstyr, er af den største vigtighed for os alle sammen.

Ja, vi holder fanen højt på OLFI! Heldigvis kan vi igen skrive til jer, at vi har det godt og er ved mod. Inden vi går til køjs disse aftener, skal vi alle lige runde agterdækket for at se morilden danse over havoverfladen og se op mod den store nattehimmel med myriader af lysende stjerner, hvor den omvendte Karlsvogn får os til at tænke på alle jer derhjemme.

Hjertelige hilsner til jer alle hjemme i Danmark fra
besætningen på OLFERT FISCHER











Videobrev nr. 1 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

OLFERT FISCHER gik i forhøjet beredskab på grund af hurtiggående fartøjer - det vist sig dog at være fiskerbåde

31-03-2003 kl. 23:54

Videobrev nr. 2 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Korvetten i forhøjet beredskab - chefen fortæller

01-04-2003 kl. 00:31

Videobrev nr. 3 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Interview med chefen

01-04-2003 kl. 00:34

Rejsebrev nr. 6 fra korvetten OLFERT FISCHER

Vi vil denne gang begynde med vejret, for så er det nemlig sagt én gang for alle. Temperaturen ligger døgnet rundt på omkring 30 grader C. Solen og stjernerne kæmper henholdsvis dag og nat om, hvem der er bedst til at lyse for os (månen har vi ikke set endnu, men det skal nok komme - så meget er verden heller ikke af lave), og havet er som et azurblåt malet stuegulv. SÅDAN ER VEJRET! Og sådan bliver det ved med at være - sikkert! Vi skal nok skrive om det i vores nyhedsbreve, hvis der skulle ske ændringer.

02-04-2003 kl. 21:50

Korvetten OLFERT FISCHER.

Hormuz Strædet.
Onsdag d. 2. april.
Nyhedsbrev nr. 6.

Kære alle hjemme i Danmark!

Det gode vejr betyder selvfølgelig, at vi mødes meget på skibets "torv" - agterdækket. Når der er en pause i vort daglige arbejde og i vores øvelsesvirksomhed om bord, så mødes vi her med en kop kaffe, en smøg, en sodavand eller en is, indkøbt i skibets kantine. Og så går snakken.

Agterdækket eller skibets "torv" er også stedet, hvor der smedes mange rygter. Navnlig i går var der gang i rygterne. Det var jo d. 1. april, så det at drille "aprilsnar" var noget, vi rigtig forstod her på OLFI. F.eks. prajede banjermesteren, at når vi var fremme ved vores bestemmelsessted, så skulle vi pakke al vores uniformsgrej væk, og så ville vi få udleveret helt nye uniformer! I den anledning skulle der selvfølgelig tages mål af os alle igen. Et andet eksempel på aprilsnar var, at teleshoppen sendte en mail rundt til os alle om, at p. gr. a. overbelastning på nettet, så skulle vi til at betale 1 kr. for hver mail, vi sender hjem til jer. Når sådanne aprilsnar- jokes bliver udtalt på den helt rigtige og officielle facon, så er der rigtig mange, der umiddelbart hopper på den, og morskaben/forargelsen er naturligvis stor ude på skibets "torv". Alt sammen bidrager det til god underholdning i vores hverdag. I øvrigt har vi jo tradition for i Søværnet, at vi er gode til rygtesmederi, så denne evne foldede sig naturligvis ud i al sin magt på en første april.

Skibets "torv" kan pludselig omdannes til en kirke. Admiralsdugen lægges over en af installationerne. Søværnets anker på admiralsdugen - tegnet på håb - og et af gasterne knyttet hvidt kors fungerer som antependium, Bibel og salmebog placeres midt på "bordet", og så har vi et alter. De to lys, der ellers skal være på et dansk alter, kan ikke fungere udendørs, så dem tænker vi os til. Oven over os har vi himlen som en enorm hvælving og solen er den store varmende kirkekrone. Og så kan man holde gudstjeneste. Det gjorde vi så i går. Minsandten om ikke pateren havde en aprilsnar - joke med. Det var historien om Jesus, der får fem brød og to fisk til at formere sig, så de kunne mætte en tusindtallig skare. Evangeliet - det glade budskab - fik pateren dog godt nok forkyndt ud af denne mærkelige historie. Kirkekaffen bestod af en cola, og så gik snakken igen.

Skibets "torv" kan omdannes til en arbejdsplads. I det gode vejr er det bare om at komme ud af hullerne og få noget vedligeholdelsesarbejde fra hånden ude på agterdækket. Saltholdigheden i de have, OLFI i øjeblikket sejler rundt i, er så stor, at man næsten kan høre, hvordan rusten forsøger at

æde vort gode skib op. Efter gudstjenesten var det ikke blot dæksfolkene, der arbejdede flittigt med hammer, skrabejern, malerpensel og andet grej, men også folk fra andre divisioner deltog. Det er selvfølgelig hårdt at arbejde i varmen med vedligeholdelse af skibet, men snakken går samtidig: det gode fællesskab om bord er der heldigvis stadigvæk, både når arbejdsopgaverne skal løses og i vores fritid.

Fra Skibets "torv" er der også god udsigt til det store "drama", der hedder at rasse - altså når OLFI skal have mad i posen. I går rassede vi med det gode engelske skib BAYLEAF. På skibets torv var der et broget leben af os gaster bevæbnet med allehånde mediegrej. Alene det, at komme så tæt på et andet skib, hvor der ude på dækket står smilende og vinkende mennesker, er et dejligt input i vores hverdag. Vi gør selvfølgelig ditto tilbage til det andet skib. "Dramaet" slutter med, at OLFI sejler med stor fart væk fra "madmor", og vores "Rasmusik" gjalder ud over begge skibe. Der vinkes på kraft fra begge parter.

Ja, skibets "torv" er et sted, hvor vort fællesskab kan trives både i arbejde og fritid. Ud over, hvad vi her har nævnt, så har I kunnet læse i vores tidligere breve, at det også kan bruges til spisestue og gymnastiksal. Vi er sikre på, at vi kunne finde andre eksempler frem, men nu må vi slutte for denne gang.

Vi tænker på jer, og idet vi håber, I har det godt og er ved godt mod, sender vi hjertelige hilsner.

Besætningen på OLFERT FISCHER.













Videobrev nr. 5 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Videoklip fra sejlads gennem Hormuz-strædet, hvor korvetten var i forhøjet beredskab

02-04-2003 kl. 23:46

Videobrev nr. 4 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

OLFERT FISCHER øgede beredskabet på vej igennem Hormuz-strædet. Interview med chefen.

03-04-2003 kl. 00:23

Rejsebrev nr. 7 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Torsdag d. 3. april ankom vi til Manama i kongeriget Bahrain. Aftenen forinden var der et kæmpe rengøringsarbejde i gang i OLFi. Skibet skulle være flot – skinne som en nyslået mønt. Dørken blev bonet og meget mere rengøring foregik rundt om i skibet.

06-04-2003 kl. 21:53

Korvetten OLFERT FISCHER.
Manama , Bahrain.
Søndag d. 6.april.

Nyhedsbrev nr. 7.

Kære alle hjemme i Danmark!

Om formiddagen den 3. april lagde vi til kaj. Det vil sige vi lagde os på siden af det gode polske skib KONTRAADMIRAL CHERNICK, ellers var det amerikanske og britiske orlogsfartøjer, der lå til kaj. Dagen efter sejlede "Admiralen", så vi kunne komme helt ind til kajen.

Det var dejligt at være i havn igen, og vi glædede os alle til at få fast grund under fødderne i nogle dage. Mens vi nu er i havn, er der dog tusind opgaver, der skal løses. Aldrig så snart havde vi klappet kajen, før OLFi blev som en myretue. Alle var i fuld aktivitet lige fra skibets ledelse, der arbejdede på højtryk med planerne for OLFis kommende opgaver, til yngste mand, der knoklede med vedligeholdelsesarbejde. Det klassiske eksempel på det sidste er vedligeholdelse af agterdækket. Agterdækket er et utrolig udsat område om bord, og kampen mod den alt ædende rust gik straks i gang.

Men den amerikanske bases muligheder skulle naturligvis også prøves af os om bord på OLFi. Det viste sig, at mulighederne dog ikke var så mange, så de rigtig var værd at skrive hjem om, men nu gør vi det alligevel. Mottoet for enhver færd uden for OLFi var safety first. Og her skal ikke grines, for det handler jo om vores allesammens sikkerhed, men på vores vej fra skibet op til basen skulle vi igennem adskillige Check Point Charlies, og midt i alvoren udspillede mange morsomme scener, når vi skulle igennem proceduren med at vise ID- kort på den helt rigtige måde, efter det helt rigtige ritual. Godt, at humoren også kan spille en stor rolle midt i alvoren.

Efter at være blevet checket på alle leder og kanter endte vi så inde i Slaraffenland – eller hvad det nu var for noget. I de små gader på basen vrimlede det med US-marines, britiske mariner osv. - og så besætningen fra OLFi. Amerikanerne havde medbragt mountainbikes, så når de drøuede ned ad gaderne, måtte man af til springe for livet, hvis man ikke ville ende som bogmærke. Inde i de ørkenfarvede huse var der små forretninger med et meget lille udvalg af varer. Meget af det var rent junk, men ved at gå dybt ned i lageret, kunne der nok findes en gave til jer hjemme eller en smart T-shirt til os selv. I kan nok tænke jer, at FUT – udstyret var rigtig godt på basen. Der var swimming pool, desert –volleyball bane, fitness club og meget mere. Af de mere specielle ting var der en internet café, en telefon-kiosk, hvor det amerikanske personel kunne ringe gratis hjem. Så var der flere burgerbarer – en af dem med det gode navn "Desert Dome" og restaurant "Oasis", men det kunne ligeså godt hedde "burgerbar" det hele, for menukortet var stort set det samme begge steder. Men vi på OLFi

forstår altid at bruge enhver situation, så selv om vores besøg på basen var belagt med masser af sikkerhedsforanstaltninger, så hyggede vi os vældigt, og som sagt: det var godt at få lidt fast grund under fødderne og komme væk fra skibet et par timer.

Om bord på OLFI kunne vi se noget tv, nu hvor vi var i havn. Ud over en masse arabiske stationer, hvor ingen af os af gode grunde kunne forstå sproget, så var nok det mest populære program rundt om i messerne og i cafeteriet BBC World News. Det var selvfølgelig krigens gang, som blev fulgt nøje på tv. BBC World News sender simpelthen reportage fra krigen døgnet rundt.

Til de mange af jer, som har sendt os breve med den røde post, skal vi også fortælle, at vi har fået post. Selv om e-mails er og bliver det vigtigste kontaktmiddel til jer derhjemme, så er det nu dejligt at få et håndskrevet brev. Det er som om, vi kommer tættere på jer, for et håndskrevet brev er en meget personlig ting! Tak for alle de gode breve med hilsner til os. De varmede meget!

Denne morgen vågnede vi så op til, at en stor skygge hvilede over OLFI. En imponant katamaran havde lagt sig på siden af os og overskyggede os. Først spekulerede vi på, om det var en Århus-Kalundborg færge eller en Ebeltoft –Odden færge, der havde drejet forkert og var endt nede hos os, og nu stod de bare ovre på broen og sagde: "Hvorledes!" Men da vi havde fået gnedet øjnene en ekstra gang, så viste det sig, at være katamaranen JOINT VENTURE fra US-Navy, og så kan man jo gå rundt og tænke lidt over, hvad de bruger sådan et monstrum til? Måske skulle vi også have katamaraner i Den kongelige Danske Marine!?

I skrivende stund er OLFI klar til at være klar. Snart skal vi ud på de vilde vover og tage fat på at løse de opgaver, vi har fået givet.

Det gør vi med gå – på – mod og godt humør, og med det vil vi slutte for denne gang.

Vi sender hjertelige hilsner til jer alle her fra den super amerikanske base midt i det arabiske Bahrain.

Besætningen på OLFERT FISCHER









Videobrev nr. 6 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Interview med chefen ved ankomsten til bahrain

08-04-2003 kl. 00:51

Videobrev nr. 8 fra korvetten OLFERT FISCHER

På vagt i Bahrain

08-04-2003 kl. 00:59

Videobrev nr. 7 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Ombordtagning af proviant i Bahrain.

08-04-2003 kl. 00:59

Rejsebrev nr. 8 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Hold da op, hvor vi kom af sted i en fart i går! Vi troede, at vi skulle blive i Manama, Bahrain, frem til i dag. Derfor havde vi selvfølgelig mange planer for tirsdagen. Først arbejde – siden fornøjelser og velfærd.

09-04-2003 kl. 21:58

Korvetten OLFERT FISCHER
Kære alle hjemme i Danmark!

Hele formiddagen havde vi gang i vedligeholdelsesarbejde og rengøring. Agterdækket myldrede både af dæksfolk og af folk, som ikke havde andet for i skibet, og der var egentlig tale om "den glade kobbersmed" - stemning. Der blev hamret og banket, og det altædende, røde uhyre ved navn RUST røg lige rundt og blev smidt i suppen. Godt at få ham over bord, inden afgang. Mange andre steder i skibet blev der knoklet med rengøring og vedligeholdelse. Megen god sømandssved flød på dørk og dæk den formiddag, for varmen var stor og fugtig. Dog havde de, der arbejdede i forskibet det bedre, end dem i agterste ende. Sidst nævnte sted fungerer vores aircondition nemlig ikke så godt som i forskibet.

Frokost og derefter velfærd! Vi havde planlagt volleyball kampe, hvor forskellige grupper af besætningen skulle spille mod hinanden. Der var udpeget nogle, som skulle være heppekor, og ind imellem kampene kunne man tage sig en dukkert i poolen. Dukkert er måske det forkerte ord, for i basens pool er det af uforklarlige grunde IKKE tilladt at dykke!

På banjerne var man i fuld gang med omklædningen og at finde futtøj og badetøj frem. Vores gode CHEF gik fra borde med sin sorte mappe for at gå til møde med andre høje herrer på basen, men meget hurtigt kom han tilbage og erklærede, at nu skulle vi sejle! Der var kommet besked oven fra (ikke fra Vorherre, men nok tæt på pr. mobiltelefon), at nu var det bare afgang. I løbet af to timer var OLFI klar. "Århus – Kalundborg færgen" - den i sidste brev omtalte kæmpe US - Navy katamaran - der brugte OLFI som kaj, måtte forføje sig bort, inden vi kunne stikke til søs. Og så gik det ellers løs! Vi på OLFI holder meget af havneophold, men det kan også blive så meget, at det bare er dejligt at komme ud på suppen igen. Sådan havde vi det alle sammen i går.

Med "dampen" oppe gik det af sted hen over Golfens blågrønne "stueguld" mod de steder, hvor vi skal tage fat på de opgaver, vi er sat til at løse. "Med dampen oppe" – det er en sætning, som kan få tankerne i sving om hvem og hvad, der er vigtigst, for at få OLFI til at sejle. Hvis man spurgte ud over skibets prajeanlæg, ville det lyde i kor tilbage: "Det er jeg!" Og det er rigtig svaret, for ingen og intet kan undværes, når det drejer sig om at få OLFI til at sejle og fungere optimalt. Men når det er sagt, så må vi jo nok erkende, at maskinen er meget vigtig. Hvis hovedmotoren eller gasturbinen eller de begge to er syge, så har vi et problem om bord på OLFI. Derfor skal de to gamle damer i bunden af skibet behandles med stor omhu og respekt. De skal smøres og vaskes og vedligeholdes, så de holder sig smukke og i orden hele tiden, og så har de en enorm appetit, som vi må prøve at afhjælpe ved ofte at rasse, for som bekendt: uden mad og drikke.... osv. Derudover har maskinen i bunden af skibet vigtige naboer, som også skal behandles med stor omhu. Det drejer sig om osmosisanlægget, der sørger for frisk og rent drikkevand til os, og fyret, som sørger for varmt vand i hanerne og bruserne og for varme, de steder, hvor vores aircondition er så effektiv, at vi er nødt til at tænde for radiatoren, og det under de varme himmelstrøg, hvor vi nu befinder os!

Til at passe og pleje sig har maskinen en række tjenere, som i daglig tale kaldes bødere, og som overtjener har maskinen TKO eller Mester. Da maskinen er så snakkesalig, at man aldrig kan få ørenlyd i nærheden af den, så har bøderne opslået deres kvarter i kontrolle – (kontrolrummet). Her har de ved hjælp af et sindrigt system af instrumenter og computerskærme skaffet sig kontrol over alt, hvad der foregår i maskinen. Der er tale om ren "Big Brother". Gennem dette system kan maskinen også kalde på hjælp fra bøderne. Men for at være helt sikker på, at maskinen har det godt, besøger bøderne hver anden time den gamle dame. Hun undersøges på kryds og på tværs, og mens man nu er på besøg i de nedre regioner, kontrolleres også, om osmosisanlægget er i orden, om fyret kører som det skal, om temperaturen i køle- og fryserum er i orden og mange andre ting. Broen og maskinen er gode legekammerater, men kommunikationen mellem de to sker gennem kontrolle. Der er en evig diskussion mellem kontrolle og broen om, hvem der har den største magt over maskinen. Kontrolle, der vertikalt er placeret midtvejs mellem broen og maskinen, mener det er bøderne, for de får nemlig som de eneste lov til at pille ved den gamle dames ædlere dele. Men lad os spørge broen inden næste

nyhedsbrev, om det forholder sig sådan, at kontrolle virkelig er skibets "hjerne", som bøderne kalder dette centrale rum i OLF.

Vi må slutte for denne gang. I skrivende stund er vi nu nået til det sted, hvor vi skal begynde at løse vore opgaver.

Vi har det godt om bord. Der skal arbejdes på højtryk af os alle, og vi skal yde "our very best" hele tiden, så det gælder om for os alle at kridte støvlerne og stå fast!

Herude fra den blågrønne Golf sender vi mange hjertelige hilsener og tanker hjem til alle jer i Danmark.

Besætningen på OLFERT FISCHER.

NB Via tv følger vi godt med i krigens gang her om bord. Gennem vores TOLK hører vi også, hvad man mener fra arabisk side.











Rejsebrev nr. 9 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Hvor tiden dog løber! I dag kan vi om bord på OLFI fejre, at vi har været af sted i en måned. I skrivende stund glæder vi os alle til aftenskaftningen. Kokkene har nemlig lovet at bakke ud med en tre retters menu så fin, at vi sagtens kunne være bekendt at have selveste dronningen med til skafningen i aften.

14-04-2003 kl. 22:08

Korvetten OLFERT FISCHER

Kære alle hjemme i Danmark!

Men vi har også meget andet at fejre. I går blev marinekonstablerne Martin S. Christensen, Stefan A. Erichsen, Morten Lorenzen, Kasper Ford Poulsen og Morten Søgaard Nielsen alle fem udnævnt til Marineoverkonstabler. Vi ønsker de fem hjertelig til lykke med udnævnelsen og ligeledes ønsker vi deres familier hjemme til lykke!

Nu er det sket, som ingen af os troede skulle ske! Vi er nødt til at skrive om vejret igen. Sidst vi skrev om det, lå vi i Hormuz Strædet (se Nyhedsbrev nr. 6).

Dér var der ca. 30 graders varme og knaldende solskin, men det er ikke solen, der overrender os i øjeblikket. De sidste par dage har det været overskyet, og vi har kun fået få glimt af solen, og egentlig har det været lidt for koldt til bare arme og ben. Havets farve, som er som den grågrønne grumsede Limpopo Flod, og den grå himmel får os til at tænke på Østersøen en almindelig dansk sommerdag. Tidligt i morges fik vi oven i købet en regnbyge! På de sidste par nattevagter har vi måtte klæde os godt på i kedeldragt eller pullie wollie for at kunne holde varmen. Ok, hvis det havde været for varmt, så havde vi jo også klaget, og der er i hvert fald væsentlig varmere her end i Danmark; og i øvrigt skal vi nok få varmen at føle senere på togtet.” Men helt ærlig... Det regner altså ikke i Golfen Der er heller ikke koldt i Golfen, men alligevel er dette realiteter. Hvor er vi henne ??? ” således skriver vores nye avis om bord, PONY & GULD, om vejret pt. PONY & GULD sætter i øvrigt god kulør på vores hverdag. Der er hidtil udkommet et par numre af så stor underholdningsværdi, at vi håber redaktørerne vil fortsætte deres morsomme, lidt grovkornede satire. Vi har kun det sjov, vi selv laver, siger jo det gamle ord.

Vi ligger nu i den nordlige del af Golfen klos op af et par irakiske olieterminaler, der er besat af amerikanske soldater. Det er vores opgave, at holde uvedkommende på afstand af disse terminaler. Her er der nok at gøre for OLFI. Utallige små fiskerbåde, der nærmest ligner kinesiske junker, svirrer om ørerne på os. En sådan båd kaldes en DHOW. Som sagt er de fleste af dem fiskerbåde, men de kan også medføre gods, og så kaldes den selvfølgelig for en GODSDHOW! Det er klart, at når muskelbundet OLFI beder dem flytte sig, så gør de det uden bavl. Men i grunden er de jo fredelige. De ønsker kun at fiske, så de kan få brød på bordet. Nysgerrigheden sejrer dog af og til over optugtelsen, så derfor skal man da lige kigge lidt nærmere på dette fremmede skib med det mærkelige rød-hvide flag.

Amerikanerne på den ene olieterminal var så venlige at sende os en indbydelse til at besøge dem. Vi sagde selvfølgelig ja tak, og forleden sejlede CHEFEN og syv andre officerer og menige med gummibåden over til terminalen. Det var et spændende besøg. Terminalen viste sig at være dårligt vedligeholdt, så dårligt, at de amerikanske soldater foretrak at bo i telte frem for inden døre. Morsomt var det dog at konstatere, at de irakiske brugere af terminalen anvendte redningsflåder af det gode danske mærke VIKING, og man havde installationer af mærkerne DANSTOKER og ATLAS COOPY, begge udmærkede danske produkter. Amerikanerne modtog os yderst venligt og udtrykte deres meget store taknemlighed for vores støtte til dem, idet den betød rigtig meget for deres sikkerhed. Det var lige så spændende for dem at møde os. Bare dét at møde andre mennesker midt i deres ensformige hverdag, var en meget stor glæde. Derfor inviterede de os til at komme igen med nye hold af gaster fra OLFI. Det vil vi så vidt muligt selvfølgelig tage imod, for det kan give os en spændende oplevelse midt i vores lidt hårde vagttørn under vort forhøjede beredskab.

Vores beredskab er meget nøje afstemt med kendsgerningen, at vi er i krig. Da vi ankom her til stedet havde krigen allerede raset mange dage, og den ulykkelige tilstand er på hastigt aftagende, men endnu ej helt forbi. Det optager hver eneste af os fuldstændig, at vi er i en unik situation, det er meget spændende at vise, hvad vi kan, når det virkelig gælder om at passe på os selv og yde en indsats, det kan alle vel forstå. Vi klarer os fint, sammenholdet om bord består sin

strengeste eksamen. Vi udfører vores arbejde på en måde og under forhold, som det er længe, længe siden nogen anden dansk orlogsmand har gjort det. Tilliden til vores udstyr og hver enestes uddannelse er så aldeles bekræftet – godt nok er det ikke en fregat vi sejler i, men korvetten gør så sandelig en forskel.

Nogle ganske få af os har også haft en chance for at aflægge det engelske skib, fregatten CHATHAM, et besøg. Her blev vi også modtaget med meget stor venlighed og med åbne arme. CHATHAM gav udtryk for stor glæde over vores tilstedeværelse. De glædede sig til at samarbejde med os, og havde vi problemer, som de på nogen måde kunne hjælpe os med, så skulle vi bare sige til, så ville de være der med ”spegepølsen”. Besøget på CHATHAM var lige som besøget på olieterminalen en kærkommen adspredelse i vores hverdag. Lige nu er vores hverdag om bord på OLF I meget skemalagt, så vi har ikke tid til ret meget andet, end at passe vores arbejde, hver mand og kvinde på sin post. Men bare rolig! Når lejligheden byder sig, skal vi nok sørge for at få os en på opleveren, og så kan vi oven i købet tillade os at sige, at vi har fortjent det. Et nyt havneophold dukker jo op nu ude i horisonten.

Jamen så var der alligevel meget at fortælle, selv om vi umiddelbart ikke mente, der var noget særlig nyt at fortælle, da vi skulle skrive dette brev.

Om broen mener, at kontrolle virkelig er skibets hjerte, sådan som bøderne hævder det, det må I vente lidt med at få at vide, for nu må vi slutte.

Den store højtid påsken nærmer sig, men I må vente med at få vores påskehilsen til næste nyhedsbrev. Tidsmæssigt passer det bedre.

Og så er det tid til at indtage kokkenes lækre og fine jubilæumsmiddag!

Fra den lidt grå og kølige Golf går vores tanker til alle jer i Danmark, og vi sender jer alle glade og hjertelige hilsner.

Besætningen på OLFERT FISCHER

































Rejsebrev nr. 10 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Det er i dag Hendes Majestæt Dronningens fødselsdag. Hele besætningen om bord på OLFERT FISCHER ønsker vores øverste chef hjertelig til lykke med dagen!

16-04-2003 kl. 22:13

Korvetten OLFERT FISCHER.

KHAWR ABD ALLAH, IRAK.

Onsdag d. 16. april.

Nyhedsbrev nr. 10.

Kære alle hjemme i Danmark!

Vi har nu indtil videre vinket farvel til vores gode ven olieterminalen, som vi har passet godt på i mange dage. OLFI skal af sted mod nye opgaver. Først sejlede vi lidt sydpå for at møde det gode skib BAYLEAF, for – ja, I har gættet rigtigt – for at rasse. OLFI skulle igen have noget mad i posen. Vi skal jo kunne sejle, så vi kan løse vores opgaver. Derefter gik det nordpå. Her skriver OLFI historie, for aldrig har et dansk orlogsskib været så langt nordpå i Golfen før. Vi sejlede op i KHAWR ABD ALLAH, som er den smalle fjord, der danner grænsen mellem Kuwait og Irak. KHAWR ABD ALLAH er delt op i kasser med de gode angloamerikanske navne: Hyde Park, Central Park, Woodstock, Disneyland, Silicon Valley osv. Altså vi på OLFI kan være flere steder på én gang. Samtidig med, at vi er her, så kan vi også være i London, New York og Disneyland! KHAWR ABD ALLAH er et meget lavvandet farvand, derfor må vi holde tungen lige i munden. Ikke noget med svinkeærinder ud til siderne. Det gælder om at blive i den smalle sejlrende.

I dette farvand skal vi operere og løse forskellige opgaver de næste dage. Det er meget spændende, at vi med kikkert kan se konturerne af på den ene side den irakiske og på den anden side den kuwaitiske kyst. Vi er tæt på Irak, men risikoen for, at der skulle ske os noget i dette farvand, er meget lav. Dog må vi hele tiden være på vagt, og det er vi så. Selv om vagterne kan være ensformige og derfor føles lange, så tager vi tårnen med godt humør, for vi passer nemlig godt på os selv og skibet. Sikkerheden om bord bliver hvert minut døgnet rundt sat i højsædet; den skal bare være helt i top!

I vores smalle sejlrende kan alle nok forstå, at der er meget at holde styr på for vagtchefen på broen. Her skal der virkelig sejles. Samtidig med, at han skal holde tungen lige i munden, har han mange omkringfarende gaster og gæster på broen. Vores dygtige kunstner, der illustrerer PONY & GULD, har i sidste nummer skildret dem som aber. Tanken falder nok snarere på det venlige, men også meget omkringfarende tigerdyr i Peter Plys, hvis man overhovedet skal drage nogen sammenligning. På broen tales der undertiden også meget, og ind i denne tale kan man høre vagtchefen råbe sine ordrer til rorgænger: ”Bagbord helt over!” eller: ”Styrbord fem!” osv. Det er vigtigt, at der er en god kommunikation mellem vagtchefen og rorgænger. De to skal jo holde OLFI på plads i sejlrenden. Men det er ikke bare de, der færdes på broen, som taler meget. Fra forskellige radioer lyder der ustandselig et eller andet kaudervælsk tale. Det er bl.a. søfolkene på de mange DHOWS – de lokale fiskerbåde, vi omtalte i sidste brev – som taler sammen over radioen. Vores tolk lytter af og til dem. Deres samtale kunne måske give vigtige informationer til os. Ellers er det brokommunikationsgasten, der lytter til radioen. Når det falder for, er det også ham, der blinker til andre skibe og står for flagsignaleringen. Og så gør han i øvrigt rent på broen.

Bestikgastens arbejdsområde er det store kortbord, hvor det aktuelle søkort ligger fremme. På søkortet skal han jævnligt sætte pladsen, så vi præcis kan se, hvor vi ligger med OLFI. Det skal gøres meget tit og meget akkurat, for vi skulle jo nødig nå frem til det meget overraskende resultat, at vi i virkeligheden ligger i Peterskirken i Rom! Hvorledes??? Lige hvor vi sejler nu, må vi også vide, hvor meget vand vi har under kølen. Derfor skriver bestikgasten ofte dybdemålingen ned i en stor bog. Som om han ikke havde nok at gøre, så hjælper han også udkikken. Udkikken er en meget vigtig mand på broen. Han skal holde øje med skibsfarten omkring os, og hvad der ellers kan flyde rundt på suppen. Alle kongeriger har, som navnet siger, en konge, og en konge skal have en tronstol, ellers er han ikke konge. OLFI er et sejrende kongerige og CHEFEN er vores konge. Han har sin tronstol stående på broen, for det er herfra skibet styres derhen, hvor opgaverne skal løses. Tronstolen er skibets fineste og vist nok også mest kostbare stol, men sådan bør det jo også være. Jo, der er rigtig liv på broen. Er agterdækket Store Torv på OLFI, så er broen i hvert fald

Lille Torv. Er kontrolle skibets hjerte, så er broen skibets øjne og ører, og for at de kan reagere på, hvad de hører og ser, og hvad de føler, så må de begge have lige stor kontrol over maskinen. Det må være den salomoniske løsning på spørgsmålet om, hvem eller hvad, der har mest magt over maskinen. Maskinen må følge skibets øjne og ører og hjerte og i øvrigt gøre, hvad den får besked på. Med et suk kan vi sige: "Bare den ville!"

Til sidst vil vi fører jer dybt ned i OLFI. Her spøger det nemlig. Vi har en blind passager med om bord. Det er en stor, grim, behåret edderkop, der tillod sig at gå om bord, mens vi lå i Souda på Kreta. Den gemmer sig langt nede i skibet, hvor den sikkert selv mener, den kan leve trygt og godt. Vi troede, at den for længst var død, men nej! Forleden blev den set igen og spredte skræk og rædsel blandt de af araknofobi lidende gaster. Måtte vi snart få bugt med den, så den kan blive udstillet på Gang du Lang. Om bord på OLFI følger vi godt med i krigens gang. Tolken samler trådene for os. Han følger med i, hvad de arabiske og de europæiske medier bringer af nyheder. Kl. 12,00 hver dag hører vi så radioavis over skibets prajeanlæg, redigeret og oplæst af tolken. Dog mangler vi lyden af rådhusklokkerne, men når vi som i dag får at vide, at nu er krigen stort set forbi, så glemmer vi i vores glæde alt om de klokker. Bush har udtalt: "Sejren er sikker, men ikke endelig". Det er bare dejligt at høre!

Den store højtid, påsken, nærmer sig og samtidig med den et, synes vi selv, velfortjent havneophold. Det glæder vi os rigtig meget til! Alle om bord på OLFI ønsker alle hjemme i Danmark en god påske!

From all of us to all of you: God påske og mange hjertelige hilsner.
Besætningen på OLFERT FISCHER













Rejsebrev nr. 11 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Sidste nyhedsbrev blev skrevet på Hendes Majestæt Dronningens fødselsdag. I dag har vi også en fødselsdag om bord, som skal markeres.

20-04-2003 kl. 22:17

Korvetten OLFERT FISCHER.

Golfen ud for Manama, Bahrain.
Søndag d. 20. april, Påskedag.
Nyhedsbrev nr. 11.

Kære alle hjemme i Danmark!

Det er ELO, Thomas K. Møller, der bliver 30 år. Vi ønsker ham alle hjertelig til lykke, og vores tanker går til hans kære hjemme, som må undvære ham på denne dag.

Så er det påske, opstandelsens fest. Ligesom vi juleaften tager forskud på glæden (den store fødselsdag er jo først 25. december), så gjorde vi det samme om bord på OLFI påskeaften. I går sidst på eftermiddagen holdt vi påskegudstjeneste på agterdækket, dagen før påske. Den smukke, hvide kirkestander med det røde kors var hejst, som tegn på at skibet holder gudstjeneste, skibsklokken kimede den store glæde ind og pateren prædikede over påskeevangeliet, at opstandelsesbudskabet bringer en ny dimension af glæde og håb ind i livet. Det gør livet smukt på trods af ondskab, synd og død. Vi sang nogle af påskens salmer, og i det hele taget sendte vi under gudstjenesten mange tanker hjem til jer. Påsken er jo en højtid, hvor vi samles med vore familier, men der er altså bare 12.000 km mellem os på OLFI og jer derhjemme.

Efter gudstjenesten afholdt vi grillaften på agterdækket. Vi havde et par rigtig gode timer sammen, hvor vi nød hinandens selskab og PROVI´s og kokkenes gode grillmad. Aftenen sluttede vi af med at se Martha, som "aftenens film". Vi må jo passe på, at personer og dialogen fra Martha ikke går i glemmebogen. Det går virkelig ikke!

Forinden havde vi vasket skibet grundigt ned. Mens vi lå i patruljeområdet oppe ved KHAWR ABD ALLAH i det nordlige Golfen var en mindre "ørkenstorm" gået hen over OLFI. Ikke, at vi havde mærket til nogen storm; den må have fundet sted inde over land, men en tæt dis medbragte noget pulveragtig, karry-gult sand, som lagde sig overalt på skibet og trængte ind i alle revner og sprækker. Det krævede virkelig en grundig nedvaskning for at få det fjernet, og alle, der overhovedet kunne være med, var ude på dækket med gulvskrubbe, sæbe og spand og tynde vandslanger. Samtidig fik mange sig en gang buksevand. Vand er jo altid en kilde til stor morskab.

Dykkerne om bord fik også lejlighed til at træne. De var kommet lidt bagud med den obligatoriske træning, mens vi har været på patrulje.

Alt, hvad vi her har beskrevet, kunne kun lade sig gøre, fordi vi lørdag morgen forlod vores patruljeområde og sejlede sydpå. Vel ude af patruljeområdet gik vi ned i beredskab. Vi rassede med BAYLEAF igen, og længere sydpå kunne vi kaste anker, vaske ned, holde gudstjeneste og grillaften.

Mens vi har patruljeret i KHAWR ABD ALLAH har vi haft temmelig travlt. Vores boardinghold har med gummibåden flere gange været ude og besøge DHOW'S, der ligger og fisker i vores område. De har kun vist glæde over vores besøg og udtrykker tilfredshed med det gamle regimes fald. Det er i øvrigt den australske kommandør Mark Kellam, vores styrkechef på KANIMBLA, som i samarbejde med OLFI's ledelse tilrettelægger vores opgaver, når vi er på patrulje. Han besøgte OLFI skærtorsdag, hvor han gav udtryk for stor glæde over vores samarbejde - et samarbejde mellem Danmark og Australien, som ikke har modstykke i historien. Kommandør Kellam ved nok, hvad han skal bruge OLFI til, så vi har haft mange spændende opgaver, og der ligger mange foran os, når vi vender tilbage til den nordlige Golf.

Når vi opererer på patrulje, så er det selvfølgelig fra operationsrummet, det hele styres og ledes. Alt - fly og skibe, der nærmer sig OLFI, bliver observeret og registreret på alle de mange skærme, som findes i det altid mørke O-rum. Når observationerne er registreret, skal man beslutte, hvordan man forholder sig til dem. Derfor må alle våbensystemer om bord på OLFI også styres herfra. Der sidder en mængde gaster og stirrer på skærmene, og alt, hvad de observerer, sammenligner de med, hvad udkikken og gaster på andre observationsposter, kan fortælle. Alle kan forstå, at O-rum og Broen helst skal være enige om, hvad de hører og ser. Over gasterne står LEKI (leder af kampinformationssektionen) og KIA (kampinformationsassistenten). Her skal tilføjes, at KIA også er manden, der tager alle de gode billeder, vi sender hjem til SOK hjemmeside. Længere oppe i O-rummets pyramide sidder de tre TAO'er: "undervand", "overflade" og "luften". De er tilsammen edderkoppen, der sidder midt i spindet og trækker i alle tråde. Hele mandskabet og alle operationer

herfra ledes af den altid energiske og meget aktive OPO, men CHEF og NK er naturligvis dem, der siddende i pyramidens spids er de øverste beslutningstagere. O-rummet er skibets hjerne. Her reagerer man på alt, hvad man på broen og man selv på skærmene hører og ser, og hvad man med skibets hjerte, kontrolle, føler. Hjernen er den, der skal vælge, hvordan man vil reagere på øjnene, ørernes og hjertets observationer. Her kan det gå gruelig galt, hvis hjernen vælger forkert, men bare rolig! OLFI er forsynet med en skarp og snarrådig hjerne, så chancen for forkerte valg er lig nul. Man kan altid kende en O-rumsmand - eller kvinde. De misser altid mere med øjnene end os andre, når de en sjælden gang kommer ud på agterdækket inde fra deres totale mørke og bliver ramt af lyset fra den store, varmende lampe, Vorherre har hængt op på himlen. Samme lampe har heller ikke haft mulighed for at farve dem særlig meget. Hjernen skal være klog og snarrådig, øjne og ører skal være gode og skarpe, men hvis ikke hjertet (kontrolle og maskinen) har følelser og alle fem sanser med sig, så fungerer de andre organer ikke optimalt. I skrivende stund ligger vi ud for Manama, Bahrain, hvor vi senere i dag går i havn. Vi glæder os alle til at få fast grund under fødderne.

Forhåbentlig får vi denne gang lejlighed til at komme uden for den amerikanske base, hvor vi nok skal vide at få os én på opleveren. Men alt det må I hører om i næste nyhedsbrev.

Lige til slut lidt om vores behårede ven, edderkoppen, i bunden af skibet. Mange siger: "Lad os dog være glade for den! Det siges jo, at edderkopper bringer lykke!"

Glædelig påske og hjertelige hilsner til alle i Danmark.

Besætningen på OLFERT FISCHER.

















Rejsebrev nr. 12 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Så kom vi i havn! Ja, der skal sættes udråbstegn efter, for det tog lidt tid, før vi fik tilladelse til at gå ind til Bahrain. Vi ankom påskedag sidst på aftenen, så det var alt for sent at forlade skibet.

24-04-2003 kl. 22:21

Korvetten OLFERT FISCHER.
Manama, Bahrain.
Torsdag d. 24. april.
Nyhedsbrev nr. 12.

