

Rejsebreve fra Søværnets enheder. 2004

Printet fra <http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/2004/>

Sammensat & redigeret af Søren Nørby, Marinens Bibliotek.
Maj 2008.



Søværnet
Søværnets Operative Kommando



Forsvarsnettet 15. maj 2008

Hæren Søværnet Flyvevåbnet Andre myndigheder Om Forsvaret.dk English

Forside
Nyt & Presse
Om SOK og Søværnet
Sø- og flyredning
Maritime Assistance Service
Havmiljø
Istjenesten
Myndighedsopgaver
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 2004](#)

Rejsebreve fra enhederne 2004
Læs besætningernes beretning om hverdagen om bord i Søværnets enheder.

[Tilmeld nyhedsbrev](#)

**VÆDDEREN****TRITON****THETIS****PETER TORDENSKIOLD****NIELS JUEL****LAXEN****MSF 4****LYNX S 249****MLOG****LOSSEN****SÆLEN**

Søværnets Operative Kommando - Postboks 1483 - 8220 Brabrand - Telefon 89 43 30
99 - Ean.: 5798000201477 - Cvr.: 16287180

Indholdsfortegnelse

Rejsebreve fra inspektionsskibet VÆDDEREN	2
Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON	42
Rejsebreve fra inspektionsskibet THETIS	108
Rejsebreve fra korvetten PETER TORDENSKIOLD	151
Rejsebreve fra korvetten NIELS JUEL	191
Rejsebreve fra LAXEN	211
Rejsebreve fra minerydningsfartøjet MSF 4	224
Rejsebreve fra LYNX S 249	230
Rejsebreve fra Den Mobile Logistik Enhed – MLOG	245
Rejsebreve fra minelæggeren LOSSEN	249
Rejsebreve fra undervandsbåden SÆLEN	266

Rejsebreve fra inspektionsskibet VÆDDEREN 2004

Polarstjernen nr. 16	14-09-2004
Nordic Saga Cup 2004, Endelig på togt efter 42 år - del 3	
Polarstjernen nr. 15	02-09-2004
Besøg på Daneborg, Endelig på togt efter 42 år - del 2	
Polarstjernen nr. 14	28-08-2004
Velfærdstur til Keflavik & Blue Lagoon, Nye folk om bord, Endelig på togt efter 42 år	
Polarstjernen nr. 13	09-08-2004
Ophold i Grønødal, Havari på gearet, Velfærdstur i Nuuk, sejlads til og fra Nuuk med passagerer, Skansevagt for Admiralen. Colin Powell og udenrigsminister Per Stig Møller i Narsarsuaq	
Polarstjernen nr. 12	27-07-2004
A-besætningen om bord igen, Oprejse, Forskole, Fiskeriinspektion under forlægning mod østkysten, Retur til Island og helotransport	
Polarstjernen nr. 11 (nr. 10 aldrig modtaget)	08-07-2004
Eskorte af kongeskibet DANNEBROG, Sidste vov fra de værnepligtige.	
Polarstjernen nr. 9	07-06-2004
Weekend i Reykjavik, havari på HAVSEL, Ankomst i Akurey, Øvelse BRIGHT EYE, Indlæg fra en værnepligtig	
Polarstjernen nr. 8	18-05-2004
Rig mulighed for at se hvaler, Træning af kadetter, varme kilder på Unartoq	
Polarstjernen nr. 7	05-05-2004
Øvelse med politikuttere, Værnepligtige om bord	
Polarstjernen nr. 6	21-04-2004
B-besætningen om bord igen, Forskole.	
Polarstjernen nr. 5	11-03-2004
A-besætningen om bord igen, Forskole, Oprejse, Skift af helikopter, ...Og så på arbejde (fiskeriinspektion)	
Polarstjernen nr. 4	26-02-2004
I flydedok på Island, B-besætningen på vej hjem	
Polarstjernen nr. 3	14-02-2004
Fiskeriinspektion syd for Ammassalik, Weekend-ophold i Qaqortoq og et havari	
Polarstjernen nr. 2	29-01-2004
Kajsa og Joel fra det svenske "Værneplikt Nyt" har været om bord i 6 dage.	
Polarstjernen nr. 1	23-01-2004
Efter 3 måneder i hjemlige omgivelser påmønstrede VÆDDEREN-B besætningen atter på Island	

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr.1. 2004.

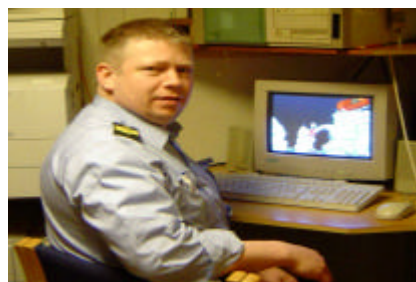
Efter ca. 3 måneder i hjemlige omgivelser Så er VÆDDEREN-B atter på banen igen. Denne gang dog kun i 6 uger men togtet går til grønland.

Vi startede togtet mandag d. 12 jan 2004 hvor besætningen mødte friske op i Aalborg lufthavn, der var en del nye ansigter som man selvfølgelig lige måtte byde velkommen.

Turen til Island (hvor Vædderen lå) foregik med Maersk Air, turen tog ca. 3 timer og den foregik uden nogen form for problemer på trods af at det blæste kraftigt på Island da vi skulle lande, men vi kom sikkert ned og alle klappede af flyets besætning.

Turen gik derefter ned til VÆDDEREN som lå nede i Havnen i Reykjavik og ventede på os.

Alle skulle have sin oppakning med ombord og mange køjesække vejede nær de 40 kg pr. stk.. efter at folk havde fået sit bagage ombord fik de anvist lukaf og udleveret køjetøj, de nye værnepligtige fik specielt meget hjælp da det for de fleste var første gang de satte deres fødder på et inspektionsskib af THETIS-Klassen.



168 Peter tager sig en pause i arbejdet

Tirsdag morgen startede den egentlige forskole som skulle gøre os klar til mødet med de nordatlantiske luner, og de næste 3 dage foregik i et hæsblæsende tempo med alt fra helikopterflyvning, havari af eget skib, til gummibådssejlad og simpel sømandskab.

Alt gik som forventet og torsdag eftermiddag var vi klar til afgang mod Grønland, men først skulle vi have to svenske journalister med som gæster og dem hentede 168 i lufthavnen.



Fly 2. Peter reparerer helikopteren.

Nu gik turen så nordvest på op i en lille fjord hvor vi skulle gennemgå den sidste del af forskolen inden at vi kunne gå vestpå imod Grønland.

Desværre fik vores helikopter en fejl som ikke kunne klares med de reservedele som VÆDDEREN havde på lager, så der blev hurtigt bestilt reservedele hjemmefra som ville ankomme Island med fly næste eftermiddag.

Dette betød desværre at vi måtte sejle tilbage imod Reykjavik for at tage imod pakken fra Danmark.

Da helikopteren igen var flyvende, begyndte vi vores tur over Nordatlanten og vejrudsigten havde lovet blæsevej og høje bølger, men heldigvis kom vinden fra øst og det betød at vi havde vind og sø ret ind agter.

Alligevel var der enkelte som fandt ud af at et inspektionsskib ikke lige er et stuegulv i villaen derhjemme, men en gyngende grund at bevæge sig på når vejret er som beskrevet tidligere.

Turen til Prins Christian Sund (Grønland) ville tage ca. 42 timer, så tiden blev brugt til at indarbejde de nye i besætningen med øvelser og lignende.

I skrivende stund er vi ved indsejlingen til Prins Christian Sund, men mere om det i næste nyhedsbrev d. 26 jan.

Hilsen VÆDDEREN-B.

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr.2. 2004.

Hej alle der hjemme i det "kolde Danmark"

Så er det igen tid til lidt nyt fra VÆDDERENS togt på Grønland, og sidste nyhedsbrev sluttede vi ved indsejlingen til Prins Christian Sund i det sydlige Grønland.

Turen igennem Prins Christian Sund var en kærkommen opmuntring for især de nye ombord, da vandet var en del roligere, end det vand vi tidligere sejlede i på turen fra Reykjavik(Island).

Fotoudstyr i alverdens prisklasser blev pakket ud fra diverse skabe, da fjorden har nogle virkelig flotte isbræer, som bare ikke måtte gå fotografiapparaterne forbi.

Vi fortalte i sidste nyhedsbrev at vi havde to svenske journalister (Kajsa og Joel) med fra det svenske "Værnplikt nyt" og det er det blad i Sverige, som svarer til "Soldaten" i Danmark, og det var dem som vi på nuværende tidspunkt var på vej til narsarsuaq for at aflevere, efter at de havde været ombord i 6 dage.

Kajsa var en smule ked af at hun allerede skulle hjem til Sverige, da hun var blevet meget glad for kokkens tryllerier og mente også, at det med at sejle på Grønland ikke var helt så ringe endda. Joel som var fotografen, glædede sig derimod til at komme hjem, da han ikke havde fået "sø-ben" på den korte tid som de nu havde været ombord.



Sol over Prins Christian Sund

Turen til Narsarsuaq foregik ganske roligt og der var mange der fik en på opleveren, på grund af den storslåede natur som Grønland er rig på.

Vi sejlede igennem smukke fjorde som Skovfjorden og Bredefjord, passerede Narsaq, hvor Besætningen fik kortvarigt mobiltelefonsignal, og endelig nåede vi Narsarsuaq så Kajsa og Joel kunne nå deres fly hjem til Stockholm via København.

Vi fik alle sagt ordenligt farvel til dem begge og kunne efter ilandsætning af journalisterne forlade Narsarsuaq og påbegynde vores rejse imod næste havn, som denne gang var GRØNNEDAL (Grønlands Kommando).

VÆDDEREN anløb GRØNNEDAL tidligt torsdag morgen omkring kl. 0700, så besætningen måtte ud af køjerne tidligere end normalt, men til gengæld stod de op til et storslået syn af et sneklædt GRØNNEDAL, og vejret viste sig også fra sin gode side med sol og frost.

Efter dagens arbejde ombord, blevet der givet landlov til den vagtfrie del af besætningen som så havde mulighed for at udforske GRØNNEDAL på egen hånd.



GRØNNEDAL set fra VÆDDERENS bro.

Besætningen besøgte blandt andet Dalshoppen som er GRØNNEDALS supermarked, og der kunne man købe alverdens ting til billige penge, og om aftenen hyggede man sig ombord, eller på Nokken som er konstablernes messe(bar) på GRØNNEDAL.

Næste morgen var der mønstring kl. 0800 og afgang kl. 0900. VÆDDEREN satte kursen imod østkysten hvor vi skulle lave fiskeriinspektion i 5 dage, og heldigvis havde man lovet rimeligt vejr, men mere om det i næste nyhedsbrev.

Hilsen VÆDDEREN-B

(red. KIB)

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr.3. 2004.

Hej alle der hjemme i Danmark

Så er vi igen på banen med nyheder fra VÆDDERENS togt til Grønland, og i sidste nyhedsbrev sluttede vi af med at fortælle om vores foranstående fiskeriinspektion på østkysten af Grønland.

Afgangen fra GRØNNEDAL gik planmæssigt og VÆDDEREN påbegyndte sin rejse til østkysten igennem Prins Christian Sund som i denne omgang måtte gøres i mørke, så der var desværre ikke mulighed for den store visuelle oplevelse denne gang, men de som alligevel var på bro og dæk oplevede et sandt skue af nordlys.

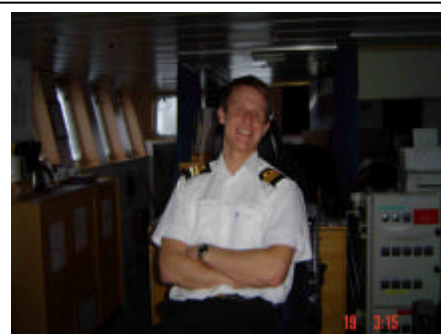
Da vi var ude af Prins Christian Sund fortsatte vi mod nordøst for at møde nogle fiskefartøjer som vi af Grønlands Kommando var blevet bedt om at tjekke syd for Tasiilaq (Ammassalik). På turen mod fiskefartøjerne mødte vi bælter af is hvor nogle sæler tog sig en lur og andre kiggede strengt på skibet for derefter at kravle så hurtigt som lufferne kunne klare det tilbage i det isfyldte vand, og det var måske godt for dem at vi ikke var grønlandske fangere på jagt, for så havde de nok endt som bøffer på et middagsbord.