Kære alle hjemme i Danmark!

Mandag, 2. påskedag, var OLFI som en myretue. Masser af mennesker bevægede sig rundt i skibet. Det var et farverigt skue. For dels var der mange danskere i civilt og med id-kortet hængende i et etui om halsen. Det var teknikere hjemmefra, der skal hjælpe med at foretage forskellige reparationer på OLFI, så vi er klar til at være klar, inden vi skal på suppen igen. Forbindelsesofficeren skal sørge for, at OLFI får forsyninger af alt muligt grej m.m. hjemmefra. Selv om OLFI er et lille skib, i hvert fald i forhold til de store skibe fra bl.a. England og USA, vi ligger i havn sammen med, så skal der alligevel meget til af både det ene og andet for at holde os flydende og til at mætte 100 mand hver dag. Det var lokale agenter, der kommer om bord for at servicere os med tilbud om alt muligt lige fra, hvad vi har brug for af friske varer til velfærdstilbud for besætningen. Rundt om i skibet hørte man lige så meget engelsk tale som dansk. Der var egentlig tale om international stemning om bord. Det myldrer med travlhed, så alt kan komme i orden, inden vi skal i suppen igen. Velfærd er nøgleordet, når vi er i havn. Det gælder om at komme ud af skibet lige så snart, der er mulighed for det og få sig en på opleveren.

Det er dog ikke hver dag i havn, at vi kan gå i land. Dels skal OLFI jo stille med et vagtmandskab, dels skal nogle blive om bord og lave dagligt arbejde, som kan bestå i almindelig vedligeholdelse af skibet til reparationer, der nu kan foretages med de reservedele, vi har fået hjemmefra, til at bære de forsyninger om bord, som er blevet sendt ned til os.

Men nu til velfærd. Her i kongeriget Bahrain er der mange muligheder for at dyrke velfærd. Bahrain er et lille ørige i Den Persiske Bugt ud for Saudi Arabien. De to lande er forbundet med hinanden med en imponerende bro, som er 25 km lang. Ca. midtvejs over broen passerer man Bahrains svar på Sprogø. På en lille ø, som broen føres hen over, ligger der indkøbscenter, moské og andre faciliteter. Uden vi vil lægge hovedet på blokken, så kan det tyde på, at vi på denne ø befinder os i et toldfrit ingenmandsland. Broen udgår fra øen, hvor hovedstaden Manama ligger. Det er den største af øerne, og den er lidt mindre end Bornholm, så hvis man lejer en bil, kommer man hurtigt rundt til alt det, man gerne vil opleve. Det viste sig, at det er temmelig billigt at leje bil, så det er overkommeligt, især hvis et par stykker af os slår os sammen. Når man ser på et kort over Bahrain, så er den nordlige del af øen dækket af en række byer inkl. Manama, der næsten er vokset sammen til én, og den sydlige del er bare den ørken, som dækker hele øen. Der findes ikke vand på øen, så det må man fabrikere af havvand.

Og så er det bare med at komme af sted. Man kan besøge Nationalmuseet, hvor man kan se effekterne fra de arkæologiske udgravninger, den danske professor P.V. Glob foretog i Bahrain engang i tresserne. Han fandt et tempel og en befæstet by fra ca. 2000 år før Kristus. Det interessante her er, at dengang var der faktisk en naturlig kilde på stedet. Af andre museer af interesse skal nævnes museet for perledykning, et ældgammelt håndværk i Bahrain. Vi skal selvfølgelig da også besøge den store souq i Manama. Souqen er basaren, hvor vi kan opleve en tusind og en nats stemning, og hvor alt kan købes og sælges - næsten da. Det er ganske enkelt en fornærmelse over for købmændene, hvis man ikke prutter om prisen. Navnlig er der mange boder med guld, som skulle være meget billigt her. Måske nogen af os vil komme hjem til jer med et guldsmykke i bagagen, så glæd jer, der er flotte gaver i vente.

Ude i ørkenen midt på øen, må vi ud og se selveste Livets Træ. Gad vide, hvorfor Vorherre har flyttet Livets Træ ud af Paradiset og plantet det i Bahrains ørken? Det er der ingen forklaring på, og hvor træet får vand fra, vides heller ikke.

Der er også mange muligheder for at få dyrket sport. Sportsofficeren tilbyder fut hver dag i form af løbeture, volleyball

og andet boldspil på basen, og så er poolen der også. Man kan også tage ud og dykke, og naturligvis findes der golfbaner. Mange flere velfærdstilbud kunne vi nævne, men der er ikke rigtig plads til det i dette brev.

Da posten kom, lå der en flot gave fra Egmonts Serieforlag. En hel kasse Jumbobøger og Basserne har vi fået tilsendt til fordeling mellem os og SÆLEN. Det er dejligt at få noget festligt læsestof, så vi takker Egmont Serieforlag mange gange for den flotte gave!

Her i Bahrain ligger vi i havn med ubåden SÆLEN. Det er hyggeligt, at træffe landsmænd, som oven i købet er vore kolleger. Vi er genboer på kajen, så vi løber lidt ud og ind hos hinanden, nyder hinandens selskab og får samtidig en faglig snak, som det hedder på nudansk. I tirsdags holdt pateren en forsinket påskegudstjeneste i officersmessen på SÆLEN. Der var tale om, at han i bogstaveligste forstand havde menigheden på skødet. Det er ikke hver dag, der bliver holdt gudstjeneste om bord på en af vore ubåde, men det var godt, at påskens glade budskab også blev forkyndt for SÆLENS mandskab. De gav i hvert fald udtryk for, at det var lige, hvad de trængte til.

Vi skulle hilse mange gange fra SÆLENS besætning. De meget snævre forhold om bord, den ikke så store besætning og tekniske vilkår, gør, at de har svært ved at få skrevet lige så mange nyhedsbreve, som vi leverer. Viljen er der, men det lader sig ikke rigtig gøre.

Nu vil vi slutte, for vi må ud og opleve denne for os meget fremmede verden her øst for Suez, hvor de ti bud ikke gælder, og hvor en mand kan føle tørst.

Vi sender jer mange hjertelige hilsner fra det ca. 35 grader varme Bahrain.

Besætningen på OLFERT FISCHER

















Rejsebrev nr. 13 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Here we are again, happy as can be... Ja, så er vi tilbage på banen, og alle kommer vi ud af hullerne på denne dejlige søndag og siger godmorgen til vores to olieterminaler i den nordlige del af Golfen. Efterhånden har vi passeret så meget på disse to terminaler, der står som to kæmpeinsekter på deres tynde ben ude midt i suppen, at vi næsten synes, de er vores egne. Så vi passer på dem med glæde, og der er udsigt til, at nogle af os, kan få lov at besøge den ene af dem om et par dage. Det glæder vi os til.

27-04-2003 kl. 22:25

Korvetten OLFERT FISCHER.
Golfen.
Søndag d. 27. april.

Nyhedsbrev nr. 13.

Kære alle hjemme i Danmark!

Siden vi sidst var her, er det tyndet en del ud blandt kollegerne, så vi er ikke så mange mere til at dele de nødvendige opgaver imellem os. Ja, vi skal nok få travlt de næste mange døgn.

I går var sidste dag af vort seks dage lange havneophold i Manama i Bahrain, hvor vi fik repareret det, der trængte, skaffet det meste af det, vi manglede, og rengjort helt ud i krogene. Og som sagt i sidste nyhedsbrev, så fik vi denne gang lov til at besøge øen i sin helhed. Det gav mange gode og mærkelige oplevelser i det så fremmede land.

Der er en mærkelig psykologi i vekselvirkningen mellem dét at være i havn og så være på havet. Lige inden vi skal i havn, glæder vi os utrolig til det, men aldrig så snart vi har været i havn nogle dage og har fået lejlighed til at få en masse spændende og dejlige oplevelser, så får vi alle sådan en sær uro i kroppen, og vi ønsker kun at komme tilbage på havet igen. Når vi er på havet, glæder vi os til næste havneophold og omvendt; på den måde har vi jo altid noget at glæde os til.

Altså var vi lidt rastløse i går, for nu skulle vi bare af sted igen, ud på havet og passe vort arbejde oppe i den nordlige del af Golfen. Planen var, at vi skulle afgang fra Manama kl. 15,00, så vi havde formiddagen til at gøre OLFI søklar igen. Samtidig fik vi dog et godt og hyggeligt afbræk i den daglige rutine, som dét at gøre søklar jo også er.

Vi fik et frisk pust fra jer hjemme i Danmark repræsenteret af KONTREADMIRAL NIELS MEJDAL, som aflagde OLFI et besøg. ADMIRALEN kom om bord kl. 11,00 sammen med sin adjutant. Han havde straks samtaler med CHEFEN og divisionsofficererne og blev grundigt orienteret om vores hverdag lige for tiden. Han spiste frokost i officersmessen og besøgte til sidst sergenterne i deres messe. Alle os andre kunne han møde og tale med på sin vej gennem skibet. Det var et hyggeligt og godt besøg, hvor ADMIRALEN ved selvsyn kunne opleve, at vi har det godt på OLFI og er ved godt mod.

ADMIRALEN gik fra borde kl. 14,00 for at aflægge SÆLEN et besøg, og så skulle vi bare af sted!

Men sådan var tingene nu ikke skruet sammen. Man må ikke sejle rundt i Manama havn, uden der er lods om bord, så hans ankomst måtte vi vente på. Tidsbegrebet under disse himmelstrøg bliver dog opfattet noget anderledes end hjemme i Danmark, og dét, sammenholdt med at arbejdsgangen også er meget anderledes her, gjorde, at tidspunktet for, hvornår lodsens ville komme om bord, blev lavet om flere gange, før han endelig kom kl. 18,00, og vi så kunne sejle af sted.

Det skabte en del bøvl for aftenskafningen, der så kom til at trække ud, fordi vi kan ikke afgang havn med alle mand på posterne og så skaffe samtidigt.

At skaffe er vitalt for vores almene velvære. Får vi skaffet til tiden og ligger maden godt i vores poser, jamen så har vi det bare dejligt.

Derfor er de fire gange i døgnet, vi skaffer, højdepunkter, som er lidt "hellige", og derfor er kabyssen - skibets mave (pose) - også et af skibets mest vitale steder. Uden maven kan skibets hjerte, hjerne, øjne og ører ikke fungere.

Livet i kabyssen begynder tidligt på døgnet. Ved to - tretiden om morgenen tager bageren fat. Han skal i gang med at bage morgenbrød og brød, som skal bruges til de andre måltider i løbet af dagen. Søndag og onsdag er det kagedag. Så skal han bakke ud med kage til eftermiddagskaffen. En enkelt gang må det godt være galopkringle fladet ud på en bradepande, men vi sætter stor pris på, at han beviser, han er rigtig bager med et varieret sortiment af alskens lækre kager. Når bageren er færdig ud på morgenen tager de tre kokke fat. Frokosten truer! Der skal leveres det, som man ofte ser på et dansk frokostbord.

Traditionen tro skal vi helst kunne finde "eskadrehummer" (makrel i tomat), "Trofast" (leverpostej) på bordet og et varieret pålægsfad for nu at nævne nogle eksempler på frokostbordets glæder.

Ofte mangler kaptajnen dog Brotsjøsild! Osten skal helst være dansk, og det hele skal krones med en lun ret. Når vi mødes i messerne og cafeteriet til frokost, lyder spørgsmålet altid: "Hvad er det lune i dag?" Aldrig så snart har kokkene selv skaffet til frokost, før aftensmaden skal forberedes. Der skal leveres to retter: enten en forret eller dessert og så naturligvis en hovedret. Her skal der gerne serveres en varieret og spændende kost. Det skal jo nødig kun gå op i jyske egnsretter!

Inden et døgn er slut kommer for mange det vigtigste måltid: Natmuljen! Inden man skal på hundevagten er det dejligt med et lille let måltid. Når vi har været i havn og går på havet igen, sker det ofte, at natmuljen den dag består af "døde fingre og krigskakao" (gode danske pølser med det hele, serveret med varm kakao). Traditioner er gode holdepunkter i vores hverdag om bord.

Kære husmødre og -fædre hjemme i Danmark! Hvis I skulle lave mad til 100 mand fire gange i døgnet under så snævre arbejdsforhold, som OLFI byder vores kokke og bageren, så ville I betakke jer og sige, det er umuligt.

Ikke desto mindre kan vi bekræfte, at det kan lade sig gøre, og så er resultatet endda fremragende. I cafeteriet stilles resultatet af kokkenes gode kogekunst frem, mens messegasterne sørger for at servere maden i de to messer. Lige før skafningen kan vi møde messegasterne på deres vej fra kabys til messe bærende på store fade, hvor kokkenes altid veltillavede mad er flot arrangeret. Det lader sig desværre ikke gøre, at vi skaffer samtidigt om bord. Vagttørnen gør, at vi altid må skaffe i to hold, men ingen skaffer alene, og skafningen er en god lejlighed til at mødes og få snakket om, hvordan vi har det om bord lige nu og om jer derhjemme. Jo, vi lever godt om bord på OLFI. Der er dog ikke gået "Martha" i os; mindre kan også gøre det. Vi er også sikre på, at PROVI ikke retoucherer kostregnskabet, som en vis herre om bord på "Martha" gør.

Hvem er dog PROVI.? Det er proviantregnskabsføreren. Hvis vi skal sammenligne hans stilling om bord med en lignende i Danmark, så kan vi kalde ham skibets økonoma. Han står for indkøb af alt spiseligt om bord og opbevaringen af det i bødkeriet, tørstores, køle- og fryserum. Når forsyningerne er om bord, kan han tilrettelægge den daglige menu, og kokkene og bageren kan så bare tage fat, for med den er deres opgaver defineret.

Det var en lang snak om kabyssen, og om hvad der fremstilles dér, nemlig den mad, som skal gøre godt i vores poser. Som sagt er kabyssen et yderst vitalt organ for os, for uden mad og drikke, dur helten ikke.

Til slut er der kun at sige, at det er dejligt at være på banen igen, at være på patrulje igen. Hverdagen er trods alt den bedste. Så her fra den nordlige del af Golfen sender vi mange hjertelige hilsner til jer alle.

Besætningen på OLFERT FISCHER.



























Rejsebrev nr. 15 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Lige på og hårdt! som antydet i sidste nyhedsbrev blev OLFI for øvelse boardet af den det engelske fregat skib HMS RICHMOND. Boardingen var lige på og hårdt og meget realistisk.

04-05-2003 kl. 22:38

Korvetten OLFERT FISCHER.
Den nordlige del af Golfen.
Søndag d. 4. maj.
Nyhedsbrev nr. 15.

Kære alle hjemme i Danmark!

Der er på forhånd lavet et øvelsesoplæg fra vores side, som går ud på, at OLFI er et civilt skib, som RICHMOND har anråbt. Da vi ikke svarer og OLFI i øvrigt er under mistanke for ikke at være blandt vennerne, så må RICHMOND boarde os for at undersøge, hvad det er for mennesker, besætningen består af, og hvad skibet er lastet med. En del af os i OLFI har stillet os til rådighed som figuranter. Vi bliver klædt ud på forskellig vis, så englænderne kan skelne mellem, hvem, der er med i "legen" og hvem, der ikke er. De, af os, der ikke "leger" med, skal jo kunne sejle OLFI videre, som om intet usædvanligt sker i skibet. Vi må indrømme, at de er dygtige, disse englændere. I løbet af meget kort tid, efter at de med "skudklare" våben, er kommet om bord, får de hurtigt besat de vigtigste rum i skibet: bro, o-rum, kontrolrum osv. Samtidig får de fat i samtlige figuranter og sørger således for, at skibets "besætning" ikke mere kan hindre dem i at undersøge skibet og dets last. Lasten kunne være "smuglergods" - den kunne være "våben" for at nævne nogle ting, det ikke er tilladt at medføre. På OLFI fandt de blandt mange andre "forbudte ting" en lille "atombombe". Englænderne var ikke alene rystede, de var også sårede! "Tænk hvilken skade en sådan tingest kan gøre på hele menneskeheden!" Nå, spøg til side! Det hele var blot en øvelse, men det var en øvelse som alle skibe - inkl. OLFI, der er på patrulje i vort område, må prøve at gennemføre så ofte som muligt, for at være klar til at være klar. Heldigvis forløber de boardinger, vi foretager stille og fredeligt uden de store armbevægelser, sådan som vi beskrev det i sidste nyhedsbrev. Da øvelsen var slut, kunne englænderne konkludere, at hvis overtagelsen af et skib som OLFI skulle lykkes problemfrit, så måtte deres boardinghold være noget større. Kun fordi det var en øvelse, kunne det lykkes dem at overtage skibet. Vi fik megen ros for vort

øvelsesoplæg og vores gennemførelse af det. Det gav dem nemlig på alle måder en modstand, som virkelig satte dem på en hård prøve. Vi syntes begge parter, at det havde været en spændende og meget lærerig eftermiddag. Da de forlod os i deres gummibåd, tog vi, "fjenderne", pænt afsked med dem, og som en særlig gave fik de "atombomben" lavet af pap med sig tilbage til RICHMOND.

I de senere dage har vi ligget tæt på ikke alene RICHMOND, men også det australske skib HMAS KANIMBLA. Det har givet os god lejlighed til at løbe lidt ind og ud hos hinanden. I torsdags fik vi frokostgæster. Chefen for vores patruljeområde KOMMANDØR KELLAM, fra KANIMBLA og CHEF RICHMOND, begge ledsaget af yngre officerer, kom om bord for at have drøftelser med vores Chef om de opgaver, der skal løses her i den nordlige del af Golfen nu og i nærmeste fremtid, og dem er der mange af også efter at kamphandlingerne er ophørt i Irak. Mere om det sidst i brevet. Men det har også givet os anledning til at lave cross-poll med KANIMBLA.

Siden I sidst har hørt fra os, har der hver dag været nogle af os på besøg nogle timer på KANIMBLA, og til gengæld har de sendt folk over til os på OLFI. Både deres og vores gummibåd har næsten sejlet i rutefart mellem vores to skibe. De har ikke bare overført gaster, men forleden fik vi også lidt post og mange reservedele til OLFI med KANIMBLA's gummibåd. Deres helikopter havde været så venlig at bringe vores grej med ud inde fra Bahrain. Det er utroligt givende for begge parter at lave cross-poll. Ikke alene får man et stort fagligt udbytte ud af at tale med sin kollega fra et andet skib, men det er også en stor kulturel oplevelse at træffe kolleger fra andre lande. I dette tilfælde må vi sige, at det bestemt ikke er hver dag, at gaster fra et dansk og et australsk skib mødes. De kommer fra den sydlige halvkugle og vi fra den nordlige, og der er tale om, at vi med denne cross-poll har etableret et midtvejsmøde, for sejladsen hjem til vore respektive lande er lige lang. Selv om vores hjemlande er så langt fra hinanden, som de næsten kan komme på denne vores klode, så oplever vi dog i mødet med

hinanden, at danskere og australiere slet ikke er så forskellige. Vi føler os godt tilpas i hinandens selskab, har den samme form for humor, og tænker ens om mange ting. Derfor går snakken godt på begge skibe under vores besøg hos

hinanden. Vore to skibe kan også have samarbejde på anden måde. I går lavede KANIMBLA og OLFI formationssejls sammen. Det var en øvelse, der forløb vældig godt, og pludselig fornemmede vi igen, hvad det vil sige at sejle, efter at vi nu i lang tid har ligget i fladt vand. Vi fik lige genopfrisket hvad "pas op for slingerage" betyder!

Bortset fra det passer vi vores daglige arbejde. Vi har i de senere dage foretaget en del boardinger. Besætningerne på de skibe, vi boarder, modtager os yderst venligt, men deres skibe er i en elendig forfatning. Der skal bankes meget rust på de skibe, før de ville se bare nogenlunde anstændige ud.

Vi skal også holde os selv i form på den ene og den anden måde. Vi har igen gang i skydeøvelser på agterdækket, og KKO, vores idrætsofficer, og de to frøer har godt gang i Fut ´en, så posen kan skrumpe ind igen, efter den er blevet lidt stor af OLFI´s gode mad. Der bydes på et meget varieret fut-program lige fra almindelig fut med løb på sidedækket og op og ned ad lejdere og trapper til styrketræning, hvor vi på den ene og den anden måde hæver os op ned i skibets installationer på agterdækket og andre steder, og dertil kommer de evindelige og utallige armbøjninger, til boksetræning og aerobic.aerobik. Med de temperaturer, vi lever med her i Golfen, bliver der kampsvedt under fut ´en. Nu skulle vi have fortalt jer lidt mere om skibets operative enheder, men det er der ikke plads til i dette brev; det må komme senere. Som I kan læse, så har vi travlt om bord på OLFI. Der er masser af opgaver at løse, også efter at Præsident Bush d. 1. maj erklærede, at kamphandlingerne i Irak nu var slut. Det var ikke en fredserklæring, men det er klart, at krigen med den erklæring fra Præsident Bush er gået ind i den fase, der skal føre frem til fred. Under genopbygningsarbejdet og i tiden, inden Irak selv kan stå for ro og orden og sikkerhed til lands og til vands, må koalitionen være til stede i området. Siden 18. marts har OLFI været i krig og vi vil derfor i morgen på 5. maj, Danmarks Befrielse, holde en gudstjeneste, der skal markere, at kamphandlingerne i krigen mod Irak er forbi, og at det nu går frem mod freden.

Hjertelige hilsner til jer alle i Danmark.
Besætningen på OLFERT FISCHER.



















Rejsebrev nr. 16 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Her til morgen tog vi fat på en spændende opgave. Vi skal i dag eskortere en amerikansk slæbebåd med det stærke, bibelske navn SAMSON op til den irakiske by Umm Qasr.

07-05-2003 kl. 22:43

Korvetten OLFERT FISCHER.
KHAWR ABD ALLAH, IRAK.
Onsdag d. 7. maj.
Nyhedsbrev nr. 16.

Kære alle hjemme i Danmark!

Selv om kamphandlingerne nu er slut, skal vi ikke tro, at Den Hellige Grav er helt vel forvaret. Der kan være "lommer" af fjendtlighed rundt om i Irak endnu, og da vi er meget tæt på land i den smalle fjord, er der god grund til, at SAMSON ønsker vores beskyttelse under dens sejlads op til Umm Qasr. Vi vil samtidig gå i forhøjet beredskab for at beskytte os selv. SAMSON har en pram på slæb lastet med en imponerende maskine, der er beregnet til at uddybe havnebassiner. Vi er lige begyndt den langsomme sejlads op ad fjorden Khawr Abd Allah mod irakisk havn, og ét er givet: Igen skriver OLFI historie. Aldrig nogen sinde er et dansk orlogsskib gået til kajs i Umm Qasr, Irak!

Men lad os tage tråden op fra sidste nyhedsbrev. I mandags, d. 5. maj, holdt vi en velbesøgt gudstjeneste på agterdækket, hvor vi her om bord på OLFI markerede, at kamphandlingerne i krigen mod Irak var ophørt. Pateren prædikede over beretningen om den tvivlende Thomas. Her møder Jesus disciplene med hilsenen Fred være med jer tre gange, så nøgleordet, temaet, for prædiken var fred. Vi sluttede gudstjenesten med at synge Altid frejdig, når du går.

Ellers går dagligdagen om bord på OLFI sin vante gang her i den nordlige Golf. Der er nok af opgaver at tage fat på, så dagene går hurtigt frem mod vores næste havneophold i Bahrain, som vi nu begynder at glæde os til. I vores patruljeområde gennemfører vi boardinger på skibe, når vi har blot den mindste mistanke om, at de ikke har orden i deres sager; på den måde passer vi på vores to olieterminaler, at intet ondt skal hænde dem. Men vores boardinger skal også være med til både at forebygge mod og forhindre terroraktioner mod koalitionen.

Mens vi i mandags var uden for patruljeområdet for at rase med det engelske skib BRAMBLELEAF og samtidig benyttede lejligheden til at holde gudstjeneste, var vores boardinghold på besøg hos vores australske venner på KANIMBLA. Boardingholdet fik gode samtaler med deres kolleger.

Når det passer ind i vores daglige program og skibets position, har frøerne indledt en skydekonkurrence på agterdækket. Der skydes med pistol, og vi er opdelt i hold på fire. Hvert hold har et navn og et kampråb. Det skal vi råbe, så kampadrenalinet kan komme i kog i os, når holdet kommer på banen. Det skulle gerne hjælpe hvert hold til et super godt resultat. Selvfølgelig giver frøerne os en grundig undervisning i brugen af pistol, herunder gennemgang af alle sikkerhedsreglerne i forbindelse med anvendelsen af et sådant håndvåben, inden vi får lov at skyde. Vi skulle jo ikke gerne komme til at skyde OLFI i sæk.

På grund af det varme klima, vi befinder os i, bliver temperaturen af og til så høj i de nedre dele af skibet, at vores meget følsomme brandalarm går i gang. For endnu en gang at træne proceduren i forbindelse med en brandalarm, afholdt vi i går en stor havariøvelse. Vi kan ikke tit nok øve os i rullerne, og formålet er jo som altid, at sikkerheden om bord skal være helt i top.

Netop for at sikkerheden kan være helt i top, netop for at vi hele tiden kan beskytte og forsvare os selv, har vi om bord en meget vigtig division: Våben- og elektronikdivisionen. Forkortet V-DIV. Som navnet siger, er der i denne division en våbensektion og en elektroniksektion. Våbensektionen betjener og reparerer OLFI's våbensystemer, og til trods for, at vi er et lille skib, så er vi faktisk stolte af, at vi er så velbevæbnede, som vi er. Vi har en kanon på fordækket, vi har missiler på agterdækket og harpuner på sidedækket. Alle disse våbentyper er med til at tegne OLFI's silhuet. Vi har desuden TMG'er (tungt maskingevær) på agterdæk og i brovingerne, vi har stingermissiler og dydbomber, og så råder vi over en del håndvåben. Ja, våbensektionen er skibets muskler, der kan bruges både til angreb, hvis det skulle blive nødvendigt (vi er jo ellers meget fredelige mennesker), og til forsvar, til beskyttelse af os selv. Så poppede den op

igen, sikkerheden om bord!

Elektroniksektionen er ikke så direkte magtfuld som våbensektionen. Dens magt er meget mere forfinet. Denne sektion er nemlig et meget vitalt og særdeles følsomt organ på OLFI. Den er skibets nervesystem, og bliver det lammet, så er skibet også lammet. Elektroniksektionen betjener og reparerer skibets radar (øjets linse på OLFI), den tager sig af vores telefoner og sidst, men ikke mindst, vores computere, hvorfra vi kan sende e-mails. Uden elektroniksektionen, ingen e-mails, hverken til eller fra jer og os. Det ville være en katastrofe! Mon ikke, I er enige med os i det! OLFI er fuld af alskens elektronisk udstyr i o-rum, på broen, i radioen og mange andre steder. Desuden har skibet et avanceret prajeanlæg, så vi lynhurtig kan komme i forbindelse med hinanden, så ruller tydeligt kan prajes ud i skibet. Med prajeanlægget purres vi ud om morgenen af vagtassistenten ved den søde lyd af bådsmandspiben og "rejse, rejse ud af køjerne!" Mere effektivt vækkeur findes ikke. Alt dette elektroniske grej og m.m. holder V-DIV ved lige. Der er trukket ledninger på kryds og tværs og overalt i skibet, i alt mange kilometer faktisk, og hører man ikke lige til blandt V-DIV folkene, må man spørge, hvordan i al verden nogen over hovedet kan finde ud af, hvorfra den enkelte ledning udgår, og hvor den fører hen. Arbejdet med dette sindrige system af ledninger må da give mangan en gast i V-DIV mareridt om natten, hvori diverse giftslanger spiller en vigtig rolle. Lederen af V-DIV er ganske enkelt VEO. Han har en væbner, 2. VEO. Andre medarbejdere er de to CAS'er, alfa og bravo. Så er der 4 artillerister, 4 missildrenge og 4 teleshopdrenge (dem, der sender og modtager e-mails). Vi har før brugt det glade og omkringfarende Tigerdyr fra Peter Plys, når vi har skullet beskrive personer om bord. Vi gør det igen i forbindelse med V-DIV. Alle i denne division er nemlig glade og meget omkringfarende personer. De er overalt i skibet, hvor der er brug for dem, og man kan altid kende dem på deres lette, fjedrende gangart (VEO-hop), når de hurtigt bevæger sig fra det ene sted til det andet. Altid er de på farten, flittigt optaget af at løse deres opgaver dag og nat.

Netop nu ankommer vi til Umm Qasr. Derfor må vi slutte brevet, for vi skal ud på kajen for at sætte fod på irakisk jord. Sådan!

Ingen danske orlogsgast har oplevet noget lignende!

Vi sender hjertelige hilsner til jer alle hjemme i Danmark.
Besætningen på OLFERT FISCHER











لا تكن فرصتك على حساب نفسك فتخرف
إنما ما أجهزت على خسارة فرصتك .

أرضية الخاويات
رصف رقم ٥
UNH QASA

أرضية الخاويات التي تتعرض للعوامل الجوية

ليس الأرض الخاوية

من حقل الخاوي























Rejsebrev nr. 17 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Så er vi på banen igen! I går kl. 1740 forlod vi Manama, Bahrain, for at begynde vores hjemsejlad. I skrivende stund sejler vi sydøstover mod Hormuz Strædet. Vores hjemkomst er planlagt til lørdag d. 14. juni kl. 1000, men mere om det, når tiden nærmer sig.

17-05-2003 kl. 22:46

Korvetten OLFERT FISCHER.
Golfen.
Fredag d. 16.maj.
Nyhedsbrev nr. 17.

Kære alle hjemme i Danmark!

Tilføjelse: Sidste gang fortalte vi om skibets V-DIV: Våben- og elektronikdivisionen. Her glemte vi, at elektronikdivisionen har en ENA. Han er en meget vigtig mand, der får knyttet "løse nervetråde", så skibets elektronik igen kan spille. Tænk, at vi kunne glemme ham!

Undskyld, at det er så længe siden, I har hørt fra os, men det er altså svært både at skrive breve og få sig en på opleveren, mens OLFI er i havn. Selv om vi valgte det sidste, hvilket vi regner med, I har forståelse for (det er ikke hver dag, man kommer til Bahrain), så har vi naturligvis ikke glemt jer. I er hele tiden i vores tanker!

Hvor skal vi begynde, og hvor skal vi ende? Vi har simpelthen oplevet så meget i løbet af de fem dage i havn, at det er svært at få hul på den kokosnød, der hedder "havneophold i Bahrain". Men lad os da begynde med begyndelsen.

Der var engang en dansk korvet, der blev kaldt OLFI. Den var ikke særlig stor, og der var kun 100 mand om bord, men den var i forhold til sin størrelse meget stærk. Og det var godt, for når man skal i krig, er det godt at have mange muskler at spille med. OLFI blev sendt i krig i den nordlige del af Den persiske Bugt, og netop fordi den var lille og vågen (og ikke stor og doven), så klarede den sig så godt, at dens større brødre fra USA, England og Australien, som den skulle hjælpe i krigen, blev yderst glade for den. De blev så imponerede over, at lille OLFI klarede alle sine opgaver til bravo zulu (til ug med kryds og slange), at de gav den rigtig mange opgaver, den skulle løse, og de blev meget kede af det, da der blev kaldt på OLFI, at den skulle komme hjem. Men at være lille og vågen i længere tid ad gangen kan være meget udmattende.

Her må der et velfortjent hvil til, så alle musklerne bliver opdateret igen, så man vågner op til ny dåd. Derfor gik vi d. 9. maj om formiddagen ind til Manama i Bahrain. Nu er et sådant havneophold jo ikke bare for vores blå øjnes skyld. Også OLFI skal da hav'!! Der skal tages proviant, reservedele, olie, vand og meget andet om bord, som vi skal bruge under næste sejlad. Ombordtagningen af alle disse ting er et stort arbejde, som kræver mange flittige hænder, og før dette arbejde er gjort, kan man ikke få landlov. F.eks. kan man ikke have dybfrostvarer liggende på kajen i 35 graders varme! Meget vigtigt er det også, at alt affald kommer fra borde. I aner ikke, hvor meget affald, der hober sig op på skibet, hvis der går for lang tid mellem to havneophold! I havn skal OLFI altid have et bad. Den skal vaskes ren for salt, ørkensand og meget andet snavs. Den skal have en stor rengøring indvendig; dørkene skal bones, og messer, lukafer, toiletter, badeværelser, alt skal være helt ren og pænt, inden der kan gives landlov. Sidst, men ikke mindst, skal de ting, der er brækket ned under sejladsen, repareres med de reservedele, der er kommet om bord.

Men nu til vores ophold i Bahrain. Den danske konsul i Bahrain, Jens Borgen-Nielsen, inviterede os alle til party i "Club Dilmun" d. 10. maj.

Allerede om eftermiddagen tog mange af os ud i klubben for at benytte de mange gode faciliteter her, bl.a. en svømmepøl. Om aftenen var der spisning for både SÆLENS og OLFI's besætninger. Ligeledes var danskere bosat i Bahrain inviteret med. Som de mest prominente gæster kom FORSVARSCHEFEN, GENERAL H.J.Helsø og CHEF SOK, KONTREADMIRAL K.B.Jensen, begge med følge. Under spisningen fik de god lejlighed til at gå rundt og få talt med de to besætninger om løst og fast, om hvordan de havde oplevet togtet osv. Det kom der mange gode og for begge parter givtige samtaler ud af.

I øvrigt var det et lukullisk måltid, konsulen bød på. Der var alle mulige lækre retter linet op på et stort tag-selv-bord, og

sikke et dessertbord! Det sagde spar to til alt! I kan tro, vi festede igennem. Der var en fantastisk god stemning. Alle stornød den aften. Da festen var slut blev vi kørt hjem til skibet i en gammel amerikansk skolebus. Her skal ikke drages nogen sammenligning mellem os og skolebørn!

Næste dag fik OLFI besøg af FORSVARSCHEFEN og CHEF SOK. Begge talte de til os på fordækket. Uden at referere talerne – for ordene var personlige og til os – kan vi røbe at man er tilfreds med OLFI's indsats, vores måde at løse opgaverne på. Derefter blev vore høje gæster vist rundt i skibet af CHEFEN og vores officerer og briefet om togtets forløb. Så blev frokosten indtaget i officersmessen. Kabyssen bakkede ud med en velsmagende og meget elegant menu. Vi på OLFI er meget stolte og beærede over at FORSVARSCHEFEN og CHEF SOK midt i deres travle hverdag gav sig tid til at besøge os og SÆLEN i Bahrain. Vi synes selv, at det var et rigtig godt besøg, som vi takker hjerteligt for. Det varmer meget, at man helt oppe i Forsvarets top tænker på os og værdsætter vores indsats under dette togt.

Nu skal vi passe på, at dette brev ikke bliver for langt. Vi mangler at skrive om paterens ørkenpicnic, som ikke blev en ørkenpicnic, om ture rundt i Bahrains suq og andre butikker, om sportsoplevelser, restaurantbesøg, cocktailparty om bord på OLFI for den danske koloni i Bahrain og meget mere, men allerede på søndag skriver vi igen. Så følger anden del af beskrivelsen af vort ophold i Bahrain. Tillige med den vil den sidste "legemsdel" i føljetonen om OLFI's organisation blive bragt.

Hvem og hvor det er, er indtil videre en hemmelighed!

Vi sender alle i Danmark hjertelige hilsner.
Besætningen på OLFERT FISCHER.

























































Rejsebrev nr. 18 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Vi er nu i gang med forlægningen mod Korsør, og som I kan læse af overskriften, så er vi nu i Det Arabiske Hav, som den nordlige del af Det Indiske Ocean kaldes. Det blæser - dejligt kølende - der er lidt buler på suppen, der lige akkurat gør, at vi for første gang i lange tider kan mærke, at vi sejler.

18-05-2003 kl. 22:52

Korvetten OLFERT FISCHER.
Det Arabiske Hav ud for Oman.
Søndag d. 18. maj.

Nyhedsbrev nr. 18.

Kære alle hjemme i Danmark!

Som lovet vil vi fortælle mere om vores havneophold i Bahrain (altså den del, der ikke omfatter de der var i dagligt arbejde eller havde vagten ombord), og lad os springe ud i paterens ørkenpicnic. Som sagt i sidste brev blev det slet ikke til en ørkentur, men så alligevel! Pateren havde ude på suppen drømt om små firhjulstrækkere, der skulle bringe os ud i ørkenen med kridhvidt sand. I en oase under skyggefulde palmetræer, skulle frokosten så indtages i liggende stilling på ægte orientalske tæpper. Men sådan er forholdene i Bahrain slet ikke skruet sammen, så udflugten blev noget ganske andet, selv om vores ellers dygtige og meget hjælpsomme agent i Bahrain, Muhammed, flere gange havde sagt sit obligatoriske: "No problem!" i telefonen, når talen faldt på en ørkenpicnic. Men nu til realiteterne. 29 af os skruede os ind i en 25 personers bus; vi skiftedes til at sidde på de små klapsæder (den første dag var vi heldigvis kun 16 deltagere). Den eneste luksus her var, at bussen var forsynet med AC. Vores venlige og dygtige guide, som var af srilankansk afstamning, måtte stå op under hele turen. På sit karakteristiske indisk-engelske sprog fortalte han levende om Bahrain, om landets tusindårige historie, om det moderne Bahrain, om samfundsforholdene i dette muslimske land. Han kaldte det et liberalt samfund. Sådan, som vi opfattede det, var det navnlig de strenge muslimske love, der blev forvaltet mere liberalt her end f.eks. i Saudi Arabien. Et par tusind år f. Kr. hed landet Dilmun. Dette på alle måder frodige samfund véd man meget om, navnlig på grund af de arkæologiske udgravninger i tresserne, som vores egen professor P.V. Glob deltog aktivt i. Fra den tid findes stadig tusindvis af grave, der som små gravhøje kan ses overalt i landskabet. Øen Bahrain siges at være verdens største kirkegård.

Vi besøgte først en kamelfarm, hvor kameler blev opdrættet til kamelvæddeløb. Man afholder ikke kamelvæddeløb i Bahrain, så kamelerne sælges til Saudi Arabien og andre arabiske lande, hvor kamelvæddeløb er yderst populære. Det var meget morsomt at komme tæt på disse adstadige dyr, der med deres store rolige øjne nedstirrede os for dem underlige lyse mennesker.

Dernæst kørte vi ud på den 25 km lange King Fahad Causeway, en motorvej, der går fra Bahrain til Saudi Arabien. Fem broer forbinder en række øer, indtil man lander på fastlandet eller i Bahrain, alt efter hvilken retning man kører. Midtvejs, hvor grænsen mellem de to lande går, lander man på en meget frodig og grøn ø, kaldet Bountyland. Her nød vi meget duften af nyslået græs, og straks gik vore tanker hjem til Danmark.