Efter to dage på østkysten spottede en kvik plottergast fem små ekkoer på sin radar, som rigtigt nok senere viste sig at være de fiskefartøjer som vi skulle finde.

Da vi nu havde fundet fartøjerne, besluttede ledelsen at vi skulle lave kontrolbesøg på tre af dem, og netop den besked skabte en glæde hos fiskeriofficeren, (normalt omtalt som FIO) som samlede sit fiskeriinspektionshold på rekordtid og var klar til at gå ombord på det første af de tre fartøjer.

Inspektionerne foregik uden problemer, dog var der småting, som man pålagde skibsførerne at rette.

VÆDDEREN havde nu opereret i farvandet syd for Ammassalik i to døgn, og måtte derefter vende stævnen syd på for at løse næste opgave som Grønlands Kommando havde bedt os om at klare.



En glad FIO.

Vi skulle transportere medarbejdere fra GRØNNEDAL til Narsarsuaq, hvor de skulle hjem med militærfly til Danmark.

Turen tilbage til GRØNNEDAL gik fint på trods af, at vi af og til mødte is, som betød, at vi måtte bjærge vores "stabs" (stabilisatorer som sidder på skibets skrog for at holde skibet stabilt under søgang) og det vækker ikke altid positive miner, da skibet så bevæger sig en del.

Torsdag aften nåede vi så GRØNNEDAL og passagererne var klar til transport, så vi lå ikke i havn i mere end et par timer, før vi igen var på farten imod Narsarsuaq, hvor vi som sagt skulle aflevere medarbejderne og det gjorde vi så fredag formiddag og alle nåede flyet til Danmark.

VÆDDEREN afgang Narsarsuaq og bevægede sig nu stødt imod weekendhavnen, som denne gang var Qaqortoq (Julianehåb) syd for byen Narssaq i den sydlige del af Grønland, og besætningen glædede sig meget til at få fast grund under fødderne igen.

Efter nogle timer på havet var VÆDDEREN klar til at anløbe Qaqortoq havn sidst på eftermiddagen fredag, og det blev gjort i strålende solskin og frost.

Efter færdigfortøjning gik besætningen i gang med at gøre skibet rent, så det var klar til weekenden, og det blev gjort på rekordtid.

Enkelte divisioner havde lidt arbejde at lave, før at de kunne holde weekend, men alle kunne holde weekend kl. 17.

Planen var så, at vi skulle afgå Qaqortoq søndag eftermiddag for så at sejle ud på fiskeriinspektion.

Lørdag eftermiddag var skibet inviteret til at spille håndbold imod de lokale håndboldpiger og -dreng og tilmeldingen ombord var overvældende, så det endte med, at skibet kunne stille to hold.

Det blev en fornøjelig oplevelse, da holdene fra skibet klarede sig rimeligt trods den store aldersforskel som man måtte erkende var tilstede (de lokale håndbold m/k var omkring 15-16 år).



VÆDDEREN fortøjret i Qaqortoq.



Gaster som ikke er helt enige omkring reglerne

Om aftenen var skibet inviteret til bal i det lokale forsamlingshus og størstedelen af besætningen tog imod tilbudet for på den måde at vise skibets civile sider.

Der blev snakket, danset, sunget mm. til lidt over midnat, hvor det meste af besætningen igen var til køjs.

Søndag var så sidste mulighed for at opleve byen, da vi skulle sejle kl. 16.

De, som ikke havde vagt, benyttede det dejlige vejr til at gå en lang tur, eller også gik man på indkøb i den lokale gaveshop.

Kl. 1545 ophørte landloven og der var mønstring efter manøvrerulle og kort efter var alle klar på deres poster.

Men under manøvrerullen fik skibet et havari, der bevirkede, at vi mistede fremdrift på skruen, hvilket medførte, at vores rør rørte bunden af havnen. Vi gik derfor til kaj igen for at lave dykkerundersøgelse af roret for at konstatere, om det havde lidt overlast på grund af bundberøringen.

Skibets dykkere gjorde sig klar og kort efter var to dykkere i vandet for at kigge på roret. Efter et stykke tid med videooptagelser, tegninger mm. måtte vi konstatere, at vores rør havde lidt overlast.

Afgangen fra Qaqortoq blev derfor udsat en del da vi skulle have roret nødrepareret og det kunne vi først få gjort tirsdag.

Samtidigt fik besætningen at vide, at skibet skulle til Island for at komme i dok for færdigreparation og det var ikke alle, som modtog den besked som noget positivt da mange glædede sig til turen til Nuuk, som nu gik i vasken.

Et lokalt firma stod for reparationen tirsdag, og kl. 15 meldte de tilbage at nu var roret repareret så meget, at vi forsvarligt kunne sejle til Island.

Men mere om turen til Island i næste nyhedsbrev.



Skibets dykkertrio.

Hilsen VÆDDEREN-B

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr.4. 2004.

Hej alle venner, pårørende mm.

Nu er det så blevet tid til det sidste nyhedsbrev fra VDRN-B's januar-februar togt til Grønland. Vi sluttede sidste gang med at fortælle at vi skulle til Island for at få repareret vores ror.

Turen fra Julianehåb måtte desværre gøres syd om Kap Farvel så mandskabet kunne ikke nyde det flotte Prins Christian Sund og det var fordi at isen havde blokeret for trafik igennem sundet. Men VÆDDEREN ankom til Island som planlagt uden at møde dårligt vejr under vejs og man kunne se på besætningen at det var på sin plads.

Sidst på dagen kunne VÆDDEREN så komme i flydedok og dette viste sig at være en større opgave end forventet, men skibet kunne akkurat lige klemme sig ind i dokken.

Da VÆDDEREN nu lå i dok og den vagtfrie del af mandskabet havde fået landlov blev vi meget overrasket da alt strøm på skibet forsvandt.

Dette var en fejl fra værftets side da deres generator simpelthen brændte sammen, så vi måtte spise vores røde bøffer, som var aftensmaden, i mørke med kun lommelygter som belysning.

Desværre skete der det, at kabyssen ikke var færdige med at stege bøfferne da strømmen forsvandt og det bevirkede at nogle gaster måtte vente en god tid på den varme mad.

Dokningen blev dog meget hurtigt overstået da man fra værftets side kunne meddele at skaden på roret var mindre end forventet, så omkring midnat var der igen "på post efter manøvrerulle" og kl ca. 0100 var vi fortøjret til kajen og de sidste gaster kunne få deres varme mad og landlov.



VÆDDEREN i flydedok på Island

Efter Island gik turen igen til Grønland og denne gang skulle vi 200 sømil syd for Kap Farvel og heldigvis viste vejret sig fra den gode side så det blev nogle dage hvor alt i skibet blev klargjort til besætningsskift i Reykjavik d. 25-2-04.

Vi regnede med at turen ved Kap Farvel blev den sidste opgave under Grønlands Kommando, men skibet fik endnu en opgave med at transportere mandskab fra GRØNNEDAL til Narsarsuaq hvor de skulle med fly til Danmark.

Også den opgave blev løst problemfrit, så i skrivende stund er skibet fortøjret i Reykjavik og besætningen gør klar til overlevering til A-Besætningen



Et anderledes hus på Island

Vi på VÆDDEREN-B vil nu pakke færdig og gøre os klar til hjemturen, men håber på at være klar med nyhedsbreve igen lige efter påske hvor vi igen er på Grønland.

Mange hilsener til venner, pårørende arbejdskollegaer mm. fra

VÆDDEREN-B.

POLARSTJERNEN

NYHEDSBREV FRA VÆDDEREN-A PÅ TOGT I NORDATLANTEN

Så er det vist på tide med en hilsen fra det gode skib VÆDDEREN, hvor vi, A-besætningen, nu forretter tjeneste. Vi vil efter bedste evne forsøge at holde jer derhjemme orienteret om vores gøren og laden i de nordlige dele af kongeriget. I dette første nyhedsbrev vil vi berette lidt om, hvad vi har foretaget os, siden vi mødte ombord den 25. februar 2004.



VÆDDEREN med skumsprøjt for boven, i 20 sek/meter vind i Danmarksstrædet.

OPREJSE

Vi blev med et chartret Mærsk fly, fløjet fra Ålborg Lufthavn til Reykjavik Lufthavn. Efter 3 timers flyvning ankom vi til Reykjavik, hvor B-besætningen stod klar til, at tage samme fly hjem til en velfortjent ferie. VÆDDEREN lå til kaj i Reykjavik, og efter en kort bustur blev vi installeret ombord. VÆDDEREN var igen bemannet med A-besætningen, klar til at løse, hvad der måtte komme af opgaver, frem til den 7. april, hvor vi flyver hjem igen.

FORSKOLE

De første 3 dage brugte vi ved kaj, til at blive "dus" med VÆDDEREN igen, efter vi ikke har været ombord i 1½ måned. Desuden blev der taget forsyninger af al tænkelig art ombord:

- ? Reservedele
- ? Proviant
- ? Olie
- ? Frugt og grønt
- ? Mælk
- ? Slik og chokolade

og hvad 60 M/K ellers skal bruge for at kunne klare sig de næste 1½ måned.

Vi fik øvet alle ruller igennem, således at alt personel ved, hvor de skal stille under alle tænkelige forhold. Det kunne være

- ? Brand ombord
- ? Helikopterflyvning
- ? Fiskerikontrol
- ? Assistance til et andet skib, i tilfælde af brand og havari der.
- ? Havnemanøvre, til og fra kaj.

Da der ikke er så mange nye ombord, forløb det meste uden problemer, og folk viste, hvor de skulle stille. Så vi gik til søs for at træne det hele igen, under mere realistiske forhold, med et gyngende skibsdæk under fødderne.

Så pludselig en aften var der brand 2 steder i skibet!!! Dette var dog kun en øvelse for at se, om vi alle kunne finde vores pladser, og røgdykkerne kunne komme i deres udstyr. Og "brandene" blev da også rimelig hurtigt bekæmpet. For at opretholde vores træningsniveau har VÆDDEREN's vedligeholdelses-

POLARSTJERNEN

officer lovet, at han jævnligt på togtet vil komme med små opgaver udi brand og havari, så vi er klar til en "live" situation.

SKIFT AF HELIKOPTER

Efter 3 dages øvelse og træning til søs, skulle vi have udskiftet vores helikopter, der skal hjem til eftersyn. Men da det er en lang flyvetur fra Island til Danmark blev det besluttet, at vi skulle bytte helikopter med vores søsterskib TRITON, der for tiden ligger ved Færøerne. Så vi sejlede om på Islands østkyst, hvor TRITON også kom, så helikopterne nemt kunne hoppe fra det ene skib til det andet.



Vagtchefen Premierløjtnant Bo Møller fronter mod vores søsterskib TRITON øst for Island.

På vej tilbage mod Grønlands østkyst blev der tid til at træne i hoist. Bl.a. vores læge, i daglig tale DOC, skal kunne hejse op og ned til andre skibe for at assistere i f. m. med ulykker. Også vore røgdykkere, der skal kunne hjælpe andre skibe i tilfælde af brand, fik en hejsetur i wiren under helikopteren.



DOC Reservelæge Jørgen Michelsen træner, sammen med helikopterbesætningen, i hoist fra fordækket.

.....OG SÅ PÅ ARBEJDE

Efter forskole og den krævede udskiftning af helikopteren kunne vi endelig bevæge os mod Grønland for at udføre en af vore hovedopgaver, nemlig fiskeriinspektion. Så kursen blev sat mod Dohrns Banke, midt imellem Grønland og Island, hvor der bliver fisket efter rejer. Efter opklaring af området blev det første "offer" fundet, og vort inspektionshold gjorde klar til at blive overført med helikopter til den norske trawler "BJØRNHAUG". En normal boarding af en trawler tager som regel mellem 3-6 timer, men denne gang skulle det vise sig at blive noget anderledes!! Efter at være overført til BJØRKHAUG kunne kontrolholdet snart konstatere, at BJØRKHAUG havde anvendt 2 trawl, hvorpå der var monteret 2 forstærkningsnet over hver trawlpose på trods af, at det kun er tilladt at anvende et forstærkningsnet over trawlposer.