Frokosten blev indtaget på en libanesisk restaurant i centrum af Manama. Her blev vi budt på et overflødighedshorn af mellemøstlige retter. Det var utrolig lækkert. Om eftermiddagen kørte vi ned på den sydlige del af øen, som er en mennesketom ørken. Her besøgte vi Bahrains svar på Knuthenborg Dyrepark, kun var denne dyrepark ikke så spændende som vores egen hjemme. Aldrig har vi set så mange forskellige gazeller, der så ens ud! Vi kørte nu igennem den grå ørken, præget af forrevne visne buske, nikkende oliepumper, og bunker af affald, der flød overalt. Landskabet blev gennemkrydset af store rustne rør, som førte olien fra kilderne ud til olieaffinaderiet. Bahrain var det første land i den arabiske verden, hvor man fandt olie. Det skete i 1932. Nu er disse gamle kilder ved at løbe tør for olie.

Midt i dette ørkenlandskab fandt vi Livets Træ. Et ca. 400 år gammelt akacietræ, der står med grønne grene året rundt, og det er en stor gåde for videnskaben, hvor træet får sit vand fra. Traditionen siger, at Edens Have, Paradiset, lå her i Bahrain, og nu er blot Livets Træ tilbage. Denne tradition kan være udsprunget af det faktum, at i Dilmun-perioden ca.

2000 år f. Kr. var Bahrain et grønt og frodigt land. Livets træ var udflugtens sidste mål.

Ellers gik vi på opdagelse i suqen (arabisk for marked, basar), hvor alt mellem himmel og jord kunne købes, alt sammen til "for you a very special price"! Vi besøgte højmoderne indkøbscentre, hvor man ikke pruttede om prisen, og nogle af os fandt endog en suq i nabobyen, hvor alt blev solgt for 1 dinar (ca. 20 kr.). Der var tale om, at det kunne betale sig at tage en flyver til Bahrain, for at købe ind her!

I Manama lå vi igen på siden af det polske skib KONTRADMIRAL X CZERNICKI. Derfor var det naturligt at arrangere en fodboldkamp mod den polske besætning. Den tabte vi desværre med 6-0, men alle havde haft en morsom eftermiddag, som også kostede megen sved og enkelte skrammer.

Når vi blev træt af indkøbsture og udflugter, kunne vi slappe af på Gulf Hotel. Deres faciliteter stod til rådighed for os. Her kunne vi indtage en god middag enten i thai restauranten, i den japanske eller den italienske. Efter middagen kunne man besøge den engelske pub "Sherlock Holmes", og få sig et glas køligt fadøl. Vi kunne ligge og dase ved poolen og m.m. Det var ren Buckingham Palace at træde ind i Gulf Hotel. Der var marmorsøjler og pilastre overalt, ja, vi kan bare sige, at der var marmor overalt, og højt over vore syndige hoveder hang enorme prismekroner og den røde løber var altid ude - også for vores skyld. Mindre kunne ikke gøre det! Rundt i denne luksus færdedes herrer i hvide kjoler og deres hustruer i ditto sorte sammen med helt almindelige europæer. Man kunne også i en anden del af byen besøge "Marina Club", hvor der både var mulighed for at bade i poolen og i havet. Her kunne man tage sig en forrygende tur på vand-scooter. Det var også spændende at besøge helt almindelige restauranter i centrum af Manama, hvor vi kunne opleve, at mere almindelige mennesker indtog deres måltid. Golfbanen syd for Manama, anlagt med meget grønne plæner ude midt i ørkenen blev også besøgt af flere af os. Dette var nok de vigtigste ting at nævne om vort havneophold i Bahrain. Detaljerne må I få, når vi kommer hjem til Korsør.

Samme aften, som vi havde haft besøg af FORSVARSCHEFEN og CHEF SOK, afholdt vi et vellykket cocktailparty for den danske koloni i Bahrain. Navnlig var vore gæster glade for at smage danske frikadeller og kransekage, begge delikatesser, der ikke er mulige at opdrive her. Det blev aftalt, at pateren skulle holde en gudstjeneste for den danske koloni. Det skete d. 14. maj sidst på eftermiddagen i den engelske St. Christophers Cathedral for en lille, men udsøgt skare. Selvfølgelig deltog den danske konsul, Jens Borgen-Nielsen, og hans hustru både i cocktailpartiet og gudstjenesten. Konsulen var ret sikker på, at der aldrig før var blevet afholdt en dansk gudstjeneste i Bahrain. Alle deltagere udtrykte stor glæde over igen at kunne synge danske salmer og høre en dansk prædiken.

Hold da op, hvor har vi oplevet rigtig meget under dette havneophold!

Som sagt, detaljerne må I få, når vi er hjemme igen. Nu sejler vi af sted igen beriget af mange dejlige og uforglemmelige oplevelser. Vi sender alle i Danmark hjertelige hilsner.

Besætningen på OLFERT FISCHER































Rejsebrev nr. 19 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Som I kunne læse i nyhedsbrev nr. 18, havde vi et godt og begivenhedsrigt havneophold i Bahrain, men nu er det hverdag om bord på OLFI igen, og det er i grunden ikke så galt!

21-05-2003 kl. 22:57

Korvetten OLFERT FISCHER.

Adenbugten ud for Aden.
Onsdag d. 21. maj.
Nyhedsbrev nr. 19.

Kære alle hjemme i Danmark

I skrivende stund ligger vi i Adenbugten ca. 11 grader nordlig bredde. Dvs. at OLFI nu runder det sydligste punkt på sejladsen hjemover. Vi taler også om, at når vi nu er så tæt på Ækvator, kunne det være morsomt lige at sejle ned og røre ved jordens mavebælte og foranstalte en ækvatordåb af hele besætningen. Sikken en fest det kunne blive! Men > tanken om, at et sådant svinkeærinde kunne forsinke vores hjemkomst d.14. juni og dermed gensynet med jer, gør, at vi afstår. Nu går det bare nordpå gennem Det røde Hav de næste dage. Temperaturen er bare hot,hot. I går var vi ved middagstid oppe på 40 grader i brovingerne og samtidig var luftfugtigheden meget høj. Sådan er vejret også i dag, og rygterne fortæller, at temperaturen under sejladsen gennem Suez Kanalen bliver endnu højere. Det er bare dejligt at vide, hvad der venter os!

Selv om varmen trykker, så ligger vi ikke på den lade side. Der er nok at tage fat på om bord på OLFI. Mens vi udfører det daglige arbejde, er vi hele tiden på vagt, for en form for terrortrussel hænger jo altid over os som militær enhed under hele sejladsen hjem. For at beskytte os selv og skibet gælder det om at være årvågne hele tiden. I smalle farvande som Hormuz strædet og Bab el Mandeb - den sydlige indsejling til Det røde Hav, som vi senere i dag skal sejle igennem - går vi op derfor i et afpasset, højere beredskab end herude langt til søs. Vi tager ingen chancer, når det gælder sikkerheden om bord. Men det højere beredskab giver det daglige arbejde og øvelserne, vi > gennemfører under forlægningen hjemover, en mere realistisk dimension. Øvelserne bliver pludselig mere relevante og dermed mere realistiske.

Det gælder f.eks. en stor havariøvelse, vi holdt forleden. Det "brændte" forskellige steder i skibet. Der var "sårede" og gaster i "chok" og ildebrande og førstehjælp - alt sammen for øvelse! Det var en god øvelse, som vi alle deltog i med liv og sjæl. Der har også i løbet af de forgangne dage været lejlighed til at øve gummibådssejlad, hvor vores dykkere om bord fik mulighed for at træne deres "håndværk" i det azurblå Indiske Ocean. Begge dele er noget, der hele tiden skal holdes ajour. Det er for farligt, hvis det går i glemmebogen. Vi holdt i går en bjærgemærøvelse. Man tager en redningskrans med et lille flag og kaster i havet. Der meldes "mand over bord", hvorefter OLFI hurtigst muligt må samle "manden" op. Op til flere fik lejlighed til at sejle skibet, så proceduren med at samle en mand op af suppen blev grundigt indøvet. Selv pateren fik lejlighed til at sejle skibet og lære denne procedure kraftigt assisteret af CHEFEN. Altså aldrig så snart var den stakkels "mand" bjærget, før han røg i suppen igen, og så var det bare om igen på soldatermaner.

Inde i O-rummet foregår der hver dag interne øvelser, og behøver vi at skrive, at der selvfølgelig også hele tiden, når muligheden byder sig, foregår vedligeholdelsesarbejde rundt om i skibet.

Et par velfærdsarrangementer har vi tilladt os. Vi har afholdt den ultimative skydekonkurrence. Hold på fire skulle samarbejde om at få flest points. Før der skulle skydes på agterdækket, skulle appelsiner hentes på fordækket, kastes gennem ophængte redningskrans og en pistol (uden ammunition) skulle samles med bind for øjnene. Nej, vi skulle ikke tage 50 armbøjninger denne gang. Hvilket hold gennemførte hurtigst denne proces? Først når holdet havde råbt sit kampråb, var man færdig. Samtidig med at det var velfærd, var det også en god øvelse i pistolskydning. I sin egenskab af bingo-master og leder af bingo-centralen styrede pateren bingo-spillet søndag aften hjulpet af bingo-assistenten Anne. Vi fik genopfrisket hvilke numre svanehalse, lange støvler, tykke Bertha og hendes søster og gamle Ole var. En meget

fornøjelig aften. Præmierne bestod i for os alle nyttigt og derfor attraktivt elektronisk grej.

I den hidtidige beretning om vores togt er der én bestemt person, der hidtil ikke har været omtalt - og forståeligt nok, for lige netop han er jo forfatter til vores nyhedsbreve. Men tiden er nu inde til at fortælle jer, at ja, vi har en orlogspræst ombord. Eigil Andreasen hedder han, og han har til daglig hjemme på Stevns. Hans daglige ansvar i sognene dér, bliver passet af en kollega, mens Eigil er til søs. Det har Eigil snart været mange gange. Mest i korvetterne, som han kender ind og ud, og hvor besætningerne også kender Eigil. I vores besætning har Eigil været med så ofte, det har været muligt, vi opfatter ham naturligt som et almindeligt besætningsmedlem. Han var med i sommer på øvelse DANEX, han er med når Sikkerhedspolitisk Kursus er på besøg i efteråret, og han er med når Søværnets inspektører og admiralen er på inspektion. Jo, Eigil kender korvetterne godt. Man kan ikke narre "pateren", som vi kalder ham, hvert et rum og hver en sektion i skibet kender han og patruljerer dagligt på sine ronderinger.

Eigil er så udpræget et B-menneske, men han skjuler det fantastisk godt! Hver evig eneste morgen er Eigil klar til morgenskafning som én af de første, for naturligvis skal hver dag have det bedst mulige afsæt, og det opnås jo i messen over de første gode kopper morgenkaffe i samtale med andre. På denne enkle måde sikrer Eigil sig på nemmeste måde at vide, hvad der er nødvendigt om, hvad dagen vil byde på af operationer og øvelser. Chefen har jo også den optimale mulighed for at drøfte nogle af sine planer i fred og ro ved dagens begyndelse med pateren. Sådan sikres det morgen efter morgen, at Eigil ved meget om hvad der skal ske og kan tage det fornødne hensyn - for han sørger altid for at være med og forsøger at tage sin tørn som alle andre. Og flux efter morgenskafningen ses pateren i lav højde snart her, snart der i skibet. Oftest er pateren i samtale med et besætningsmedlem - på dækket, på en gang, i enrum - eller han er med til en sammenkomst som naturligt inviteret. Alle har hele tiden mulighed for at mødes med ham. Orlogspræstens muligheder er jo enestående for besætningen. Han har ikke en grad som alle andre, han er ikke underkastet den militære rangorden. Han er derfor alles ligemand! Alle og enhver kan fuldstændig trygt henvende sig til ham om al ting. Nogle vil gerne have et godt råd, nogle kan have behov for at betroe sig til en "uvildig", der som Eigil har tavshedspligt. Andre igen vil gerne have Eigil med i noget. Det kan være en sportskonkurrence, et svært brev, eller det kan være en idé til næste bingospils præmier.

Eigil har altid travlt, der er meget at se til udover nyhedsbrevene. Sammen med velfærdsudvalget skal forsøget altid gøres for at arrangere en udflugt eller anden form for afveksling af monotonien, når vi kommer i havn næste gang. Der skal vælges og spilles en film på skibets anlæg helst hver aften, når vi er i søen. Og Søfartens Velfærdsråd har lånt os en rigtig god stak gode film, der kan vælges imellem. Et godt bibliotek, bestyrer han også.

Men først og fremmest kan Eigil forkynde. Han sikrer vi passende hyppigt holder en gudstjeneste, altid med stor søgning. "Kirkegangs-procenten" er vel sagtens én af de højeste i Danmark og kirkehvelvet i hvert fald det højeste - det foregår naturligvis under åben himmel, hvis det kan lade sig gøre - og det kan det hele tiden på disse breddegrader. En gast beder ind- og udgangsbønnerne, men Eigil forkynder det gode budskab og holder prædikener med et bid i, der for besætningen kan forbindes med vores hverdag.

Gad vidst om et langt og rigeligt spændende togt som vores kan gennemføres uden en orlogspræst? Det er der ingen grund til at eksperimentere med. Pateren har skibsnummer 990!

Vi sender alle i Danmark hjertelige hilsner.
Besætningen på OLFERT FISCHER

























Rejsebrev nr. 20 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Nu står verden ikke længere! Efter at VA´s præjning: "Rejse, rejse ud af køjerne!" har lydt til bådsmandskabens "søde" akkompagnement, og vi er kommet op af "hullerne", så oplever vi, at himlen er overskyet, vinden er så kølig, at der er tale om, at vi småfryser, at vi næsten får gåsehud på vores bare arme og ben, og temperaturen er "kun" 27 grader celsius.

25-05-2003 kl. 23:01

Korvetten OLFERT FISCHER.

Port Suez, Det røde Hav.
Søndag d. 25. maj.
Nyhedsbrev nr. 20.

Kære alle hjemme i Danmark!

Skal vi virkelig til at finde de lange benklæder frem? Nu har vi i lange tider kampsvedet under den brændende og ubarmhjertige sol, og så tillader Vorherre sig på denne søndag, at sende os en kølighed, der kan mærkes, ned over vores syndige kroppe. Hvor vover han!

Ellers er vi omgivet af land. Vi har udsigt til to verdensdele. Om bagbord har vi Afrika og om styrbord Asien; Altså Ægypten om bagbord og Sinai, som i øvrigt også er Ægypten, om styrbord. Faktisk befinder vi os lige dér i Det røde Hav, hvor Moses i sin tid slog sin stav i vandet, og Gud skilte vandene, så israelitterne kunne gå tørskoet over fra Ægyptens land til Sinai. Under OLFIs køl har vi nu til gengæld de jordiske rester af hele Faraos mægtige hær, som led druknede, fordi Gud lod vandene slå sammen om den, da den forsøgte at følge efter israelitterne over til Sinai. I øvrigt skal det lige nævnes, at hvis nogen hjemme tror, at Det røde Hav er rødt, så kan I godt glemme det; Det røde Hav er knaldende azurblåt.

Senere i dag vil vi nå Port Suez, hvorfra vi skal begynde gennemsejlingen af Suez Kanalen. Den konvoj, vi skal sejle sammen med gennem Kanalen, skal først afgå i morgen tidlig, så vi må kaste "krogen" ud for Port Suez, og afvente, at det bliver vores tur til at kunne sejle gennem Kanalen. Men tiden på red kan udnyttes rigtig godt. Vi kan f.eks. tage olie, drikkevand og mange andre ting, som er nødvendige for os, om bord.

Siden sidst har vi haft nogle helt almindelige, men effektive, dage her på OLFi. Der er altid noget at gøre for en "handyman" på vores gode skib, og "handy-men" er der heldigvis mange af om bord, når ikke andre vil sige det. F.eks. er den daglige rengøring meget vigtig. Mange af jer hjemme vil måske sige, at én gang rengøring om ugen, som er normalt i en daglig husholdning, det rækker, men tænk på, hvor tæt vi er på hinanden om bord på OLFi. Tænk på, hvor mange vi er om toiletterne og baderum, hvor mange vi er om at dele messer og cafeteria, og hvor tæt vi bor sammen på lukaferne! Mon ikke I vil være enige med os i, at en god og grundig gang rengøring daglig er vigtig for velværet og sundhedens skyld.

Vores faglige kunnen skal vi også hele tiden bringe up-to-date. Derfor skal vi igen og igen afholde øvelser i alle skibets divisioner. Af mere markante øvelser skal nævnes, at vi forleden afholdt en GUNEX. Det er ikke hver dag, vi kan få lejlighed til at skyde med kanonen på fordækket. At skyde med kanonen mod en skydepilk (en bøjle), der er sat i suppen på forhånd, det er ikke noget, man bare gør. Der er selvfølgelig en procedure, en række sikkerhedsbestemmelser, man skal gennemgå inden skuddet går af, og den procedure er vigtig at få trænet, når lejlighed byder sig. I kan nok forstå, at en GUNEX har stor "underholdningsværdi", og samler en del "gæster" på broen, hvor der er god udsigt til den proces, at kanonen afgiver skud.

I vores gennemgang af skibets krop har vi et par løse ender at knytte til. En af dem er radioen. Det er dog ikke mærkeligt, at den kommer så langt nede i rækken af legemsdele, for det er meget vanskeligt at beskrive en del, som er hemmelig. Radioen er skibets øre, og alt, hvad der hviskes i det, er hemmeligt. Hermed må al tale jo forstumme. Nu prøver vi alligevel. Indgangen til radioen fortæller allerede, at her træder vi ind i en hule, som kun er beregnet for

særligt indviende. Udenfor står der over den i højde og drøjde lille dør til radioen: "Løft dit ben højt!" og når man forlader radioen, står der over døren: "Buk eller suk!" Ja, her har man mulighed for både at slå skinnebenet og få sig en på "bærret". Straks, man træder ind i det "Aller-Helligste" kan man på stedet blive smidt ud. En temmelig nervøs radiogast gør venligt, men bestemt, opmærksom på: "Jeg arbejder med krypto!" og så må uvedkommende omgående forføje sig bort. Sådan er det, for sådan er reglerne. Men ellers bliver man altid venligt modtaget på radioen, og de otte gaster, der her har deres daglige arbejde, er altid yderst venlige, imødekommende og hjælpsomme. Al signaltrafik ind og ud af skibet og al intern signaltrafik går igennem radioen, og således bliver radioen altså skibets øre. I har sikkert regnet ud, at radioen har et tæt samarbejde med broen og teleshoppen. KKO og LERA styrer radioen. De leder og fordeler arbejdet, de sørger for, at alt går rigtigt til, og at alt på radioen forbliver en hemmelighed.

Til slut bringer vi en efterlysning, som gælder for os om bord! Badedyret Bent, som Dolly vandt i bingospillet forleden, er forsvundet. Imidlertid er der noget, der tyder på, at det søde dyr er blevet kidnappet af onde elementer i skibet, for Dolly har modtaget et brev, skrevet med bogstaver klippet ud af ugeblade, at Bent vil blive likvideret (punkteret), hvis ikke Dolly straks ryster op med to liter kølig Faxe Kondivand. Enhver oplysning, der kan føre til, at stakkels Bent bliver revet ud af de fæle kidnapperes kløer, vil blive modtaget med glæde af Dolly!

Mens dette brev er blevet skrevet, har OLFI lige så stille nærmet sig Port Suez. Vi skal snart have "krogen" ud, så vi må slutte.

Vi sender alle i Danmark hjertelige hilsner.
Besætningen på OLFERT FISCHER























Rejsebrev nr. 21 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Så er vi tilbage i Europa igen. Det kan ikke ses på havet, for vandet har samme azurblå farve, som det havde i Det røde Hav, i Det arabiske Hav, i Den persiske Bugt. Nej, det er mere temperaturen, vi kan mærke det på. Den er på ca. 25 grader i dag.

28-05-2003 kl. 23:05

Korvetten OLFERT FISCHER.

Det østlige Middelhav.
Onsdag d. 28. maj.
Nyhedsbrev nr. 21.

Kære alle hjemme i Danmark!

En behagelig kølig brise blæser hen over OLFER, og det veksler mellem sol og regnbyger, så alt i alt er klimaet blevet rigtig behageligt at være til i. Det er som en dejlig sommerdag hjemme i Danmark. Den mur af varme, vi i lange tider har knaldet hovedet imod, når vi gik igennem lugen ud på agterdækket, den er der ikke mere. Vi sejler nu stille og roligt af sted mod Malta, hvor vi skal i havn på fredag d. 30. maj.

Men hvad har vi oplevet, siden Nyhedsbrev nr. 20? Atter har vi varet en tur gennem Suez Kanalen. Denne gang for nordgående. Som vi skrev sidst, nåede vi frem til Port Suez sidst på eftermiddagen d. 25. maj. Det var en helt særlig oplevelse at ligge på reden og se ind mod den orientalske by med de slanke minareter, der strækker sig mod himlen. Rundt om os lå der forskellige typer handelsskibe og et stort amerikansk orlogsskib, der lige som os ventede på, at vi skulle samle os til en konvoj, i hvilken vi kunne begynde gennemsejlingen af Kanalen. Lige ved siden af os på reden lå et meget smukt, lyst skib - en yacht - nogenlunde på størrelse med vores kongeskib DANNEBROG. Det viste sig, at selv om det ikke var helt så smukt som DANNEBROG, så drejede det sig faktisk om et kongeskib. Skibet tilhørte kongen af Oman. Om majestæten himself var om bord, var ikke til at vide, men at skibet skulle med konvojen gennem Suez Kanalen, fik os selvfølgelig til at gisne om, hvor den særdeles velhavende konge mon skulle hen. Skulle han måske en tur til Monte Carlo eller et andet mondænt sted i Middelhavet, hvor han kunne forsøge sit liv under mere kølige himmelstrøg, nu hvor sommeren med dens knaldende varme truede forude nede i hans kongerige ved Det arabiske Hav.

Mens vi lå her, fik vi forsyninger, reservedele og post sejlet ud til os. Da den subtropiske, begsorte nat sænkede sig over os, der lå for anker ud for Port Suez, blæste det en smule op, så OLFER vuggede os blidt i søvn på det sorte vand med små, hvide toppe. Inden vi gik på køjen, kunne vi se ind på byen, der lå som et lysende fata morgana inde på land. De af os, der kunne gå på køjen, kunne sove trygt, mens andre af vore skibskammerater holdt vagt og passede godt på os alle.

Næste dag, da den store lampe atter var blevet tændt, begyndte vi gennemsejlingen af Kanalen. Vi lå som nr. 2 i konvojen af skibe lige efter det amerikanske orlogsskib. Det er ikke hver dag, man får lejlighed til at sejle igennem Suez Kanalen, og det er da også en helt speciel oplevelse. Færdselsreglerne i Kanalen siger, at sydgående trafik viger for den nordgående, så vi sejlede stille og roligt af sted uden ophold. Når man kommer sydfra, kommer man ret hurtigt frem til den store Bitter Lake, hvor de sydgående skibe venter på os, så de kan komme videre. Længere nordpå er der også vigespor. Med jævne mellemrum er der en kunstig, høj sandø, der deler kanalen i to vande, og de store, sydgående skibe bag den kunstige ø ser for os fuldstændig ud, som om de sejler af sted i ørkenen uden vand under kølen. Landet om styrbord er den skinbarlige ørken, mens landet om bagbord har et grønt bælte langs Kanalen med større og mindre byer, som er forbundet med hinanden med en motorvej og en jernbane. Bag det grønne bælte ses kun den øde ørken, med lave sandbjerge. På afstand er der her intet spor af flora eller fauna. Der kunne være tale om verdens ende. Der passes godt på os alle sammen. På begge sider af kanalen ses soldater enten stående på vagt eller kørende i militærbiler med en hastighed, der svarer til skibets. På motorvejen er der en livlig trafik, og en gang imellem kører der et overfyldt tog forbi med passagererne hængende ud af vinduer og døre. Når vi sejler forbi landsbyer ligger torvet ofte ned mod kanalen. Her kan vi se byens mænd ligge på brede bænke under skyggefulde palmer og træer og drikke deres te. Ja, Den øde ørken og det levende grønne bælte, hvor mennesker, dyr og planter kan eksistere, står her side om side, skulder ved skulder. Undertiden dukker der langs Kanalen bombastiske mindesmærker op for denne så hin krig, og om styrbord ude i

ørkenen ligger der endnu smertefulde mindesmærker fra krigen i 1967 i form af udbændte kampvogne og andre vrag. Mærkeligt, at man ikke for længst har fjernet den slags mindesmærker. Sidst på dagen havde vi passeret gennem Kanalen, og OLFI sejlede ud på det åbne Middelhav. Vi var atter tilbage i Europa; Port Said forsvandt i horisonten bag os.

I går mødtes vi med den gode tyske fregat EMDEN. De og vi benyttede straks lejligheden til at få lavet nogle gode og lærerige øvelser sammen. Om formiddagen gennemførte vi en boardingøvelse. EMDEN boardede OLFI. Denne gang var vi en "samarbejdsvillig besætning", så alt gik fredeligt for sig. Men der kan også være en god strategi i at være samarbejdsvillig. Boardingholdet tror så maske, at Den hellige Grav er vel forvaret. I hvert fald fandt de ikke den "forbudte last" i form af en på broen godt gemt pistol. Men øvelsen var alligevel vellykket, og begge besætninger lærte meget af den.

Om eftermiddagen kørte vi en øvelse, der hedder "assistance til andet skib". Det "brændte" på EMDEN, og de bad os om assistance. Vi sendte et hold røgdykkere derover sammen med sanitten, og her om bord riggede vi forbindepladsen til. Godt det samme. For en "hårdt såret" gast fra EMDEN blev overflyttet til os og behandlet af vores doc. Vores røgdykkere kom godt på arbejde, for det er jo noget helt andet at gå ned i et fremmed skib i røg og damp, som man kunstigt har lavet for at stresser dem, end at operere på sit eget skib, som man kender som sin egen bukselomme. Også denne øvelse var spændende og meget lærerig for begge parter.

Da denne gode dag med et fint samarbejde mellem de to skibe var forbi, frontede vi for hinanden. Til overflod lod EMDEN den gamle engelske sang Tipperary klinge ud over havet til ære for OLFI.

Vi vil slutte. I aften skal vi have grillparty på agterdækket. Vi glæder os til, at hele besætningen får lejlighed til at skaffe sammen. På grund af vores havneophold på Malta, som vi glæder os til, bliver næste nyhedsbrev nok forsinket en dags tid, men det tilgiver I os nok!

Vi sender alle i Danmark hjertelige hilsner.
Besætningen på OLFERT FISCHER.



















































Rejsebrev nr. 22 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Så er vi rykket nærmere til Danmark. I går forlod vi Malta, efter vi har haft nogle dejlige dage på denne meget smukke ø med den altid venlige og gæstfrie befolkning. Derfor er vi også, som vi sagde i sidste brev, lidt sent ude med dette nyhedsbrev.

03-06-2003 kl. 23:09

Korvetten OLFERT FISCHER.

Det vestlige Middelhav.
Tirsdag d. 3. juni.
Nyhedsbrev nr. 22.

Kære alle hjemme i Danmark!

Vi ankom til Malta fredag d. 30. juni, så I kan regne ud, vi fik to hele døgn på øen. Det var utrolig dejligt at få lov til at slappe af et par dage. Siden d. 14. marts var det første gang, vi havde mulighed for at koble helt fra. I tiden siden da har vi levet under stramme tøjler med hårdt arbejde, uden egentlige fridage bl.a. på grund af det forhøjede beredskab om bord. Fra tidligere breve véd I, at vi naturligvis også var i havn under vores mission i Den persiske Golf. Havneopholdene dér var udelukkende i Manama i Bahrain, ganske enkelt fordi sikkerheden her var helt i top. Engelske, amerikanske skibe og OLFI og SÆLEN – her i basehavnen Manama passede vi godt på hinanden, og for sikkerhedens skyld var vi, selv når vi havde landlov, altid i forhøjet beredskab og på to timers tilkald. Vi skulle altid være klar til at være klar, og kunne aldrig slappe helt af, mens vi var i havn i Bahrain. Men altså her på Malta kunne vi tillade os den frihed.

Vi blev modtaget med åbne arme af den danske generalkonsul på Malta, Karl Gollcher, der tjenstligt hører under vores ambassade i Rom. Han og hans stab sørgede for, at vi fik en af de mest centrale kajpladser i Valettas havn, han sørgede for at velfærdsarrangementer for os med meget kort varsel kunne gennemføres, og under havneopholdet besvarede han et utal af spørgsmål fra vores side med den største venlighed og imødekommenhed. Han sørgede simpelthen for, at logistikken var i orden ifølge fineste europæiske standard.

Den centrale kajplads gjorde, at når vi var vagtfri, eller ikke havde dagligt arbejde om bord, og vi kunne få landlov, så kunne vi komme hurtigt ud af skibet og få os en på opleveren. Når man kommer til et land med en så spændende historie, som Malta har, så gælder det selvfølgelig om, når muligheden byder sig, at fordybe sig i den. Pateren stod for en spadseretur i den gamle befæstede hovedstad Valetta, hvor Maltas rige historie lå for vore fødder. Navnlig var det Johannitterridderne – Malteserridderne – historie, der her var på tapetet. Malteserridderne har igennem deres mange hundrede års styre af Malta sat deres uudslettelige stempel på øen. Overalt findes deres efterladenskaber i form af fæstninger, smukke palæer, rigt udstyrede kirker osv. Overalt vajer deres korsridderfane med det hvide kors på rød baggrund side om side med republikken Maltas flag. Jamen så er Johanniternes fane jo magen til vores Dannebrog! Det er den næsten, men ”næsten slår ingen mand af hesten!” Korsarmene på johanniternes fane er smallere end på Dannebrog, og tværstangen på korset er placeret mere centralt. Men i farten kan man nemt synes, at det er Dannebrog, der ses overalt på Malta, og på forklaringen er jo så den, at vores Dannebrog er oprindeligt en korsridderfane, som vi brugte som vores mærke, da vi drog på korstog til Estland i 1219. Hurtigt efter gjorde vi det til vores nationale flag, hvorfor Danmark i dag kan være stolt af at have verdens ældste nationale flag.

Ellers kom mange af os rundt og fik udforsket denne dejlige ø og vi fik gode oplevelser både til sjæl og legeme.

OLFERT FISCHER er i international sammenhæng ”kun” et mindre skib. Overalt hvor vi kommer frem aftvinger vi dog altid beundring for, at så mange tekniske systemer og våbensystemer kan anbringes på så relativt lille en platform og styres af ca. 100 mennesker. Det er i mere end tyve år med skibsklassen altid gået godt, fordi besætningerne i korvetterne er så dygtige og opsatte på at gøre det godt - de er trænet, trænet og atter trænet i hvad de skal kunne, på Søværnets skoler i land og på utallige øvelser og operationer til søs. Besætningerne er især meget, meget dygtige til at arbejde sammen i døgndrift på meget begrænset plads trods alle mulige baggrunde, aldre, forudsætninger, erfaringer. Nogen har været i besætningen i lang tid, nogen i ikke så lang tid. Admiralen inspicerer derfor altid korvettens

”helhedsindsats” før afgang til internationale operationer for at vurdere, om hele besætningen arbejder dygtigt sammen. Oftest ”består” korvetten en sådan ”eksamen” – men det er faktisk sket, at en enhed i Søværnet manglede endnu en finpudsning, før afgang kunne tillades!

De fleste i besætningen går i ”to-tørn”. Det vil sige, at vagterne er inddelt i perioderne 00-04, 04-08, 08-12, 12-18 og 18-24. På vagt, fri, på vagt, fri. Når man har fri, skal man til et møde, vaske sit tøj, spise, sove, være sammen med andre, - eller man skal passe sin post i en opgave, der en stund forstyrrer tønnen. Langt de fleste besætningsmedlemmer bor spartansk i seks-mands lukaf’er, korvettens 70 mandlige menige deles om eet baderum. Mange i besætningen har flere ”roller” udover den primære opgave, de er hyret til at løse i to-tønnen. Korvettens boarding team kræver folk uden for tønnen, når vi skal genforsyne til søs kræver det folk uden for tønnen – fordi det kræver eksperter, der har intensiv træning bag sig og som kan løse svære opgaver sikkert. Der er ikke mange grupper i den danske befolkning, der ville synes det er sjovt at arbejde i to-tørn i f.eks. 15 døgn i træk.

Når korvetten forlægger (sejler fra a til b) som vi gjorde fra Bahrain til Malta (femten døgn til søs i to-tørn og 4122 sømil/7634 kilometer) sejler vi sikkert og forsvarligt og hensynsfuldt. Vi sejler selvfølgelig også økonomisk, når det er muligt, for at spare på den dyre olie. Selvfølgelig gør vi det. Men vi sejler alene, man kan ikke lige stikke ind til højre for at reparere eller bunkre olie - eller få friske grøntsager ligesom andre mennesker, der lige stikker indenfor Netto på vejen hjem. Vi passer rigtigt godt på vores skib, er altid på tærne for at forudse hvad teknikken behøver af pleje og eftersyn og tager alt i opløbet, hvis problemer skulle vise sig. Vi er kun os selv og har kun os selv at stole på. Vi får hjælp fra danske meteorologer til at forudse vejr, vind og sø og vi har mange kolleger, der hjælper med at vores kommende ophold i den næste havn lægges dygtigt til rette, så alt så vidt muligt er klar når vi ankommer. Men først og fremmest skal vi klare os selv på en tur som den her, hvor vi ikke sejler sammen med søsterskibene eller andre danske skibe fra Søværnet.

Når der er mulighed for det, skal besætningen i land for at koble af, se noget andet, mærke luft omkring sig. Det daglige skal for en kort stund afløses af noget helt andet. Mens vi var i Bahrain lykkedes det kun to gange at opnå tilladelse fra de lokale myndigheder til at besætningen måtte komme helt op i Manama by. Den stedlige konsul var godt klar over besætningens stærkt begrænsende muligheder og han besluttede at gøre noget for os. Derfor modtog vi med stor glæde hans venlige invitation til et arrangement i ”Dilmun Club”, hvor konsulen rigtigt fandt vi var godt beskyttede, og hvor vi for en gangs skyld kunne slappe lidt af. Det er vi dybt taknemmelige for, det blev en god stund.

Malta ligger lige langs den rute, man naturligt sejler ad når man skal forlægge tværs gennem Middelhavet. Derfor blev det valgt at foretage den nødvendige genforsyning i Valletta. Da Flådens opgaver også omfatter at ”ambassadere” for Danmark, sørgede korvetten selvfølgelig for et lille arrangement hvor repræsentanter for det kommende medlem af EU, Malta, kunne se sig om på et meget lille dansk område og møde danskere – både danskere, der har sit arbejde på øen, og den danske besætning. Så er besætningen på arbejde igen, med tilrettelæggelsen af og gennemførelsen af et værdigt program, vores gæster bliver glade for. Det gør vi naturligvis med glæde, det er vores opgave. Men det efterlader i en kort weekend derefter kun to døgn for hele besætningen at være ”sig selv” i, - bortset naturligvis fra den trediedel af besætningen der må blive ombord og holde vagt og passe driften af skibet. For ikke at tale om arbejdet med at bunkre olie, ombordtage reservedele, proviant og reparere og vedligeholde. Man skal ikke tro at besætningen ”er på ferie” – den har været af sted i krig, og den har været hjemmefra familie og pårørende siden 14. marts i år. Vi er professionelle, vi får løn for det, vi er stolte af vores opgave, vi er her helt frivilligt – men det er også hårdt arbejde i lang tid i træk.

Søværnets besætninger har travlt i alle skibene – det er en krævende arbejdsplads men et på alle måder fantastisk spændende job!

Vi sender alle i Danmark hjertelige hilsner.
Besætningen på OLFERT FISCHER.

























Rejsebrev nr. 23 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

I skrivende stund er vi på vej gennem Gibraltarstrædet. Om styrbord har vi Europa og om bagbord har vi Afrika. Og lige nu mødte vi RAVNEN, hvorfor vi selvfølgelig hilste på, frontede hinanden på klos hold.. Det var dejligt, at møde et dansk orlogsskib her i det fremmede!

05-06-2003 kl. 23:16

Korvetten OLFERT FISCHER.

Gibraltarstrædet.
Torsdag d. 5. juni, Grundlovsdag.
Nyhedsbrev nr. 23.

Kære alle hjemme i Danmark!

I Gibraltarstrædet, i dette smalle farvand, skal vi passe godt på os selv, så vi er i forhøjet beredskab, så længe gennemsejlingen varer.

Siden vi forlod Malta har der været stor travlhed i OLFI. I det vestlige Middelhav har vi nemlig mulighed for både at foretage dybdebombekast og skydning med 76 mm. På godt dansk betyder det sidste skydning med kanonen på fordækket. Begge dele kræver stor forberedelse. Det er igen sikkerheden, der spiller en afgørende rolle her, så i tirsdags brugte vi megen tid med at få øvet alle procedurerne i forbindelse med de to skydninger. Onsdag gik det så løs. Om formiddagen gjaldt det dybdebombekast. Reaktionen på eksplosionen under vand er noget af et skue. Det er som om Amaliehavens springvand for en kort stund er blevet flyttet ned midt i Middelhavet, når kaskader af vand stiger op af havet.

Det er klart, at rigtig mange af os, der har mulighed for det, er på 01 dækket for at betragte den sjældne begivenhed. Mærkeligt nok bakker kabyssen altid ud med fisk dagen efter, vi har foretaget dybdebombekast - eller er det nu så mærkeligt?

Om eftermiddagen var der så 76 mm skydning, skydning med kanonen. Det er meget vigtigt at træne denne skydning så ofte som muligt, dels for at have proceduren present, men også for at vide, om kanonen er i orden, om "mekanikken" fungerer.

Det er kun to dage siden, I hørte fra os sidst, så vi har ikke så forfærdelig meget mere at skrive om denne gang, men årets tredje største højtid, pinsen, nærmer sig med raske skridt, så derfor skal I have et brev, hvor alle vi om bord på OLFI ønsker alle jer hjemme i Danmark en rigtig glædelig og velsignet pinse. Ja, "nu kom vor pinselilje - tid, nu har vi sommer skar og blid" og "i sommernattens korte svale slår højt fredskovens nattergale", vi glæder os alle til at komme hjem til den danske skærsommer! Vi håber, I vil kunne nyde pinsefrokosten i det grønne, og hvad er mon pinsefisken i år? Så vidt vi kan læse de danske vejrudsigter, så skulle der nok være gode chancer for, at I pinsemorgen kan fa lejlighed til at se pinesolen danse. Særligt i helligdagene vil I være i vores tanker. Heldigvis ses vi jo snart. Om en god uges tid er vi tilbage i Korsør.