Herefter kom turen til gennemgang af trawlerens fangstlog og kontrolvejning af lasten. Og her viste det sig snart, at der ikke var overensstemmelse mellem de to ting. Så der måtte igen gang i de tykke lovbøger og bekendtgørelser. De viste sig, efter en kontrolvejning, at den faktiske vægt af hver enkelt kasse med rejer ikke stemte overens med fangstloggen. Så det satte et større apparat i gang, hvor også Grønlands Kommando og Politimesteren i Nuuk skulle deltage, og satellittelefonen blev

POLARSTJERNEN

flittigt benyttet. Snart blev det aften og nat, og der var stadig travl kommunikation fra VÆDDEREN til de forskellige myndigheder i land, så vore 2 kontrollanter måtte overnatte på BJØRNHAUG. Vores gummibåd havde i løbet af dagen, da det viste sig at sagen ville trække ud, været over med så absolut nødvendigt ting som cigaretter og cola'er til vore 2 "udstationerede" mænd!! De blev dog fint forplejet på trawleren og fik også en køje stillet til rådighed natten over. Aftenen igennem blev der kontrolvejret rejer i 5 og 12 kilos kasser, så der blev flyttet rundt med nogen tons. Dagen efter om formiddagen blev der sejlet en forstærkning på 3 mand ekstra fra VÆDDEREN over på BJØRNHAUG, da der skulle vejes yderligere kasser.



Tv. Sergeant John Davidsen, fiskeriassistent. Nr. 2 fra venstre Premierløjtnant Allan Christensen, fiskeriofficer. De 2 var ombord på "BJØRNHAUG" i over 30 timer. Th. Værnepligtige Martin Holmgård og Christian Rasmussen der var med til at kontrolveje rejekasserne. Bag kameraet er Sergeant Christian Lauridsen der også deltog i optællingen.

Sidst på eftermiddagen blev trawlerens skipper overført til VÆDDEREN, hvor han blev afhørt, og sigtet for dels at have fisket med 2 trawlposer med 2 forstærkningsnet på trods af at kun et forstærkningsnet er tilladt samt ikke at have logført de korrekte fangsttal. Det endte med at skipperen fik et bøde forlæg på kr. 185.000. Det var således 2 trætte mand der endelig kunne komme i deres egen køje, efter over 30 timer på den norske trawler.

Da trawlerens rederi efter et par dage kunne stille bankgaranti for beløbet, kunne vi endelig forlade området.

Vi er nu på vej mod Island igen, hvor vi skal have skiftet vores helikoptergruppe (2 piloter og 2 teknikere) og DOC. De er normal kun ombord en måned ad gangen. Og hvis "søbenene" ikke var kommet på plads endnu, så gør de det helt sikkert nu, for det blæser ca. 20 sek/meter og søen viser tænder, så VÆDDEREN hopper og danser over bølgen den blå.



Teknikofficer Orlogskaptajn John Ærø Hansen, tv., og Driftsofficer Premierløjtnant Morten L. Overgaard inspicerer en defekt turbolader i agterste maskinrum.

Det var alt for nu, vi håber at kunne vende tilbage med lidt nyt når vi kommer på Grønlands vestkyst, hvor der bl.a. venter os besøg i Nuuk og Grønnedal. Endvidere håber vi at komme en tur ud at sejle i vestisen, men forhåbentlig mere herom senere.

Håber at I alle har det godt derhjemme. Ombord er humøret stadig højt, vi er jo også snart hjemme igen ✍

Mange hilsner fra
Alle os på VÆDDEREN-A.

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr.6-2004

Hej igen alle jer hjemme i Danmark

Så er VÆDDEREN-B igen på banen med vores sædvanlige nyhedsbreve og vi vil forsøge at holde jer orienteret om alle de bedrifter som vi foretager os.

Togtet denne gang er et Grønlandstogt, som vil vare ca. 3 måneder, så vi vil være hjemme i Danmark igen til juli.

Alle besætningsmedlemmer mødte onsdag d. 7. april glade og friske op i Ålborg lufthavn og var klar til at yde deres bedste de næste 3 måneder.

Der var også mange nye ansigter denne gang, da vi på denne tur også ud over vores nye værnepligtige skulle have kadetter, ny næstkommanderende samt en nystarter med.

Men alle fik hilst på hinanden og var klar til at stige ombord på flyet, som skulle flyve os til Reykjavik(Island).

Turen til Island varede ca. 3 timer men gik fint, da vejret artede sig til vores fordel og mange fik da også fotografiapparatet fundet frem, da vi nåede området omkring Færøerne, for der var der for en sjælden gang skyld skyfrit.

Vi landede i Reykjavik kl. 1745 lokal tid og A-besætningen stod klar i lufthavnen, da de skulle hjem med den samme maskine, som vi var kommet op med, men vi fik lige sagt hej før vi så igen var på farten, vi skulle jo ned til VÆDDEREN, som pænt lå fortøjet i havnen i Reykjavik.

Alle kom ombord og blev tildelt køjer og kl. 1830 var der skafning, resten af aftenen blev brugt til at pakke ud i, mens andre, som var mere eventyrlystne, tog på opdagelse i Reykjavik.

Vi skulle ligge i Reykjavik i 3 dage og derfor fik en del muligheden for at besøge Den Blå Lagune som er en sø opvarmet af undergrunden.

Og især de nye værnepligtige fik en ordentlig en på opleveren i de uvante omgivelser og nogle mente da også at dette måtte være det tætteste som man kom på paradiset.

Forskole

Efter nogle dage med ombordtagning af proviant, reservedele, kunne vi lørdag d. 10. april begynde vores togt som startede med forskole i en fjord tæt på Reykjavik, hvor alle ruller i skibet blev afprøvet til alle var tilfredse med resultatet.

Det blev også til en del helikopterflyvning i den periode, da de nye værnepligtige skulle lære deres plads på helikopterdækket at kende.



Besætningsmedlemmer hygger sig i Den Blå Lagune

Lægen og sanitetsgasten måtte også øve med helikopteren, da de i tilfælde af en søredning eller patienttransport skal være besætningsmedlemmer i helikopteren.

Efter et par dage med diverse ruller begyndte især de nye at føle sig veltilpas, da de efterhånden var blevet bekendt med deres funktioner ombord og derfor tog tingene lidt roligere, end da de startede.

VÆDDEREN begyndte nu at bevæge sig vestpå og vejret var ikke det bedste, som man kunne ønske sig. Der var både vind og bølger, og det satte straks sine spor blandt de nye værnepligtige, som måtte sande, at skibet kunne være ganske uroligt med diverse ubehag til følge.

Men efter et par dage havde alle fået "sø-ben" og humøret steg da også betydeligt.

POLARSTJERNEN

Nu da den egentlige forskole var overstået, kunne alle i besætningen falde ind i de daglige rutiner såsom vagt, vedligeholdelse, helikopterflyvning, osv.

Andre glædede sig til at se Grønland for første gang nogensinde, og enkelte havde da også forberedt sig grundigt hjemmefra med oplysninger om de byer, som vi er planlagt til at besøge. Så alt i alt glædede alle ombord sig til det forestående togt til Grønland.

Vi skal jo ej heller glemme at fortælle, at VÆDDEREN har fået den store ære at skulle eskortere kongeskibet DANNEBROG, rundt i de grønlandske farvande i juni måned og det forlyder også at H. M. Dronningen og H.K.H Prinsen, påtænker at besøge VÆDDEREN i denne periode.

Vi vil selvfølgelig holde jer informeret i den Udstrækning, det kan lade sig gøre.



Lægen øver bårheist med helikopteren.

Skulle der være familie mm, som ikke har fået VÆDDERENS e-mail adresse, så kan man få den her:

VDRN@SHIPS.SVN.DK Att. Navn eller skibsnummer.

Beskeden skrives som noteblok og vedhæftes e-mailen, som ellers bare sendes som normalt.

Nyhedsbreve fra andre af 1. Esk inspektionsskibe kan læses på:

WWW.SOK.DK

Næste nyhedsbrev planlægges afsendt i slutningen af uge 18.

Mange hilsener fra besætning på HDMS VÆDDEREN.

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr.7. 2004.

Side 1.

Hej alle venner, familie, mm.

Så er det igen tid til at høre lidt om VÆDDERENS bedrifter i Nordatlanten, og der er sket meget i den forgangne tid.

I sidste nyhedsbrev fortalte vi lidt om vores tur op til Island, samt om vores forskole som vi selvfølgelig blev færdig med, og så fortalte vi, at vi var begyndt at bevæge os imod Grønland. Turen blev en oplevelse for især de nye værnepligtige, der for de fleste, aldrig før havde set Grønland.

Alle havde glædet sig til en tur igennem det smukke Prins Christian Sund, men dette måtte desværre opgives, da man efter radiokommunikation med vejrstationen i sundet fik at vide man ikke kunne garantere, at sundet var isfrit hele vejen igennem, vi besluttede derfor at sejle syd om Kap Farvel i stedet.

Vejret var godt årstiden taget i betragtning, så der var god aktivitet i messer og kondirum, og dem som nu mente, at de trængte til lidt kulør, tog sig en stund i skibets solarium.

Efter et par dage til søs og lidt fjordsejlsads skulle vi så anløbe Marinestation GRØNNEDAL hvor vi skulle holde weekend.

Vi ankom til GRØNNEDAL i et møgvejr med kraftig vind og sne, men alt gik som det skulle og efter arbejdstids ophør, var det så tid til at udforske området, da vejret var klaret op.

Andre tog op til Dalshoppen for at handle, og de fandt da også ud af at man kunne spare mange penge hvis man ville.

Weekenden blev også brugt til at sætte gang i blodtrykket da GRØNNEDAL havde åbnet deres idrætshal for besætningen, så der blev spillet hockey og muskeltrænet i lange baner.

ØVELSE MED POLITIKUTTERE.

Søndag aften var det så slut med at besøge GRØNNEDAL i denne omgang, og vi begyndte forlægningen mod Nuuk, hvor vi skulle deltage i en haveriøvelse med politikutterne SISAK og SISAK 1-3.

Mandag formiddag ankom vi så til Nuuk, og over middag underviste piloten politifolkene fra SISAK

i hoist fra vores helikopter, som skulle indgå i TAPPIK som øvelsen hedder.

Senere på mandagen begyndte så den egentlige haveriøvelse, og VÆDDEREN skulle agere et handelsfartøj med navnet "ROGER", som var i knibe med vand i maskinen og brand i lasten, og derudover manglede man et besætningsmedlem.

Politikutterne skulle så sende brandfolk ombord for at finde det manglende besætningsmedlem, samt for at bekæmpe ilden og det indtrængende vand.



VÆDDEREN efter ankomst GRØNNEDAL



Her har man fundet det manglende besætningsmedlem og er i gang med at evakuere vedkommende.

Der blev kæmpet bravt for at klare de opgaver man var sat i vente, men alle tog tingene med et smil.

Vigtigst ved denne form for øvelse var også at høste erfaring ved denne type af redningsaktioner. Og der blev høstet erfaringer, som man kan bruge konstruktivt ved senere aktioner.

VÆDDEREN deltog kun i øvelsen, mandag og Tirsdag da VÆDDEREN onsdag middag skulle starte sin lange ventende og spændende

POLARSTJERNEN

Side 2.

forlægning mod nord for at møde Vestisen, som skulle bruges til træning af kadetterne som vi har ombord.

Desværre nåede vi aldrig den egentlige Vestis, men vi mødte den opbrudte Vestis, som vi vurderede godt kunne bruges til formålet. Vi havde helikopteren i luften for lede os vej igennem en is, som vi nu var midt i.

Kadetterne skiftedes til at have vagtchefvagten, og fik derfor en del træning i issejlds og mange besætningsmedlemmer fik taget billeder af diverse isfjelde mm.

Pludselig får vi en melding fra helikopteren...isbjørn i sigte..vi får positionen på isbjørnen, og det viser sig at vi faktisk sejler lige imod den, så alle ombord bliver informeret om situationen som glæder mange, da det selv for inspektionssjelere er noget nær en sjældenhed at få lov til at se en lyslevende isbjørn i sit rette element.

Helikopteren rapportere senere, at de ikke længere kan se isbjørnen som de tidligere rapporterede, men fortalte at de nåede at tage nogle gode billeder af isbjørnen.



Isbjørn i fuld fart på isen.

Som det jo nok kan ses på billedet til venstre var isbjørnen ikke rigtigt interesseret i at lade sig fotografere, men det lykkedes da at få et ordentligt billede fra helikopteren.

Desværre blev det i denne omgang kun helikopterbesætningen som fik den oplevelse, men sådan er livet jo her på skibet, når man lever på vandet og ikke i luften

Men vi fortæller meget mere i næste nyhedsbrev.

I dette nyhedsbrev vil den værnepligtige del af besætningen gerne fortælle jer om deres møde med inspektionsskibet VÆDDEREN sådan her:

Værnepligtige ombord.

Den 7. april 2004 var den magiske dato, hvor inspektionsskibet VÆDDEREN, atter tog imod en besætning af henholdsvis gamle og nye ansigter. Fremme lå nu et 3 måneders sejlende togt, hvor alt lige fra officerer, sergenter, konstabler og dugfriske værnepligtige skulle leve og arbejde side om side.

Især for de værnepligtige var der meget nyt at se frem til. Længe havde vi gået spændte og Nysgerrige over at skulle se og opleve, hvad de sidste 3 måneders sejlende værnepligt egentligt skulle bestå af. Hvad kunne man egentligt forvente sig af 3 måneder til havs, på et skib man aldrig havde sejlet med før? Ja svaret ligger stadig derude og venter, men mon ikke de fleste i en eller anden udstrækning, er blevet en anelse mere beviste og fortrolige med deres nye tilværelse.

Den 7. april 2004 blev som sagt datoen, hvor eventyret startede. Vi havde via vores rejseordre fået en dato for tidspunktet på vores afrejse. Vi skulle mødes i Ålborg lufthavn og samlet flyve med Maersk Air til Reykjavik (Island), hvorefter vi med bus blev transporteret fra lufthavnen ned til havnen hvor inspektionsskibet ventede på os.

POLARSTJERNEN

Side 3.

Selve rejsen derop var præget af nysgerrighed og åbenhed. Folk var flinke og rare mod hinanden, på trods af at de fleste aldrig havde set skyggen af hinanden før. Det var rart, og pludselig følte det også virkeligt for første gang. Nu var vi samlet.

De første 4 til 5 dage ved kaj, gik mest med at foretage sig alverdens praktiske og sikkerhedsmæssige øvelser, hvor enhver tvivler endelig måtte sande, at sikkerhed og organisatorisk snilde under ingen omstændigheder lader sig gemme i en rodeskuffe. Vi værnepligtige fik udstukket faste pladser og funktioner, der skulle sikre at vi ville blive en aktiv del af sikkerheden ombord.

Det i sig selv højnede også moralen og vigtighedsfølelsen. Man ville ikke bare blive en marionetdukke, der skulle ledes, nej tværtimod. Man gik fra starten af ind i et kollektivt samarbejde, hvor enhver funktion kunne sidesættes med vigtigheden af den næste. Man kunne af og til få helt sved på panden, når alarmen til en rulle lød, idet man forstod vigtigheden af, at man mødte op på den plads man havde fået udstukket.

Fritid til os selv fik vi jo også, og det gav da anledning til et par fester ombord inden vi trak ankeret ind under os, og satte stålsejlene til nogle dages sejlads omkring Islands kyster. Der fortsatte vi vores øvelser med diverse rulle, lige fra mand over bord til havari af eget skib rulle.

Derefter fulgte den egentlige indvielse på havet, da vi stævne mod Grønland, hvor der for de værnepligtige blev en del sure miner og triste hoveder, da vi måtte indse, at sådan et skib jo ikke ligefrem står fuldstændig stille, når det krydser større farvand. En hel del ville sikkert have ønsket at en stor spand(pøs) og en brugbar gulvskrubbe var blevet udleveret, så havde man da i hvert fald det personlige grej der kunne sikre hygiejnen ombord, da ens måltider tit sagde goddag igen, når skibet tog sig en rutschetur. Intet vare som sagt evigt og heller ikke det dårlige vejr, så vi nåede da frem, og kunne se tilbage på en opstart som værnepligtige med mere hærdede sind.

Nu kunne de næste 3 måneders togt bare komme an.



VÆDDEREN ved Vestisen

Mange hilsner fra B- besætningen på HDMS VÆDDEREN

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr.8. 2004.

Side 1.

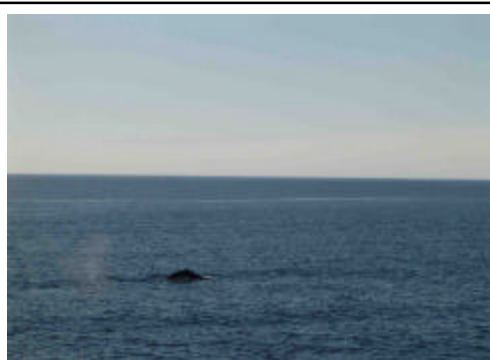
Hej alle venner, familie, mm.

Så er VÆDDEREN igen klar med lidt nyt fra Nordatlanten.

Vi afsluttede sidste nyhedsbrev med et indlæg fra de værnepligtige, som fortalte om deres møde med det store inspektionsskib VÆDDEREN og den første tid derefter. I dette nyhedsbrev vil vi så fortsætte med at fortælle lidt om hele besætningens oplevelser.

Efter at vi havde fået de værste skuffelser ud af kroppen på grund af det manglende syn af en isbjørn, vendte skibet hurtigt tilbage til de daglige rutiner. VÆDDEREN fortsatte sin uddannelse af kadetter, sin sejlads rundt i vestisen, som dog skulle til at ende da vi skulle syd på mod Prins Christian Sund, da næste stop skulle være Reykjavik på Island. Her skulle afhentes forsyninger, udskiftes doktor og helikoptergruppe, da de nu havde været ombord i den måned som de skulle.

På turen sydpå blev der også rig mulighed for at se hvaler. Da VÆDDEREN sejlede tæt på Grønlands kyst, lå en flok hvaler og hyggede sig i det klare vand, og det indbød selvfølgelig mange til at få diverse kameraer luftet, og vejret var til fotografernes fordel, med sol og blå himmel med kun lidt vind, så mange besøgte broen, for at få et godt billede.



Hval i overfladen

Efter endt fotografering fortsatte vi vores forlægning sydover og i de efterfølgende dage, afholdte vi diverse øvelser, deriblandt en havari eget skib øvelse og en artilleriøvelse hvor vi skulle teste vores 76 mm kanon. Alle disse øvelser gik tilfredsstillende, og dette tyder på at alle i besætningen går til den med krum hals. Samtidig opretholder VÆDDEREN jo et konstant beredskab, der gør at vi kan være klar på få minutter i tilfælde af, at vores assistance skulle være ønskelig.

Under vores forlægning sydpå var vejret rimeligt, og det gjorde jo selvfølgelig at aktiviteterne i skibet steg gevaldigt.

Turen i Prins Christian Sund skulle bruges til at træne vores kadetter i fjordsejlads, men vi var ikke sikker på at dette kunne lade sig gøre på grund af is, men det blev besluttet at gøre et forsøg.

Da vi nåede frem til Prins Christian Sund, lå der i indsejlingen spredte isskoser, men det gjorde bare at sejladserne blev lidt mere spændende for kadetterne, der også fik nok at se til på broen.

I mellemtiden fik vi fra helikoptergruppen, en besked om at noget var gået i stykker på helikopteren, og man kunne få reservedele fløjet til Nuuk hurtigt, og da man ikke ville undvære helikopterens muligheder blev det besluttet at vi så skulle en tur til Nuuk for at afhente reservedelene til helikopteren.

Men først skulle vi lige være færdige med vores træning af kadetter i Prins Christian Sund. Det blev vi så automatisk lige over middag, da isen blev for tyk i sundet, og vi måtte vende om. Reservedelene til helikopteren kunne først være i Nuuk den efterfølgende dag, så for at blive i området sejlede vi ind i fjordsystemet omkring Qarsorssat (Sydprøven) nordvest for Nanortalik med henblik

POLARSTJERNEN

Side 2.

på at ankre op for natten. Vi havde hørt noget om nogle varme kilder som også kunne være interessante at besøge, men intet var jo sikkert, da vi først skulle finde en egnet ankringsplads.

Men hen over eftermiddagen fandt vi så en plads, som var egnet til at ankre op i, og det blev prajet, at der nu var mulighed for at besøge den varme kilde på øen Unartog.

Og det må siges at interessen var overvældende, der var ikke mange som lod chancen gå forbi.



VÆDDEREN til ankers ud for Unartog



Baderulle i 30 grader varmt vand.

De af besætningen som besøgte den varme kilde udtrykte da også at det var underligt at sidde i det varme vand og samtidigt kunne betragte VÆDDEREN liggende imellem små isbjerger.

Næste morgen var det så tid til at forlægge imod Nuuk og vejrmeldingen viste at der var vind i vente, men til Nuuk det kom vi da, uden de store vejrförändringer.

Da vi kun skulle afhente reservedele, ville vi ikke lægge os til kaj, men satte i stedet vores gummibåd som så skulle hente reservedelen.

Desværre kendte vi ikke det eksakte tidspunkt på hvornår flyet fra København ville lande så vi besluttede at sejle ind i Godthåbsfjorden for igen at træne fjordsejlsads med kadetterne.

Gummibåden skulle så kalde VÆDDEREN op, når man havde modtaget reservedelen og var klar til at sejle imod et allerede aftalt mødested.

I Godthåbsfjorden fik besætningen så mulighed for at se en lille bygd, som ligger i bunden af fjorden, på tæt hold. Den var ikke beboet, da folk som regel kun bruger bygdens faciliteter om sommeren.

Efter et par timer kontaktede gummibåden os, vi forlagde straks imod det aftalte mødested.

Der gik ikke lang tid før vi igen havde gummibåd samt de ventede reservedele

ombord, og kunne derfor begynde vores forlægning imod Reykjavik, som var vores næste havneophold.

I den forgangne periode har skibets Teknik-division også haft sit at se til, da en af skibets hjælpemotorer ikke rigtigt ville som den skulle. Den blev skildt ad for at finde problemet, det hjalp og nu kører den igen.

Vi kan fortælle læserne at maskinfolkene ikke ligefrem bliver rene af at pusle med store dieselmotorer, men derfor ser man dem også tit iført kedeldragter.

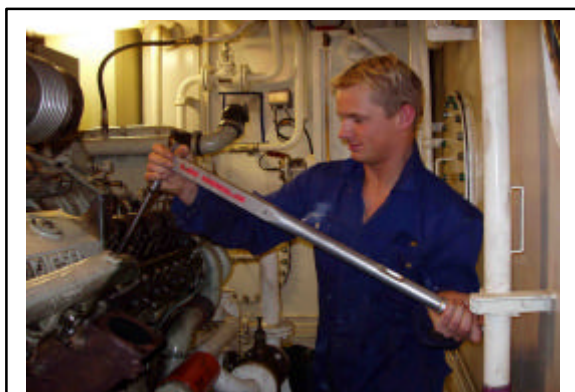
I øvrigt kan vi røbe at Teknik-divisionen planlægger at komme med et indslag til et nyhedsbrev i

POLARSTJERNEN

Side 3.

den nærmeste fremtid, så vi glæder os meget til at modtage det, og vi vil selvfølgelig offentliggøre det så snart det er muligt.

Men selvfølgelig skal i ikke snydes for et billede af en hårdt arbejdende maskinmand som på billedet er i gang med den før omtalte hjælpemotor.