Efterhånden er vi nået ud i Atlanterhavet og sejler nu mod Lissabon, hvor vi skal have vores sidste havneophold for genforsyninger og bunkring inden hjemkomsten. I næste og sidste nyhedsbrev vil vi fortælle lidt om vores ophold der i Lissabon. Det brev vil I få, så snart vi er på havet igen, efter vi er sejlet fra Lissabon.

Vi vil slutte nu. Det var et kort brev, men det vigtigste er, at I hører fra os. I øvrigt var sidste brev jo også meget langt.

Alle om bord på OLFI ønsker alle hjemme i Danmark en rigtig glædelig pinse!
Besætningen på OLFERT FISCHER.











Rejsebrev nr. 24 fra korvetten OLFERT FISCHER i ACTIVE ENDEAVOUR

Hold da op, hvor det går hjemad! I skrivende stund er vi godt på vej gennem Biscayen, og vi sejler op og ned af Biscayens lange, bløde dønninger. Om lidt skal vi fejre pinsegudstjeneste, hvor vi selvfølgelig skal synge "I al sin glans nu stråler solen", og den salme vil med garanti få os alle sammen til at tænke på den danske sommer, vi nu om nogle dage kommer hjem til.

10-06-2003 kl. 23:21

Korvetten OLFERT FISCHER.

Biscayen.
Tirsdag d. 10. juni.
Nyhedsbrev nr. 24.

Kære alle hjemme i Danmark!

Vi skal nok sende et par bønner op til vor Herre, om han vil give os godt vejr på lørdag, når vi kommer til Korsør, men I må også godt være med, jo flere jo bedre. Så skal det nok lykkes, det der med solskin og det varme vejr ved hjemkomsten.

Henover pinsen var vi i Lissabon for at få nye forsyninger om bord og for bunkring, så nu kan vi klare det sidste nøk, inden vi kommer hjem. Når vi ellers ikke havde vagt og dagligt arbejde, blev der også lejlighed til at komme ud og kigge på den smukke by. Det portugisiske søværn var så venlig, at stille en bus til rådighed pinsedag, så de af os, der havde fri, kom ud på en udflugt rundt i Lissabons omegn. Pateren havde i den forbindelse stor hjælp af vores portugisiske forbindelsesofficer, som kørte med på udflugten. Lørdag aften havde den danske Ambassade sørget for, at vi kunne se landskampen mellem Norge og Danmark i land. Stedet blev nu for en stund meget dansk for stemningen var naturligvis god og vi fik sunget alle vores kendte slagsange, som også bliver sunget hjemme i Parken, og til sidst sang vi helt spontant "Der er et yndigt land". Det var en god og stemningsfuld aften, hvor stort set alle, der havde mulighed for at forlade skibet, deltog. Men det hjalp selvfølgelig også gevaldigt på stemningen, at vi vandt!

Selv om vi nu forlægger hjemover, så er der ikke tid til megen afslapning. Nej, vi er på, lige indtil vi klapper kajen i Korsør på lørdag. I skibet forbereder vi os alle på hjemkomsten. Alt, hvad vi kan nå at gøre af rengøring og klargøring af skibet, handler det nu bare om at få ud af verden, inden vi går i havn, så vi helt kan koncentrere os om gensynet med jer alle sammen. Vi gennemfører også alle de øvelser, vi overhovedet kan for træningens skyld. Således mødte vi et spansk skib her til morgen, hvilket vi selvfølgelig forstod at udnytte. Vi lavede sammen med dem en øvelse i overfladekrig. Senere gennemførte vi sammen med dem en øvelse, vi kalder "RAS approaches", dvs. vi øvede os i at rase, dog uden at vi overførte olieslanger fra det ene skib til det andet. Begge øvelser var gode og lærerige.

Ja, der er rigtig meget at gøre, inden vi kommer hjem. Rapporter skal skrives, skibet skal bringes up to date og meget, meget mere.

Dette nyhedsbrev bliver, som I nok kan regne ud, det sidste på dette togt, og det er klart, at her i de sidste dage af togtet går vores tanker tilbage på de tre måneder, vi har været af sted. Da vi tog afsked med jer i Korsør d. 14. marts troede vi, vi skulle på patrulje i Middelhavet, men få dage efter – nærmere betegnet d. 18. marts - fik vi at vide, at vi skulle til Den persiske Bugt og indgå i koalitionen mod Irak. Det var noget af en omvæltning! Vores livsvilkår blev med et slag usikre og uvisse. Selv om vi er uddannet til at klare en sådan situation, så var der måske nok et par kameler, der skulle sluges. Præcis det samme gjaldt for jer derhjemme. Usikkerhed og uvished er noget, der tærer på kræfterne, så både vi og I derhjemme er nok lidt trætte, og alle glæder vi os til OLFERT's hjemkomst.

Vi kan her om bord se tilbage på et togt, som er helt specielt, og vi tillader os, at være en smule stolte over, at vi fik lov at deltage i det, stolte over, at den professionalisme, vi havde bragt med os hjemmefra virkede i praksis, således, at både vi og skibet kom hele ud af operationen i Den persiske Bugt. Heldigvis kom vi ikke i situationer dernede, hvor det ville have været nødvendigt at løse skud. Ja, vi er stolte over, at vi lykkedes! Ikke bare havde vi læst på lektien og kunne bruge den i praksis, men vi har også holdt sammen på hele togtet i et godt fasttømret fællesskab. Ikke mindst det sidste

har været medvirkende til, at alt gik godt. Midt i uvisheden havde vi dog én vished: At I derhjemme var med os hele tiden! Jeres kærlighed gennem mails, breve og telefonsamtaler (når det var tilladt og muligt) har også været medvirkende til, at togtet er gået så godt for os. Her i dette sidste nyhedsbrev skal der derfor lyde en kæmpe, varm tak for jeres aldrig svigtende støtte til os gennem de tre måneder, vi har sejlet rundt med OLFI under varme himmelstrøg i en ikke ufarlig operation tusinder af sømil fra Danmark. I over hundrede år har Danmark ikke været i krig med en anden nation, derfor er dette togt helt specielt og vil gå over i historien. Vi, der har været om bord på OLFI i disse tre måneder vil aldrig glemme dette togt, og vi vil aldrig glemme hinanden. Vort fællesskab vil bestå, også efter at vi er spredt for alle vinde.

Men nu glæder vi os kun til at komme hjem, og se jer alle sammen på lørdag d. 14. juni og være sammen med jer!

Vi sender alle i Danmark hjertelige hilsner og på glædeligt gensyn på lørdag!

Besætningen på OLFERT FISCHER.















FRONT
T - VOKSE

...
...
...
...
...

...
...
...
...











Rejsebreve fra DATU STROG 2003

VIBEN og RAVNEN deltog i 2003 i operation ACTIVE ENDEAVOUR.
Rejsebrevene er fra dette togt og indeholder mange billeder.

Rejsebreve nr. 17 fra DATU STROG

02-10-2003

Så er RAVNEN (og VIBEN) nået frem til Falmouth, en hyggelig havneby i det sydvestlige England nær Lands End. I Falmouth skal vi bunkre olie til den sidste del af turen hjem.

Rejsebreve nr. 16 fra DATU STROG

30-09-2003

Adios Puntales! Endelig – dagen hvor de to besætninger om bord VIBEN og RAVNEN kan forlade Puntales og stikke kursen ud mod FLS KOR.

Rejsebreve nr. 15 fra DATU STROG

29-09-2003

Ja så nærmer tiden sig hastigt hvortil besætningen her fra Ravnens kan takke af, slukke og lukke for vores 3 måneders ophold her i Cadiz.

Rejsebreve nr. 14 fra DATU STROG

29-09-2003

Så er det blevet tid til det sidste input til nyhedsbrev fra min side, 3 måneder og 2 dage er der gået siden vi stod i Kastrup lufthavn, det er længe siden, til gengæld er der kun 11 dage til vi ses i Korsør. Den 7. oktober kl. 10 vil der lyde et fløjt fra henholdsvis VIBEN og RAVNEN som tegn på at den første trosse er gjort fast på nordkajen i Korsør.

Rejsebreve nr. 13 fra DATU STROG

05-09-2003

Hermed en lille hilsen til alle jer hjemme i Danmark, fra GLENTENS besætning i RAVNEN. Vi er på nuværende tidspunkt kommet så godt ind i rutinen med eskorter, at vi efter hånden synes at, det bliver noget helt nyt, at vi om kun 4 uger skal hjem til den daglige rutine, selvfølgelig først når vi har holdt vores lidt forsinket sommerferie. Nogen glæder sig sågar, til at skulle hjem til det danske efterårs vejr, de må jo have fået solstik!.

Rejsebreve nr. 12 fra DATU STROG

20-08-2003

Verdens navle i tre måneder er for os hernede den Andalusiske by Cadiz. Det er ikke alene her flådebasen "Estacion Naval de Puntales" ligger, om end Puntales er en forstad til Cadiz, men også her vi lever livet når vi holder fri.

Rejsebreve nr. 11 fra DATU STROG

19-08-2003

Hermed en lille hilsen til alle jer hjemme i Danmark, fra GLENTENS besætning i RAVNEN. Vi er faldet godt til hernede, men klimaet er dog stadig svært at vænne sig til. Der er sket en hel del siden sidste rejsebreve, blandt andet har vi haft fornøjelsen af at besøge den enormt store spanske flådebase Rota, hvor amerikanerne også holder til.

Rejsebreve nr. 10 fra DATU STROG

05-08-2003

Så er det ved at være tid for endnu en hilsen fra det sydspanske. Der er i dag gået præcis en måned siden den "nye" RAVNEN besætning tog hjemmefra. Og selvom en måned kan synes at være lang tid, så er den gået forbløffende hurtigt. En enkelt sortseer vil dog hellere udlægge det som om, der er dobbelt så lang tid tilbage, som allerede er gået.

Rejsebreve nr. 9 fra DATU STROG

19-07-2003

Så er VIBEN's B-besætning ved at være på plads efter 3 uger i det Sydspanske. Der er mange ting, der skal findes ud af, når hele besætningen skal skiftes ud. Selvom skibene i Flyvefisker-klassen i store træk er ens, så er der alligevel mange ting, der kan være et andet sted, end det var på det skib, man kom fra.

Rejsebreve nr 8 fra DATU STROG

18-07-2003

Hermed en lille hilsen fra Sydspanien til alle hjemme i Danmark. Så er besætningsskiftene på begge missilfartøjer vel overstået, og de afgående besætningsmedlemmer kunne tage hjem på en velfortjent sommerferie efter 3 måneders ophold i den spanske varme.

Rejsebrev nr. 7 fra DATU STROG

29-06-2003

Så blev det tid til et sidste rejsebrev fra RAVNENs besætning. Vi har i skrivende stund mindre end to døgn tilbage i operationsområdet, og vores basehavn i Cadiz. Den sidste eskorte er sejlet, den sidste vagt gået. Nu er der kun tilbage at få styr på de sidste mønstringer, den sidste rengøring og selvfølgelig at få pakket vores habengut.

Rejsebrev nr. 6 fra DATU STROG

02-06-2003

Her er så atter en sandfærdig beretning fra brave danske søfolk udsendt langt mod syd. Siden sidste rejsebrev har vi ikke ligget på den lade side. Og mangt og meget er sket. Naturligvis kan alt ikke berettes her, da en del hører under privatlivets fred og en anden del er klassificeret, men lad os nu starte fra en ende af.

Rejsebrev nr. 5 fra DATU STROG

25-05-2003

Motiveret af god respons på sidste rejsebrev er vi her allerede igen. Vi har det stadig godt og selv om det ikke er længe siden sidst, er der sket en del. Vejrguderne har ikke været med os siden sidst. Der har været stormende kuling og store bølger, og selvom vejret i skrivende stund er ved at stabilisere sig så blæser det stadig friskt.

Rejsebrev nr. 4 fra DATU STROG

22-05-2003

Så kom da atter dagen hvor der kom nyt fra en lille gruppe hårdt prøvede danske søfolk (m/k), som skæbnen (og ikke mindst det danske folk) har valgt at sætte ind i kampen mod den internationale terrorisme.

Rejsebrev nr. 3 fra DATU STROG

15-05-2003

MLOG er kommet på fast arbejde for RAVNEN og VIBEN i Sydspanien. Den Mobile Logistiske enhed (MLOG) fra Korsør har til opgave at servicere og reparere de danske missilfartøjer i Sydspanien. Standard-flex-skibene indgår i kampen mod terror i missionen ACTIVE ENDEAVOUR, og begge skibe har netop gennemgået større reparationer.

Rejsebrev nr. 2 fra DATU STROG

14-04-2003

Ja så er det atter blevet tid til en lille hilsen fra Sydens palmer. Det er nu så meget sagt for der har faktisk været en del gråvejr, de sidste par dage har det endda regnet. Heldigvis bliver der længere og længere imellem gråvejrsdagene.

Rejsebrev nr. 1 fra DATU STROG

05-04-2003

Hermed en lille hilsen fra Sydspanien til alle hjemme i Danmark. Her er humøret og holdningen i top! Vi ankom til operationsområdet i Sydspanien torsdag den 3 april om morgenen. Forlægningen sydpå gik overraskende godt, og noget hurtigere end først beregnet.

Rejsebrev nr. 1 fra DATU STROG

Hermed en lille hilsen fra Sydspanien til alle hjemme i Danmark. Her er humøret og holdningen i top! Vi ankom til operationsområdet i Sydspanien torsdag den 3 april om morgenen. Forlægningen sydpå gik overraskende godt, og noget hurtigere end først beregnet.

05-04-2003 kl. 22:34

Rejsebrev fra DATU STROG 5. april.

Vi gik gennem Kielerkanalen fredag eftermiddag den 28 marts, og ankom til Den Helder (Holland) den 29 for at bunkre. Det var et hurtigt taktisk anløb, men der blev lige lejlighed til at tage et par billeder af omgivelserne og de store krigsskibe der lå på basen.

Den 30 skulle vi oprindeligt have været inde og bunkre i Brest (Frankrig), men på grund af en større flådeøvelse var der ikke plads til os på basen i Brest. Så der måtte tages en hurtig beslutning (RAVNEN og VIBEN er jo forholdsvist tørstige når vi forlægger på gasturbine), derfor sejlede vi i stedet for til Plymouth, England.

Vi kunne først få olie næste eftermiddag så det var en kærkommen lejlighed til at løbe en tur og se sig lidt omkring. Et par stykker af os fik en guided tour på den engelske atomubåd HMS TRIUMPH.

Det var virkeligt spændende og en tidligere ubådssejler fra VIBEN blev så begejstret at hun var klar til at påmønstre TRIUMPH med det samme. Det mente englænderne dog ikke var nogen god ide, så hun måtte trøste sig med den spændende mission der lå forude - på overfladen altså.

Næste dag (den 31. april) fik vi så vores olie, vejret var stadig i top, så nu var det med at komme over Biscayen mens vejret var godt. Næste stop - La Coruna (Nordspanien).

Turen over Biscayen gik over al forventning, der var selvfølgelig nogen store dønninger som altid i Atlanten, men det blæste ikke ret meget. Derfor brugte vi tiden på at træne de nye ruller ombord, de fleste har fået nye poster og nye opgaver under de forskellige ruller. Tiden blev også brugt på sikkerhedsbriefinger omkring vagt i havn, i operationsområdet. Det er jo en noget skærpet vagt der her er tale om så det er klart at alle detaljer skal være på plads.

I La Coruna fik vi endnu en gang bunkret, og afprøvet den nye skærpede manøvrerulle med bl.a. tilrigget TMG. Vi skal være i stand til at passe ekstra godt på os selv når vi er i udenlandsk havn, og efter nogen mindre justeringer kom det til at fungere rigtig godt.

Da vi sejlede fra La Coruna var vi godt klar over at vi havde småtravlt hvis vi skulle nå at sejle fra det lavtryk der var på vej ind over området. Det gik da også nogenlunde, men da vi lå ud for Lissabon begyndte det at pibe noget i masterne. Det var dog stadig til at have med at gøre da søerne kom ind agtenfra. Da vi skulle dreje ved sydspidsen af Portugal havde søerne efterhånden vokset sig temmeligt store og ondsksfulde. Det var i hvert fald den værste gyngetur forfatteren af dette brev nogensinde har oplevet, men der er nok nogen der er mere hårdføre end jeg. RAVNEN nåede også at tage en bjærgemær, men fik den dog samlet op igen. VIBEN fik en sø ind over agterdækket, der slog et stykke af lønningen løs så det måtte sures med trosser for at holde til vi kom ind. Vi kom jo også ind i god behold næste morgen den 3 april. Det var en meget lille marinestation, ca. en tredjedel af Flådestation Korsør, men den største overraskelse var nu nok at der overhovedet ikke er nogen der snakker engelsk her. Så var gode råd dyre, men heldigvis havde RAVNENs dæksregnskabsfører en bekendt der er spansk tolk. Så der blev, og bliver stadig i skrivende stund sendt mails frem og tilbage med nye sætninger og ord der skal oversættes.

Vi har også sendt en "ønskeseddel" hjem på en spansk parlør, og der er blevet bestilt en dansk-spansk ordbog på cd-rom. Det kan forhåbentlig hjælpe lidt på forståelsen, på 3 måneder skulle det jo nok være muligt at lære lidt spansk til husbehov.

I dag, den 5 april sejlede vi ud på vores første patrulje, det var planen at begge skibe skulle ud og at RAVNEN så skulle ind om aftenen. Det blev nu ikke helt som planlagt for da vi var ca. halvvejs til operationsområdet var bølgerne allerede omkring 4-5 meter og det blæste 20-25 m/s, og vi var stadigvæk i læ!

Så desværre måtte vi give efter for vejret og sejle hjem til basen. Om VIBEN skal ud i morgen vides endnu ikke, men det kommer i høj grad an på vejret, det er jo med vores egen sikkerhed i baghovedet at vi sejler ud. Men vi kan i hvert fald forsikre alle hjemme i Danmark om at vi passer godt på hinanden og på os selv. Med de ord og et par billeder fra turen slutter vi dette første rejsebrev. Der skal jo også være lidt at skrive om i de næste breve, men det kommer der helt sikkert også.

Mange varme hilsner til Jer derhjemme.
RAVNEN



DATU STROG ved kaj i Den Helder



Der kæmpes ved roret



Fotografen kvejer flagline op



Fotografen på vakt i La Coruna



Ophold i Plymouth. Klargøring af TMG



HMS TRIUMPH ved kajen i Plymouth



Ankomst til Plymouth



RAVNEN | hø | sø

Rejsebrev nr. 2 fra DATU STROG

Ja så er det atter blevet tid til en lille hilsen fra Sydens palmer. Det er nu så meget sagt for der har faktisk været en del gråvejr, de sidste par dage har det endda regnet. Heldigvis bliver der længere og længere imellem gråvejrsdagene.

14-04-2003 kl. 22:51

Rejsebrev fra DATU STROG 14. april.

Her er et noget specielt klima, den ene dag blæser det 10-15 m/s og så er der vindstille den næste. I går skulle Ravnene have været på eskorte, men vi måtte opgive da der var varslet 5-6 meter høje bølger, og det er jo ikke de mest ideelle forhold at operere under.

Så i stedet valgte vi at bruge formiddagen på en grundig rengøring af skibet, og eftermiddagen blev brugt på uddannelse på karabin m/96 og let maskingevær (LMG), for dem som endnu ikke er uddannet. De sidste 3 dage har Ravnene eskorteret en masse skibe gennem strædet og som det ses på et par af billederne, er de fleste af skibene en del større end os. Eskorterne er efterhånden blevet lidt mere rutineprægede efter nogle uger i operationsområdet. Så det kører som det skal, når altså ikke vejret sætter os hindringer i vejen.

I forgårs havde vi pludselig problemer med vores gasturbine, men det var heldigvis ikke værre end at MLOG og vores egne maskinfolk kunne klare det. Vi skulle have været på prøvesejlads i dag for at teste gasturbinen, men desværre stod der stadig meget sø fra i går, så vi måtte vende snuden hjemad igen.

Efter bred enighed i velfærdsudvalget og resten af skibet har vi for et par dage siden købt en romaskine og en sandsæk for nogen af vores velfærdsmidler. Så kan vi få trænet nogle andre muskelgrupper end benene, som vi træner når vi løber. Romaskinen har da også vist sig at være særdeles effektiv, det kan forfatteren bevidne. Efter 30 minutters roning i går aftes er jeg pænt øm i ryggen i dag, men det er vel ikke værre end at det kan løbes væk.

Der ligger en tennisbane og en lille fodboldbane på basen som også bliver benyttet ind imellem.

Det er dog ikke helt ufarligt, har Viben erfaret. To fodboldentusiaster fra Viben skulle under en kamp nikke til den samme bold, det resulterede desværre i at de nikkede hinanden en skalle i stedet. Det måtte så klares med at par syninger, 7 sting til Chefen og 3 til messegasten.

Det er ellers ikke mange der slipper så godt fra at nikke Chefen en skalle...
Heldigvis har de begge det godt igen, og det er ikke mere at se på nogen af dem.

Signalgasten på Viben har desværre været så uheldig at forstuve sin fod, så han er blevet "idømt" 14 dages hvile ombord på MLOG.

Vi håber han kommer sig hurtigt og at der ikke er flere der kommer galt af sted når de "futter".

Det ser ud til vi snart får lov til at lægge til i nogen af de andre havnebyer hernede, det håber vi i hvert fald på. Det kunne være spændende at se lidt mere af landet end lige den marinestation vi ligger på normalt. Vi har efterhånden fået set det meste af byen her, og det store indkøbscenter bliver besøgt dagligt, både tjenstligt og privat. F.eks. blev forfatteren sendt i byen den 9. april om formiddagen, for at købe en gave til en af Ravnens våbenfolk der skulle udnævnes til overkonstabel (tillykke).

Der blev, efter ordre fra chefen, købt det største, grimme og mest larmende vækkeur der kunne opdrives, det kan man jo så tolke frit, men glad blev han i hvert fald.

I morgen er det så vores eneste marineelev der skal udnævnes til konstabel (KI) og det er jeg sikker på hun glæder sig til. Der er nu også noget specielt ved at få sin første stribe. Gaven bliver denne gang en lille vifte. Den skal bruges til at ventilere for den sved, der nu engang kommer når man har problemer med søsyge.

Ellers er der ikke så meget nyt for denne gang, men vi vedlægger som sædvanligt et par stemningsbilleder fra dagligdagen og den forgangne uges eskorte.

Mange hilsner til alle Jer der hjemme.
RAVNEN og VIBEN



Chefeleven og LEKI er nysgerrige



SPS Andalucía



Marinestationen



KKO og 207 kigger på radar



Første opgave, Eskorte af 2th Lt John P. Bobo



FPB Manoeuvring med VIBEN



En hyggestund på agterdækket, VIBEN i baggrunden



DATU STROG ved kaj på marinestationen



TMG skytten holder et vågent øje

Rejsebrev nr. 3 fra DATU STROG

MLOG er kommet på fast arbejde for RAVNEN og VIBEN i Sydspanien. Den Mobile Logistiske enhed (MLOG) fra Korsør har til opgave at servicere og reparere de danske missilfartøjer i Sydspanien. Standard-flex-skibene indgår i kampen mod terror i missionen ACTIVE ENDEAVOUR, og begge skibe har netop gennemgået større reparationer.

15-05-2003 kl. 23:11

Tekst/ foto: Lars Bøgh Vinther, Forsvarets TV og Mediecenter.

Først gjaldt det RAVNENs hovedmotor. En udskiftning krævede alle 12 MLOG teknikere på arbejde.

En nyrenoveret MTU-motor måtte først ad landevejen ned til Estacion Naval de Puntales – marinestationen i Cadiz. Så skulle specialister fra Fåborg Værft skære hul gennem glasfiberen på agterdækket. Den gamle motor blev så afmonteret og hejst op på kajen, hvorefter MLOG med hjælp fra en spansk kran listede den ny motor ombord.

Mens møtrikker, bolte og foringer blev monteret, kunne fiber-specialisten atter tætné agterdækket.

En mindre prøvesejlads i havnebassinet lovede godt for en egentlig afprøvning, der også forløb godt. Så nu er divisionsskibet atter operationsdygtigt.

Men der blev ikke tid til at sidde ned og nyde campinglivet i den lille interimistiske lejr, hvor MLOG selv står for husholdningen. Mens RAVNEN har ligget inde med motorproblemet, har VIBEN klaret patruljeringen af Gibraltarstrædet med en defekt gasturbine. Erstatningen lå klar på ladet af en lastbil, og et endnu større arbejde kunne begynde. Turbinen har nemlig mange flere skruer og sammenkoblinger end hovedmotoren. Nu er begge skibe til rådighed for spanierne, der leder missionen mod terrortruslen i det befærdede farvand mellem Europa og Afrika.

Afstanden fra Korsør ad landevejen er 3.400 kilometer, og det er kostbart at få fragtet maskiner og reservedele over så lange distancer. Men MLOG har bevist sin store værdi. Når undtages dårligt vejr, har Danmark konstant kunnet tilbyde et operationelt patruljefartøj.

RAVNEN og VIBEN arbejder sammen med fire mindre norske patruljebåde og en engelsk fregat.

Missilfartøjerne har vist sig effektive til opgaven. Mens fregatter og destroyere leder konvojerne med handelsskibe fra NATO-lande, kan de små fartøjer gå tæt på de mange civile både i Gibraltarstrædet. Men det kræver selvfølgelig rimeligt vejr, og at maskineriet fungerer. Handelsfartøjerne holder gerne en fart omkring 20 knob, når de passerer den afrikanske kyst med en afstand på kun 3 kilometer.



MLOG har taget cyklerne med til Cadiz.

De vækker opsigt når der handles ind oppe i byen, men på kajen i Puntales letter de arbejdet med at slæbe tungt værktøj ned til RAVNEN (i baggrunden).



RAVNEN afprøver sin nye hovedmotor
ved Puntalesbasen



**MLOG har etableret hvad de selv kalder
en spejderlejr i Puntales.
Her arbejder, spiser og sover de 12 teknikere**



Alle våbensystemer på VIBEN er klar til brug
når der sejles tæt på den afrikanske kyst.
Det kan være en blæsende fornøjelse
at bemande maskinkanonen på Viben.





MLOG fik god hjælp fra den lokale kranfører på Puntalesbasen. Selvom spanierne ikke går så højt op i arbejdssikkerhed, var danskerne tilfredse med indsatsen



RAVNEN har fået frisk hovedmotor og er klar til at stikke ud fra Estacion Naval de Puntales i Cadiz.





Handelsskibene samles til konvojer både øst og vest
for Gibraltar.

Derefter eskorteres de gennem Gibraltarstrædet i
dagslys. Turen tager et par timer.

Rejsebrev nr. 4 fra DATU STROG

Så kom da atter dagen hvor der kom nyt fra en lille gruppe hårdt prøvede danske søfolk (m/k), som skæbnen (og ikke mindst det danske folk) har valgt at sætte ind i kampen mod den internationale terrorisme.

22-05-2003 kl. 23:22

Rejsebrev fra DATU STROG 20.maj 2003

Det er længe siden sidst og på der er sket mangt og meget på mange fronter, så hvor skal man dog begynde. Vejret virker som et godt sted at starte. Det sidste brev beskrev også vejret, og siden vi kom til operations området er det kun blevet gradvist bedre. På en gennemsnitsdag kommer temperaturen tæt op ved 30 grader og det virker som om at den spanske sommer ikke er ret langt væk. Vejret er dog meget mere ekstremt hernede ud til Atlanterhavet, den ene dag har vi kraftig blæst med voldsomme regnbyger og den næste vindstille med høj sol. Dette kan undertiden forekomme på samme dag, men vi er ved at vænne os til det. Der er også blevet længere mellem de dårlige vejrudsigter. Det blæser stadig pænt midt i Gibraltar Strædet, men sådan er det vist bare. Det må gerne blæse bare vi slipper for de store bølger, så er vi glade.

Siden sidst har vi har haft "small snacks" med maskineriet, men det virker som om at teknik divisionen er ved at komme ind i en bedre stime. Så ikke flere sorte tanker i den retning.

Vi er vist også ved at være nået et punkt hvor langt de fleste har set hvad der er af forskellige havpattedyr. Og selv om nogle i skægget mumler at: "Det er bare marsvin.", så er det fantastisk at opererer i et område hvor det vælter med delfiner, klumpfisk, skildpadder mm. Det er helt sikkert en ting nogle af os vil savner når vi engang skal hjem til mere nordlige græsgange (læs: farvande).

RAVNEN er i skrivende stund på vej til Puntales, efter en dag med eskorte tjeneste. Det bliver i stadig stigende grad "gamle kendinge" vi følger ind og ud af Middelhavet. For at hverdagen ikke skal blive rutine bliver der, når programmet tillader det, indlagt alle mulige forskellige former for øvelser. Både varslede og uvarslede. Vi skulle jo nødig gå hen og blive fede og dovne. Og nu vi er ved emnet. Det er nemlig i aften at der afholdes konditionstest (3 km løb) for dem i RAVNENS besætning, som endnu ikke er registreret for en årlig træningstilstands prøve. Som følge af heden, bliver testen først afholdt klokken 2100, da folk ellers ville have problemer med varmen. Som forventet og varslet bestod alle kravet til tilstandsprøven, hvilket gør de kan hvile lidt på laurbærrene. Kokken slår sig godt nok i folderne og kalder det for urent trav når gaster løber en tur for at holde fedtet fra sidebenene. Det må heller ikke være sjovt at se alle de gode retter han laver bliver omdannet til svedperler. I den anden grøft findes næstkommanderende som ynder at fremhæve: "smerte er blot svaghed der forlader kroppen".

Siden sidste rejsebrev har nogle af os haft besøg af koner og kærester, både mens bådene har ligget i Puntales og i Malaga. Og det var slet ikke så ringe. Et er e-mail og lange samtaler over telefonen, men den ægte vare er nu langt at foretrække. Vi er mange der er glade for at operationsmønsteret tillod at vi fik arrangeret eskorterne skibene imellem så der blev mulighed for nogle sammenhængende fridage.

RAVNENS besætning fik besøg mens vi i en kort periode lå Malaga, og det er ikke det dårligste sted lige at holde lidt velfortjent "siesta". Selv dem fra besætning, der "valgte" at knokle igennem så andre kunne slappe af, kom vist til at holde bare en lille smule af Malaga. Malaga ligger i et fantastisk område med mulighed for både kulturelle, historiske såvel som sociale udflugter.

Ellers går dagene med vagt, reparationer, eskorter, øvelser og spadseretilladelse. Rejsebrevet er ved at være slut for denne gang, men vi vender snart tilbage.



Der er skønt at gøre rent!!



Og så er vi klar til at ankre i Gibraltar Bugten



Mon der er hajer her?



Lidt turist er man vel altid.



Hverdagens helte



RAVNEN i Malaga

Rejsebrev nr. 5 fra DATU STROG

Motiveret af god respons på sidste rejsebrev er vi her allerede igen. Vi har det stadig godt og selv om det ikke er længe siden sidst, er der sket en del. Vejrguderne har ikke været med os siden sidst. Der har været stormende kuling og store bølger, og selvom vejret i skrivende stund er ved at stabilisere sig så blæser det stadig friskt.

25-05-2003 kl. 23:36

Rejsebrev fra DATU STROG 25.maj 2003

Det er på sådanne tidspunkter at man for alvor føler sig lille på det store hav. Vedlagte billeder viser vist med al tydelighed hvad der menes med det. Det er dog altid interessant at se, hvordan vejret ændrer sig markant, efterhånden som vi bevæger os fra den ende af Gibraltar Strædet til den anden. Store bølger i den ene ende og så fladt vand i den anden ende. Hmmm. Det sænker sig altid en særlig ro i skibet i dårlig vejr. De fleste, som ikke er på post, søger som regel stille siddende arbejde (læs: køjen), mens der altid er nogle få nysgerrige der drister sig op på broen, for at betragte elementernes rasen. Og indrømmet, man er lige imponeret hver gang. Og når det så er blevet godt vejr igen, så glemmer man hurtigt det dårlige vejr og glæder sig over hvor dejligt det nu engang er at være på havet. (Det er vist lige før den blev for filosofisk, hva'?)

En anden ting, der også har præget de sidste par dage, er de kommende chefprøver for vores to chef elever. I de ledige stunder vi har på havet, hvor vi ikke slider i kampen mod terrorismen, udforsker vores chefelever de muligheder de har med skibet. Der bliver afholdt slæbeøvelser, gå-på-siden-af-hinanden øvelser, taktiske øvelser, krydrede med mand-over-bord øvelser og meget mere. Og det gode ved dette er jo, at hele skibet får mulighed for at vedligeholde træningsniveauet i disse discipliner, da mange af de nævnte øvelser gerne sætter en god del af besætningen på arbejde. Og det var godt at se, at selv chefen var med til at løbe slæbe trossen om bord, efter at RAVNEN havde slæbt VIBEN.

Når man nu ligger i et af verdens mest trafikerede stræder, ja så kommer der jo af og til et dansk handelsskib forbi, og det luner lidt når de kalder på VHF for lige at sludre lidt. Og det er jo altid rart at når man kan vise flaget frem i områder, der engang var vanligt operations område for danske orlogsskibe. Det bliver bemærket, selv om det er mange år siden at vi sidst gjorde os orlogsmæssigt gældende på disse kanter.

I den sparsomme fritid RAVNEN har haft siden sidste, har vi ligget i Puntales og det har krævet lidt mental omstilling fra Malaga. (Det sted kunne vi godt lide.) Men når først solen kommer frem og der bliver lidt flere huller i programmet, mon så ikke næstkommanderende kan finde lidt spadsertilladelse i sin pose med godt humør, således de danske søkrigere (m/k) kan nå et smut på La Playa. Lad os nu se - man kan jo altid håbe.

Ellers slut for denne gang.



Agterdækket er klar til slæbning



VIBEN i hårdt vejr



To våde søfolk på VIBENs agterdæk



LEKI og 306 ved link 11, det spiller bare....



Et kig ud af vinduet. Det blæser jo lidt.....



En hårdt prøvet norsk torpedobåd



En koncentreret chefelev



Chefen står og lurer på vejret



Våbenlederen Hawk Eye (NK) holder et vågent øje

Rejsebrev nr. 6 fra DATU STROG

Her er så atter en sandfærdig beretning fra brave danske søfolk udsendt langt mod syd. Siden sidste rejsebrev har vi ikke ligget på den lade side. Og mangt og meget er sket. Naturligvis kan alt ikke berettes her, da en del hører under privatlivets fred og en anden del er klassificeret, men lad os nu starte fra en ende af.

02-06-2003 kl. 23:54

Rejsebrev fra DATU STROG 2.juni 2003

I sidste uge havde vi af flere omgange af farligt fint besøg. Først af vores forsvarsminister og senere på ugen af NATO's generalsekretær Lord Robertson. Og lad mig indledningsvis sige, at begge besøg gik rigtig godt og at der under begge besøg blev knyttet nye venskaber. Ministeren og kokken snakkede i hvert fald tæt sammen, mens en unavngiven dæksmand tilsyneladende blev bedste venner med generalsekretæren. Ikke så ringe endda, man ved jo aldrig hvornår man kan bruge nogle gode forbindelser.

Forsvarsministeren havde valgt en blæsende solskinsdag at besøge DATU STROG på. Besøget var delt op således at der først på dagen, blev ordnet den officielle del, mens der om aftenen blev en mere uformel mulighed for at smage Smølf's (kokkens) lækkerier. VIBEN skulle sammen med RAVNEN have deltaget i dette grill arrangement. Desværre kom der i sidste øjeblik en opgave, der skulle løses på havet, så VIBEN nåede ikke til Puntales den aften. Men "hjemme" i Puntales blev der grillet til den helt store guldmedalje. Midt på flådestationens basketball bane blev der arrangeret to langborde og så var der ellers frit slag i bolledejen. Og det så ud til at ministeren med frue nød, selv at stå og grille en bøf og et par pølser, uden det helt store ståhej.

Et par dage senere gik RAVNEN så til flådebase ROTA for at modtage NATO's generalsekretære og dette besøg kunne opleves den 30.maj i DR's sene nyheder. Vi tror og håber på at han fik en på opleveren om bord. Generalsekretæren blev modtaget i KLART SKIB - NÆRKAMPSRULLE, dvs. klar til kamp som vi er det under eskorteoperationerne. Det er formentlig ikke den måde han er vant til at blive modtaget, men selvom han var bagud i forhold til sit program, blev han dobbelt så lang tid som planlagt.

Ellers er hverdagen fortsat hvor den slap i sidste rejsebrev. Besætningerne har arbejdet igennem med eskorter og VIP besøg. Der bliver gået vagt og forettet daglig tjeneste, så selv en hærdet hærmand ville tage huen af. Og ligger vi ikke i Puntales, er vi på havet for dristigt at løse pålagte opgaver. Det bliver nu lidt underligt, når man igen skal til at operere derhjemme, hvor man hverken kan se delfiner eller Afrika, når man patruljerer. Men hvad, Århus Bugt er nu heller ikke værst en stille sommerdag.

Og her bliver det varmere. Forleden dag blev der meldt om 40 grader i solen, så det skal nok blive sjovt (læs: varmt) det næste stykke tid. Og efterhånden som vandet bliver varmere, dukker delfinerne op i stadig større flokke. Folk er også småt begyndt at tro på vagtchefen, når han prajer at der er havpattedyr omkring skibet.

Nå, så får i ikke mere for denne 25-øre, men nyd billederne og hold øje med næste rejsebrev.

Mange hilsner

DATU STROG



Forsvarsministeren overrækker et våbenskjold til MLOG



Chef VIBEN modtager våbenskjold



De første fremmødte til grillaften



NAO kan ikke vente med at komme til grillen



Kajvagt på dækket og højvagt på taget



En baderulle blev der også tid til

Rejsebrev nr. 7 fra DATU STROG

Så blev det tid til et sidste rejsebrev fra RAVNENs besætning. Vi har i skrivende stund mindre end to døgn tilbage i operationsområdet, og vores basehavn i Cadiz. Den sidste eskorte er sejlet, den sidste vagt gået. Nu er der kun tilbage at få styr på de sidste mønstringer, den sidste rengøring og selvfølgelig at få pakket vores habengut.

30-06-2003 kl. 00:09

Rejsebrev fra DATU STROG den 29. juni 2003.

Kære alle derhjemme!

Den nye besætning ankommer først på ugen, hvor vi så skal foretage en grundig overlevering. 3 officerer, 4 sergenter og 2 konstabler bliver i Cadiz indtil på torsdag for at overlevere skibet med dertil hørende regnskaber, materiel og nok mest væsentligt: erfaringer fra operationen med alt hvad der dertil hører.