Her er det, det store værktøj som er i brug

Redaktionen vil i fremtiden forsøge at bringe indlæg fra skibets divisioner for at i derhjemme bedre kan få et indblik i divisionernes dagligdag ombord på VÆDDEREN.

VÆDDEREN vil i den kommende tid blandt andet deltage i øvelse "Bright Eye," som er en Rednings/samvirkeøvelse hvor den amerikanske 56th Rescue SQN deltager med helikoptere fra basen på Keflavik og redningscenteret i Bodø og Reykjavik står for den samlede koordinering. I øvrigt blev VÆDDEREN under opholdet i Reykjavik netop af Bodø og Reykjavik redningscenter alarmeret og måtte i hast forlade havn for at gå den norske sælfanger HAVSEL til undsætning, da denne havde fået en læk i sit skrog og vandfyldt sit maskinrum.

Det er også så småt blevet tid til at gøre os klar til det Royale besøg som vi forventer, skal finde sted i juni.

Men mere om det i de kommende nyhedsbreve da det strækker sig over en længere periode.

Mange hilsener fra B-besætningen HDMS VÆDDEREN.

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr. 9 2004

Mine damer og herrer. Velkommen til endnu en hilsen fra Inspektionsskibet VÆDDEREN. Alle ombordværende håber, at alle har det vel, og samtidig nyder det milde og solrige vejr, sommeren forhåbentligt har båret med sig. Vi fortaler os næppe, hvis vi fortæller, at mindet om det danske sommervejr skaber både længsel og forventning til vores hjemkomst den 8. juli. Men før vi forgriber os på begivenhederne, må vi hellere lige gøre status for den sidste tids gøren og laden. Lad os starte med et havneophold, der bragte os til Reykjavik i perioden fra den 30. april til den 3. maj.

Som ethvert andet havneophold, former begivenhederne sig hen ad vejen, og sjældent står planerne måls med hvordan tingene egentligt udvikler sig. Dog startede alting roligt op efter endt arbejdsdag i havn. Man mønstrede i divisionerne, hvorefter der blev fælles aftrædning.

Med højt humør og en lille festdjævel i maven tegnede alt sig til at blive ganske festligt og fornuftigt. Weekenden forløb uden problemer, og de arrangerede velfærdsture ud i det islandske landskab forløb også som planlagt, sådan næsten da. For der var jo lige en begivenhed, der indtraf om søndagen den 2. maj.

Det norske sælfangerfartøj HAVSEL havde under uheldige omstændigheder slået et hul i dets skibsskrog. Det forlød, at HAVSEL havde havareret med en isskosse, hvilket havde forårsaget vandindtrængen, der udgjorde besværligheder for enhedens videre sejlads og jagt i det nordatlantiske farvandsområde.

VÆDDEREN blev pga. af omstændighederne kontaktet af Grønlands Kommando (GLK), der informerede skibets ledelse om situationen. Kort tid derefter kunne resten af skibets besætning vågne halv søvnige op til lyden af skibets hårdt arbejdende motorer, der kort tid før var blevet startet, så skibet ville være klar og sejldygtigt.

Man må vel sige, at oplysningen omkring HAVSELS triste skæbne kom temmelig uventet, men besætningens professionelle indstilling og arbejdsindsats var som ventet. Med trætte hoveder og hængende øjne tørnede man til, og indtog de poster redningsaktionen krævede. Det var trods alt ret imponerende og betagende, at iagttage den kollektive indsats, man lagde for dagen i de forskellige divisioner. Dog efter ca. ½ døgn sejlads blev det oplyst, at HAVSEL nu havde styr på situationen og ikke længere havde brug for vores assistance. Vi sejlede tilbage til Reykjavik og afsluttede weekenden.

Efter endt havneophold, ventede der forude et længere togt. Planen var, at skibet skulle forblive til havs indtil den 19. maj, hvor der ville være havneophold i Akurey på Island. Tanken om at skulle tilbringe 16 hele dage til havs kunne umiddelbart godt virke skræmmende, men de fleste erfarede, at tiden går hurtigt og dejligt, når man kommer ind i en fast rutine.

Den pågældende tid, i perioden mellem afgang fra Reykjavik den 3. maj og ankomsten til Akurey den 19. maj, forløb med mange forskellige ting. Dels kunne man byde en ny skibslæge, samt ny helikoptergruppe velkommen. Ydermere gik skibet ind i en ny, men vant opgave, da fiskeinspektioner i den grønlandske del af Danmarksstrædet var prioriteret. Den tidligere nævnte helikoptergruppe skulle også have tid til at øve deres flyvninger, så deres rutine og procedurer

POLARSTJERNEN

var på plads, når de skulle flyve VDRN inspektionshold ud til en opgave. Fx et fiskefartøj, der skal inspiceres. Man startede således med at sikre rutinen hos skibets samlede besætning og løser efterfølgende opgaverne.

På velfærdsområdet skortede det bestemt ikke med initiativ og iverig tænkning. Således blev der en lørdag aften arrangeret en omgang gammeldags bingo. I bedste stil blev der solgt plader til arrangementet, hvilket allerede på daværende tidspunkt virkede lovende for den sjove begivenhed. Det blev heller ikke værre af, at der var lagt et stort arbejde i diverse indkøb af gevinster, der skulle sikre de heldige vindere.



Her ses et billede fra en bording. Person fires ned på et fiskefartøj.

Enkelte personer havde i deres vildeste iver gået over i den komiske afdeling vedr. arrangementet. En vis mands person havde udklædt sig selv som afdanket fruentimmer. Der var stor morsskab omkring ideen, og da det gik løs med udtrækningen af bingonumrene, styrede dette udefinerbare væsen fuldstændig slagets gang på intern tv skærm. Desværre måtte samtlige sergenter, konstabler og værnepligtige gå fra bingobordet uden den helt store succes, da man fra officerernes messe havde ryddet de fleste gevinster. "Det var lige godt den værste, mente de fleste, og hvorfor da lige officererne?" Men bortset fra den lille svipser, så var det et knald hamrende sjovt arrangement. Alle folk ombord hyggede sig gevaldigt, og selv de seriøse folk på broen, var via en storno (radio) i stand til at deltage.

Ankomst i Akurey

Den 19. maj ankom vi så til Akurey, hvor vi lå i havn indtil den 22. maj. Samtlige ombordværende følte en stor glæde, ved atter at kunne sætte de bløde søben på den faste islandske jord.

Akurey viste sig at være i besiddelse af en ufattelig skøn natur, så selvom der ikke på forhånd var arrangeret ture ud i landskabet, så sørgede en hel del folk for, at der var rig lejlighed for at komme på udflugt for de nysgerrige.

POLARSTJERNEN



Panorama udsyn over Akurey by. Billedet er taget fra en udsigtsplatform, hvor der var opført en skulptur, hvor man kunne bedømme pejlinger og afstande til mange af Akureys seværdigheder.

Selve byen havde såmænd også rigeligt at byde på, hvilket resulterede i forskellige ture til bl.a. svømmehal og skøjtehal. Et enkelt selskab kunne også bryste sig af, at have været på eksklusiv restaurant, hvor de vist brugte en god mængde kapital på et måltid, der bestod i en islandsk tilberedt fem retters menu, hvor der efter sigende ikke manglede det mindste.

Efter at besætningen atter var stukket til søs, lå der en øvelse "BRIGHT EYE" i vente. Øvelsen var en søredningsøvelse, hvor samarbejde mellem Inspektionsskibet VÆDDEREN, GLK, Den Islandske Coastguard og amerikanske fly udstationeret på Island blev øvet.

Det var planlagt, at VDRN skulle udsætte en redningsflåde, der så skulle figurere som øvelse/redningsobjekt under øvelsen. Flåden blev udsat og vi forlod den igen. Selve øvelsen gik tilfredsstillende, og da Den Islandske Coastguard havde lokaliseret redningsflåden ved hjælp af fly, blev et redningshold fra inspektionsskibet sendt til undsætning af flåden, der viste sig at huse tre attrapper for overlevende mennesker, der fiktivt skulle henholdsvis bjerges og flyves tilbage til skibet for videre undersøgelse og behandling. Øvelsen udviklede sig så yderligere, og vores hospital ombord blev nu en vigtig brik for de "overlevende" fra redningsflåden. Endnu en gang var der godt kollektivt samarbejde i hele besætningen.

Ellers må det jo siges, at vi blev rent forkælede med endnu et langt havneophold i perioden fra den 28. maj til den 1. juni, hvor nogle af besætningens medlemmer fik pårørende på besøg, og hvor der atter kom nye besætningsmedlemmer ombord, men vi lader vente lidt på os, og afslører først i næste brev, hvordan det hele gik. Også det lovede indlæg fra maskinen må I have til gode.

Indlæg fra en værnepligtig

Som det fremgår i resten af avisen, ja så er der sket en hel del siden vi sidst lod høre fra os. Der har været et rigt antal af oplevelser, der har markeret sig både for hele besætningen, men i særdeleshed for den enkelte. Det er naturligvis særlig påliggende, at understrege vi værnepligtige, når jeg

POLARSTJERNEN

snakker om oplevelser, der har udøvet et særligt indtryk. Egentligt burde man helt holde sig fra og nævne enkelte personer, hvilket jeg så også har i sinde og gøre, men for at det samtidig ikke skal lyde alt for abstrakt, vil jeg kort fortælle om mine personlige indtryk og oplevelser, hvad angår den udvikling, der *må* komme, når man som værnepligtig sætter sine ben på et af flådens Inspektions-skibe.

Som ny på en besætning sker der forfærdeligt mange ting. Det kan umiddelbart virke næsten absurd, at skulle tilpasse sig selv, i forhold til nogle omgivelser, der i forvejen står hårdt og solidt plantet. Den største fejl begår man dog, hvis man ikke forsøger.

Jeg har stort set altid kunnet være **dus** med mine medmennesker, da jeg ønsker det samme den anden vej rundt. Derfor kom det nok lidt som et chok, at jeg ikke i alle hensyn var i stand til det her ombord, i hvert fald ikke lige fra starten. Det kunne sku godt irritere mig lidt. Jeg følte at der var en social ubalance herude, man kan vel kalde det mangel på social indføling/intelligens, eller noget lign. Jeg opdagede dog at jeg tog grueligt fejl, og det som jeg havde set som et problem, viste sig at være min egen mangel på forståelse for et *andet* liv.

Folk herude til søs er ikke som den almindelige mand/kvinde. Jeg vil næsten sige, at manden/kvinden herude er bedre. Hvad mener jeg mon med det? Det handler om de omgivelser, man gennem en længere periode har levet side om side med.

Ude i den travle verden er samfundet temmelig indelukket. De fleste lever et familiært liv, hvor man altid kan finde tryghed og ro, hvis hverdagen bliver for uoverskuelig. Det er hverken forkert eller fejlt, nej det er rent konkret en mulighed man skal benytte sig af, da det er muligt. Forskellen til det liv, og det liv der leves ombord på et Inspektionsskib er blot, at det ikke helt forholder sig på samme måde, bl.a. hvad angår det at kunne trække sig tilbage i fred og ro.

Ens behov for at være alene ændrer sig ikke, men hvorledes man er som person, ja det ændrer sig, eller det vil sige til dels. Man lærer at bære over med andre og sig selv, man lærer at indgå kompromisser, man lærer at holde af personer man aldrig i sin vildeste fantasi havde forestillet sig muligt, man lærer og accepterer ens grænser og mangler, hvad enten de er af psykisk eller fysisk art, men vigtigst af alt lære man, at de oplevelser man som mand/kvinde har ombord, skaber fundament for meget mere, end tidligere, hvor man gik derhjemme på fastlandet, og tog tingene "forgivet," i større eller mindre forstand.

For lige og få en afrunding, vil jeg til sidst sige, at de ovennævnte ting naturligvis skal opfattes som værende tanker, og ikke noget endeligt, hvilket naturligvis vil være klart for enhver. Dog mener jeg at de egenskaber man udvikler ombord, er meget væsentlige for enhver. Eftertænk-somhed vedr. sin egen position, hvad enten det er på land eller ombord på et af flådens skibe skader aldrig ens ve og vel.