Erfaringerne er mange og de har kostet om ikke blod, sved og tårer, så i hvert fald sved, en masse timers vagt og i perioder rød (meget grundig) rengøring så det stod ud af ørerne. Vi har også haft adskillige fornemme besøg: Nato's generalsekretær Lord Robertson og COMNAVSOUTH, Forsvarsminister Svend Aage Jensby, Chefen for 2 Eskadre samt Commander Task Group 441.01 Spansk kommandør, der varetager operationen på vegne af COMNAVSOUTH.

I sidste uge afholdt vi de to chefprøver som vi har trænet så meget til. Det gik selvfølgelig også som det skulle, de bestod begge to med glans - tillykke med det.

Nu mangler de kun 2 momenter som skal afholdes i dansk farvand, før de kan kalde sig skibschefer.

De sidste to dage har vi, efter eskorterne ligget for anker i Algerciras bugten hvor vi har haft en lille udflugt til Gibraltar for den vagtfrie del af besætningen.

Vi benyttede også lejligheden og det gode vejr til at tage et samlet foto af besætningen, og vi holdt en hyggelig afskedsmiddag på agterdækket.

Jeg tror det bliver lidt specielt at komme hjem denne gang, ikke fordi vi har været længe væk, det har flere af os prøvet mange gange før. Men fordi vi denne gang har været 3 måneder i den samme by, spist de samme steder, handlet de samme steder o.s.v.

Ingen tvivl om at vi alle glæder os til at komme hjem til Danmark, helt enormt meget!

Alligevel tror jeg at når man kommer hjem og får det hele lidt på afstand, så vil man nok komme til at savne lokaliteterne hernede.

Det har været 3 måneder rige på oplevelser, professionalisme og godt kammeratskab.

Når vi møder på arbejde igen efter ferien skal vi overtage en tilsvarende enhed indtil RAVNEN kommer til Danmark engang til efteråret.

RAVNEN er den enhed der har haft flest sejldage i 2 Eskadre i det sidste år.

Siden vi overtog High Readiness Force (HRF) beredskabet sidste sommer er det blevet til både farvandsovervågning, EU-topmøde, diverse nationale øvelser, mere farvandsovervågning og så selvfølgelig OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR STROG. Vi står selvfølgelig parat næste gang der er en opgave der skal løses, hvor det så end måtte

blive, og hvad enten det er til søs eller på land.

Det er vores job, vi har prøvet det før og kommer sikkert til det igen.

Vi slutter for denne gang med et par stemningsbilleder fra den sidste tid herved.

Mange hilsner og på meget snarligt gensyn.

Missilfartøjet RAVNEN



Udsigt fra Rock of Gibraltar



NK og Chefen er også tørnet til



Klargøring til grill-aften



RAVNENS besætning





Klargøring til fællestoto



Abe ved Gibraltar



Møde med et kæmpe Mærsk skib

Rejsebrev nr 8 fra DATU STROG

Hermed en lille hilsen fra Sydspanien til alle hjemme i Danmark. Så er besætningsskiftene på begge missilfartøjer vel overstået, og de afgående besætningsmedlemmer kunne tage hjem på en velfortjent sommerferie efter 3 måneders ophold i den spanske varme.

19-07-2003 kl. 00:19

Rejsebrev fra DATU STROG den 18. juli 2003.

For os på de to tilgående besætninger var der en masse spørgsmål og ting der skulle afklares, og de første dage gik med at finde ind i den nye rytme. Derudover var der også vejret, som unægtelig var noget anderledes end det vi forlod hjemme i Danmark sidst i juni. Indtil nu har der ikke været en sky at spotte på himlen, og rygter siger, at det er flere måneder siden der sidste er set en smule regn i området.

Det var med megen sorg at maskinbesætningen på RAVNEN kunne overlevere et skib med en gasturbine, som desværre stod til at skulle udskiftes grundet fund af metalpartikler i smøreliesystemet.

En gasturbine på 6000 hestekræfter er ikke noget man bare lige skifter på et par timer, og ej heller finder på reservedelshylderne i MLOG lejren. Før arbejdet kunne påbegyndes skulle turbinen først fremskaffes fra Flådestationen i Korsør, og transporteres de 3400 km til Puntales på ladet af en lastbil.

Ved samme lejlighed skulle indsugningsfiltrene til turbinen skiftes ud med en ny type, som var mere velegnet til sejlads i farvande med højt saltindhold. Alt i alt en stor mundfuld for de 12 MLOG teknikere der er med for at servicere de to missilfartøjer.

Arbejdet påbegyndtes mandag d. 7 om aftenen da turbinen ankom fra Danmark. De følgende dage var arbejdstiden ikke under 14 timer for MLOG, og da temperaturen alle dage sneg sig op omkring de 32 grader, var det bestemt ikke et misundelsesværdigt job de havde fået sig. Fredag blev det så tid til at få afprøvet den nye gasturbine. Af prøvningen foregik først langs kaj, og derefter afvikledes en sejlende test hvor turbinen blev observeret ved forskellige belastninger.

Til stor glæde for begge besætninger forløb afprøvningen uden problemer, og RAVNEN er nu atter ”fit for fight”. Den første periode hernede har været præget af mange opgaver. Dels har VIBEN måtte tage RAVNEN`s sejladsers mens turbineskiftet stod på, hvilket så har betydet, at RAVNEN stort set har måttet tage alle vagter hjemme på Flådestationen i Puntales.

Der har trods de mange opgaver også været tid til at få et indtryk af byen Cadiz og slappe af på stranden. Samtidig er der også gjort meget for at aktivere besætningerne, bl.a. er der hver dag arrangeret morgen FUT (Fysisk Uddannelse og Træning). Dette kan være en løbetur, basketball eller det mest populære beachvolley på stranden. På RAVNEN er der mulighed for, at erhverve sig et duelighedsbevis, idet der når tiden tillader det underviser i navigation. Det hele ender så op med en mundtlig og praktisk prøve som giver ret til at sejle både op til 20 tons.

Med de ord og et par billeder fra turen slutter vi dette rejsebrev
Mange varme hilsener til jer derhjemme.
VIBEN
RAVNEN



MLOG på overarbejde under turbineskit.



RAVNENS Teknikdivision, foran hovedmotor



TMG-skytte under eskorte



Beachvolley på stranden

Rejsebrev nr. 9 fra DATU STROG

Så er VIBEN's B-besætning ved at være på plads efter 3 uger i det Sydspanske. Der er mange ting, der skal findes ud af, når hele besætningen skal skiftes ud. Selvom skibene i Flyvefisker-klassen i store træk er ens, så er der alligevel mange ting, der kan være et andet sted, end det var på det skib, man kom fra.

20-07-2003 kl. 00:33

VIBEN's nuværende besætning kommer fra SKADEN, som mange vil vide, og der var det helt anderledes. Hvor er den mappe nu henne? Og værktøjet hænger helt anderledes. Det gjorde heller ikke det hele nemmere, at der ventede et par større reparations- og vedligeholdelsesarbejder, da vi ankom. Luftfilteret til gasturbinen skulle ændres og 3D radaren skulle skiftes. Men alt det er nu klaret, og vi er gået i gang med det, vi er kommet herved for. Nemlig at sørge for at konvojer af skibe kommer sikkert igennem Gibraltarstrædet. Efter 11. september 2001 og Irakkrigen er der en til stadighed værende fare for, at amerikanske og andre venligtsindede nationers skibe, vil blive angrebet, hvor der er mulighed for det. Og en af flaskehalsene i den søværts transport er netop Gibraltarstrædet, hvor der kun er 12 km. mellem Europa og Afrika i et farvand, der vrirler med handelsskibe, færger, lystbåde og fiskefartøjer. Tværs igennem dette mylder skal skibe beskyttes, og man skal være klar til at gribe ind overfor både og fly, der kommer for tæt på de skibe, vi ledsager. Og samtidig skulle vi jo nødig forulempe folk, der passer deres arbejde eller er på vej til ferie. Det kræver svære overvejelser og hurtige beslutninger.

Den største fare er måske, at det bliver rutine. Vi kender allerede rigtig godt turen fra Estacion Naval de Puntales i Cadiz og ned til Gibraltarstrædet og retur, ligesom turen frem og tilbage i selve strædet er blevet fortaget adskillige gange. Vi har også på nuværende tidspunkt ligget til ankers to gange ud for Algaciras, hvor der den sidste gang var der tid til grillaften på agterdækket og efterfølgende gudstjeneste ved skibets orlogspræst.

I selve Cadiz er vi efterhånden kommet til at kende lokalområdet og den gamle by med dens fæstningsværker og smalle gader. Der er heller ikke ret langt til en ganske udmærket strand, som man kan nyde efter arbejdstidens ophør. Vi er også begunstiget af det Sydspanske klima, der er tørt og varmt, selv om vi også har oplevet overskyet vejr og lidt regn. Men det varme vejr kræver også tilpasning. For eksempel må der rigges solsejl til for kajvagten, ligesom han bliver udstyret med rigelig vand og solcreme, faktor 25. Temperaturen i maskinrummene når uanede højder, og der svedes i spandevs. Her får vi heldigvis hjælp fra MLOG's folk, der altid er til rådighed, når der skal udskiftes dele og reparerer ting.

RAVNEN har nu også fået skiftet besætning, og nu er det deres tur til reparation og vedligeholdelse.

Men på trods af de nye og fremmede omgivelser og farvande, kan vi fra Puntales melde alt vel og højt humør hos alle de 70 udsendte fra Søværnet.







Rejsebrev nr. 10 fra DATU STROG

Så er det ved at være tid for endnu en hilsen fra det sydspanske. Der er i dag gået præcis en måned siden den ”nye” RAVNEN besætning tog hjemmefra. Og selvom en måned kan synes at være lang tid, så er den gået forbløffende hurtigt. En enkelt sortseer vil dog hellere udlægge det som om, der er dobbelt så lang tid tilbage, som allerede er gået.

06-08-2003 kl. 00:41

THE LITTLE BOAT WITH THE BIG GUN

Livet med eskorter, eller vagter, er blevet en del af den hverdag, som vi har vænnet os til.

Vi har for nuværende eskorteret hen ved 30 skibe gennem Gibraltarstrædet og har haft besøg af næstkommanderende ved COMNAVSOUTH i Napoli, viceadmiral Romero.

Endvidere har vi, set i operationsmæssigt perspektiv, også fået lejlighed til at løfte den spændende opgave som CTG-platform (CTG = Commander Task Group). Platformen tildeles altid en fregat eller destroyer, henset til deres operationskapacitet, men da den en spansk fregat led havari, ombordtog RAVNEN operationsstaben, og fungerede som sådan som leder for eskorterne. Den type opgaver ser vi gerne flere af.

I den seneste tid har det dog været begrænset med eskorteopgaverne. Det er da rart at holde fri en gang imellem, men for meget fritid er ikke godt for noget. Vi er her jo for at løse en opgave; En opgave som vi i øvrigt føler, at vi løser godt, blot der til tider var lidt mere af den, så ventetiden ikke var så fremherskende i det daglige.

For at kompensere for den manglende eskortevirksomhed bliver der brugt en del tid på at træne besætningen i bl.a. havari og skydning. Der bliver arbejdet hårdt overalt i skibet med undervisning, vedligeholdelse og reparationer. Når muligheden byder sig bliver der ind imellem også lidt tid til at slappe af og opleve lidt af den sydspanske kultur.

Hele den menige del af besætningen arrangerede således på en eskorte- og vagtfri dag en dagstur til Gibraltar med bus. Det blev en oplevelsesrig dag i den lille engelske koloni, hvor man for en gangs skyld kunne være sikker på, at finde en der talte engelsk. Det er ellers ikke noget, vi er vant til i Cadiz – eller i syds Spanien for den sags skyld.

Samme dag tog officerer og sergenter ud og sejlede på en 64 fods sejlboat der lå i Puerto Santa Maria. Det var skønt at være ude på havet, uden at skulle slæbe på den varme udrustning og den skudsikre vest og hjelm, vi har anlagt, når vi sejler eskorte.

Vi har i de sidste par uger startet et træningsprogram op og arrangeret sociale events med vores kolleger fra Norge. Træningsprogrammet omfatter en del af vores militære færdigheder, som vi ligeså godt kan vedligeholde, når der er lidt ventetid. De sociale events omfatter, udover en fyraftensøl, sportsstævner, hvor vi indtil videre har afholdt landskamp i disciplinerne, fodbold, basketball og volleyball. Resultaterne i fodbold og volleyball kunne lige så godt være faldet ud til vores fordel, men i basketball fik vi læsterlige klø. Det var ærgerligt, at vi skulle tabe landskampen 3-0, men en ting er sikkert, vi vil kæmpe hårdt for at vinde revanchematchen.

NAO klør på med sin navigationsundervisning. De ni elever sveder under hans kyndige undervisning 3x2 timer om ugen hvortil kommer forberedelse ”hjemme”. De ser alle frem til, at de skal i gang med den praktiske sejlads, hvor vi, udover den obligatoriske prøve, der skal aflægges i motorbåd, har planer om at lære dem at sejle sejlboat.

NAO skal jo giftes her i august, så vi har afholdt en lille polterabend for ham, inden han skulle hjem på et kort visit. Den sidste aften, hvor vi kunne holde noget, havde vi sørget for at han havde vagten. Ja, vi havde faktisk sørget for at han overtog den seks timer tidligere end normalt. Så mens han kedede sig bravt på sin vagt, sad vi fredag eftermiddag på NK’s lukaf og hyggede os med afkølet rødvin og musik. Man sidder egentlig lidt trangt når man er fem-seks mand på et tomands lukaf. Men det gør det bare mere hyggeligt. Efter fire timer lod vi ham afløse af KKO fra VIBEN, og tog ham med i byen. Han blev i den grad overrasket, idet han havde jo affundet sig med sin triste vagtskæbne.

Aftenen startede ud med et gocartrace, hvor TKO nok viste sig som den nok ringeste kører i denne del af EU. Det mandede da også ud i en ordentlig røffel fra banelederen, som i den grad skældte ud, på gestikulerende spansk, at TKO

ikke fattede et ord. Tegnsproget var dog til at forstå. Banelederen prikkede gentagne gange en strakt pegefinger mod sin tinding. Tilskuerne morede sig kosteligt. Derefter tog vi ud og fik en stift (øl - red.) på strandpromenaden, inden vi satte en rigtig god middag med tapas og rødvin til livs.

Vores obligatoriske morgen-FUT-program (FUT = Fysisk uddannelse og træning), har vist sig at være en rigtig god måde at startet dagen på (det er vist så ikke ubetinget alle, der til fulde deler den opfattelse). Det ses tydeligt at kiloene rasler af besætningen, hvilket også kan aflæses på de regelmæssige besætningsvejninger, som vægtvogteren NAO har iværksat.

En anden god ting er, at alle bliver friske og er klar til dagens dont efter en god gang FUT. Normalt står programmet på en lille løbetur, efterfulgt af lidt styrketræning og boldspil.

For at finde ud af hvordan det ser ud med formen, afholdt vi for en uge siden en 3000 meter løbetest. Gennemsnitstiden blev på 15 minutter og 6 sekunder. Ikke så ringe, men med morgen-FUT som et fast indslag skal det nok blive bedre, når vi, inden vi tager hjem, afholder den afsluttende FUT-test.

De sidste par uger har mystiske hændelser indtruffet på øverste beboelsesgang (ja, det lyder jo som et stort skib!), i det som flere med slet skjult ærefrygt har omtalt som lukafkrigen. Med vekslende mellemrum, og på forskellige tider af døgnet, har magtfulde og lyssky kræfter, ofte besiddende en ikke ubetydelig portion teknisk snilde og indsigt, søgt at besværliggøre tilværelsen for de ofte uskyldige og uvidende beboere for egen morskabs skyld. Efter en inkvisitorisk seance er disse onde kræfter nu blevet fordrevet fra vores midte, og en sømmelig ro og orden på dæk nummer et atter etableret.

Perioden 27. - 29. juli tilbragte vi til søs med eskorter og til anker, hvor vi trænede havaribekæmpelse, havde navigationsundervisning og havde arrangeret lidt teambuilding.

RAVNENS sergenter havde arrangeret et "kend dit skib løb". Besætningen blev opdelt i fire grupper på tværs af rang og arbejdsområde. Derefter blev der dystet i alt fra romaskineroning og ergometercykling på tid over viden om skibet, håndvåben, knob og stik til svømning. Det blev en jævnbyrdig og underholdende match som vores nytiltrådte messegast Jørn, dækskassen Mike, teleteknikeren Dennis og KKO Michael vandt.

Den 29. juli ankom vi til Rota Naval Base hen under aften i stedet for at gå til Puntales somvanligt, idet vi havde besluttet os for at få lidt luftforandring. Rota er en stor spansk/amerikansk (flåde-) base (med en størrelse på godt og vel 25 kvadratkilometer), hvor særligt amerikanerne på vanlig vis har sørget for, at deres udsendte kan finde alt til en rimelig pris. Der er svømmehaller, bowlingbaner, hospitaler, afvænningsklinikker, pizzeriaer, barer, supermarkeder, tennisbaner, træningscenter, golfbaner, biograf, drive in biograf, lufthavn (både civil og militær), mandskabshjem (en slags KFUM uden K), hoteller og så videre. Kontrasten mellem Flådestation Korsør og Naval Base Rota er enorm; Og det er ikke kun vejret der gør det.

Under vores ophold på Rota Naval Base har hele besætningen haft mulighed for at spille golf på basens 18 hullers golfbane. Besætningen har også gennemført vedligeholdelses- skydning med håndvåben på verdens måske ældste endnu eksisterende skydebane. Hurra for forholdene i Auderød! Vi er temmelig overbevidste om, at den skydebane vi lånte må være spaniernes, eftersom alt det andet, som amerikanerne har anlagt, er tip top. Men det bliver det vel også nød til at være, når man flytter en soldat med familie til et andet land for en periode ikke under tre år. Når man går rundt på Rota, så føler man faktisk at man går rundt i et lille stykke USA. Så gennemført er det.

Skibsnummer 175, bedre kendt som Jesper Maskin, RAVNENS træningsnarkoman nummer ét, har været oppe i træningscenteret og løfte på klodser, som han kalder det. Efter første træningsdag deroppe har udtalte, at han aldrig før havde set et så stort et træningscenter; Men Jesper er jo også fra Fyn.

Amerikanerne har givet os en meget positiv oplevelse på Rota. Selvom vi ifølge spanierne vist slet ikke må benytte deres forskellige aktivitetsmuligheder, har de taget imod os med stor gæstfrihed. At amerikanerne er et meget åbent folkefærd, oplevede CH og NK, da de i den værste middagshede begav sig ud på sightseeing. En amerikaner i en typisk overdimensioneret amerikanertruck stoppede, og spurgte hvor de skulle hen. De skulle ud til hovedporten og blev prompte tilbudt et lift. For tre kilometer var da for langt at gå. Typisk amerikansk. I trucken blev der smalltalket og amerikaneren spurgte, hvor de kom fra. CH forklarede, at de var fra det danske krigsskib, der lå ved pier et, hvortil amerikaneren svarede: "Ohhh - you are the guys in the little boat with the big gun." Ja, amerikanerne er jo nok vandt til

at alting er stort. Men hvem var det der sagde noget i retning af hellere lille og vågen.....?

Den 30. juli tog NAO til Danmark for at blive gift. I forbindelse med hans fravær har TDO påtaget sig det ansvarsfulde job at vikariere for ham i forbindelse med navigationsundervisningen. Det har allerede antaget Scherfigske dimensioner med bolsjer til eleverne. I det skjulte kalder eleverne ham for lektor Blomme. Gad vide om det ender med den forsømte sommer????

Under første lektion lovede TDO eleverne en is, hvis de kunne løse en navigatorisk gåde inden for fem minutter. NAO har tilsyneladende gjort et godt stykke arbejde, for fire af eleverne kan nu se frem til gratis is, selvom Blomme var helt sikker på, at ingen ville kunne gøre det.

Vejret hernede, ja det er efterhånden ved at være en temmelig ensformig affære. Det ser ud som om meteorologerne kun kan veksle mellem godt og rigtig godt vejr. Vi nyder det (eller gør vi!), selvom det godt kan gå hen og blive en noget svedig affære, når man har kajvagten. Perioden fra medio juli til medio august skulle efter sigende være årets varmeste på disse breddegrader, og i for indeværende logger vi i overkanten af de 40 grader i skyggen.

RAVNEN sender de bedste hilsner og ønsker god sommer til alle derhjemme. Næste rejsebrev forventes udlagt ultimo uge 32.

Forkortelser:

CH = chef

NK = næstkommanderende

TKO = teknikofficer (maskinmester)

TDO = taktisk divisionsofficer

KKO = kommunikationsofficer

NAO = navigationsofficer



Alternativ idræt på programmet



Mike førerhold 4 til tops i skibsløbet



The little boat with the big gun, fortøjret i Rota

Rejsebrev nr. 11 fra DATU STROG

Hermed en lille hilsen til alle jer hjemme i Danmark, fra GLENTENS besætning i RAVNEN. Vi er faldet godt til hernede, men klimaet er dog stadig svært at vænne sig til. Der er sket en hel del siden sidste rejsebrev, blandt andet har vi haft fornøjelsen af at besøge den enormt store spanske flådebase Rota, hvor amerikanerne også holder til.

20-08-2003 kl. 00:56

Rejsebrev 19-08-03

Rota ligger cirka 30 minutters sejlads fra Cadiz på maks-diesel, som vi kalder det.

Da vi ankom Rota efter en travl dag med eskorter, blev vi noget overraskede, da vi fik tildelt kajpladsen lige agten for en gigantisk amerikansk atomubåd.

Der blev selvfølgelig øjeblikkeligt forespurgt om muligheden for en rundvisning. Dette kunne desværre ikke komme på tale, da amerikanerne på ingen måde går på kompromis med sikkerheden, og ubåden var ved at klargøre til snarlig afgang. Nysgerrigheden fra de amerikanske søfolk var dog også til stede, og adskillige var de rundvisninger, der måtte iværksættes for mindre grupper af amerikanske søfolk, som ønskede at se "the little boat with the big gun" på nærmere hold.

Selvom velfærdet for RAVNENs besætning har været på et minimum på grund af hårdt arbejde, har der dog alligevel også været mulighed for at besøge det abeskønne Gibraltar. Frihandelsområdet Gibraltar er en temmelig varm kartoffel på disse kanter, da spanierne mener, at det er dem, der har retten til området. I dag er området en britisk koloni med 32000 indbyggere klemmt sammen på 9 kvadratkilometer. Spanierne har dog flere gange forsøgt at erobre området tilbage, men uden held. På Gibraltar er der en del aber. Disse aber var tidligere kæledyr for sømændene. Når de så blev for store til at have om bord på skibene, så blev de sat i land på Gibraltar. I dag er der omtrent 300 aber på Gibraltar, og de er faktisk meget søde. De kommer gerne hen til turisterne og sidder på deres skuldre i håb om at få en lille godbid eller stjæle et par solbriller mm. Winston Churchill udtalte i sin tid, at så længe der er aber på halvøen forbliver stedet på britiske hænder, så derfor må bestanden af aber ikke komme under 45.

Menigmessen på RAVNEN mente, at samkvemmet med vores norske kollegaer ikke var tilstrækkeligt, så i den forbindelse blev der arrangeret et beercall. 12 nordmænd plus fire mand fra VIBEN blev inviteret. Kokken havde sørget for en overdådig mængde pindemadder og den ædle canadiske drik "moosemilk". Vores norske venner var ikke længe om at tage denne herlige punch til sig. Snakken gik og arrangementet blev en sand fornøjelse for alle parter (Bravo Zulu). (Beercall er en søværnstradition, hvor personel mødes og udveksler erfaringer).

Vi har nu fået en chefelev ned til os fra HAVKATTEN. Kim skal være her i 14 dage, og det vil komme til at betyde ekstra træning for besætningen i diverse ruller etc.; Samtidig er det en afveksling i dagligdagen, hvilket er en fremragende ting, da hverdagen på søen, hvis man ikke passer på, kan gå hen og blive en del rutinepræget.

Den tid hvor vi ikke sejler, ligger vi som bekendt ved Marinestation Puntales. Tiden i havn går primært med klargøring til næste sejlads. Der bliver dog også tid til fritidsaktiviteter, der som regel er en eller anden form for FUT. Vi har her på marinestationen volley, tennis, fodbold og basketbane. Udover det har vi, til stor glæde for Jesper maskin ikke mindst, fået lov til at benytte nordmændenes styrketræningsfaciliteter. Der pumpes dagligt jern hos nordmændene, og Jesper siger, at han løfter på de tungeste klodser. Han har allerede samlet en lille gruppe, han kan træne med, og han svinger pisen, hvis de prøver at undslå sig.

Torsdag den 15/8 lagde vi os efter endt eskorte ind i Algeciras-bugten (Gibraltarbugten hvis man er angelsaksisk spolet op) nær Gibraltar. Der blev naturligvis slået en baderulle til stor glæde for hele besætningen. Til aften havde kokken arrangeret et overdådigt grillarrangement på agterdækket. Maden blev nydt med kolde sodavand og en meget smuk solnedgang. Kokkens mad var som sædvanlig et hit. Folk var mætte og tilfredse, da det blev køjetid og klar til ny dags dont med eskorte.

Inden næste dags eskorte blev der tid til et rutine dyk for skibets dykkere. De er meget begejstrede for at dykke hernede i Middelhavet. Gad vide om det er fordi, vandet ikke er så koldt, eller om der er mere at se på??

De bedste hilsener fra RAVNENs besætning med ønsket om en fortsat god sommer til jer derhjemme.



Abeskønne Gibraltar



to "issælqerere" i Puntales



Til anker | Bahia de Bolonia



Ravnen august 2003



USS Springfield forlader Rota

Rejsebrev nr. 12 fra DATU STROG

Verdens navle i tre måneder er for os hernede den Andalusiske by Cadiz. Det er ikke alene her flådebasen "Estacion Naval de Puntales" ligger, om end Puntales er en forstad til Cadiz, men også her vi lever livet når vi holder fri.

21-08-2003 kl. 00:59

Flådebasen ligger et kvarters gang fra den smukke plads "Place Victoria", hvor byens mange restauranter og barer ligger. Her finder man også den smukke hvide sandstrand "Playa de la Victoria". "Playa de la Victoria" strækker sig et par kilometer vestpå og østpå, og forbinder den nye bydel med den gamle. Helt mod vest ligger Cadiz's gamle fængsel og her findes endnu en vidunderlig sandstrand, hvor en scene fra den seneste James Bond film er optaget.

Cadiz blev grundlagt i år 1100 før Kristi fødsel, af fønikerne, og er således, så vidt vides, den ældste by i Europa. Her var der, på den tid, en stor handel med rav fra Østersøen, engelsk tin og spansk sølv. Senere fungerede Cadiz som flådebase for Romerne, og man har altså tidligt haft en flådetradition i byen. I dag er flådebasen i Puntales en ganske lille base, men lige overfor, cirka et kvarters sejlads herfra, ligger den store NATO- base ROTA hvor bl.a. amerikanerne holder til. Oprindeligt skulle vi have base her, men da kajanlæggene er enorme, fandt man det uhensigtsmæssigt, og derfor ligger vi i den noget mindre flådebase Puntales.

Cadiz fik som by et handelsboom, da man opdagede Amerika. På Christoffer Columbus' anden og fjerde rejse til Amerika var Cadiz således afsejlingshavn. Men, dette var ikke uden omkostninger, idet Columbus også tiltrak Spaniens fjender. I 1596 var byen tæt på at blive udslettet af en engelsk-tysk armada.

Da Spanien mistede sine amerikanske kolonier i det 19 århundrede led Cadiz et handelsmæssigt knæk, og det er først indenfor det sidste århundrede, at Cadiz er kommet på fode igen, med skibsbygning som hovederhverv.

Byen er som sagt opdelt i en ny og gammel bydel, hvor den gamle bydel er præget af smalle gyder, smukke pladser og borgbygninger. Den nyere bydel, som ligger i nærheden af Puntales er mindre interessant, men har en hovedgade med en del gode restauranter og barer. Stranden nær "Place Victoria" er som nævnt kridhvid og her nyder vi, så ofte som mulig, timerne efter kl.15, idet solen stadig er al for skrap for vores lyse hud ved middagstid.

Vi har nu været af sted i 1½ mdr., og er kommet ind i en rutine med eskorter, vagt i havn og fritid. Hvornår vi skal hjem, er endnu ukendt, men engang i august skulle dette være på plads, og et godt bud er omkring den første oktober.

God vind
Taktisk Division Officer

ALT VEL I MASKINEN(Oliesheikene)

Efter en måneds tid ombord på VIBEN er vi så småt ved og være faldet til.

Det var lidt af en omvæltning at komme fra Danmark og ned til sydens sol og sommer, men det som vi nok har sværest ved er at vende os til de ekstra høje temperaturer der er i maskinrummene.

Indtil videre har vi været skånet for de store problemer, blandt andet på grund af nye filtre til vores gasturbine som gør at vi spare en del vedligeholdelse på gasturbinen, og da vores 3D radar og C3 konsoller fungerer optimalt på trods af de høje temperaturer gør det at dagligdagen består af næsten de samme rutiner og vedligeholdelses opgaver som under hjemlige himmelstrøg.

Derfor er der mulighed for at komme på stranden og opleve byen.

O-DIV, en Operationsdivision ombord på HDMS Viben, under Active Endeavour.

Vi er en division som er meget Hemmelig, og der vil vi så stoppe..

- Derfor er det vi vil berette, det mest betydningsfulde for os ombord, nemlig sammenhold, ellers kan skib og besætning ikke fungere som en enhed.

Vi sidder som en besætning af 17 menige, hvilket er noget af et projekt at få til at hænge sammen.

Når vi endelig har fri bliver der snakket, ikke kun om det der hjemme, men også hvordan dagen er gået. Og især hvordan dagene kan gøres bedre. I den menige besætning er der mange meninger og diskussioner, og vi mener, at den besætning vi sejler med, har en stor fordel frem for andre. Vi kan nemlig snakke med hinanden, og hjælpe hinanden når en fra besætningen har problemer på hjemmefronten eller deslige. Men den menige besætning er nu ikke helt alene, vi har ledelsen på skibet, som er meget forstående, og de vil gøre alt det de kan for at hjælpe os menige med vores problemer. Det gælder både på hjemmefronten og i det faglige. Det hjælper at vi alle er i samme "båd" vi skal alle være her og vi skal alle værne om vores pligt. Derfor gør alt dette os til en rigtig god besætning, med professionel holdning og positiv moral.

Når vi fra O-div har dette at sige, ja så mener vi, at der er godt og behageligt ombord på HDMS VIBEN. Men vi skal jo ikke glemme hvad vi laver, alt er jo ikke hemmeligt.

O-div er delt op i to sektioner, to KU'er og tre KI'er og to Sergenter, en leder og en assistent.

- KU står for Kommunikationsgast og de har til ansvar, at benytte samtlige kommunikations systemer ombord for at sikre at skibet til hver en tid har fast forbindelse med land og andre skibe, så skibet altid er opdateret med sidste nyt om situationen og operationen.

- KI står for Kampinformationsgast og de har til ansvar for billedopbygning med hjælp fra alle ombordværende informationskilder såsom radar, kommunikation med andre enheder, ESM (rad. Eletronic supportive messures) og link-11.

Billedopbygning består af, at alle skibe og fly er identificeret i området vi sejler, så skibet har hurtig mulighed for at reagere på et muligt angreb på eget skib eller på et eskorteret skib.

O-div Mening består af:

Besse

Barbie

Lille Brian

MC PEDER

Lange

I skal vide der hjemme, at vi er alle er ved godt humør og passer på os selv og kollegaer.. Vi glæder os alle til at komme hjem og se vinteren i møde, sommeren har vi fået rigeligt af. Dansk regnvejr er for os en glæde.. Det er gas... i kan tage det.. sol er smil og glæde, men hva' kan vi gøre, vi er først hjemme i oktober... sezz snart igen.....

Rejsebrev nr. 13 fra DATU STROG

Hermed en lille hilsen til alle jer hjemme i Danmark, fra GLENTENS besætning i RAVNEN. Vi er på nuværende tidspunkt kommet så godt ind i rutinen med eskorter, at vi efter hånden synes at, det bliver noget helt nyt, at vi om kun 4 uger skal hjem til den daglige rutine, selvfølgelig først når vi har holdt vores lidt forsinket sommerferie. Nogen glæder sig sågar, til at skulle hjem til det danske efterårs vejr, de må jo have fået solstik!.

06-09-2003 kl. 01:11

Siden sidste rejsebrev har vi ellers været en tur i Sevilla, der brugte vi en hel dag 11-23, på at traske byen rundt (mon man kan få den travetur, meritoverført til vores daglige morgenidræt). Det var nu meget interessant at se noget andet end Cadiz og omegn.

Her den anden dag var vi ude på skydeøvelse med skibet, der blev skudt med Tungt Maskin Gevær (TMG), Let Maskin Gevær (LMG), Signalpistol, Karabin M/96, samt med skibets hoved bevæbning nemlig vores 76 mm OTO MELARA kanon. Det var med stor tilfredshed for Chefen, som ved selvsyn kunne konstatere, at kanonbesætningen (Finn RFET og Jesper 225) kunne levere en "Hole in one" på den olietønde, vi skød efter med vores 76 mm kanon på 3 km's afstand. TMG gasterne var nu heller ikke så dårlige til at ramme plet, selv om vi ved at cirkle om de 2 skydemål i et 8 tal mønster, fik skibet til at vippe temmelig kraftigt, så var de stadig i stand til at ramme rigtigt. Det var nu ikke med vores nye kok og messegast's velsignelse, idet de havde temmelig svært ved at holde balancen, samtidig med at skulle fremtrylle endnu et af deres herlige måltider.

I øjeblikket har vi en længere ligge periode i Puntales, det har givet os en mulighed, for at lave lidt indvendig vedligeholdelse af skibet. Så dæksrengskabsføreren (DKRF) Leif, har taget initiativ til at male messerne, det trænger de nu også til.

Navigations undervisningen kører også planmæssig, siger lektor blomme og overlærer flid, fedt og snyd (Taktisk Divisions Officer Martin og Navigations Officeren Michael), om kort tid skal der aflægges teoretiske prøver, på mandag starter de praktiske øvelser, de kommer til at foregå på en 9 meter motorbåd, som vores spanske værter stiller til rådighed.

En stor tak til forsyningsafdelingen i Korsør, for at have skaffet os et hockey sæt, det bliver sandelig brugt flittigt. Nu vil vi slutte for denne gang, med en hilsen til alle jer der hjemme, vi ses om 4 uger.



76mm OTO MELARA



Jesper, Finn og ramt tønde



TMG og LMG

Rejsebrev nr. 14 fra DATU STROG

Så er det blevet tid til det sidste input til nyhedsbrev fra min side, 3 måneder og 2 dage er der gået siden vi stod i Kastrup lufthavn, det er længe siden, til gengæld er der kun 11 dage til vi ses i Korsør. Den 7. oktober kl. 10 vil der lyde et fløjt fra henholdsvis VIBEN og RAVNEN som tegn på at den første trosse er gjort fast på nordkajen i Korsør.

30-09-2003 kl. 01:21

Nyhedsbrev nr. 3

Den farlige ende af VIBEN.

Af oversergent M. Mousten. Gruppeleder TMG.



Figur 1 Bager ved TMG

Nu er det vist på tide at våbendivisionen kommer på banen med en artikel, hvis vi skal nå det inden missionen slutter. Missionen har givet os megen frisk luft i lungerne og olie på hænderne. Den friske luft er for det meste indtaget i Gibraltar-strædet. Da der under hver eskorte står to skytter med hver deres tunge maskingevær(TMG,red.), og en gruppeleder på brodækket. TMG-skytter og gruppeleder har forbindelse til broen via telehjelme. Gennem disse kan vi tale med batterilederen, som har kontrollen med 76 mm pjecen(kanonen, red.) og SEA SPARROW missilerne samt våbenlederen. Det er våbenlederen der har det sidste ord, hvor om en mulig trussel skal nedkæmpes. Dette har der heldigvis ikke været nødvendigt at skulle tage stilling til. Det er dog som regel langt fredeligere ting som omgiver os under eskorterne. Delfiner, grindehvaler og klumpfisk er hyppige gæster og man bliver aldrig træt af at se på legene delfiner i vores hækbølger.



Os på brodækket har været flittige vanddrickere. Vi er ikklædt langt kaki-tøj, skudsikkervest (15kg) og telehjem (2kg), og når temperaturen ofte nærmer sig de

Batterilederen AT, våbenlederen TDO, og til sidst LEKI

40 grader, kræver det en vis mængde vand at holde væske balancen i orden. Resten af besætningen er om læ, dvs. inde i skibet og under air condition. Olien på vore hænder får vi i havn, når de tunge maskingevær og de lette maskingevær skal renses. Havvandet og luften er meget saltholdigt, dette kræver at våbnene nærmest sejler i olie. Dette arbejde er ikke det mest spændende, men det kræves for at vi kan stole på våbnenes funktionsduelighed. Funktionsdueligheden og skytternes evner er blevet testet adskillige gange, ved afholdelse af skydeøvelser mod hjemmelavede skydemål. Jeg ville ikke prøve at angribe VIBEN, efter at have set hvad en 12,7 mm panserbrandpatron kan gøre ved en rensat tom olietønde. En håndbold kan uden problemer puttes gennem hullet!

I havn bruger våbendivisionen megen tid på skibsvedligeholdelse og rengøring af fællesområder om læ og på dækket. ISS bliver ofte nævnt som mulig arbejdsgiver, i stedet for hendes majestæt dronningen.

Vagtjeneste indgår også som en del af de opgaver våbendivisionen løser sammen med resten af besætningen. Dette foregår på agterdækket iført skudsikkervest og Karabin M/96(maskingevær red.). Alt har dog ikke handlet om krudt og kugler. Der har der også været tid til et besøg på stranden og livet oppe i byen.

Nu er vi ved enden af denne mission, to eskorter er tilbage inden stævnen vendes mod nord. Gensynet med familie, venner og kærester glæder vi os alle til.

Så er vi på vej hjem (næsten)

Af KL Erik Achenbach Chef VIBEN

Så er det blevet tid til det sidste input til nyhedsbrev fra min side, 3 måneder og 2 dage er der gået siden vi stod i Kastrup lufthavn, det er længe siden, til gengæld er der kun 11 dage til vi ses i Korsør. Den 7. oktober kl. 10 vil der lyde et fløjt fra henholdsvis VIBEN og RAVNEN som tegn på at den første trosse er gjort fast på nordkajen i Korsør.

Når vi kommer hjem har VIBEN været på eskorte ca. 50 dage og eskorteret cirka 150 skibe, og VIBEN vil samlet set, siden afsejlingen med den første besætning i slutningen af marts, have sejlet små 15.000 sømil, svarende til 27.000 kilometer.