Mange hilsner fra besætningen på VÆDDEREN.

POLARSTJERNEN

Nyhedsbrev nr. 11 2004

Kære alle derhjemme.

Efter at VÆDDEREN havde sejlet farvandet omkring Kap Farvel tyndt for at kigge issituationen efter, mødte vi omsider DANNEBROG.

Vejret var ikke det bedste den dag, da der lå en tyk tåge og drillede, men sagt goddag fik vi da lejlighed til, i et hul i tågen.



DANNEBROG i tåge

Vores første opgave var at lede kongeskibet sikkert igennem den is som vi måtte møde på vores vej til Grønnedal, hvor Regentparret senere skulle gå ombord i DANNEBROG.

VÆDDEREN bestod opgaven med bravur, og DANNEBROG kom sikkert til Grønnedal.

I Grønnedal er der kun en kaj til større skibe, så VÆDDEREN blev på havet, og DANNEBROG kom til kaj.

I Grønnedal lå i forvejen inspektionskutteren AGPA der, som VÆDDEREN, også skulle indgå i Kongedelingen.

På VÆDDEREN var der en del fodboldglade besætningsmedlemmer, som glædede sig til dagens EM kamp. VÆDDEREN kunne lige holde sig inden for tv-dækning, så der var god fodboldstemning ombord.

Dagen efter ankom Regentparret i helikopter til Grønnedal, fra Narsarsuaq. AGPA og VÆDDEREN havde i mellemtiden gemt sig bag en pynt for senere at komme frem og salutere Regentparret.

Vejret var strålende, solen bagte og temperaturen sneg sig op omkring 20 grader, så det var den bedste kulisse at udføre "jubelrulle" i.

Efter at vi havde saluteret Kongeskibet og paraderet for Regentparret, bevægede vi os tilbage til Grønnedal for at hente Chefen for Grønlands Kommando (CH GLK), som skulle være gæst ombord og hejse sin kommando på VÆDDEREN i perioden, hvor DANNEBROG var på Grønland.

Efter at have hentet CH GLK skyndte vi os af sted for at indhente AGPA og DANNEBROG.

Det var ikke så svært, da ingen af de to fartøjer sejler over 14 knob, og vi gik 22 knob. Turens første stop var Nuuk, hvor Kronprins parret skulle ankomme dagen efter. Der var lagt op til den store modtagelse af Regentparret og mange små joller sejlede DANNEBROG i møde.

Der var for VÆDDERENS vedkommende en saluttering at gennemføre, og dette blev gjort til punkt og prikke. Nuuk var også besætningens sidste mulighed for at komme i land inden vores rejse tilbage til Island, som var sidste havneophold inden besætningsskift. Alle de havne som DANNEBROG skulle besøge på turen, var af en sådan størrelse, at kun et skib kunne komme til kaj af gangen, så bortset fra nogle få timer i land i Nuuk, måtte vi nøjes med at betragte de mange charmerende byer og bygders havne fra søsiden.

POLARSTJERNEN

Tirsdag d. 22. juni var dagen, hvor Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen skulle besøge VÆDDEREN. Der var i den anledning udgivet et program for dagen, som bl.a. indbefattede helikopterflyvning til "Gården Under Sandet", hvor Dronningen og Prinsen skulle på picnic. Det endte desværre med, at vi måtte aflyse denne flyvning på grund af tåge, og det satte så plan B i værk. Der skulle nu afholdes en lille frokost for Regentparret med følge ombord på VÆDDEREN, så der blev sat gang i kabyssen, som ville gøre alt for at Majestæten skulle have et måltid, der var tilfredsstillende for Dronningen og Prinsen.

Måltidet med lækre grønlandske specialiteter fra en lokal restaurant i Nuuk faldt i god smag. Ikke desto mindre gik Prinsen før frokosten forbi kabyssen og opdagede, at besætningen skulle have biksemad. Derfor spurgte han, om der ikke også kunne blive en portion til ham, og det kunne der selvfølgelig. Den blev så serveret med den klassiske portion hvidløg, som Prinsen holder så meget af. Ifølge pålidelige kilder fandt Prinsen, til stor glæde for vores kok, at biksemaden var et særdeles velsmagende supplement til de i øvrigt herlige grønlandske specialiteter, som var at finde på det officielle menukort til den royale frokost i chefens messe ("Chefpalæet").

Senere på dagen klarede vejret så meget op, at vi alligevel kunne gennemføre en tilpasset helikopterflyvning for Regentparret. Efter denne tur vendte Regentparret efter landing på VÆDDEREN tilbage til DANNEBROG, der lå fortøjet i Nuuk.



Dronningen på vej ud af helikopteren



Dronningen og Prinsen går i land i Nuuk

Imens regentparret var gæster på VÆDDEREN, ankom Kronprinsparret til Nuuk. Kronprinsparret var dagen igennem på besøg på forskellige skoler og i svømmehallen, som Nuuk Kommune netop har opført.

DANNEBROG havde nu både Regentparret og Kronprinsparret ombord, hvorved oplevelsen blev, om muligt, endnu større for de lokale grønlændere – og for VÆDDERENS besætning.

Senere på aftenen sagde Kongedelingen farvel til Nuuk og begyndte forlægningen mod Maniitsoq/Sukkertoppen, som var den næste by, kongefamilien skulle besøge.

Vi var jo, som sagt, en del af Kongedelingen, så der blev ikke flere muligheder for VÆDDERENS besætning til at komme i land, da alle de havne som vi skulle til, kun var egnede til et fartøj af DANNEBROGS størrelse. Men vi holdt humøret højt og var stolte over at kunne støtte DANNEBROG og den kongelige familie, mens vi hyggede os over trods alt at være i nærheden af de spændende byer og bygder på Grønlands vestkyst.

POLARSTJERNEN

Vi var også vært for et antal pressefolk fra TV, radio og den skrevne presse, som vi servicerede, det bedste vi havde lært. De nød – ifølge presseforlydender – opholdet ombord, og nåede til deres ønskede royale begivenheder til tiden. Transporten fra VÆDDEREN til arrangementerne i land blev leveret af VÆDDERENS hurtiggående gummibåd, i hvilken pressefolkene, til nogen moro, måtte iføre sig smarte tætsiddende, orange overlevelsedragter for at være i sikkerhed for det iskolde vand, som gennemstrømmer Nordatlanten året rundt. Undervejs besøgte Kongedelingen følgende byer og bygder: Nuuk, Maniitsoq, hvor Kronprinsparret besøgte et skisportssted, samt Ittileq, hvor Grønlands landsstyreformand er født. Senere på dagen fortsatte vi nordover og var så ud for Sisimiut. Dagen efter var det så Aasiaat, vi besøgte. Vejret var rigtigt fint den dag, så det var en flot tur med mange stærke, visuelle indtryk. Kongedelingen afsluttede togtet med DANNEBROG i Uummannaq. Regentparret og Kronprinsparret fortsatte herfra deres tur i Grønland med fly videre nord og nordøstover. VÆDDERENS helikopter sørgede for, at alle fra den kongelige familie inden da kom til lufthavnen standsmæssigt, så det blev til nogle ture frem og tilbage. VÆDDEREN forlagde efter afsked med DANNEBROG mod Reykjavik for at skifte besætning efter tre måneders togt ved Grønland. VÆDDEREN har på de tre måneder sejlet 32.566 km eller 17.566 sømil, svarende til 83 % af en jordomsejling, og det må da siges være en del.

Sidste vov fra de værnepligtige

Der er nu gået tre måneder, siden VÆDDERENS besætning mødtes i Reykjavik. Meget er sket i de måneder, men man kommer nemt til at stille sig selv det spørgsmål: Hvor blev tiden af? Naturligvis husker man en hulens masse, men det er som om, ens oplevelser flyder sammen. Det kunne illustreres ved en kæmpe stor lagkage, fyldt godt op med alverdens snask. Man spiser dog ikke kagen med det samme, men lader den i stedet trække lidt, hvorefter man så nyder festmåltidet stykke for stykke, mens man smiler lystigt for sig selv ved tanken og minderne, der var og er i ens erindring. Sådan tror vi i hvert fald, at det forholder sig for størstedelen af de værnepligtige lige nu.

Man kan næppe forestille sig nogen mere fuldendt måde at afslutte sin værnepligt på, end at sidde i Island og bare glæde sig over at skulle hjem og gense familie, venner og bekendte. Det er nogen alle har i tankerne lige nu. Dog er der ingen tvivl om, at et strejf af vemod dvæler ved ens side, når man husker, at man også snart skal sige farvel til ens kolleger/venner gennem de sidste tre måneder, men mon ikke man generelt trænger til at se på nogle nye ansigter trods alt.

Vi takker i hvert fald af her fra de værnepligtige, og siger tak for en kanon fed oplevelse, der med garanti vil svæve i vores erindringer for evig og altid.

Mvh. De værnepligtige...

Besætningen på VÆDDEREN vil gerne sige tak for den opmærksomhed, som vi har fået, og håber at vores nyhedsbreve vil have samme interesse til efteråret, når vi atter er på banen i Nordatlanten – nemlig ved Færøerne.

Mange hilsener fra VÆDDEREN's B-besætning

Polarstjernen

NYHEDSBREV FRA VÆDDEREN-A PÅ TOGT I NORDATLANTEN

Halløj der hjemme.

Nu er tiden inde igen til at sende nyheder hjem. Vi har skiftet redaktionen ud på det gode skib VÆDDEREN-A og vil efter bedste evne forsøge at holde jer derhjemme orienteret om vores gøren og laden i de nordlige dele af kongeriget. I dette togt's første nyhedsbrev vil vi berette lidt om, hvad vi har foretaget os, siden vi mødte ombord den 8. juli 2004.



Østkysten set fra sin smukkeste side kl. 00:30.

OPREJSE

Vi blev med et chartret fly fra Mærsk fløjet fra Københavns Lufthavn via Ålborg til Reykjavik.

Efter 4 timers flyvning ankom vi til Reykjavik, hvor B-besætningen stod klar til at tage hjem med det samme fly til en velfortjent ferie. VÆDDEREN lå til kaj i Reykjavik, og efter en kort bustur blev vi installeret ombord.

VÆDDEREN var igen bemannet med A-besætningen klar til at løse, hvad der må komme af opgaver frem til den 8. oktober, hvor vi ankommer til Flådestation Frederikshavn.

FORSKOLE

Ganske som det plejer er der forskole, og vi anvendte tre dage ved kaj og tre dage til søs for lige at komme ind i rutinerne og blive "dus" med VÆDDEREN igen. Det er jo noget tid siden, at vi forlod skibet, så en cirka tre måneder og der er kommet mange nye besætningsmedlemmer med på denne her tur, herunder vor nye chef. Udover forskole blev der også taget forsyninger af al tænkelig art ombord:

- ? Reservedele
- ? Proviant
- ? Olie
- ? Frugt og grønt
- ? Mælk
- ? Slik og chokolade

og, hvad vi ellers skal bruge de næste tre måneder. Vi kan jo ikke have det hele med på én gang, så vi kommer til at proviantere yderligere et par gange i løbet af togtet. Men så er der jo også frisk mælk og frugt under hele turen.

Vi fik øvet alle ruller igennem under forskolen, således at alt personel ved, hvor de skal stille under alle tænkelige forhold. Det kunne være:

- ? Brand ombord
- ? Helikopterflyvning
- ? Gummibådssejls
- ? Fiskerikontrol
- ? Assistance til et andet skib i tilfælde af brand eller havari ombord
- ? Havnemanøvre til og fra kaj.

Polarstjernen

Hele forskolen til kaj forløb uden problemer, og vi var nu klar til at stikke til søs. Der gentog vi alle øvelserne igen, men denne gang under mere realistiske forhold med et gyngende skibsdæk under fødderne.

Og ganske som det plejer havde vores vedligeholdelsesofficer (VLO) arrangeret to brande en aften i skibet!!! Dette var dog kun en øvelse for at se, om vi alle kunne finde vore pladser, og røgdykkerne kunne komme i deres udstyr.

Og "brandene" blev da også rimeligt hurtig bekæmpet. For at opretholde vort træningsniveau vil VLO jævnligt på togtet komme med opgaver og øvelser i brand- og havaribekæmpelse, så vi er klar til en rigtig situation, hvis det nu skulle ske.

De værnepligtige syntes, at havet ikke var helt fladt og mente at det begyndte at røre på sig.

Efterfølgende måtte nogle lægge sig på køjen, med en smule nautisk utilpashed. De faste besætningsmedlemmer mente dog, at der var havblik!



Fiskeri-inspektionsholdet træner sammen med helikopter-besætningen i hoist fra helodækket.



Et af havets store vidundere, en kaskelothval.

Forlægning mod østkysten

Efter en veludført forskole og behagelig fjordsejlads lagde vi den 14. juli stævn mod den Grønlandske fiskerizone. Nu skulle vi for alvor på arbejde.

Vi fandt seks skibe som havde vores interesse. Vort FI-hold blev over de næste to dage sendt over til fiskefartøjerne med helikopter eller gummibåd. De tre af bådene havde ikke overtrådt regler, men to fiskefartøjer (et tysk og et færøsk) fik bøder på 30.000 kr. hver og en anden båd fik en vejledning i de grønlandske fiskeribestemmelser.

Vi var så tæt på Grønland, at vi kunne skimte bjergene i horisonten, hvilket var et meget smukt syn ved solnedgang.

Polarstjernen

Retur til Island

Vi satte kursen igen mod Island efter et par dage i fiskerizonen. Her skulle vi assistere den danske forbindelsesofficer på Keflavik Naval Air Station med helikoptertransport til Isafjördur, og herudover skulle vi have et besætningsmedlem til tandlæge og en anden skulle hjem til Danmark.

Herefter forlagde vi gennem Danmarksstrædet mod den grønlandske vestkyst og rundede Kap Farvel i fint vejr. Vi har nu set de første isbjerge som traditionen tro er blevet hektisk fotograferet af de nye besætningsmedlemmer.

De to sidste dage har vi patruljeret i Julianehåbbugten og foretaget sejlads i de sydgrønlandske fjorde samt gennemført skydning i dag, med tungt maskingevær og håndvåben.



Gummibåden på vej tilbage efter aflevering af FI-hold.

Det er en stor oplevelse for de nye værnepligtige og vor praktikant / NYSTARTER at være så langt væk hjemmefra og se en del af verden som mange mennesker nok ikke kommer til at se.

I denne weekend anløber vi Grønnedal for at besøge Grønlands Kommando (GLK). Dette er det første havneophold siden Reykjavik for snart to uger siden, og vi ser meget frem til besøget, hvor der gerne skal blive tid til fjeldvandring og mulighed for at se det smukke Grønland.

Hermed vil vi slutte nu.

Mange hilsner fra
Alle os på VÆDDEREN-A.

Polarstjernen

NYHEDSBREV FRA VÆDDEREN-A PÅ TOGT I NORDATLANTEN

Halløj til alle hjemme i Danmark.

Så er vi nået frem til det andet nyhedsbrev fra os. Der er sket meget siden sidst. Dette brev er fra d. 26-07-2004 til d. 07-08-2004.

Som vi skrev sidst, skulle vi runde Kap Farvel og stævne mod Grønlands Kommando (GLK) for vort første havneophold, siden vi tog af sted fra Reykjavik. Der var store forventninger fra alle, nu skulle vi i land og få lidt rigtig 'landluft'.

OPHOLD I GRØNNEDAL

Der var mange ting på programmet. Bl.a.: vandreture, hockeykamp mod GLK og arrangementer i alle messer.

Ildrætssektionen havde planlagt tre vandreture. Om fredagen gik vi til Ivigtut, lørdag gik turen til Laksebunden, og den sidste tur om søndagen gik via Brattet - Den gabende Sten, Turistfjeldet til Laksebundshytten.

Desuden havde vi arrangeret en hockeykamp mod frivillige fra GLK, vi vandt... lidt.

Arrangementerne med alle messer var med de tilsvarende messer fra GLK. Det var rigtig hyggeligt, og der blev udvekslet mange sjove minder.



Udsigt fra Brattet til Grønnedal og VÆDDEREN ved kaj.

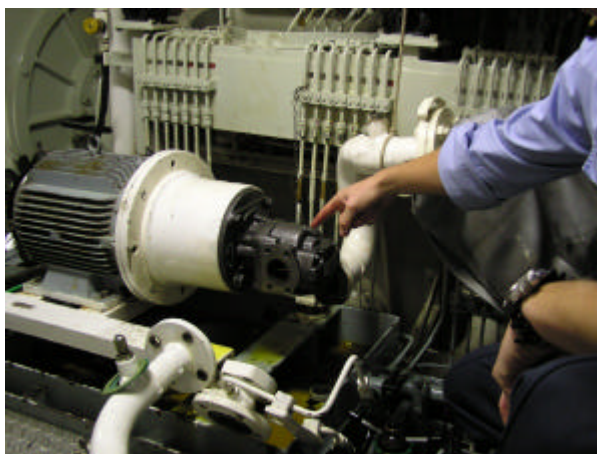
Som den mere seriøse del af vores havneophold skulle otte mand 'reddes' for øvelse. Det var vore reddere ombord, der skulle have vedligeholdelsestræning. Det forgik i to omgange á fire mand, som blev sejlet ud til en redningsflåde. Herefter blev redderen hejset ned fra helo'en med en sele, som han skal placere under armene på den person, der skal hejses op.



Polarstjernen

HAVARI PÅ GEAERET

Mandag morgen, lige som vi skulle til at tage af sted fra Grønnedal, fik vi en melding om, at der er gået en pakning til koblingspumpen på gearet. Helikopteren blev sendt til Nuuk efter reservedele, men det viste sig desværre senere, at reservedelen ikke passede helt nøjagtigt. Det betød, at vi skulle forblive i Grønnedal, indtil vi fik reservedele fra Danmark.



Koblingspumpen, årsagen til vort lange ophold i Grønnedal.

Mens vi alligevel lå og ventede på reservedele fra Danmark, skulle tiden jo gå med noget. Derfor gennemførte vi forskellige øvelser, gummibådsuddannelse mm. Herudover tog de, der havde lyst og fisketegn med, ud på en fisketur og fangede så mange ørreder, at der var nok til en herlig middag til hele besætningen.



225, Mikkel Winsløw med en del af aftensmaden fanget i Laksebunden. Der blev fanget 25 ørreder på turen.

Langt om længe lagde vi stævnen ud af Grønnedal og kunne sejle nordpå. Turen gik indenskærs ind til Færingehavn og Nordafar – en forladt bygd. Kort tid efter, at vi var kommet ud igen, modtog vi et nødopkald fra en mindre båd med 6 personer ombord, der var grundstødt ca. 4 timers sejlads fra os. Personerne var gået på land, men båden havde taget vand ind. Vi sendte øjeblikkelig vor helo af sted, og efter 45 minutter kunne personerne transporteres sikkert til Nuuk. Efter at være blevet releaset af GLK fra opgaven kunne vi fortsætte vor sejlads nordpå. Vi sejlede op til Disco og passerede indenskærs forbi Egedesminde, før vi af tidsmæssige årsager måtte begynde vor transit sydpå igen mod Grønnedal.

VELFÆRDSTUR I NUUK

På vejen sydover kom vi forbi Nuuk, og her kunne vi lige så godt sende vor gummibåd ind med folk, som skulle købe diverse materiel ind til skibet. Derfor var der én værnepligtig fra hver division, der fik lov til at tage med på velfærdstur ind til byen. Det blev en meget kort tur, hvor vi havde lige under én time til at nå vore indkøb. De værnepligtige fik set Grønlands hovedstad, herunder Kolonihavnen og det gamle Nuuk, og de blev en oplevelse rigere.

Polarstjernen



1 liter flyfrisk mælk i Brugsen i Nuuk, til 37,95 Kr.

SEJLADS TIL OG FRA GLK MED PASSAGERER

Så gik turen atter sydover mod Grønnedal, hvor vi skulle assistere med transport af diverse personer til Narsarsuaq, som skulle hjem på tjenesterejse eller ferie. Der var ligeledes folk, som skulle den anden vej op til Grønnedal. I samme moment skulle vi skifte vores helikoptergruppe og læge ud med nye folk.

Vi sagde tak for denne gang til de hjemrejsende besætningsmedlemmer og velkommen til de nye.

SKANSEVAGT FOR ADMIRALEN



Trip, trap, træsko, skansevagt for Chef GLK, Kontreadmiral U. Haagen-Olsen.

Som led i en aftale mellem USA, Danmark og Grønland skulle Chefen for Grønlands Kommando (CH GLK) sejle med VÆDDEREN til Narsarsuaq for overværelse af underskrivningen af en ny forsvarsaftale mellem USA, Danmark og Grønland. Fra amerikansk side deltog Udenrigsminister Colin Powell, fra dansk side Udenrigsminister Per Stig Møller og

fra grønlandsk side Vicelandsstyreformand Josef Motzfeldt.

Vi havde fået til opgave, gennem vor tilstedeværelse ved Narsarsuaq, at yde transportstøtte til arrangementet med vor LYNX helikopter, så piloten fik fløjet meget den dag.

NU GÅR TUREN TIL ISLAND IGEN

Efter Colin Powel besøget kunne vi begynde vor forlægning mod Island. I skrivende stund er vi på vej gennem det storslåede Prins Christianssund i strålende sol og klart vejr. Vi ankommer til Reykjavik på tirsdag den 10 AUG for at tage forsyninger ombord. Vi glæder os meget til de tre dage i Reykjavik, som også vil byde på en velfærdsbustur til Blue Lagoon og til Keflavik basen.

Hermed slut fra os på VÆDDEREN og de bedste hilsner til Jer alle derhjemme i Danmark.

Polarstjernen

NYHEDSBREV FRA VÆDDEREN-A PÅ TOGT I NORDATLANTEN

Halløj til alle hjemme i Danmark.

Så er vi nået frem til det tredje nyhedsbrev fra os.

Dette brev er fra d. 08-08-2004 til d. 15-08-2004.

Så er vi kommet til Reykjavik

Nu endelig kommet i land, og det er rart at komme ud og se andet end de samme mennesker og vand. Der er intet negativt i det, men vi er en meget homogen og professionel besætning. Så når vi er på arbejde, så knokler vi til jobbet er gjort. Og derfor er det rart at få lidt luft, når vi så kommer i havn, bare det at kunne være sammen på en mere social måde. Så derfor er et havneophold i ny og næ ikke at foragte.

Vi kom ind tirsdag formiddag til den Islandske hovedstad. Og det gik som det plejer, lige efter bogen. Vores uundværlige forplejningsdivision havde arrangeret en grillaften, hvis vejret ellers tillod det. Vejret var med os hele dagen, så alle glæder sig. Vi var havnet i den varmeste periode på Island siden 1954, der var cirka 30° i solen og højt oppe det var den. Det var meget surrealistisk at være så højt oppe mod nord og vejret minder om en dansk sommer fra sin allerbedste side. Nok om det tilbage til grillaftenen. Vi havde en smadder hyggelig aften, der var alt det mad som hjertet kunne begære. Og vi kunne sidde ude på helikopter- dækket og nyde maden medens solen gik ned.



100% hygge på helikopter-dækket.

Velfærdstur til Keflavik & Blue Lagoon

Onsdag holdt vi weekendrutine, for hvem kan bevæge sig efter så meget mad. Vores velfærdsudvalg havde arrangeret to ture, en onsdag og en torsdag. De gik begge til den blå lagune og den amerikanske base på Keflavik. Det var noget vi bare kunne bruge, en badetur i det dejlige varme vand. Vi havde et par timer der ude og derefter kom bussen og kørte os ud på basen. Vi handlede lidt der ude, det er nu sjovt at købe noget af alt det amerikanerne 'ikke' kan undvære... For en sammenlignings skyld, så er indkøbscenteret på basen som en lille udgave af et de store hjemme i Danmark.