Den sidste tid har været præget af meget få eskorter, hvilket har gjort tiden hernede særlig lang, et faktum er at dagene går hurtigere når der er arbejde at lave. Tiden er i stedet brugt på diverse ture som besætningen, selv har stået for. Ligeledes er der gennemført en landskamp mellem Danmark og Norge, i forskellige sports discipliner, om resultatet af landskampen kan man sige at vi vandt i fodbold og fik en flot andenplads i Volleyball, basketball, tovtrækning og kajakroning.

På tirsdag, kl. 10, dvs. præcis 1 uge før vi er i Korsør vil vi kaste los fra Puntales og starte forlægningen hjemover, vi har planlagt hjemturen således at vi laver stop i La Coruna (Spanien), Plymouth (England) og Den Helder (Holland), inden vi via Kieler kanalen kommer tilbage til danske farvande.

Vi har bestilt godt vejr på turen, så den skulle være i vinkel, hvis der dog skulle være en enkelt der også er i god kontakt med vejrguderne må I også gerne sende os en venlig tanke i perioden 30. sep. til 7. oktober.

Størstedelen af besætningen vil efter endt frihedsafvikling i starten af november skifte tilbage til Missilfartøjet SKADEN, hvor vi kom fra i juni måned, enkelte skal dog tilbage/skifter til andre tjenestesteder, for mit eget vedkommende vil jeg overgive kommandoen af VIBEN og dermed også SKADEN til Kaptajnløjtnant Niels Mathiesen, som glad og forventningsfuldt venter hjemme i Danmark, kommandoskiftet vil ske i uge 42, mens de fleste er hjemme og nyde vores "sommerferie" Jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at takke alle de pårørende for lån af deres søn/kæreste/mand i godt 3 måneder, alle har gjort en stor og mindefuld indsats for at få operationen til at lykkes.

Med venlig hilsen
Erik Achenbach.



Den tekniske division over hullet

Af TKO-eleven på missilfartøjet VIBEN.



Som i kunne læse i det forrige nyhedsbrev består den menige del af T-div af 4 mand. To maskinfolk, en elektriker og en datamekaniker. Datamekanikeren besættes dog af to mand, som skifter mellem at være kanontekniker og datatekniker.

T-div består også af folk, som primært befinder sig over hullet. Vi har med korte ord "rene hænder". Dette er en maskinsergent (maskinassistent) og en teknisk officer (TKO / maskinchef). I de sidste to måneder har der været en tredje mand som er under oplæring til TKO-posten.

Maskinsergenten tager sig primært af det tekniske som er inde i skibet. Dette inkluderer bl.a. lagerregnskab af teknisk materiel, og bestilling af de ting vi skal have ned på skibet. Han sørger for at tingene bliver mønstret. Det er dog ikke set endnu at nogen er løbet med en af hovedmotorerne, men der er også mindre ting at holde regnskab med. Maskineriet skal efterses en gang i mellem, og ved defekter eller udløbne terminer, sørger han for at tingene bliver byttet til nyt så vi kan få tingene til at virke igen. Til sidst er det ham der står for dagligt arbejde og dermed har den tættere kontakt til folkene i hullet (muldvarperne), og sætter dem i sving med de eftersyn og vedligehold der skal gennemføres.

TKO er den ansvarlige overfor skibschefen, og sørger for det administrative, på nær lagerregnskabet. Han skal bistå chefen med tekniske råd (hvilket vi har mange af!!!), og holde ham orienteret omkring skibets tekniske tilstand. Han sørger for at maskinjournalen er "hyppigt" opdateret, og at de operative oplysninger som vores materielkommando skal have bliver sendt. Signaler skal der også sendes, for at fortælle verdenen om vores umiddelbare kampklarhed, og hvilke fejl og mangler der er. På signalerne bliver der også

bestilt kajplads når vi skal i havn, samtidig med at der rekvireres brændstof, vandtilslutning, affaldscontainere og hvad man ellers kunne få brug for under et havneophold. TKO er ansvarlig for havariorganisationen. Han skal have et køligt overblik når alt går galt ved brand eller havari, og han bestemmer hvor og hvordan indsatsen skal ske. Han skal også sørge for at radarerne, og det datamæssige omkring vores maskinovervågning og kampkonsoller, er fuldt operationelt. Der har han bl.a. datamekanikeren til hjælp når det går helt galt. Sidst er det ham der står for at bestille assistance fra værkstederne når vi ikke selv kan udføre arbejdet. Enten pga. at vi ikke har midlerne eller den fulde ekspertise inden på området.

TKO-eleven har det nok hårdest. Han skal lære alt det administrative og alt det som TKO udfører, samtidig med at han skal have 100 % styr på alt hvad der er, og foregår, i maskinen. Derfor er han aldrig en del af den arbejdsfri del af besætningen når der gives spadseretilladelse. Nogen siger dog (befalingsmændene i divisionen) at han kommer sovende til det hele (det er jo hårdt en gang i mellem), men det må være noget de har drømt!!!

Assistancen vedrørende arbejde og reparation, får vi i øjeblikket fra vores mobile logistiske enhed (MLOG), som også er udstationeret på flådestationen her i Puntales. Da der kun har været to skibe at rode med for denne enhed, er skibene kørt fuldt op, og der er sjældent noget der går i stykker. Dette bevirker dog at muldvarperne ikke har meget at rode i, og vi har svært ved at drømme arbejde op, da muldvarperne som regel har lavet det i forvejen. Så der er ikke altid for meget at lave, og jeg kan vist snakke for hele divisionen når jeg siger at de glæder sig til at være hjemme om lidt. De skal godt nok på ferie, men det forstår jeg ikke når de lige har haft det i tre måneder.

Hav tålmodighed. Vi er lige rundt om hjørnet før i aner det.

T-divisionen

Redaktionen takker af!!!!!!!

Af Fini Nicolajsen

Det har været os en nedslidt(hihi) fornøjelse at skrive hjem til jer(pårørende red.) alle gode gange 3. Faktisk kan vi ikke få luft. Normalt bliver man jo så ked af det når et af de store "kvartalsblade" lukker, men i dette tilfælde er vi her på redaktionen helt og aldeles oprigtigt henrykte. Hvis lykke kunne udtrykkes i sand, ja så var vi sku Sahara. Arrrgh så slemt er det jo heller ikke. Denne sidste udgave af nyhedsbrev VIBEN er knapt så flot som de tidligere, men dette er strengt nødvendigt når man skal sende brevet på e-mail.

For jeres egen skyld så lad venligst, men bestemt, være med at sende e-mail efter den **6/10 2003 kl. 2200** for der henter vi sidste gang mails.

Redaktionen vil gerne lykønske flg. besætningsmedlemmer:

106: Udviste stort talent foran en computer da han vandt VIBENS åbne pinball mesterskab og derved vandt en bjærgemærsmånvre.

DKRF: Var en flittig lille **STRÆBER-R..** da han vandt kend dit skib mesterskabet med maksimum point.

356 og KKO: Har så brune næser at enhver ko-kasse ville misunde farven, da de tog tiltlen som henholdsvis togtes bedste menig og befalingsmand.

TKO-A: Går også under betegnelsen "Det danske svar på en japansk sumobryder, der er i sin bedste alder, til dagligt inhalerer 4 Grillkyllinger, 3 dobbelte cheeseburgere, 2 vanille milkshake, og så lige 1½ liter cola til at runde af på..... Da han vandt konkurrencen i ja gæt selv..... Der går et rygte om, at det er ham, der er inde i Amin Jensen.

Redaktionen nsker VIBEN og hendes besætning "Fair winds and following seas"



Kegle 1 Redaktøren, plus hele den skrivende presse.

VIBEN ønsker alle en god "sommerferie"



Rejsebrev nr. 15 fra DATU STROG

Ja så nærmer tiden sig hastigt hvortil besætningen her fra Ravnén kan takke af, slukke og lukke for vores 3 måneders ophold her i Cadiz.

30-09-2003 kl. 01:36

Som i sikkert har læst er der sket en del hernede, vi har haft lidt tid til at være kultiverede, og vi har også til fulde været der når CTG'en ønskede vores tilstedeværelse i STROG området. For at se tilbage på den tid der er gået fra sidste rejsebrev er der jo sket lidt som vi nu vil berette om..

Den 09/08-03 afsejlede vi Puntales for at kunne se frem et ophold i Málaga på 4 dage, hvor af de 2 første dage stod på vagt. En af vores kære bødere hvis dunkle fortid som guide, hittede forinden opholdet på en rigtig god idé, nemlig at kontakte Det Danske Konsulat for at få kontakt med de danske guider der nu måtte opholde sig i området, og arrangere en hyggeaften i den lille by Torremolinos. Man kan med små salte tåre nok sige at den aften måtte stå sin prøve, for det eneste aftalte var, at mødes på Bar No.1 i hvid T-shirt. Der var ganske vist mange hvide T-shirts at spotte på den lille britiske pub den aften, men det var kun den menige del af RAVNENs besætningen, der mødte op som aftalt. Hvor ærgerligt det så end var, skal redaktionen da godt nok love for at stemningen ikke fejlede spor, for takket være de to Bartender Lee og Ryan samt servitricen Dawn, fik vi mildest talt sat ild til stedet i form af Rock, Pop og Karokee. Søndagen blev for de flest benyttet til småture i byen, for som alle ved skal man komme hviledagen i hu.

Den 22/09-03 var en stor dag for både VIBEN og RAVNEN, da dagen blev prydet med besøg af Chefen for Søværnets Operative Kommando, også kendt som CH SOK. CH SOK, startede dagen med at sejle ud med den Spanske Fregat BALARES, og blev i det østgående rendezvous-punkt samlet op af VIBENs gummibåd "lillebror". Ombord på VIBEN overværede han selve eskorten, og efter denne blev han sejlet med "lillebror" over til os på RAVNEN.

Her fik han sig en snak med vores CH under turen tilbage til Puntales, Cadiz. I Puntales blev der om aftenen afholdt en lille parade, hvor CH SOK uddelte tre medaljer til besætningsmedlemmer fra RAVNEN samt en fra MLOG, der alle havde deltaget i en NATO operation sidste år. En blev udnævnt til premierløjtnant. Derefter var der stablet et grillarrangement på benene i MLOG lejren for hele Danish Task Unit i Puntales.



Nu har en del af skibets besætning jo haft ekstra sved på panden, det er nemlig Navigations-holdet der har været op til den skriftlige prøve i Duelighedsbevis for føring af et fartøj på op til hele 20 ton. Desværre var der et fåtal elever som ikke bestod prøven, men som til gengæld kan læne sig afslappet tilbage og se de andre svede ekstra. To heldige Navigations-elever mæskede sig i en enestående oplevelse, da de efter lodtrækning fik lov til at manøvrere en Norsk Torpedobåd af HAUK-kl. til og fra kaj. Joachim og Jon som de heldige vindere hedder, kunne søndag kl. 1600 træde ombord på HNOMS ØRN sammen med arrangøren NK og KKO. Efter en kort instruktion af NK ØRN blev trosserne kastet og ØRNs to hovedmotorer knurrede af spændstige hestekræfter der KUN ventede på ét, at blive sluppet løs, og som NK ØRN sagde ”I skal bare se det som en stor CabinCruiser”.

Det skulle dog hurtigt vise sig en kende sværere, med to små pinde elektronisk forbundet til det enorme maskineri under dæk, at få fiflet en båd på 48 meter og adskillige millioner norske ”CabinCruiser”-kroner ind til kaj, for ganske som man lige havde fået lagt pinden et trin frem eller tilbage, reagerede ØRN med en hæs brølen og kontant afregning i sin bevægelse. Noget man fra en FLEX ikke er helt vant til, da hele maskin-showet styres elektronisk af en computer.

Efter nu at have sat kursen mod nord, og vinket farvel til de Spanske og Norske kollegaer på Estacion Naval de Puntales, er der meget der skal nås før vi med ro i sindet kan lægge RAVNEN til på Flådestation Korsørs rolige og velkendt kajanlæg, og med store smil og måske en lille tåre i øjenkrogen, kan kramme kone, børn, kæreste og familien for at vende tilbage til det liv der nu engang er det bedste, det i familiens skød.

Rejsebrev nr. 16 fra DATU STROG

Adios Puntales! Endelig – dagen hvor de to besætninger om bord VIBEN og RAVNEN kan forlade Puntales og stikke kursen ud mod FLS KOR.

01-10-2003 kl. 01:44

De sidste par dage op til afgang har været kendetegnet ved stor travlhed. Det skyldes ikke kun den normale travlhed, som der altid er i forbindelse med planlægning af en længere forlægning, men også det forhold at RAVNEN skal afleveres til værftsophold ved hjemkomst. Så skibet har været præget af mønstringer og nedpakning den seneste tid.

Men der har lige været et par udestående, der skulle afklares inden afgang. Som beskrevet i det seneste rejsebrev, manglede navigationsholdet nemlig den mundtlige eksamen i søvejsregler inden duelighedsbeviset var i hus. Da et par af eleverne desværre ikke bestod den skriftlige eksamen, var nerverne ekstra på højkant. Men nervøsiteten kom til skamme. Alle bestod med bravur. Nu er det kun TKO og signalgasten Biver, som mangler pga. udskiftning og fødselsdag i den nærmeste familie – vi venter spændt.

Under hele deployeringen har vi om bord RAVNEN undersøgt muligheden for at se Puntales og Cadiz fra oven. På Puntales havneareal står der nemlig en imponerende elmast med den ringe højde af 154 meter. Vi har gentagne gange nævnt ønsket for vores forbindelsesofficer Alonso. Og den sidste uge fik vi endelig lov. To hold af 5-6 stykker fik lov at gå de 769 trin til toppen. Hvilken udsigt! En enkelt vendte desværre om 1/3 oppe i masten. Men det var nu forståeligt nok, for alle der var med fandt turen temmelig udfordrende.

Operation vi har været en del af stopper ikke blot fordi de danske enheder vender hjemover. Nogen har måttet tage over, og frem til medio februar er det de tyske torpedobåde (143-cl), der tager tønnen i Gibraltarstrædet. Efter deres ankomst i slutningen af sidste uge, har der har været afholdt møder skibsledelserne imellem, og der har endvidere været tyske officer med om bord VIBEN på dennes sidste eskorte. I mellemtiden så vi antydninger af tysk grundighed, da tyske officerer var om bord RAVNEN og tage noter. Diameteren på studserne til fuel påfyldning blev sågar målt.

Som indledningsvis beskrevet har vi alle set frem til denne dag. Men alligevel er det med en smule vemod vi forlader Puntales. Vi har i de tre måneder hernede knyttet flere venskaber og været med til at opbygge et hensigtsmæssigt samarbejde på tværs af landegrænser i kampen mod terror. Vi vil komme til at savne det herlige vejr og de kulinariske tilbud.

I går kunne vi så opleve, at det ikke blot var i overført betydning, vi har været med til at bygge noget op, da MLOG pakkede sin lejr sammen. Et komplet værksted, med beboelse og spiserum blev i løbet af få timer pakket sammen.

Ved klargøring af de sidste ting her til morgen, oplevede vi så noget, vi endnu ikke havde set de sidste tre måneder – regn. Det var ligesom nogle ville, at vi nu skulle venner os til vejret under hjemlige himmelstrøg og understrege det vemodige i et farvel. Ikke desto mindre blev det lidt af et tilløbsstykke, da VIBEN og RAVNEN planmæssigt slap trosserne kl. 1000. Flere af de spanske officer fra flådestationen havde sammen med vore norske kollegaer (HAUK-cl bliver fragtet hjem om fire dage) taget opstilling på kajen for at ønske god vind.

Vi er nu vel afsejlet, og når dette brev bliver sendt runder vi det sydvestlige hjørne af den Iberiske halvø, hvor vi har signal til Internettet. Planen er at vi undervejs vil bunkre i det nordvestlige hjørne af Spanien. Herfra sættes kursen mod Sydengland, Holland, gennem Kielerkanalen inden vi ankommer Korsør den 7. oktober. Hver dag vi vil forsøge at sende nogle korte breve omkring middagstid, såfremt vi har signal til land.

Ha' det nu rigtig godt alle sammen – vi er hjemme om en uge.

RAVNEN



RAVNEN set fra oven



TKO begejstret over tysk grundighed



Norsk farvel

Rejsebrev nr. 17 fra DATU STROG

Så er RAVNEN (og VIBEN) nået frem til Falmouth, en hyggelig havneby i det sydvestlige England nær Lands End. I Falmouth skal vi bunkre olie til den sidste del af turen hjem.

03-10-2003 kl. 01:50

Hej derhjemme!

Da vi forlod La Coruna tidlig onsdag morgen var det med en vis utryg fornemmelse for flere af besætningsmedlemmerne om bord, idet de havde hørt, at Biscayen om efteråret kan være en prøvelse for selv hærdede søfolk.

Det skulle imidlertid vise sig, at Biscayen havde valgt at vise sig fra sin smukke side, fordi hele turen over havde vi efter forholdene fint vejr med vindhastigheder under 12 m/s.

Det meste af turen over Biscayen var for navigatørerne om bord ikke den store udfordring idet trafikken var meget let. Til undertegnedes store fornøjelse havde en stor delfin familie på over 30 dyr valgt at give RAVNEN selskab et stykke af vejen. Flere af dem ligefrem legede på RAVNENs hækbølger.

Undervejs gøres der ligeledes holdt i Den Helder, en hollandsk flådebase ud til Nordsøen inden turen forløber til Korsør via Kielerkanalen.

Nu er der ikke lang tid til bunkringen er færdig, vi forventer afgang omkring klokken ét dansk tid; så derfor: Gør Jer klar derhjemme; nu kommer "vikingerne hjem".

Billedet viser VIBEN og RAVNEN (RAVNEN yderst) fortøjret i Falmouth.

De bedste hilsner fra besætningen på RAVNEN.



Rejsebreve fra LAXEN i 2003

Rejsebrev nr. 2 fra LAXEN i MCMFORNORTH

01-09-2003

Kære venner, der er gået en uge siden sidste brev, og det har ikke skortet på oplevelser!

Rejsebrev nr. 1 fra LAXEN i MCMFORNORTH

23-08-2003

Hermed det første rejsebrev fra det gode skib LAXEN i det Skotske høj(vand). LAXEN med Minerydningsdrone MSF4 deltager sammen med LINDORMEN i flådestyrken Mine Countermeasures Force North Europe (MCMFORNORTH), som er en permanent multinational flådestyrke i NATO bestående af minerydningsenheder.

Rejsebrev nr. 1 fra LAXEN i MCMFORNORTH

Hermed det første rejsebrev fra det gode skib LAXEN i det Skotske høj(vand). LAXEN med Minerydningsdrone MSF4 deltager sammen med LINDORMEN i flådestyrken Mine Countermeasures Force North Europe (MCMFORNORTH), som er en permanent multinational flådestyrke i NATO bestående af minerydningsenheder.

23-08-2003 kl. 20:20

Danmark har hele året kommandoen over denne styrke, ledet af Kommandørkaptajn Michael Flagstad samt hans stab, om bord i LINDORMEN.

Vi forlod Frederikshavn en smuk sommerdag Søndag d.17 Aug. sammen med Kabelminelæggeren Lindormen.

Turen gik over Nordsøen til Aberdeen, hvor vi mødtes med de andre enheder i styrken, for herefter samlet at sejle til Faslane i Skotland, hvor de næste par ugers øvelse udgår fra.

Denne lille rejse over Nordsøen har forvandlet dansk sommer til efterårsagtige tilstande, med 15 m/s vind fra vest, overskyet himmel, solide bølger og regnvejr!

Der skal dog ikke herske tvivl om, at vi er i vores rette element. Stemningen om bord er sædvanligt god og vi er glade for at være til søs igen.

Der har været "ofret" til havguderne, men når tilværelsen om bord har syntes mest ulidelig har vores tanker været hos de 6 "søhunde" på MSF4. Ingen hører DEM klage, og så har vi andre det vist meget godt i grunden. Dronen bjærger sig godt i søen (som en prop på vandet), og det er ikke for brakvandssejlere at være om bord... dronesejlere er gjort af et særligt stof.

Vi passerede det berygtede Pentland Firth stræde uden dramatik, men med skærpet opmærksomhed.

Farvandsbeskrivelserne omtaler strøm på op til 14 knob og bølger beskrevet som værende ...en mur.

Efter Pentland Firth gik turen mod Faslane indenskærs gennem det skotske højland, med billedsmukke fjorde som lever fuldt ud op til forventningerne fra de om bord som ikke har haft fornøjelsen af at have været her før. En del tid er gået med at tale om de whiskey-distillerier som vi er sejlet forbi. Mon ikke der skal nydes en lokal wiskey inden vi forlader Skotland.

Vi ankommer Faslane fredag d.22. Aug. til et fortjent weekend hvil i havnens smulde vand.

Fra mandag d. 25. august deltager MCMFORNORTH i en større øvelse, hvor vi bliver bedømt af et engelsk bedømmelses udvalg. Det bliver meget spændende at høre deres syn på forskellige procedurer, da englænderne må siges at have en vis operativ erfaring.

Vi sender hilsner til alle jer derhjemme i sommervarmen!!! Nyd det så længe det varer.

LAXEN



MSF 2 i høj sø

Rejsebrev nr. 2 fra LAXEN i MCMFORNORTH

Kære venner, der er gået en uge siden sidste brev, og det har ikke skortet på oplevelser!

01-09-2003 kl. 19:49

Campbeltown, Skotland 1. September 2003.

Sidste weekend tilbragte vi på HMNB Clyde ved Faslane. Flådebasen ved Faslane kunne, udover et ualmindeligt vågent vagtværn, byde på virkeligt mange og spændende faciliteter. For blot at nævne et par stykker: Bowlingbane, svømmehal, squashbaner, sejlbåde samt et "adventure training" center. Sidstnævnte tager sig af alt fra bjergbestigning til klatring.

I det Skotske hedder en stor bakke (over 1000 meter høj) en "Monroe". At bestige en sådan er altså mere end bare "hill-walking". Der var arrangeret en klatre/vandre tur i weekenden, hvor TKO, 155 og 344 var de heldige deltagere. Turen var kyndigt guidet (manden havde været på toppen af Mount Everest), og deltagerne endte i 1200 meters højde på toppen af en "Monroe", en lille vandretur på 9 timer. Mandag morgen stod vi så igen til søs for at påbegynde første uge af Exercise Angler.

Ugen igennem var der mange spændende øvelser herunder helikopter-hoist, skydning, dykning og ikke mindst MCM. Lindormen havde lagt øvelsesminer på lavt vand i Ettrick Bay. Opgaven lå i at lokalisere minerne, ikke nogen nyt i det. Problemet var at minerne var på størrelse med en lagkage. Denne øvelse var påtænkt dykkerne. LAXEN dannede sammen med det belgiske minerydningsfartøj BNS Aster, et team på 10 dykkere som påtog sig opgaven. Dykkerne fra Laxen lokaliserede 3 miner i området - godt gået!, da undervandssigten var ca. 2 meter. Da dykkerne var færdige havde vi stadig en nat på 6 timer tilbage, inden vi skulle videre med andre øvelser. Under mottoet: "Never...ever give up!!!" besluttede vi at sætte vores ROV (undervandsdrone med sonar og kamera), for at forsøge at lokalisere flere miner. Efter 3,5 times operation under vandet havde vi fundet i alt 7 "lagkage-miner"... og stemningen var selvsagt høj. Lindormen måtte erkende at have tabt denne lille gemmeleg med Laxen.

Weekenden blev tilbragt i Campbeltown, en lille hyggelig fiskerby i det sydøstlige hjørne af Kintyre halvøen. Udover at være en meget hyggelig by med eget destilleri (Springbanks), byder Campbeltown bl.a. på Machrihanish Golf Course. For de golfinteresserede er dette en ægte Linksbane fra 1876, hvor hul nr. 1 tidligere har været kåret som, "The finest in the world". Der var arrangeret golfturné i lørdags og de der tog med var ovenud begejstrede. Lørdag var der også rundvisning på Springbanks destilleriet. Alle skibene i MCMFORNORTH holdt åbent skib både lørdag & søndag, og Laxen havde ca. 500 besøgende fordelt over 2 dage, så interessen var stor. Det er planlagt at Laxen kommer tilbage til Campbeltown i næste weekend og det glæder vi os selvfølgelig til.

Siden sidste brev har det skotske efterår for øvrigt vist sig fra sin bedste side, med et stabilt højtryk, der giver særdeles favorable forhold for en enhed som vores.

Vi sender de varmeste hilsener til alle jer derhjemme.

Der bliver masser at fortælle om det skotske, når vi kommer hjem...

Hilsen LAXEN.

Rejsebreve fra GUNNAR SEIDENFADEN 2003

Efter anmodning fra de spanske myndigheder deltager GUNNAR SEIDENFADEN i bekæmpelsen af olieforureningen efter at tankskibet PRESTIGE forliste den 19. november 2002.

GUNNAR SEIDENFADEN sender rejsebreve fra operationen.

Rejsebrev nr. 15

01-03-2003

3 uger er der gået siden sidste rejsebrev, dette faktum er der en god og plausibel undskyldning for, da vi har ligget i dok i hele perioden. Men nu er SEIDENFADEN på søen igen og rejsebrevet er genoplivet.

Dokopholdet foregik i Ferrol, en by nær La Coruna der har ca. 85.000 indbyggere, hvoraf hovedparten er beskæftiget i den moderne spanske flåde eller arbejder på Izar-værftet.

Rejsebrev nr. 14

10-02-2003

Foråret er kommet til Galicien og det er GUNNARSEIDENFADEN også, men mere om det senere.

Vi håbede sidst at få nogle få dage i La Rochelle, dette ønske blev opfyldt af den nye franske On Scene Commander (OSC); det skyldes nok mere det dårlige vejr i Biscayen end venlighed fra OSC'en.

Rejsebrev nr. 13

30-01-2003

I sidste rejsebrev var vi i færd med lægtring af den opsamlede olie til tankskibet "British Shield". Denne operation blev afsluttet onsdag d. 22. Jan og den resterende tid inden afgang d. 24 blev af dykkerne brugt på at opretholde status.

Rejsebrev nr. 12

21-01-2003

Det gode skib er endnu engang ankommet La Rochelle efter et par effektive dage på søen og yderligere et fransk visit i Gijon.

Rejsebrev nr. 11

12-01-2003

Her følger vores næste beretning fra togtet Korsør-Spanien, der nu er blevet til togtet Korsør-Spanien-Frankrig-?

Rejsebrev nr. 10

08-11-2003

Så er vi tilbage ved tasterne igen... Lørdag d. 28/12-02 blev vi, som tidligere nævnt, sendt ud til en position ca. 110sm fra Gijon. Her kunne vi, efter en vejrmæssig meget hård forlægning, konstatere at der ikke var bjærgbar olie i området.

Rejsebrev nr. 10 fra GUNNAR SEIDENFADEN

Så er vi tilbage ved tasterne igen... Lørdag d. 28/12-02 blev vi, som tidligere nævnt, sendt ud til en position ca. 110sm fra Gijon. Her kunne vi, efter en vejrmæssig meget hård forlægning, konstatere at der ikke var bjærgbar olie i området.

EVIVA EL SEIDENFADEN
08-01-2003

Vi vendte om og returnerede til Gijon, endnu engang måtte vi forlægge under rigtigt dårligt vejr, ca. 20-25m/s fra sydvest, med en bølgehøjde på 6-7 m!

Vi nåede Gijon igen, hvor vi så lå vejrfast nogle døgn. I denne periode, fik vi fejret nytår ombord. Det blev et nytår, som blev meget anderledes end vi danskere er vant til... for spaniolere skyder IKKE det nye år ind! Dvs. vi havde/så ikke så meget som èn eneste bordbombe/raket!!!

Men fejret, det blev det! – og vi hernede, er nu også kommet vel ind i år 2003!

Siden hen, har vi ligget vejrfast en del dage i Gijon. Nogle dage er vi blevet sendt på havet, for igen at konstatere, at den olie som findes i området, er i for små koncentrationer til at vi kan bjærge den!

Pt. er situationen nu den, at olien er på vej til den franske kyst. Dette har medført at vi, samt andre miljøbekæmpende enheder, er blevet beordret til fransk farvand. Dermed er vi nu under fransk kommando i stedet for spansk. Vores første operation her i det franske var, at vi sejlede formationssejlad med 4 andre miljøskibe, samt 3 mindre slæbebåde, for at afsøge et større område 100sm fra den franske kyst. Igen observerede vi, at der findes olie, men det er meget små koncentrationer. De største "olieklatter" som er observeret, er på ca. 10m². Ingen af skibene i formationen, var istand til at bjærge olie pga. vejrliget. Dette betød at vi har forlagt til vores nye basehavn i det franske, som fremover er havnen LA PALLICE(LA ROCHELLE).

Vi er ank. til LA PALLICE i dag tirsdag d. 7 Jan, og bliver (indtil videre) liggende indtil d. 9. Jan. p.g.a. dårligt vejr. Liggedagene bliver bla. brugt til at foretage vores første besætningsskifte, hvor en del af besætningen skifter med folk fra GUNNAR THORSON, samt MARIE MILJØ. Dette medfører også, at undertegnede takker af for denne gang! Men, men!! - jeg overlader trykt tasterne til min afløser, og samtidig fortsætter min fotograf PL Christian Madsen trofast, - så fortvivl ikke! Rejsebrevene vil fortsat flyde i en lind strøm... herfra Biscayen!

På besætningens vegne.
PL Dorthe Lindquist
Næstkommanderende
Fotograf OPO Christian Madsen



Agterdækket under forlægning i dårligt vejr.



Nytårsaften i mandskabsmessen,
Hans Peter Freund, Jan Brodersen, Henrik Sommer og Jacob Nielsen.



Nytårsaften på torvet i Gijón i silende regn.



Finn Zimmer, Henrik Sommer, Jacob Nielsen og
Claus Olischer på sightseeing i Gijón.



Henning Jensen, Kim Behrens "Pingo" og Jacob Nielsen holder fyraften i messen.



Henrik Sommer og Finn Zimmer
"fanget" med fottøjet på efter en løbetur.



Dorthe Lindquist ifærd med at skrive dagens rejsebrev

Rejsebrev nr. 11 fra GUNNAR SEIDENFADEN

Her følger vores næste beretning fra togtet Korsør-Spanien, der nu er blevet til togtet Korsør-Spanien-Frankrig-?

EVIVA EL SEIDENFADEN
12-01-2003

Med andre ord, SEIDENFADEN er blevet introduceret for de franske fristelser i La Rochelle.

Onsdag d. 8. Jan var første hele fridag på togtet og det blev udnyttet af den vagtfri del af besætningen på bedste vis. Nogle så på byen, kokken handlede ind, chefen og NK gik til diverse møder på andre enheder og dele af personellet tog hjem til Danmark.

Første besætningsskift blev en realitet d. 9. Jan om morgenen, da TKO Bent Hansen, OPO Jens Johansen, 3K Rasmus Krogh, 2M Kim Valkær, elektriker Carsten Ehmsen og dæksmand/dykker Timmi Jensen ankom lettere forsinket til skibet. Forsinkelsen skyldes de generelle lave temperaturer over hele Europa og deraf forsinkede fly.

Allerede d. 10 Jan afgik vi igen på ”Tour de Biscayen”, idet vi nu med stor sikkerhed ved at størsteparten af den resterende olie befinder sig midt i Biscayen, 100 sm. fra Gijon/Spanien og 150 sm. vest af La Rochelle/Frankrig.

La Rochelle har et stort og meget holdbart ex-tysk ubådsanlæg som var i brug under 2. verdenskrig. Ubådene sejlede ind i anlægget og var beskyttet imod evt. bomber fra allierede fly under forsyning af ubådene.

Under fransk myndighed kom GUNNAR SEIDENFADEN på udrykningshold med 12 andre enheder fra så forskellige lande som Frankrig, Spanien, Norge, Holland og Danmark.

Det hele er styret af det franske forsyningskib D’entrecaesteaux under ledelse af den højtagtede kaptajn Anna.

Grundet dårligt vejr i området fik skibene kun samlet en meget begrænset mængde olie op. Arbejdet her om bord gik allerede i stå fra morgenstunden da bælteskimmeren’s styring gik itu. Resten af dagen blev brugt på fejlsøgning og udbedring af skaderne.

Den 11. Jan om aftenen tog Anna, i samarbejde med baglandet, en beslutning om at alle skibe skulle forlægge mod Gijon og ankomme d. 12. Jan om morgenen.

I Gijon benyttedes den halve liggedag – til vejret bedredes – på diverse maskinreparationer og bunkring af fuelolie. Bunkringen af olie foregik ved at en pram sejlede på siden af SEIDENFADEN og som det ses havde de en rigtig skibshund om bord. Hunden var meget fantastisk/fanatisk og ville hjælpe med trosserne. Det er i Gijon at disse linier skrives og om føje timer begiver vi os ud på bølgen den blå igen.

På besætningens vegne.
PL Rasmus Krogh og PL Christian Madsen
Foto: OPO Christian Madsen



Mediebevågenheden er meget stor.
Her bliver skipperen fra det norske miljøskib Far Scout interviewet.



Langs kaj i La Pallice, med ubådsbunkeranlægget i baggrunden.



Den franske On Scene Commander passerer tæt forbi
så pressefolkene ombord kan få gode billeder af alle skibene.



Bælteskimmeren tages på dækket for reparation.



Alle miljøskibene med hjælpeskibe langs kaj i Gijón.



En rigtig skibshund ombord på bunkerbåden.



Ole Hansen "Handy" og Kim Valkær slapper af i messen

Rejsebrev nr. 12 fra GUNNAR SEIDENFADEN

Det gode skib er endnu engang ankommet La Rochelle efter et par effektive dage på søen og yderligere et fransk visit i Gijon.

EVIVA EL SEIDENFADEN
21-01-2003

Det korte ophold i Gijon skyldes at lasttankene var fyldte efter mødet med 2-3 olieplamager af en anseelig størrelse. Og hvad der nu engang kommer ind skal efterfølgende ud igen. Det foregik ved at en slamsuger på 20 M3 førte en slange ned i de opvarmede tanke. Tankene opvarmes for at øge oliens viskositet dvs. ”flydbarhed”.

80 tons olie lettere forlod vi igen Gijon – måske for sidste gang – og forlagde ud til de andre skibe i Biscayen. Der gik ikke meget andet end et par timer før vi igen stødte på olie, og efter en rigtig god dag torsdag d. 16. Jan var vi ikke bare fyldte, men fyldt til kanten, så meget at vi måtte holde inde og tilkalde andet skib til at opsamle det resterende olie.

Vi forblev derefter ved styrken som alligevel skulle forlægge mod La Rochelle grundet en storm i nærområdet, og vi ankom i samlet flok lørdag eftermiddag.

Da tidevandsforskellen i La Rochelle er på op til 5m. lagde de mindre enheder – deriblandt os – sig inden for slusen imens de store enheder blev udenfor.

Indenfor slusen påbegyndtes lægtringen hurtigt, i dette tilfælde overføres vores olie til tankskibet ”Brittish Shield” som er eksperter i operationer som denne.

Efter veloverstået middag lørdag aften gjorde 4 besætningsmedlemmer klar til udskiftning d. 19. Jan imens andre så en film eller interesserede sig for La Rochelle’s arkitektoniske bygninger og havnestruktur.

De 4 nyankomne besætningsmedlemmer er OPO Carsten Rasmussen, Banjemester Johnny Parlev samt dæksmændene Anders Tarbensen og Morten Rahbek, som er udsendte medarbejdere fra minelæggeren MØEN.

Vi formoder at sejle ud i Biscayen igen når skibet er tømt senere på ugen. Og indtil da håber vi på bedre vejr både i La Rochelle og i Biscayen.

På besætningens vegne

PL Rasmus Krogh

Foto: 3K Rasmus Krogh



PL Christian Madsen ses i brovingen under manøvre tæt på olieplamage.



Sluseindsejlingen ind til det beskyttede område i La Rochelle, som det ses er der ikke meget plads.



GUNNAR SEIDENFADEN ligger langs siden på "BRITISH SHIELD" og lægtror olie.

Rejsebrev nr. 13 fra GUNNAR SEIDENFADEN

I sidste rejsebrev var vi i færd med lægtring af den opsamlede olie til tankskibet "British Shield". Denne operation blev afsluttet onsdag d. 22. Jan og den resterende tid inden afgang d. 24 blev af dykkerne brugt på at opretholde status.

EVIVA EL SEIDENFADEN
30-01-2003

Disse dyk kunne jo lige så godt foregå inde i det forladte ubådsanlæg i La Rochelle. Dykkerne fandt intet af værdi, men kunne dog tydeligt mærke historiens vingesus i de store og meget massive betonbyggerier.

Tidligt d. 24 afgang GUNNAR SEIDENFADEN igen imod midtbiscayen, det gik dog hurtigt op for os at olien i den mellemliggende periode havde skiftet natur. I stedet for at ligge i store tunge plamager var der nu i millionvis af meget små klatter – de blev refereret til som "pancake size oil spots". Nu måtte GUNNAR SEIDENFADEN – og de andre skibe – skifte strategi og nu sætte spærring og opsamle olien i bunden af denne. Dette tiltag vanskeligt gjorde vores operation da vores manøvreegenskaber samt den generelle opsamling blev kraftigt reduceret. Men til vores store positive overraskelse havde de spanske og franske myndigheder et es i ærmet og sendt en armada af små fiskefartøjer, med olieopsamlingsnet på siden, ud til vores assistance. Om aftenen ankom fiskefartøjerne så til de større skibe og lossede "engangsnettene" over i vores tanke.

Tirsdag d. 28. Jan blev en omvæltningernes dag, rent meteorologisk. Vejret var klart og det blæste 15 m/s. Men i styrbord brovinge var temperaturen over 20 grader, det var for mange af besætningsmedlemmerne første gang at vi kunne gå i korte ærmer. Men alt det var blot en stakket frist da der til dagen efter var lovet storm igennem et par dage.

Besætningen forberedte sig på det værste, sø-surrede alt og fik til alt held lov fra de franske myndigheder til at forlægge med fuld fart imod La Rochelle.

Som sagt så gjort, vejret tiltog hele onsdagen og vinden var på visse tidspunkter oppe på 37 m/s. Denne dag fjernede en del af charmen ved Biscayen en januar måned, men alle overlevede og ankom vel til det franske tidligt d. 30. Jan.

Vi håber på at få et par dage i havn til at restituere i, nogle vil se på de kulinariske fristelser som en fransk panini (de er blevet meget populære om bord) andre vil på casino eller handle ind til familien i DK.

Med håb om snarligt gensyn
På besætningens vegne
Rasmus Krogh



Banjemester Johnny Parlev ses arbejdende med diverse regnskaber



MOKS Timmi Jensen ser på det hollandske skib "Arca"
der forlægger mod La Rochelle i dårligt vejr.



Lokal fransk fiskerbåd der opsamler olie vha. net der slæbes på styrbordsside.



Flydespærringen sættes fra GUNNAR SEIDENFADENS agterdæk.

Rejsebrev nr. 14 fra GUNNAR SEIDENFADEN

Foråret er kommet til Galicien og det er GUNNARSEIDENFADEN også, men mere om det senere.

Vi håbede sidst at få nogle få dage i La Rochelle, dette ønske blev opfyldt af den nye franske On Scene Commander (OSC); det skyldes nok mere det dårlige vejr i Biscayen end venlighed fra OSC'en.

EVIVA EL SEIDENFADEN
10-02-2003

Vi fik inden afgang den 4. februar taget proviant samt toldfrie varer om bord. Diverse møder blev afholdt og ét styk Holmens Hæderstegn blev tildelt 2. mester Kim Valkær for 25 års tro tjeneste i Søværnet.

Vi afgik La Rochelle med kort varsel da de franske myndigheder formodede en bedring i vejret. Det var med bange anelser vi indså at vindnålen igen var over 25 m/s kort efter afgang. Men de franske kaffegrumstydere havde ret, allerede dagen efter skiftede vejret. Søen lagde sig, vinden aftog og barometeret steg sammen med temperaturen.

Skibets tanke blev hurtigt fyldte, men i modsætning til tidligere var der meget vand med i opsamlingen. Dette var fordi oliens beskaffenhed var ændret til millioner af små klatter. Denne form for olie er meget svær at bekæmpe og den 6. februar kl. 1815 kom beskeden at SEIDENFADEN var "released" og forlægningen mod La Coruna kunne begynde. Kursen blev sat, dæksbesætningen klargjorde agterdækket, og den 8. om morgenen ankom vi til det nordvestlige hjørne af Spanien.

I går – søndag – var store sightseeing tour, en lille del af besætningen gik til fodbold, andre så på en demonstration imod den siddende præsident Aznar der ikke just er populær her i regionen.

La Coruna er en gammel maritim by med megen historik og kultur, det var bl.a. her den spanske armada i 1588 afsejlede for at gå i krig mod englænderne. Europas ældste aktive fyrtårn – der er fra før vores tidsregning – er placeret ved havneindsejlingen og der er en fantastisk havnepromenade som byen er opbygget omkring.

Tilbage til vejret, byen tager sig endnu bedre ud i 28 grader og skyfri himmel som vi nu har på 5 dag, og er bestemt en ferietur værdig.

Lige pt. forventer vi af afgang mod Ferrol – en nærliggende by hvor vi skal i dok – på onsdag og afslutte opholdet i begyndelsen af næste uge, og så er det retur til DK.

På snarligt gensyn
PL Rasmus Krogh



Flyvende gæster der medsejlede fra sydvest-frankrig til La Coruna.



3K Rasmus Krogh styrer skibet i brovingen i ualmindeligt godt vejr.



GUNNAR SEIDENFADEN kommer med bagbord side til Nordspanien indenfor mobildækning.



Præ-fodboldkamp imellem La Coruna og Osasuna, fra venstre ses "Handy", Kim Valkær, Timmi Jensen, Carsten Rasmussen, Morten Rahbek, Anders Tarbensen og Ole Kok. Kampen endte i øvrigt 1-1.

Rejsebrev nr. 15 fra GUNNAR SEIDENFADEN

3 uger er der gået siden sidste rejsebrev, dette faktum er der en god og plausibel undskyldning for, da vi har ligget i dok i hele perioden. Men nu er SEIDENFADEN på søen igen og rejsebrevet er genoplivet.

Dokopholdet foregik i Ferrol, en by nær La Coruna der har ca. 85.000 indbyggere, hvoraf hovedparten er beskæftiget i den moderne spanske flåde eller arbejder på Izar-værftet.

ADIOS EL SEIDENFADEN
01-03-2003

Skibet skulle have en generel overhaling samt en grundig rengøring, alt dette blev fra værftets side af anslået til en lille uges ophold – men vi blev kraftigt overhalet af virkeligheden. Alle skibene fra vores miljøgruppe blev released inden for samme uge og tog alle på samme værft i Ferrol det gav en prop og medførte nogen forsinkelse.

Men de mange dage gav besætningen mulighed for at se på turistattraktionerne i lokalområdet. Kort kan der nævnes: katedralen i Santiago de Compostela, point de Andres – Europas højeste klippeskrænt -, landskabet som ligner sydfrankrig og Estadio Riazor i La Coruna.

På Estadio Riazor nåede nogle få af os at se endnu en fodboldkamp, denne gang var det Deportivo La Coruna mod Basel fra Schweiz i Champions League, kampen endte med en hjemmesejr på 1-0.

Vi fik i løbet af dokperioden et godt forhold til det hollandske skib "Arca", hvor synspunkter blev udvekslet og skibene blev rundvist. De har noget fantastisk isenkram som vil få enhver teknisk interesseret til at føle sig som en lille dreng i en slikbutik. Dette er alt fra hydrauliske svingarme til spærringerne og til gyrostabiliseret parabolmodtagere.

Spanierne er dog et meget gæstfrit folk, dette fik vi mange eksempler på. De er generelt hjælpsomme og forstående.

Bl.a. får man ofte et glas portvin eller andet på husets regning efter endt middag, og sundhedssystemet – som vi fik behov for et par gange – er hurtigt og effektivt.

Vi har indenfor den sidste uge haft 2 folk på skadestuen, første gang var det MSPC Henrik Sommer der kæntrede i skibets gummibåd, blev efterfølgende ramt af den og skulle sys med 4 sting i hovedet. Anden gang var 1. mester "Handy" som under opstart af hovedmotoren fik en tørnstang til svinghjulet i ansigtet, det blev til 5 sting i den omgang. Til alle pårørende derhjemme kan jeg orientere at begge har det fint, og er fuldt aktive.

GUNNAR SEIDENFADEN afgang Ferrol torsdag d. 27. februar kl. 1400 og med 1128 sm. til Korsør ved vi at ankomst er tirsdag d. 04 marts kl. 1430. Alle er i øvrigt meget velkomne. På snarligt gensyn
PL Rasmus Krogh
Fotograf: PL Rasmus Krogh



CH H.H. Nielsen er ude ved klippeafsatserne



Afrensning af SEIDENFADENS agterdæk i dok



SEIDENFADEN i dok sammen med det hollandske skib "ARCA".

Rejsebreve fra MLOG (Mobil Logistik Enhed)

MLOG deltog i 2003 i operation ACTIVE ENDEAVOUR.
Rejsebrevene er fra dette togt og indeholder mange billeder.

Rejsebrev nr. 5 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

27-06-2003

Ja så er det tid til lidt nyheder fra det sydspanske logistik element igen. Vi har nu været på stedet i knap 3 måneder altså knap og nap halvvejs i operationen - så vidt vi ved. Vi har jo efterhånden fået oparbejdet en fin rutinemæssig arbejdsdag, bestående i at servicere den i havn liggende flex med nødvendige reparationer, eftersyn og transport af personel.

Rejsebrev nr. 4 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

27-05-2003

Vi afsluttede vores sidste brev med at ønske alle vores læsere en god påske, det håber vi så, at I har haft. Vi har også selv haft en behagelig påske, dog har vi ikke holdt nogen påskefrokost og det ser ikke ud til, at der er nogen som har lidt overlast på den bekostning.

Rejsebrev nr. 3 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

01-05-2003

MLOG har sendt en stor billedserie fra lejren på Flådestationen i Spanien.

Rejsebrev nr. 2 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

24-04-2003

Vel ankommet fredag den 5. april til det sydlige Spanien, nærmere bestemt en flådestation i Cádiz, var opgaven nu at få etableret en velfungerende logistisk base, hvorfra vi kan løse vore opgaver.

Rejsebrev nr. 1 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

05-04-2003

MLOG har sendt en kortfattet dagbog fra turen til Puntales.

Rejsebrev nr. 1 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

MLOG har sendt en kortfattet dagbog fra turen til Puntales.

05-04-2003 kl. 11:12

Dagbog

Dag 1:

30/3

Vi mødte kl. 0800 og klargjorde. MLOG og MOBA chefer sendte os af sted kl. 1000 med politieskorte til Den Store Bro. Herefter gik det derud af med små pitstop for spisning etc. Her i blandt et enkelt stop ved en grænsebutik for at fouragere. Ellers afsluttede vi dagen kl. 2230 midtvejs mellem Kassel og Bad Hersfeld efter at have tilbagelagt 727 km. Natstop i Hasselberg - til køjs efter at have gennemført de første rigtige bakker, som senere viste sig også at være de stejleste.

Dag 2:

31/3

Kattegats Marinedistrikt ringede for at høre hvor i verden vi var kl. 0635 så med søvndrukken stemme blev der svaret. Stod op kl. 0700 – skafning (medbragt) afgang 0800 derefter af sted mod Frankfurt og videre sydpå. Tankning på en Shell station hvor vi blev lidt klogere om anvendelse af vore Shell kort. Vi løb ind i lidt kø ved Frankfurt pga. vejarbejde. Ellers var der rimeligt gang i trafikken – en smule kø enkelte gange ellers ingen problemer. Jo længere sydpå vi kom jo mere forår kunne betragtes. Selv fra motorvejene hvor vi jo færdes. Det er rart at se æbletræer og kirsebærtræer stå i blomst efter vinterens kulde. Ligeledes er det blevet varmere jo længere sydpå vi er kommet – det hjælper jo selvfølgelig også at vi har haft nydeligt vejr – Solskin og rart varmt. Efter vi havde hørt at RAVNEN/VIBEN kunne komme i fransk havn var det med nogen ængstelse at vi nærmede os den franske grænse, men det var ganske unødvendigt vi rullede over grænsen kl. 1535 efter at have tilbagelagt i alt 1183 km. Derefter holdt vi et kort stop 20 km efter Mulhouse. Fik udleveret lidt euro til at betale vejafgifter med (det er ikke helt billigt at køre med lastvognstog på de franske motorveje). Så var det i gang med at komme syd på i Frankrig. Vi kørte godt i gennem og for at komme forbi Lyon udenfor myldretid fortsatte vi til 40 km syd for Lyon. Derefter gik jagten ind på et overnatningssted som det så lykkedes os at finde. Kl. 2350 var strøm etableret og vi overnattede efter på dagen at have tilbagelagt 929 km.

Dag 3:

1/4

Stod op kl. 0900, morgentoilette (det er jo som nogle ved lidt specielt når man kommer til Frankrig – toiletforholdene er lettere besværlige når man anvender standard rastepladser), morgenmad derefter afgang. Videre sydpå i gennem mange kendte vindistrikter (Beaujolais, Macon, Languedoc etc.) langs med, over Rhinen – Rhone. Det var jo til at se at vi kom længere sydpå og det blev varmere, meget grønt og efterhånden mange cypresser. Derefter stop for tankning med tilhørende gestikuleren og ganske få franske ord lykkedes betaling og lidt yderligere soignering af vore egne kroppe. Efter således at være blevet soigneret er det jo nogen bekendt at maskinfolk ikke kan gå længe før der må fremmedlegemer på panden til. Og ganske rigtigt højre baghjul på en hængel måtte skiftes, lettere besværlig operation, men patienten blev kureret, en telefonmelding til SOK og vi kørte videre. Herefter ankom vi til Aire du Village Catalan en rasteplads på A9/E15 10 km syd for Perpignan og ca. 10 nord for den spanske grænse. Udsigten til Pyrenæerne skæmmedes en smule ved de mange mørke regntunge skyer der var kommet til syne. Efter således at have tilbagelagt yderligere 392 km slog vi lejr for natten i det vi ikke måtte passere grænsen før d. 2/4. Det hører selvfølgelig til at datoen gav anledning til forskellige påhit – som igen gav anledning til en del radiotrafik på kanal 7 (storno kanalen som anvendes af MLOG/MOBA under gang) i løbet af dagen. Rastepladsen gav anledning til en del beundring i det vi ikke før havde set en sådan sammensætning af rasteplads og vel nærmest Dansk Folkeferie opbygning (Swimmingpool etc.)

Dag 4:

2/4

Stod op kl. 0600, morgentoilette, morgenmad og derefter afgang med retning mod Pyrenæerne og Spanien. Den spanske grænse blev passeret kl. 0730 efter at have tilbagelagt i alt 2074 km. I øvrigt gav de truende regnvejrs skyer ingen regn, men må i stedet have været et omen om de truende ydelsesmæssige forhold. Derefter rullede vi videre ned langs med

den spanske middelhavskyst, bevoksningen skiftede noget, de mange vinstokke blev udskiftet med citrustræ lunde, jorden så mere tør og rød ud. Særlig gjorde en Svigermors skarpe tunge sig bemærket ved sin størrelse (må man aldrig få en sådan svigermor). Vi afsluttede dagen med at finde en rast 27 km SV for Alicante efter at have tilbagelagt 747 km på dagen.

Dag 5:
3/4

Stod op kl. 0600, morgentoilette, morgenmad og afgang. Efter at have tilbagelagt vejen indtil nu kun på motorveje skulle der prøves noget andet. Vi skød genvej på en hovedvej. Det gav lidt øvelser i at køre op og ned af bakker. Hvilket gav sig udtryk i en højde på 1273m over havet, vi fik faktisk set et stykke bjerg med evig is/sne. Vejret var meget fint, strålende solskin og lidt blæst, ca. 22 grader. Ved at køre af en hovedvej fik vi også mulighed for at kigge lidt på typisk arkitektur i nogle af byerne vi kørte i gennem, det mest gennemgående træk var hvidkalkede mure og kasseagtige bygninger, smukke på deres måde. Et andet indtryk som afgives er at der ved rastepladser og kreaturarealer er bygget tagkonstruktioner til at give skygge, ganske givet et udtryk for hvor varmt det bliver. Ellers må man sige at for os blev det hurtigt blevet sommerligt i vejret – 5 dage efter vi tog hjemmefra, det var et hurtigt forår. Kl. 1600 slog vi lejr for natten 50 km nord for Cadiz efter på dagen at have tilbagelagt 578 km. Efter vi havde slået lejr for natten viste det sig at stedet var en parkeringsplads ved et TT racetrack, som derudover også var den lokale "Love Nest" – hvilket tydeligt blev bevidnet at den noget specielle gummiblomst sætning, som kunne tages som et udtryk at kampagnen mod AIDS i hvert fald har haft nogen effekt i det syd spanske. Herudover var det et sted uden toilet- og bade faciliteter, som vi så forsøgte at købe os til ved at leje hotelværelse. Men de ville have os til at leje 3 værelser (pris i alt 180 euro) det syntes vi var lidt for dyrt, så det blev nogle let smudsige søfolk der skulle arrivere Cadiz næste formiddag.

Dag 6:
4/4

Stod op kl. 0700, morgentoilette og derefter af sted for at recce NAVBAS PUNTALES. Efter at have undersøgt faciliteterne returnerede vi til Jerez og hentede lastvognstogene. Så var det af sted mod det endelige mål. Vi ankom ca. kl. 1230 efter at have tilbagelagt 3422 km. Så var det i gang med at etablere lejren og få gang i rutinerne. Derom mere i næste beretning om jeres udsendte MLOG/MOBA kolleger.

Rejsebrev nr. 2 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

Vel ankommet fredag den 5. april til det sydlige Spanien, nærmere bestemt en flådestation i Cádiz, var opgaven nu at få etableret en velfungerende logistisk base, hvorfra vi kan løse vore opgaver.

24-04-2003 kl. 16:15

Dagbog 2

Således at vi kan støtte de sejlene enheder med hvad der står i vores magt at kunne udøve. Ligeledes sådan at vi kan passe på os selv og vore fornødenheder. Klokken 15.00 var vi kørt på plads og havde dannet vognborg, ligeså var telefon etableret, kommunikationsvagt up and running og de første opgaver klar til at blive løst. Derefter blev det weekend og flådestationen blev tømt for folk, så vi blev ladet tilbage med at få etableret os og gøre klar til de næste måneders opgaver.



Vi blev ganske godt modtaget af den tilknyttede spanske forbindelsesofficer, som endvidere fungerer som lods ved flådestationen. Han er en af de få (os bekendt) som taler rimeligt engelsk. En af de største hindringer for udførelsen af forskellige opgaver som har berøring med lokalbefolkningen er sprogbarrieren. Det lader sig dog gøre, med nogen gestikuleren, at få de ting vi har brug for.

Vi har fået etableret et medbragt telt, med plastiks service så vi kan indtage vores campingkost (indkøbt) i læ, vi har etableret et lille læsejl så der er mulighed for ugenert at sole vore blege kroppe, vi har fået hul igennem på den medbragte parabol - så vi kan følge med i krigens gang på et sprog der er til at forstå (dansk) - vi kan altså modtage dr1 og 2. Så har vi fået bad og toilet faciliteter (ganske nydelige - ikke af fransk design), vi skal dog selv forestå rengøringen. Herudover har vi kontakt til en dansk forbindelsesofficer ved ROTA som er udsendt af SOK. Nu er det så et spørgsmål om at få rutinerne til at falde på plads. Vi havde et lille clash med flådestationen - sådan at forstå, at vi blev bedt om at nedtage Dannebrog (som ellers vanen tro var etableret på MSRF beboelsesvogn). Vi blev meget høfligt bedt om at nedtage flaget da man har den tradition på spanske installationer kun at flage med det spanske flag på landjorden og da vi i MLOG/MOBA jo egentlig ikke har tradition for at være flagbærende, nedtog vi selvfølgelig flaget for ikke at fornærme nogen. Derudover har det været muligt at betragte den omkringliggende bebyggelse i forbindelse med indkøbsture for de sejlene enheder og i forbindelse indtagelse af restaurant mad om aftenen når tjenesten tillader. Vi er nu rimeligt etableret ved flådestationen og har fået rutinerne til at køre.

Flådestationen vi har etableret os på er vel 1/3 del størrelsen af FLS KOR, men giver godt læ for de fremherskende vinde. Tidevandsforskellen er omkring de 3-4 m så det er godt vi står på landjorden og ingen trosser har at justere. COM DATU STROG (chefen for det danske task unit straits of gibraltar) har implimenteret nogle retningslinier for styrkebeskyttelse så vi ikke skal lide nogen overlast. De lokale adgangsforhold (de spanske vagter) udfører også et glimrende job så vi står godt og sikkert her på stedet.

En enkelt lille luksus lejr tildragelse er det også blevet til - vi har nemlig fået indlagt koldt rindende vand i lejren ved den alle steds nærværende teknik divisionens foranstaltning - BZ (WELL DONE).

Vi afventer nu at de norske og tyske enheder også arriverer, så operationen får sin fulde bredde organiseret.

Søndag 13. april hold 2 ankommer.

Efter en lang rejse med mellemlanding i Madrid på ikke mindre end 7 timer lettede vi atter, denne gang med kurs mod Jerez lufthavn. Skyerne havde under opholdet i Madrid, trukket sig voldsomt sammen til nogle massive sorte skyer, i særdeleshed i retning af vores næste destination, denne flyvning blev da også en meget voldsom oplevelse, vi fik oplevelsen af hvad turbulens og lufthuler vil sige.

Efter ankomst og udlevering af bagage blev vi afhentet af en "ikke særlig lokal kendt chauffør fra lejren". Turen tilbage blev noget længere end beregnet, da chaufførens kørsel var noget turistpræget.

Efter en varm velkomst fra hold 1 og en hurtig orientering, var alle godt trætte og det kunne derfor ikke gå for hurtigt

med at finde sin køje.

På turen herved blev der talt meget om, sydens sol, men nej vi kom hurtigt på andre tanker, om natten fik vi en forsmag på Sydspaniens vejrluner, et gevaldigt uvejr kom bragende ind over vores lejr med kraftig regn og blæst.

Mandag den 14. april. Startede dagen med en mere grundig overlevering fra hold 1. Derefter var det tid til at tage afsked med det første hold, der nu kun havde Danmark i tankerne.

Tirsdag 15. april. Vores første større opgave, den bestod i udskiftning af en højspændingsenhed. Vore kollegaer fra hold 1 havde fejlfundet på anlægget, og fandt det var nødvendigt at udskifte enheden. Vi modtog en ny højspændingsenhed sidst på eftermiddagen fra Danmark, så det var jo bare at krybe på med krum hals. Den skulle bakses ned fra næst øverste dæk, og omvendt, da vi jo også skulle have den nye på plads. arbejdet var omfattende, da der skulle afmonteres både lejdere (trapper) og luger (døre), arbejdet blev ikke mindre vanskeligt af, at det er en uhåndterlig sag på ca. 400kg. Det er i øvrigt meget sjældent at netop denne højspændingsenhed skal udskiftet. Arbejdet blev udført i en god og positiv ånd, hvor stort set alle i teamet var involveret. Efter endt arbejde var klokken sneget sig et godt stykke over midnat, "buenas noches" godnat, endnu døgn var gået.

Onsdag den 16. april. Midt på formiddagen blev opstart og ind justering af højspændingsenhed færdig, en stolt elektronik division melder at radaren er OK. Fragten fra Danmark ankommer med 11 paller forsyninger, der skulle fordeles i enhederne. Herefter fik vi endelig et pusterum til at, få pakket vores egne ting ud. Resten af dagen gik med indkøb af rigelige mængder proviant til resten af "la Pascua" (påskan) og forskellige opgaver i lejeren og små reparationer i enhederne.

Torsdag. Skærtorsdag, i Spanien "Jueves Santo" og dermed start på påskan. Flådestationen bar præg af helligdagen, kun vagten og det øvrige nødvendige beredskab var at se. Pudsigt nok havde vi ingen opgaver denne dag, men skyldtes nok snarere, RAVNENs og VIBENs skiftedag, end helligdagen. Vi kunne så glæde os over den første rigtige dejlige sommerdag, med højt solskinsvejr hele dagen. Til trods for den pludselig højere temperatur, og bagende sol, dyrkede vi en del fut (idræts) med løb, tennis og lidt fodbold. I løbet af dagen måtte de fleste solbadende blegansigter sande, at sydens sol har noget højere brankende effekt end vi er vant til på vores breddegrader. Trods stort forbrug af solcreme, skiftede flere på kort tid, kulør fra dansk vinter hvid til spansk sommer rød.

Langfredag. I Spanien "el Viernes Santo" Teknik divisionen havde travlt med hovedmotoreftersyn, og andre større og mindre reparationsopgaver i RAVNEN. Et 12000km. eftersyn på vores kleinbus kunne der dog også blive tid til. Omkring middagstid begyndte det at pusle på pladsen, hvor vores norske kollegaer (logistikteam) skulle stå. Vi fik besøg af den norske læge, der blev noget overrasket over pludselig, at få udvidet sin praksis med ca. 70 ekstra potentielle patienter, da de danske enheder ikke har læge med. Sidst på eftermiddagen ankom de 4 norske torpedobåde.

Lørdag 19. april. Igen et eksempel på det omskiftelige vejr, det har regnet og tordnet det meste af natten, med tordenskrald, så vi nær blev kastet ud af køjen. Opklaring op ad formiddagen. Vi håber alle på godt vejr da vi har planlagt en grillaften. De sidste reparationer udført i RAVNEN, så den er sejlklar søndag.

Med påskehilsen MLOG/MOBA TEAM (LOGTEAM STROG)

Rejsebrev nr. 3 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

MLOG har sendt en stor billedserie fra lejren på Flådestationen i Spanien.

01-05-2003 kl. 16:00



Ankomst Flådestationen



Våd lejr



Våd lejr



Våd lejr



Stadig højt oppe



Sommeren er over os



Skafning-for-det-arbejdende.....



Skafning på vej



Skafning i teltet



På vej ned af bakke



Overnatning ved Lyon



Overnatning på LOVE NEST



Orcas (hvid by)



Middelhavskysten fra motorvejen



Lejren



Lejren



Lejren



Lejren



Lejren



Højt oppe



Hjulskift

20/4/04



Gibraltar



FUT



Flådestationen



FLEX ved TEAM ankomst



FLEX i havn

20/4/04



Danske og norske patruljebåde i havn



Dansk Folkeferie



Citrustræer



Våd lejr

Rejsebrev nr. 4 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

Vi afsluttede vores sidste brev med at ønske alle vores læsere en god påske, det håber vi så, at I har haft. Vi har også selv haft en behagelig påske, dog har vi ikke holdt nogen påskefrokost og det ser ikke ud til, at der er nogen som har lidt overlast på den bekostning.

27-05-2003 kl. 09:00

Dagbog 3

Siden vores sidste brev er antallet af vores assistancer til de to skibe RAVNEN og VIBEN absolut ikke blevet mindre, snare tværtimod. Vi har faktisk haft en del små reparationer hele tiden af både den ene og anden slags. Vi har også nogle lidt større arbejder og nogle af disse har været forsinket af ventetid fra Danmark med reservedele. Men det ser dog ud til at det lykkedes, da vi har et godt samarbejde med vores forsyningsafdeling i Danmark.

En af grundene til at vores hverdag er blevet mere hektisk skyldes, at vi har fået til opgave at indkøbe de mest gængse varer til de to enheder, det være sig lige fra elastikker til træplanker. Og vi må med sandhed sige, det er noget af en udfordring, da den Spanske befolkning til tider kan være meget svære at kommunikere med, men vi synes at det er sjovt og spændende, så vi keder os bestemt ikke.

Der er ikke to dage som ligner hinanden, som for eksempel tirsdag den 22. april fik vi at vide, at den Spanske Admiral ville inspicere lejren næste dag onsdag den 23. april ca. klokken 11.30, så onsdag formiddag var der travlhed i lejren med opklaring og rengøring, så godt det nu kan lade sig gøre, når man står på en grus parkerings plads, med masser af støv. Nå, men vi var altså klar til at modtage admiralen klokken 11.30, men der kom ingen admiral, vi ventede og ventede han dukkede ikke op, og da klokken nærmede sig 12.30, blev vi enige om at nu måtte det være nok, lige netop denne dag havde termometeret sneget sig op på 30 grader celsius. Da vi var i ført paradetøj, det vil sige det pæne tøj med sorte bukser og jakke, var det en rimelig varm affære, derfor aftrædning og omklædning til funktionsuniform. Efter at vi havde klædt om, var alle lidt brødflove, derfor begyndte vi at tilberede vores selvindkøbte frokost, frokosten var kun lige kommet på bordet, da Admiralsens adjudant kom farende ind i lejren og sagde at Admiralen kommer om 10 minutter, fy for pokker vi fik travlt med afrigning og omklædning, vi nåede det lige inden han ankom. Admiralen var i øvrigt vældig flink og han talte godt engelsk, han var i lejren i ca. et kvarter, hvor efter han drog videre. Inden han fortsatte sin tur sagde han pænt farvel og gav håndtryk. Admiralen udtrykte at han var godt tilfreds med det han havde set og den orientering som vi havde givet ham.

De næste store opgaver som ligger og truer lige rundt hjørnet er hovedmotor skift på RAVNEN og turbine skift på VIBEN, så vi er helt overbevidste om at den kommende uge hurtig skal få ben at gå på.

Det skulle vise sig, at vi fik ret i vores antagelser. Mandag den 5. maj begyndte vi at skille RAVNENS hovedmotor, således at den var klar til blive taget ud tirsdag. I den forbindelse fik vi kran assistance fra flådestationen i Puntales, hele operationen foregik ved hjælp af en officer fra flådestationen, som blev brugt som tolk. Vi havde frygtet at det skulle volde en del problematik, da det ofte skal gå hurtigt og præcist ved kran arbejde, men vi blev glædeligt overasket, idet både kranføreren og officeren var meget opmærksomme og engageret i vores arbejde. Det var der så sandelig også andre på flådestationen der var, heriblandt chefen fra flådestationen (El kommandante), men også den Spanske Materiel Admiral, ja han var så interesseret at han valgte at aflægge MLOG et besøg dagen efter. Én af grundene til Admiralsens nysgerrighed skyldtes, at han aldrig havde set et hovedmotor skift ved kajen, det virker helt uvirkeligt fortalte Admiralen. Det vil man aldrig komme til at opleve i Spanien, tilføjede Admiralen, da man i Spanien på ingen måder er gearret til sådanne begivenheder, men det skal måske ses i lyset af Spanien ikke har samme logistik organisation som i Danmark.. I Spanien skal alle fartøjer i dok forklarede Admiralen. Admiralen var også meget imponeret over at alle os fra MLOG mere eller mindre havde en håndværksmæssig uddannelse, således at vi er i stand til at udfører alle de opgaver vi bliver stillet. Sidst men ikke mindst var Admiralen nærmest forbløffet over MLOG konceptet med rullende værkstedsvogne, sovevogne og lagervogne, ligesom den operative Admiral sagde han pænt tak for besøget. Efter en times langt og spændende besøg.

Et lille side spring, men for os som er sendt ud, synes vi det er rart at vi kan tiltrække en række prominente personer. Tilbage til RAVNENS hovedmotor, det gik som smurt i olie med udtagning og genmontering af den "nye". RAVNEN

kunne atter deltager i operationen fra torsdag. Fredag morgen startede vi så med skift af VIBENS turbine endnu engang tørnede vi alle til også denne opgave forløb uden nogen former for irritation eller drillerier, arbejdet blev afsluttet mandag, således at VIBEN kunne deltage aktivt igen fra tirsdag, samme dag som hold 1 ankom fra Danmark og samme dag som vi skulle til at pakke kufferten og tænke på at rejse hjem, efter 1.måned med mange opgaver af alle mulige karakter men ingen som vi måtte give op for.

Foreløbig tak for denne gang fra hold 2. Vi vender tilbage igen medio juni.

Med venlig hilsen, alle os fra hold 2. MLOG TEAM i Cádiz, syd Spanien



Hoved motor klargøres fra lastbil



Mad tid efter en lang dag



ny turbine bliver monteret



turbine på vej op af maskinrum



Fundament fødder justeres ind



Der bakes på plads



Der arbejdes med turbineløft



Hoved motor på vej ned i maskinrum



hovedmotor skift



hoved motor bliver løftet ned



Hoved motor ned fra lastbil



Så er det tid til aftensmad

Rejsebrev nr. 5 fra MLOG i ACTIVE ENDEAVOUR

Ja så er det tid til lidt nyheder fra det sydspanske logistik element igen. Vi har nu været på stedet i knap 3 måneder altså knap og nap halvvejs i operationen - så vidt vi ved. Vi har jo efterhånden fået oparbejdet en fin rutinemæssig arbejdsdag, bestående i at servicere den i havn liggende flex med nødvendige reparationer, eftersyn og transport af personel.

27-06-2003 kl. 09:08

Ligeledes bliver den på søen værende flex støttet med nødreparationer hvor det måtte være nødvendigt. Det har været travle dage det meste af tiden, kun medens begge flex'er lå i Malaga har der været mulighed for at slappe lidt af i lejren. Den afslapning blev så en ikke så afslappende periode i det vi måtte bryde lejr op for at få udlagt perlegrus i lejrområdet, det vil sige flyttede lejren i knap 24 timer og genopsatte lejren igen efter at spanierne havde fået udlagt perlesten. Men man kan jo ikke sige andet end at tiden vi er hernede bliver brugt hurtigt (sådan føles det i hvert fald). Vi har haft talt om muligheden for at komme til Gibraltar på lidt turisteri, men har endnu ikke haft tid. Ej heller har der været mulighed for at besøge nogen vin slotte e.l., men vi håber da stadig. Vi har jo hørt fra enhederne at det er besøgene værd.

I mellem vi ankom og til nu er der sket en del med lejren, man kan ligefrem sige at vi har fået etableret en luksuslejr, set med vore øjne. Vi har fået lagt dørk i teltet, lagt rindende vand ind i teltet – med dertil hørende håndvask. Parabolen fungerer glimrende så vi har DR1 og 2 og radio via satellit, hvilket også giver mulighed for at kunne se tekst tv og dermed følge med i hverdagen derhjemme. Herudover har vi nu også fået etableret en ekstra telefonlinie hvilket gør os i stand til at kunne benytte internettet. Endelig var perlegrus en meget velkommen forbedring af lejrområdet som fjernede den evindelige sandstorm vi ellers har været udsat for og også fjernede oplevelsen af mudder(sand)bad – de enkelte gange hvor det har regnet (hvor det i øvrigt regnede i spandevise med fare for ”agua”planing på vej op ad bakke). Derudover er der så efterhånden kommet en lille konkurrence i gang holdene imellem, som går ud på at finde på forbedringer til lejren (så den kan blive endnu mere ”luksuriøs”). Foreløbig er der etableret pissoir, koldt vands dusche, tørrestativ, indkøbt vaskemaskine og tørretumbler, fan til teltet bestående af vifte i loftet med diskolys og opretstående fan med bevægeligt viftehoved med flere hastigheder (den står selvfølgelig på max hele tiden). Der er ophængt camouflagenet over halvdelen af lejrområdet for at give lidt skygge.

Alt i alt en efterhånden glimrende opsat og velfungerende lejr, som efterhånden lever op til de fleste campisters minimumskrav - altså ”1 stjernet” campingplads.

Vi har kontinuerlig vagt på – så enhederne til enhver tid kan få fat i os enten på storno eller mobiltelefon til en af regnskabsførerne. Vi har lejet en bil som supplement til den medbragte buslet for at kunne imødekomme de transport krav der bliver stillet. Det gør også at vi nu i stedet for at flyve til Jerez (ca. 30 km fra lejren), flyver til Malaga (ca. 230 km fra lejren) – hvilket gør flyreisen langt behageligere og billigere (man kan sågar regne med at ens bagage kommer samme sted hen som en selv). Det eneste ubehagelige i denne transport må siges at ligge i buslettens indeklima (puha ! – det kan blive varmt), men det er der jo heldigvis råd for, vi er nu i færd med at få air conditionering indlagt i busletten også, for i den lejede bil er det selvfølgelig indlagt. Samtidig med vi har fået lidt længere til lufthavnen, har vi jo så også fået mulighed for at kigge lidt mere på vore omgivelser og man kan ikke sige at vi har oplevet noget nyt taget i forhold til vores tur hened. Men det er vældigt kønne omgivelser dog præget af at vi er meget langt sydpå.

Der har jo i løbet af den tid vi har været her foregået et par sociale events, såsom fodboldkamp Danmark – Norge i parken, Forsvarsministerbesøg og et enkelt ”beercall” for kommunikatører. Så selvom hver dag jo som bekendt er en festdag er det kun lørdag der kan betegnes som nytårsaften.

Det forsøger vi så at holde i hævd, selvom man må sige at der lægges gode kræfter i for at få middagsmaden op at stå (den står vi selvfølgelig selv for efter bedste formåen – hvilket har givet sig udtryk i mange kulinariske oplevelser). En enkelt gang i mellem bliver det til at alle går i byen og spiser (på nær selvfølgelig at en enkelt bliver tilbage for at opretholde vagten), her medbringes selvfølgelig også mobiltelefon så det til stadighed er det muligt at opretholde reparationsberedskab også nytårsaften.

Landskampen blev også en vældig succes. Vi havde inviteret alle danskere og nordmænd til TV-sening, hygge og B I O under gaflen (Bar Is Open). God stemning og den rette triumfator hvilket heller ikke gav sig udtryk i nogen mislyde,

snarere tværtimod efter afsluttet bold-kigning blev der inviteret til hygge på de norske torpedobåde hvilket blev glædeligt modtaget og fulgt op på.

Også Forsvarsministerens besøg blev til en hyggelig begivenhed med grill på boldbanerne og rundvisninger ombord i skibene og i Logteam's lejr (før perlegrus), derudover hyggelige samtaler om livet i operationen og hygge omkring grillen.

Udover arbejdsopgaver, skafning og enkelte sociale events er der også blevet tid til at gennemføre lidt FUT (Fysisk udmattelse og tortur), det giver sig udtryk i løbeture langs stranden, tennis, volleyball, basketball, fodtennis og fodbold – med deraf sig kommende sved på panden og kulør i kinderne.

Det var lidt om hverdagen så langt ved det logistiske element udsendt i operation Active Endeavour, vi er alle stadig ved godt mod og ser frem til kommende opgaver – mange hilsener til dem derhjemme og vi skrives ved.

MVH

Jeres udsendte soldater LOGTEAM Cádiz, Spanien



Lejren ved masten



Masten





Ny lejr



Ny lejr



Ny lejr



Opholdsrum



Landskamp Norge-Danmark på TV



Solnedgang over Cadiz

Rejsebreve fra undervandsbåden SÆLEN 2003

Undervandsbåden SÆLEN deltog i 2003 i operation ACTIVE ENDEAVOUR og Irakkrigen. Rejsebrevene er fra dette togt og indeholder mange billeder.

Nyhedsbrev nr. 11 fra SÆLEN

17-06-2003

Efter SÆLEN ankom til Bahrain den 1. juni et par dage før planlagt, er tiden gået med endnu et torpedo-mik og en masse arbejde med afrigning efter sejladsen. Der var vist ingen i besætningen, som var utilfredse med, at sejladsen blev et par dage kortere end beregnet. Alle viste hvilken arbejdsbyrde, der lå foran os, inden båden var klar til at blive heavy liftet hjem. Så lidt yderligere tid til de fornødne opgaver kunne vi alle godt unde os selv.

Nyhedsbrev nr. 10 fra SÆLEN

04-05-2003

Så fik vi lavet torpedo-mik d. 4 maj, og det gik rigtig godt. Der blev taget en del billeder udenfor båden, men desværre ikke nogen inde i båden.

Nyhedsbrev nr. 9 fra SÆLEN

03-05-2003

For at vise at det hele ikke bare er surt slid hernede, sender jeg jer billeder fra en lille sightseeingtur, som vi blev inviteret på af værftet. Turen foregik med bus og guide, der talte udemærket engelsk. Det viste sig dog, at der ikke er alverden at kigge på i BAHRAIN, men nogle eksotiske billeder er det da blevet til alligevel.

Nyhedsbrev nr. 8 fra SÆLEN

03-05-2003

Lige naar man tror, at man kan slappe af, sker der noget uventet. Som I sikkert ved, deler vi dokken med et lille skib. Der bliver lavet et omfattende pladearbejde på dette skib, og så skete det pludselig, at der ved noget svejsearbejde udbroed brand hos vores nabo.

Nyhedsbrev nr. 7 fra SÆLEN

01-05-2003

Brian på SÆLEN har sendt en billedserie fra montage af ladeslidsken.

Nyhedsbrev nr 6 fra SÆLEN

30-04-2003

SÆLEN har sendt endnu en billedserie fra værftsopholdet i Bahrain.

Nyhedsbrev nr. 5 fra SÆLEN

27-04-2003

Så kom vi trygt i dok hernede. Det hele forløb meget smertefrit og arbejderne sværmer nu rundt om båden for at få den gjort klar til sejlads igen. For de landkrabber, der måske kunne være, som ikke er helt med på, hvad vi har lavet, kan jeg kort forklare det således:

Nyhedsbrev nr. 4 fra SÆLEN

26-04-2003

Chefen for Søværnets Materielkommando kontreadmiral Niels Mejdal besøger SÆLEN 26 April 2003

Nyhedsbrev nr. 3 fra SÆLEN

22-04-2003

Hermed sender vi en lille hilsen til pårørende og familie, så I kan følge lidt med i, hvad vi går og laver. Vores patrulje gik fint, og der har været en god stemning i båden. Undervejs har vi både haft quiz og ludoturnering, det er med til at få tiden til at gå lidt hurtigere

Nyhedsbrev nr. 2 fra SÆLEN

18-03-2003

Så ankom vi igen til Aksaz, Tyrkiet, hvor vi lå en lille uges tid og ventede på at komme ud at sejle igen. Båden blev i den periode klargjort, fra da vi kom ind lørdag d. 15. februar, med rengøring og bestilling/ombordtagning af proviant, så vi igen var klar til at tage af sted.

Nyhedsbrev nr. 1 fra SÆLEN

15-02-2003

Så kom tiden, hvor SÆLEN skulle på havet igen. Forud for dette var der gennem januar måned en del reparationer og vedligeholdelse af båden, så den igen kunne være klar til yderligere sejlads. En stor del af SÆLENS "nye" besætning ankom til Marmaris, Tyrkiet, d. 24 jan. 2003, og en overlevering mellem de enkelte divisioner og sektioner i båden kunne foregå.

Nyhedsbrev nr. 1 fra SÆLEN

Så kom tiden, hvor SÆLEN skulle på havet igen. Forud for dette var der gennem januar måned en del reparationer og vedligeholdelse af båden, så den igen kunne være klar til yderligere sejlads. En stor del af SÆLENS "nye" besætning ankom til Marmaris, Tyrkiet, d. 24 jan. 2003, og en overlevering mellem de enkelte divisioner og sektioner i båden kunne foregå.

15-02-2003 kl. 19:11

Nyhedsbrev 1 fra SÆLEN



De folk, der ankom til Tyrkiet for første gang, kunne så også bruge tiden til at kigge sig lidt omkring i Marmaris, når man havde fri og ikke havde en vagt i båden at passe.

Nisserne fra julen, vel og mærke de drillende af slagsen, nægtede tilsyneladende at forlade båden, men på grund af en ihærdig indsats fra især T-divisionens side, lykkedes det at få dem drevet væk, og vi var således klar til at sejle tirsdag d. 11. feb. 2003. Det har været en lang periode med meget vedligeholdelse og forberedelse for hele besætningen, så alle var klar til at gå på havet og få ubåden afprøvet efter perioden i havn.

Den første dag på havet var noget af en demonstration fra de lokale vejrguders side, og vi fik endnu engang som mennesker en følelse af at være meget små i bølgenes vold. Efter 7 timers sejlads i overfladen var det kærkomment endelig, at kunne få dykket ned i det element, som er undervandsbåden SÆLENS rette. Ellers er tiden til søs gået med at teste systemerne og at komme ind i de daglige rutiner, og en del interne øvelser er det således også blevet til. Vi har bl.a. holdt en havarirulle med møde på bibs-posterne, som er bådens nødluftsystem, så besætningen via en slange og et mundstykke har mulighed for at trække vejret, i tilfælde af at besætningen skulle udsluses dvs. forlade båden i en nødsituation. Dette system bliver også brugt i tilfælde, hvor luften i båden bliver forurennet som f.eks. ved brand.

Efter at have været på havet i 2 dage stilnede vejret lidt af. Her var der lidt mulighed for at træne tilrigning og afrigning af broen. Når en undervandsbåd sejler uddykket, dvs. på overfladen, bliver den styret fra broen, som er under åben himmel. Alt efter vejrliget kan dette have sine fordele og ulemper. Når vejret er som under dag 1 under sejladsen, er det en klar ulempe, og man kan efter nogle timers vagt blive temmelig kold og våd. Efter en sådan vagt er det dejligt at komme ned og få tørret tøj. Det gøres i maskinen på grund af, at dieselmotorene er godt varme, og efter et par timer er ens tøj, skønt tidligere gennemvådt, knastørt igen. En sådan uddykning har også sine fordele for det rygende personel ombord, da tobaksrygning i båden er forbudt. Kort tid efter man er i overfladen, er broen således et foretrukket opholdsted for folk med rygende tendenser.

På denne dag 3 havde vi en fødselar ombord, da vores maskinkonstabel kunne fejre sin 26 års fødselsdag. Kokken havde i dagens anledning fået frie tøjler til at kreere sit bud på en konkurrence vindende lagkage til fødselsdagsbarnet og resten af besætningen.

I skrivende stund befinder vi os dag 4 på havet ca. halvvejs i "hunden", som er nattevagtens eller i søværnsregi hundevagtens kælenavn. 40 meter vandsøjle er over os og der er faldet ro over ubåden, nu hvor godt halvdelen af besætningen sover. Inden længe er det vores vagthold, der efter morgenskafningen får mulighed for at buffe (sove).

Med venlige hilsner fra SÆLENS besætning.

Nyhedsbrev nr. 2 fra SÆLEN

Så ankom vi igen til Aksaz, Tyrkiet, hvor vi lå en lille uges tid og ventede på at komme ud at sejle igen. Båden blev i den periode klargjort, fra da vi kom ind lørdag d. 15. februar, med rengøring og bestilling/ombordtagning af proviant, så vi igen var klar til at tage af sted.

18-03-2003 kl. 16:07

Nyhedsbrev 2 fra SÆLEN

Efter kun ca. 4 dage på havet kan en undervandsbåd nå at blive temmelig beskidt, så der blev gjort grundigt rent i alle kroge, og da vi ikke skulle bruge Aksaz som basehavn mere, var der ligeledes en del grej, som vi havde opbevaret på land, der skulle sendes til vores nye destinationssted.

Den tur, vi er ude på, er nu gået hen og blevet historisk, ligesom da en dansk undervandsbåd for første gang skulle til Middelhavet. Nu skulle vi så bare ca. lige så langt syd på og øst over fra Tyrkiet, som der er fra Danmark til Tyrkiet. Den første store begivenhed på denne tur var nok den, at vi skulle igennem Suez-kanalen for første gang i 5. Eskadres historie, og stemningen ombord var høj. Man kunne fornemme, at det vi var i gang med var historieskrivning. Vi lå en halv dags tid på en red lige nord for Port Said, Egypten og ventede på at blive sluset igennem Suez-kanalen med en sydgående konvoj. Suez-kanalen er visse steder så smal, at der kun kan sejle skibe igennem i én retning, så vi måtte pænt vente, til det blev vores tur. Det var også en underlig fornemmelse at ligge i en lille dansk undervandsbåd på en red i Middelhavet ved siden af skibe, der i tonnage er på 100.000+ tons. Ved den lejlighed kunne vi så følges med 2 amerikanske skibe, som "tilfældigvis" skulle samme vej som os, og det giver jo en vis form for sikkerhed. Under transitten gennem kanalen var der for besætningen mulighed for at komme op i den friske luft og nyde synet af Egypten. Der blev betragtet og fotograferet nogle af de mange krigsmonumenter, som ligger langs kanalens bred. Dette område har ofte været involveret i stridigheder af den ene og den anden art, blandt andet 6-dages krigen, og derfor står der udrændte israelske kampvogne langs bredden for blot at nævne et eksempel. På denne tur gennem kanalen var der en af vores menige ombord, der ved et uheld kom til at skære sig selv i fingeren med en kokkekniv. Om det var på grund af den kåde stemning ombord, at det gik galt vides ikke, men faktum er, at han måtte syes i fingeren af bådens næstkommanderende, som fungerer som bådens "læge" samt skibets kok, som er sanitetsgast ombord.

På nær dette lille uheld slap SÆLEN helskindet igennem kanalen, og de næste mange dage skulle nu gå med at sejle gennem Det Røde Hav i overfladen. En rigtig lang tur når man har søen ind agten fra. Ikke noget hit for skibe generelt og for ubåde især, da dette skaber en del rulninger i båden. Det skal ligeledes nævnes, at der dagligt var delfiner, som sprang foran SÆLENS bovbølge i akrobatiske spring, som kunne gøre en elitegymnast grøn og gul af misundelse. Længere syd på i Det Røde Hav begyndte flyvefiskene ligeledes at springe/ flyve foran bådens stævn, og det hjælper jo gevaldigt på humøret, som i grader steg sammen med luft- og vandtemperaturen. Der blev taget mange billeder af disse flittige besøgende, og der blev heppet og hujet, som var man til en fodboldlandskamp i Parken. Om natten kunne man opleve morilden danse omkring ubådens formskrog som små ildfluer. Et forunderligt syn.

Efter turen i Det Røde Hav skulle vi en tur til Djibouti i Afrika og proviantere, og så kan man jo så spørge sig selv om, hvor i alverden det er, og det gjorde vi også. Djibouti er et lille land beliggende i Afrika mellem Somalia og Eritrea. I Port of Djibouti som ligger på 11 grader 36 minutter 2 nord, i øvrigt sejladsens sydligste punkt, skulle vi så ligge på siden af det tyske forsyningsskib ELBE. Ud over proviant og ferskvand kunne dette fartøj forsyne SÆLENS besætning med noget så banalt, køligt og livreddende som ispinde af Magnum klassen. Hjælpsomheden fra vores tyske venners side var yderst prisværdig, og da en af skibets gaster fik et ildebefindende og besvimede, var hjælpen nær i form af læger og skibshospital.

Men vi måtte videre på vores færd østover, og nu befinder vi os såmænd i Det Indiske Ocean. Ja hvem skulle have regnet med det. Dem der i sin tid byggede båden? Næppe! Det danske søværn for bare et år siden? Nej! Hvem ved hvad fremtiden bringer?

Med venlige hilsner fra SÆLENS besætning.



Krigsmindesmaerke i Suez Kanalen



De er nu gaestfrie, de aegyptere!



Næstkommanderende og Suez lods (th) viser vejen



Glade gaster i Suez Kanalen



Endnu et krigsmindesmaerke (dem var der rigtig mange af)



Operationen lykkedes.....



World i Det Indiske Ocean



Horizon i Det Indiske Ocean





















Tyskerne ved hvad der skal til Det tyske hjælpeskib, hospitalskib mm. i Djibouti Havn.



Rastafari i Djibouti



Den Djiboutianske handelsflaadel

Nyhedsbrev nr. 3 fra SÆLEN

Hermed sender vi en lille hilsen til pårørende og familie, så I kan følge lidt med i, hvad vi går og laver. Vores patrulje gik fint, og der har været en god stemning i båden. Undervejs har vi både haft quiz og ludoturnering, det er med til at få tiden til at gå lidt hurtigere

22-04-2003 kl. 20:15

Nyhedsbrev 3 fra SÆLEN
SÆLEN BAHRAIN 17 APRIL 2003

Kære alle hjemme i Danmark,

Efter et par dages sejlads havde vi fået alle rutinerne startet op, og så var det ikke så meget forskelligt fra de sejlads, vi kender fra hjemme. Bortset fra, at der er en masse krigsskibe hernede, mærker vi ikke meget til at der er krig, og det er i grunden betryggende.

Der er varmt i Golfen. Havtemperaturen er omkring 28 grader celsius hernede, og det kan godt mærkes i båden, at klimaet ikke er som derhjemme. Heldigvis har aircondition anlægget virket fint, og har gjort at varmen ikke har generet os. Men det har stadig været helt sommeragtigt, og den daglige "uniform" er shorts, T-shirt og sandaler for de fleste af os. Der er stadig nogle hårde hunde, der har rigtige støvler på :o)

Maden på turen har været rigtig god. Sune, vores kok, gjorde et fint arbejde og har været god til at finde på en masse forskellige retter med kylling i. Det har helt sikkert også været med til at holde humøret oppe. Selv det underlige kød med soya i fik han gjort helt spiseligt...

Sune er nu taget hjem sammen med en del andre af besætningen, som er blevet afløst af nye ansigter. Der skal også lyde en hilsen herfra til dem, der var vist mange, der gerne ville have været med på den flyver :o)

Men vi har det nu helt godt hernede, når alt kommer til alt. Noget vi også trængte til var at få ringet hjem, og til at få set i fjernsynet hvordan krigen skred frem. Selvom vi har fået nyheder en gang imellem, så har det været svært at følge med i alt, hvad der er sket. Men det er heldigvis gået efter planen, og i Bahrain nærmer man sig normale tilstande igen.

Efter at beredskabet er sænket, som I sikkert har set i nyhederne, kan vi nu også bevæge os op i byen, og der er flere, der har været på opdagelse rundt omkring i Bahrain. Man skal være opmærksom, når man kører i taxa hernede og i det hele handler med de lokale, for de er ikke blege for at tage én ved næsen, hvis de kan komme af sted med det. Allerhelst skal prisen være aftalt inden turen begynder, men det lærer man hurtigt, efter at man er kommet til at betale 3 gange for meget for en tur i taxa :o)

Vi tænker alle sammen meget på jer i Danmark, og håber at I har det godt. Det var et stort tilløbsstykke, da vi kunne modtage alle jeres dejlige e-mails, efter at vi var dykket ud. Det var ligesom om, at alles humør lige steg et par grader, efter at man havde hørt fra dem derhjemme.

Det var i store træk, hvad der var at fortælle. Vi har det alle godt, er sunde og raske, og selvom vi selvfølgelig længes hjem, er humøret stadig godt.

SAELEN BAHRAIN 22 APRIL 2003

Idag havde vi gudstjeneste ombord for de, der havde lyst. Det var en lille hyggelig seance med præsten fra korvetten. Det var ikke helt som en gudstjeneste derhjemme, men tæt på. Der blev både holdt en kort prædiken og sunget et par salmer og bagefter var der kaffe og kage, som korvettens bager havde bagt til os. Han havde også lavet friskt rugbrød til os, så der bliver rigtigt nusset om os.

Gudstjenesten blev holdt i officersmessen, der blev rigget til med et kors lavet af noget tovværk, som blev hængt op på en køje, og en fin dug som præsten havde med. Så selvom der ikke er meget plads i en ubåd kan det hele lade sig gøre,

hvis man vil.

De kærligste hilsener
SÆLENS besætning i Bahrein

Nyhedsbrev nr. 4 fra SÆLEN

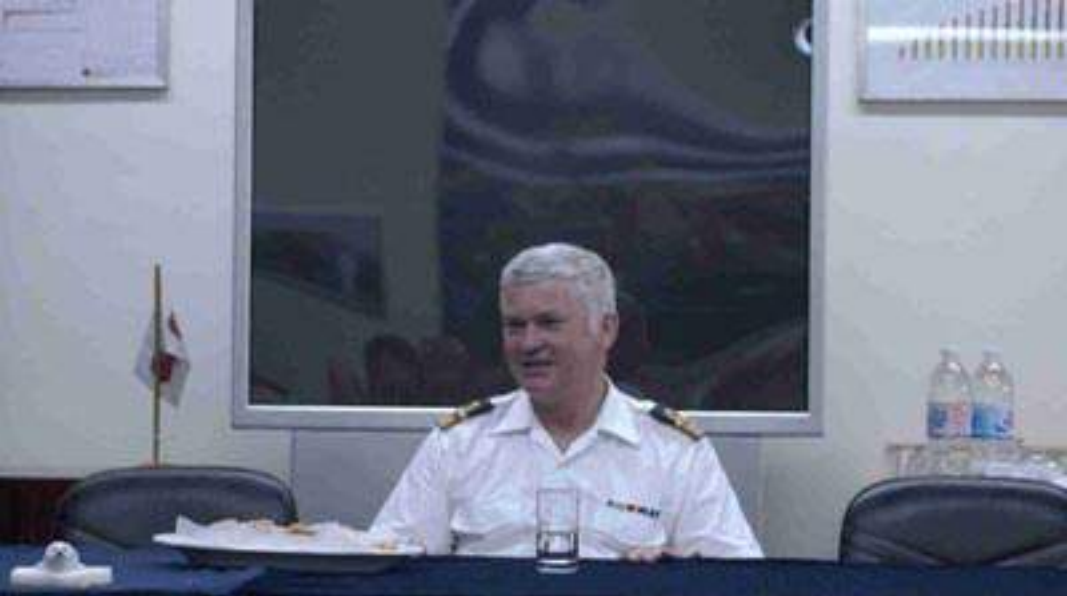
Chefen for Søværnets Materielkommando kontreadmiral Niels Mejdal besøger SÆLEN 26 April 2003

26-04-2003 kl. 20:32

SÆLEN BAHRAIN 26 APRIL 2003



På vej til visit



**Chefen for Søværnets Materielkommando
kontreadmiral Niels Mejdal**



Chefen for SÆLEN KL Willy Bent Hansen pakker gave ud





SÆLENS besætning



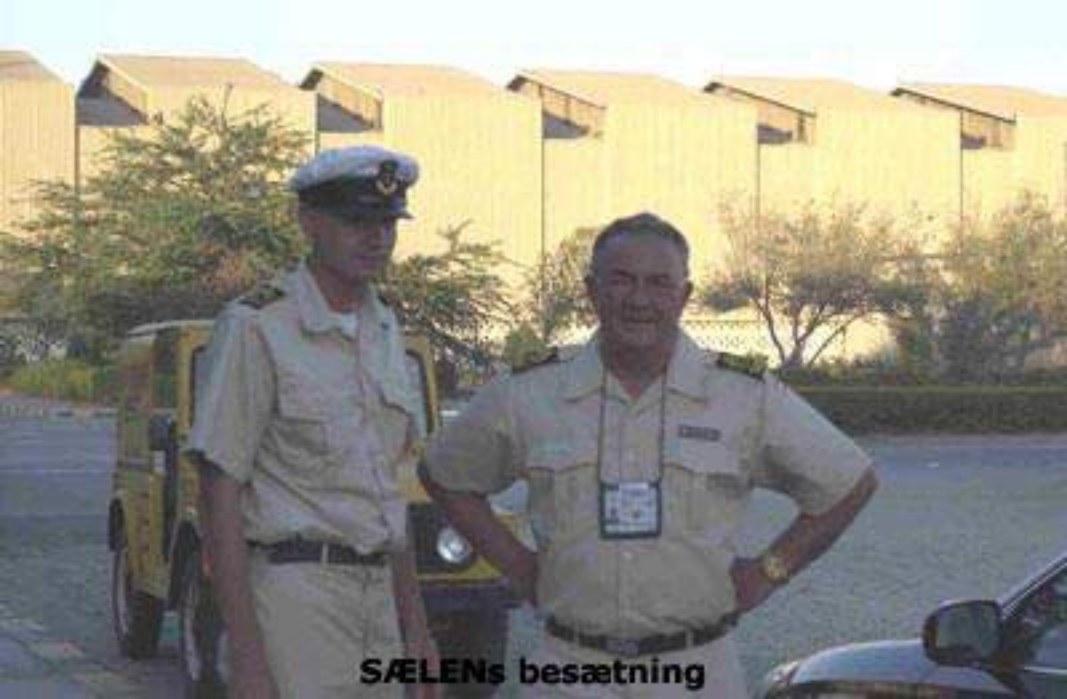
SÆLENS besætning



SÆLENS besætning



SÆLENS besætning



SÆLENS besætning



SÆLENS besætning



SÆLENS besætning

Nyhedsbrev nr. 5 fra SÆLEN

Så kom vi trygt i dok hernede. Det hele forløb meget smertefrit og arbejderne sværmer nu rundt om båden for at få den gjort klar til sejlads igen. For de landkrabber, der måske kunne være, som ikke er helt med på, hvad vi har lavet, kan jeg kort forklare det således:

27-04-2003 kl. 20:37

Nyhedsbrev 5 fra SÆLEN
SÆLEN BAHRAIN 27 APRIL 2003

Kære alle derhjemme,

Man haver en flydedok, som er et fartøj, der kan ændre sin dybgang, således at dækket kommer under vand. Samme princip som en ubåd, med den forskel, at dokken altid vil have noget af siderne over overfladen. Så sejler man ubåden ind i dokken. Til det fik vi hjælp af en lille slæbebåd og trosser fra dokken, så de kunne skubbe og trække i os, og på den måde få os til at ligge lige der, hvor man havde planlagt det.

Det er ikke ligegyldigt, hvordan båden bliver placeret i dokken. For på dokkens dæk er forinden blevet konstrueret et stillads, som båden skal hvile i. Hvis man bare satte båden på dækket uden stillads, ville den kunne kæntré, og man ville få skader på materiel og personel. Så det tog de meget alvorligt, og havde en dykker nede og kigge på, om vi nu også lå lige oven over støtterne, inden båden blev løftet op.

For det er nemlig båden, der bliver løftet op af dokken. Man ændrer dokken dybgang ved at tvinge vand ud af ballasttanke, som på en ubåd, således at dækket igen kommer over overfladen, og båden bliver så løftet med op, og ligger nu i de støtter, der forinden var sat op i dokken. Så byggede de endnu mere stillads op omkring os, dækkede os til, så der blev skygge på båden og byggede en trappe, så man kunne komme fra dokkens dæk til båden. Så når man ser dokken fra afstand, skal man kigge godt efter for at se, at der ligger en ubåd i den.

I går havde vi fint besøg af chefen for Søværnets Materiel Kommando, som var nede at inspicere os og båden, og for at tale med os om deployeringen, og hvordan det hele var gået, samt hvad der kunne tænkes at ville ske ud i fremtiden. Han fortalte os blandt andet, at alle derhjemme syntes, at vi havde gjort det godt, og også vores udenlandske samarbejdspartnere, så det kunne vi alle være stolte over.

I dagens anledning havde vi alle fundet vores reneste, pæneste khaki uniform frem, og det hvide huebetræk blev sat på huerne, og det var faktisk helt sjovt at se alle folk i den "rigtige" uniform igen. Vi går jo normalt rundt i arbejdstøj eller shorts og t-shirts for at klare varmen.

Uniformerne blev da også hurtigt taget af igen, da arrangementet var overstået :o)

Ellers går det stille og roligt derudaf her i Bahrain. Folk hernede er såmænd meget venlige, omend de har en anden indstilling til livet og andre ting, såsom mødetidspunkter, selvstændig initiativtagning og andet, der virker lidt mærkeligt på sådan nogen som os. Men det har vi efterhånden lært at arbejde rundt om, så lidt efter lidt lykkes det hele alligevel.

De fleste af os er ved at kunne se en ende på deres deployering nu, og det er bare dejligt.

Hjemme er nu bedst, synes de fleste vist, og man er så småt begyndt at tænke på de ting, man skal, når flyveren lander hjemme i Danmark. Men vi må jo ikke glemme dem, der skal blive hernede, når vi andre kan tage hjem til familie og venner. Der er nogle stykker, der skal tage den næste tur med den nye besætning, så vi prøver at tage lidt hensyn til dem, og ikke juble alt for højt, når de er der, selvom det kan være svært.

Samtidig med denne glæde, er der stadig visheden om, at turen ikke er slut endnu. Der er stadig en opgave, der skal løses, omend den nu er i en dok i stedet for på vandet. Og der er stadig krig i golfen, selvom beredskabet er sænket gevaldigt. Og det kan man også godt mærke på folk.

Til slut en hilsen til jer derhjemme, baglandet, familien, dem der bliver sendt en tanke til, når tingene bliver sure, for det gør de en gang imellem. I ved det måske i forvejen, men I er en fantastisk støtte for os, der er sendt ud. Tak for jeres e-

mails og jeres telefonopkald. Vi tænker alle meget på jer, og glæder os til at se jer igen. Og så er det jo også en dejlig årstid, at komme hjem til. Nu må vi se, om vi allesammen bliver forkølede :o)

De kærligste hilsener
SÆLENs besætning i Bahrain



Dokken



Ubåd i dok



Skafning for det arbejdende folk



Udsigt agterover





I båden



Jesper



Eskadrebygningen i Bahrain

Nyhedsbrev nr 6 fra SÆLEN

SÆLEN har sendt endnu en billedserie fra værftsopholdet i Bahrain.

30-04-2003 kl. 20:41

SAELEN BAHRAIN 30 APRIL 2003



Tårn og agtercasing



Ubåd i dok







**MAKE
SAFETY
A HABIT**







Våbenofficeren



Vores nabo



Teknikofficeren



Søren - klar til at være klar



Vagtskur - to kulturer mødes

Nyhedsbrev nr. 7 fra SÆLEN

Brian på SÆLEN har sendt en billedserie fra montage af ladeslidsken.

01-05-2003 kl. 20:49

Hej derhjemme,

Her sender jeg nogle billeder fra i dag, hvor vi har fået sat vores ladeslidske paa båden. Det gik fint med at få grejet på, næsten lidt for nemt :o)

Hyg jer,
Mvh.
Brian
SAELEN



Slidsken



Slidsken set fra dokken



Pernille



Pernille bjærger kasteline



Ladegrejjinspiceret



Have a nice day



Grej på slidsken







Bødere

Nyhedsbrev nr. 8 fra SÆLEN

Lige naar man tror, at man kan slappe af, sker der noget uventet. Som I sikkert ved, deler vi dokken med et lille skib. Der bliver lavet et omfattende pladearbejde paa dette skib, og saa skete det pludselig, at der ved noget svejsearbejde udbroed brand hos vores nabo.

03-05-2003 kl. 20:52

3. MAJ 2003 BAHRAIN
Kaere alle derhjemme

Ilden blev hurtigt bekaempet, og der var ingen risiko for SAELEN forbundet med haendelsen, men man spaerrer lige oejnene op, naar roegen pludselig vaelter frem

Som en lille sidebemaerkning vil jeg naevne at SAELEN har sit eget brandberedskab, der staar klar til oejeblikkelig indsats i det tilfaelde at det skulle blive noedvendigt

Mvh
Brian, SÆLEN



Brand











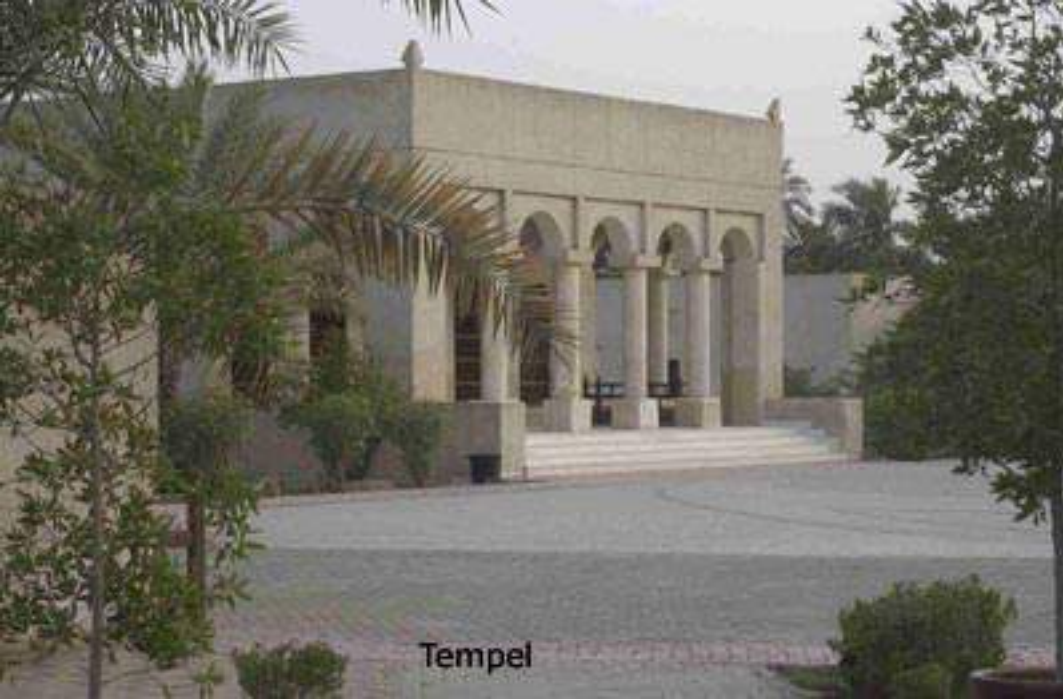


Nyhedsbrev nr. 9 fra SÆLEN

For at vise at det hele ikke bare er surt slid hernede, sender jeg jer billeder fra en lille sightseeingtur, som vi blev inviteret paa af værftet. Turen foregik med bus og guide, der talte udemærket engelsk. Det viste sig dog, at der ikke er alverden at kigge paa i BAHRAIN, men nogle eksotiske billeder er det da blevet til alligevel.

03-05-2003 kl. 20:56

Mvh
Brian, SÆLEN



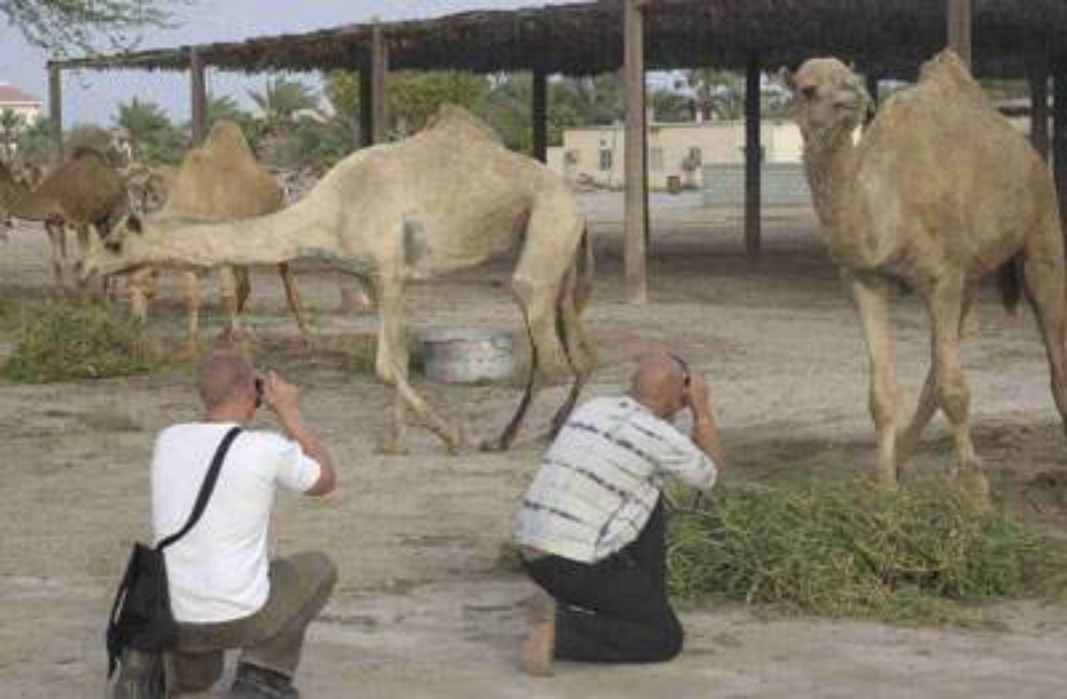
Tempel



















Gulden



Nyhedsbrev nr. 10 fra SÆLEN

Så fik vi lavet torpedo-mik d. 4 maj, og det gik rigtig godt. Der blev taget en del billeder udenfor båden, men desværre ikke nogen inde i båden.

04-05-2003 kl. 21:01

Kære alle derhjemme,

Derfor synes jeg lige, at jeg vil nævne, at der faktisk også var mange, der sled med torpedoerne om læ, selvom det ser ud som om, at det er NAO og VBO, der klarer ærterne sammen med Lemmy :o)

Vi håber at I allesammen har det godt, og glæder os til at komme hjem til jer igen. Vi ses.

Mvh
Brian, SÆLEN









Torpedo kranes til dokken







NAO og VBO på slidsken



Man skal jo heller ikke slide sig op



Lemmy klar ved vognen



Lemmy klar ved vognen





Her går det godt.



Gør det nu ordentligt



Et bad er tiltrængt



En glad våbenofficer



Det arbejdende folk



Der holdes øje



After TP MIK



Der skiftes side



Nyhedsbrev nr. 11 fra SÆLEN

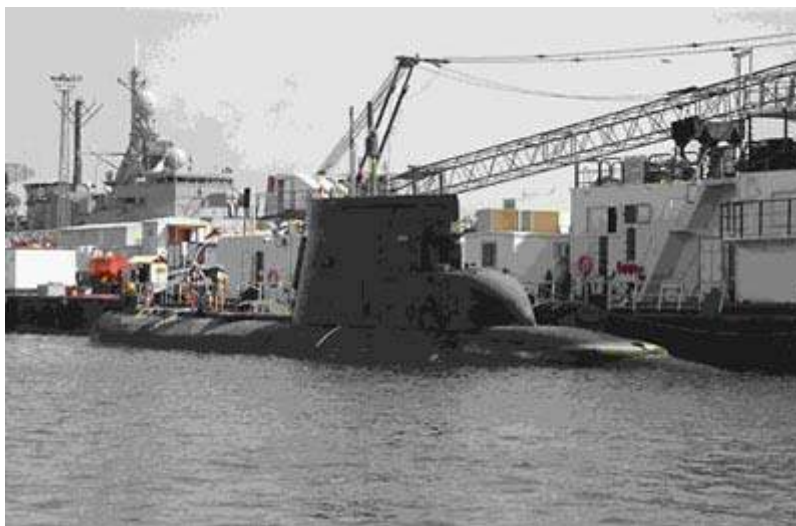
Efter SÆLEN ankom til Bahrain den 1. juni et par dage før planlagt, er tiden gået med endnu et torpedo-mik og en masse arbejde med afrigning efter sejladsen. Der var vist ingen i besætningen, som var utilfredse med, at sejladsen blev et par dage kortere end beregnet. Alle viste hvilken arbejdsbyrde, der lå foran os, inden båden var klar til at blive heavy liftet hjem. Så lidt yderligere tid til de fornødne opgaver kunne vi alle godt unde os selv.

17-06-2003 kl. 21:47

Nyhedsbrev nr. 11 fra SÆLEN

Efterhånden som de forskellige opgaver blev udført, og folk med hvert deres speciale blev færdige i båden, kunne de første begynde at rejse hjem til en velfortjent ferie (desværre kunne ikke alle tage hjem til ferie, da nogle skulle direkte videre med andre opgaver på andre enheder).

Til slut på dagen, hvor SÆLEN skulle løftes ombord på heavy lifteren, var det således en noget reduceret besætning, som sejlede SÆLEN over på siden af det ventende handels skib.



På billedet ses Noe (KI), Michael (el) og Morten (NK) på fordækket, Willy (CH) i tårnet. Denne gang var ikke anderledes end de foregående gange, hvor vi havde bestilt lods i Bahrain, vi ventede og ventede. Vi ringede til agenten og havnekaptajnen og lige meget hjalp det, lodsens kommer når han kommer. Denne gang ventede vi vist kun en times tid, men som det kan fornemmes på billedet, skaber det også lidt frustration.



Fordæk klar

Lodsen er ankommet, og han når ikke andet end ombord, så lægger SÆLEN fra vores gode ven George's powerbarge og stævner ud på sin sidste sejltur i den Persiske Golf for denne gang. Det er muligt, at fortøjningerne på fordækket ikke er orlogsmæssigt opklaret. Men folkene som skal betjene grejerne på dækket, er uden tvivl spændt klar til den sidste havnemanøvre inden deres hjemrejse



SÆLEN med lods på vej til heavy lift

Den lille sorte båd ligger lidt højt i vandet, som resultatet af alt det grej der er taget ud af den for at sænke vægten så meget som muligt. Men det er jo uden tvivl et smukt syn. På agterceassingen kan ryggen af PFA (KI) lige anes.



Heavy lifteren klar til SÆLEN



SÆLEN ude af vandet

Løftet skulle have været udført den 10. juni, men grundet lidt småproblemer med løfte grejet blev selve løftet udsat med en enkelt dag. Det lyder måske ikke som noget særligt at blive forsinket en dag, når de fleste har været af sted hjemme fra i mere end 2 måneder. Men når først man har underrettet familien og venner omkring ens hjemkomst, så bliver en dag mere i Bahrain til en af de længste dage hernede. Det var derfor ikke med den store entusiasme at nyheden om udsættelsen af løftet blev modtaget. Efter båden var blevet lagt på siden af heavy lifteren om morgenen, var airconditionen og ventilationen blevet stoppet i forbindelse med de sidste forberedelser til løftet. Det var derfor en meget varm og stillestående luft som mødte vagtholdet om aftenen, da de åbnede tårnlugen for at gå ned og holde vagt til næste morgen.

Om morgenen d. 11. juni forlod besætningen for sidste gang SÆLEN i Bahrain, og folkene ombord på heavy lifteren gik i gang med at placere vuggerne, som båden skulle løftes i, på korrekt vis. Det var særdeles vigtigt at vuggerne blev placeret nøjagtigt, så de to kraner delte vægten af båden ligeligt mellem sig. Hvor vigtigt placeringen af de to vugger var, blev understreget af, at det var laste-chefen selv hjemme fra handelsfirmaets hovedkontor, som lå i vandet iført

dykkerudstyr og ledede placeringen af vuggerne under undervandsbåden.

Efter vuggerne var blevet placeret, gik selve løftet ganske langsomt og sikkert. Nærmest i slowmotion kom SÆLEN centimeter for centimeter ud af vandet, mens de ansvarlige for løftet gik rundt og kontrollerede at alt nu var, som det skulle være.



SÆLEN over GRIETJE

SÆLEN er nu løftet højt nok ud af vandet, til den kan blive svunget ind over heavy lifteren, og blive sænket ned lastrummet. En spændende operation som krævede næsten en hel pakke cigaretter hos kaptajnen for heavy lifteren, da der kun var ca. 5-10 centimeter plads mellem roret og kranen, da båden passerede ind mellem de to kraner. Længst nede i billedet til højre kan man se en ponton, som heavy lifteren sætter ud til siden for ikke krænge for meget, når der løftes tunge laster med kranerne. Kranerne kan hver især løfte 320tons med undtagelse af den bagerste, som kun kan løfte 200 tons.



SÆLEN i last

Sikkert er SÆLEN næsten nået til bunden af lasten i heavy lifteren. Her skal ubådens køl svejses fast til vuggerne og disse fast til lastrummets bund. Derved sikrer man, at båden på ingen måde kan bevæge sig under transporten hjem til Danmark.

Som det ses her, er den gode undervandsbåd SÆLEN nu sikkert placeret i et tørt og oplyst lastrum i bugen på heavy lifteren, indtil den igen ser dagens lys i hjemlige omgivelser.

SÆLEN er nu ikke helt overladt til sig selv på den lange rejse hjem til danmark. Med på heavy lifteren sejler 3 medlemmer af besætningen for at føre opsyn med båden undervejs og løse eventuelle problemer, som der modforventning skulle opstå.



Claus Olischer

Billedet viser Claus (ELBM) under en rundering i båden, kort efter vi havde forladt Bahrain. Som han selv siger, det gælder bare om at holde væske balancen i orden, med 38-40 grader i båden dehydrerer man jo inden man får set sig om.

De bedste tanker og hilsner til alle jer derhjemme fra de sidste 3 på SÆLEN.