Her er en flok herlige gaster der nyder livet som badenymfer...

Polarstjernen

Nye folk ombord

Dem der ikke kunne komme med onsdag og dem der gerne ville opleve det hele en gang til tog på tur torsdag. Det var også denne dag hvor vi fik nye folk ombord. Vi fik vores Våbenofficer (VBO) Thomas Lauridsen, to kadetter, SG. C. Brink og OS. E. Zabiela, fra officersskolen der skal ud i praktik, en ny konstabel Dennis F. Madsen som erstatning for vores maskinmand 174 Class Hofstetter.

Samt en gæst i form af Taktikofficer Mikkel Sivert Andersens fader, Jørn Andersen. Han har lovet at skrive om hans oplevelser på turen. Derfor har han fået resten af pladsen.

Del 1.

På min fødselsdag, hvor min hustru og jeg var på sejlerferie i vores 29 fods sejlbåd, Kong Kurs, modtog jeg en mail, hvori jeg blev inviteret med ombord på Vædderens togt langs den Grønlandske østkyst.

Jeg blev naturligvis utrolig glad og taknemmelig. Sådan en chance får man helt sikkert kun én gang i livet. Der fulgte naturligvis også nogle betænkeligheder, bl.a. hvordan sådan en pensionist ville blive modtaget og hvordan skulle jeg nu klare det?

Der er jo unægtelig gået en del år (42) siden jeg som ung værnepligtig stod på den nyåbnede flådestation i Frederikshavn og tog afsked med mine kammerater fra Auderød, der udgjorde en god del af besætningen på den nybyggede Hvidbjørnen, der også lagde navn til klassen. Jeg var meget misundelig, men til dels selv skyld i, at jeg ikke var med. Jeg var så utroligt nyforelsket i en sød pige, og så var det jo ikke lige sagen at skulle være borte i længere tid – som jeg husker det var man væk det meste af et halvt år dengang.

Det skulle altså vise sig, at jeg alligevel skulle komme af sted, om end i et flere

generationer nyere inspektionsskib. Pigen har nemlig nu været min hustru i 39 år og sammen har vi 2 sønner, hvoraf den ene nu altså er TAO, Mikkel, her ombord på Vædderen, og det er naturligvis ham, der har udvirket, at jeg nu kan få den oplevelse.

Vi læser med stor interesse derhjemme ugebrevene fra Vædderen, men jeg har flere gange til Mikkel beklaget mig over, at disse ugebreve har været så sporadiske og få.

Det fik jeg så da også gjort den allerførste aften i messen ombord, hvorefter NK tog mig på ordet og opfordrede mig til at være gæsteskribent så længe jeg er ombord, og det må man jo så forsøge at leve op til.

Jeg finder det rigtigst at afholde mig fra at fortælle om de faktiske hændelser og overlade dette til de faste skribenter. Jeg vil der imod fortælle lidt om, hvordan jeg som gæst oplever stemningen og livet ombord (jeg kan nok ikke helt afholde mig fra at berette om nogle af de skønne oplevelser jeg allerede har haft).

Jeg vil dog lige kort vende tilbage til forberedelserne, der var ganske korte, idet der ikke var mere end 3 dage fra vi kom hjem fra vores egen sejltur, til jeg skulle sætte mig i flyveren til Reykjavik.

Min gamle ven, nu pens. OK Henning Pløger, der var meget glad på mine vegne, var selvfølgelig parat med gode råd og historier om egne og medlemmer af Ørnens Venners oplevelser på og omkring Grønland, og med den håndbagage kunne det jo ikke gå helt galt.

Jeg må sige, at ankomsten og modtagelsen var overvældende. Var heldig at SG Christian Lauridsen og SG. Søren Mølgaard i forvejen skulle hente besætningsmedlemmer i Keflavik lufthavnen og da de så mig med rygsæk og tasker var de åbenbart ikke i tvivl om, at der var tale om "TAO senior".

Polarstjernen

Stort smil og velkommen og ud i bilen med bagagen.

Ved landgangen et lige så stort smil og velkommen fra vagten og VO. Hvor jeg end blev vist rundt gentog venligheden og varmen sig.

I officersmessen stort smil og "velkommen" til senior fra chef, NK og de øvrige i messen. Man kunne egentlig godt begynde at spekulere over om man nu kan gøre sig fortjent til al den venlighed. Jeg blev installeret i lukafet, fik pakket ud og efter middagen en aftentur i byen med NK og Mikkel, og hvilken aften, det var jo nærmest som en sydlandsk aften i en større by. Alle ude, enten på fortovsrestauranten eller cruisende i store biler, også de rigtige amerikanerbiler.

Tilbage på skibet kunne jeg gå til køjs på den første aften på turen, sikkert fortøjet ved land. Én af de betænkeligheder man jo kunne have var jo, om man nu kan klare at sejle der oppe så langt mod nord, hvor man altid kun hører om de rasende storme. En ting er jo at sejle sejlbåd i landnære farvande, en anden ting det "rigtige hav".

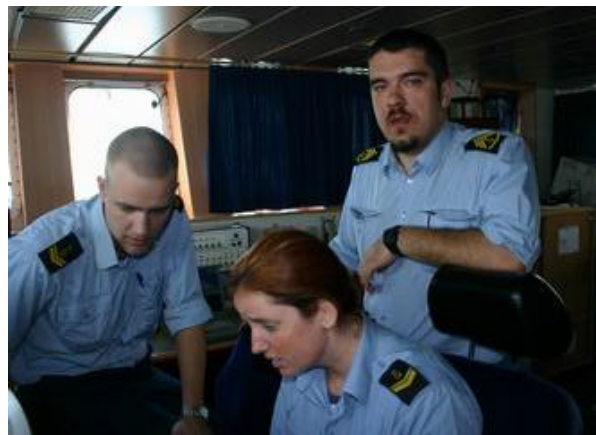
Ved afsejlingen næste dag så jeg så en anden side end den bare smilende og venlige. Nu var der tale om en meget koncentreret og fuldt professionel besætning, hvor hver mand har sin plads og sin opgave og jeg forsøgte bedst muligt at undgå at gå i vejen. Det må være lykkedes, for vi kom da af sted i god ro og orden. Spændende at overvære hvordan alle går til opgaven med alvor og begejstring.

Inden vi tog af sted havde der været mønstring, ligesom der var prajet til den obligatoriske bjærgningsrulle, hvor jeg fik udleveret min redningsvest. Jeg undrede mig lidt over, at der var lods ombord, når nu jeg havde hørt hvor ofte Vædderen anløber Reykjavik. Vi var da heller ikke

mere end lige udenfor havnemolen før lods'en igen gik fra borde.

Solen skinnede om kap med smilene på ansigterne, vandet var blått og blankt, det lovede rigtig godt. Efterhånden som de Islandske fjelde gled ud af syne var der jo knap så meget at se på, men bare det at nyde vejret og det spejlblanke vand, sammen med alle de opbyggede forventninger til turen, fik mig til at mindes drengetidens årlige sejlerferier i Folkebåden rundt fra den ene kapsejls til den anden.

Dette var dog noget helt andet, langt mod nord og farvandet mange gange større. Endnu var vejret og temperaturen dog ikke væsentligt forskellig fra det jeg netop havde oplevet hjemme i Danmark sammen med min hustru og ind i mellem også børnebørnene Cassandra og Kasper i vores L29, Kong Kurs.



Teleteknikerne på arbejde. Fra venstre: Moks 278 Mads Nielsen, Moks 179 Pia Borup og SG. Søren Mølgaard

Nu er vores havneophold ved at lakke mod enden og vi skal op og hjælpe Sirius med at lægge deres depoter ud til dette års slædeture. Mere om det og del 2 af Jørn's oplevelser som gæst ombord.

Hermed slut fra os på VÆDDEREN og de bedste hilsner til Jer alle derhjemme i Danmark.

Polarstjernen

NYHEDSBREV FRA VÆDDEREN-A PÅ TOGT I NORDATLANTEN

Halløj til alle hjemme i Danmark.

Så er vi nået frem til det fjerde nyhedsbrev fra os.

Dette brev er fra d. 16-08-2004 til d. 27-08-2004.

Ankomst til Daneborg

Efter en meget flot sejlads med vejret på vores side anduver vi Daneborg og kaster ankeret. Nu ligger vi ude for Daneborg og tager alt det materiel ombord som skal ud på SIRIUS's depoter. Når det er kommet ombord vil vi sætte nogle folk af. De skal hjælpe med at lave og reparere hundegårdene der inde.

Del 2.

Undervejs var der masser af tid til at slappe af, finde motionsrummet og afprøve redskaberne der, ligesom der var tid til at finde pc'en frem og begynde at skrive. Dels havde jeg sat mig for at skrive om mine oplevelser, dels havde jeg lovet at skrive et indlæg vedr. netværk, med fokus på de dynamiske netværk til næste nr. af Kubus bladet. Nå ja, så var der jo også lige mit løfte til NK om at skrive bidrag til ugebrevet.

Jeg fandt mit yndlings opholdssted – isstønden – hvor jeg kunne nyde stilheden og udsynet. Forstod ikke rigtigt, at der ikke var større trængsel.

Synet af de første østgrønlandske fjelde og isbjerger betog mig naturligvis om end jeg blev gjort opmærksom på, at "det var ingenting", det ville blive meget bedre. Og det blev det da også, da vi stævnede ind i Scoresby Sund, hvor vi sejlede lidt rundt, så bygden, der så noget trist og fattig ud

fra vandsiden. En Hollandsk ketch bjergede netop sejl derinde for at ankre op. Man må sige, at han var kommet på rundtur i Danmark. Nok ingen problemer med havnepenge.

Helikopteren var i luften og skulle besøge stationen på Constable Pynt. Det viste sig at være en imponerende flyvetur over indlandsisen og et i øvrigt meget trist og goldt fjeldlandskab.



Stolt mor med sine vapper.

Turen videre til Daneborg bød på gentagelser fra de mange timers sejlads forud, sol, fladt vand, fjelde til bagbord og drivende isskasser. Indsejlingen til Daneborg, forbi Sandøen med en koloni af dasende hvalrosser og fjelde, der bød på mange forskellige konturer og farvenuancer var igen en ny oplevelse. Vi ankrede op ud for stationen, som blev flittigt iagttaget gennem kikkerten. Vi sendte en "fredsdelegation" bestående af chefen, piloten og TAO i land og de vendte tilbage med en plan for hele forløbet af den støtte, som vi var på vej til at give Sirius med depotudlægninger. Mens vi lå der, og mens jeg netop sad i tønden, rullede tågen ind sydfra,

Polarstjernen

stoppede lige ude ved kysten, mens vi stadig lå i solen. Flot syn.

Det viste sig, at den skulle genere os i det hele det videre forløb af støtten til Sirius. Allerede mens vi stadig lå til ankers generede den helikopterflyvningen adskillige gange. Det samme gør den næste dag, hvor vi i cafeteriaet hører et meget spændende foredrag om Sirius' arbejde og opgaver. Senere får vi lejlighed til at komme i land med gummibåd og vi får en meget interessant rundvisning i lejren. Vi ser deres lille museum, værkstedet hvor de laver deres slæder samt systuen (benævnt "Lemmingen"), hvor de selv syr deres forskellige grej – seletøj, riffelhylstre m.v.



Driftsofficer Kenneth Dideriksen med en lille vap.

Man kan ikke være i tvivl om, at deres succes afhænger af grejet – slæderne og udstyret – men hundene, får man helt klart indtryk af, er deres et og alt.

Der er rigtig mange hunde, 10 - 12 til hvert slædehold, hvoraf der er 6. Der er en hundeglam uden lige når vi går forbi de forskellige indhegninger. De mindste af hvalpene løber frit, og de er helt vilde med at blive taget op og nusset. Hvor vi altid har forestillet os slædehunde som lidt bidske "vilde" dyr, viser de sig nu som legesyge, fredelige "vapper". Vi slutter rundturen af med at opleve fodringstiden. Så snart den respektive slædefører, Fup'en, kommer ind i indhegningen med foderspanden ligger alle hundene sig ned. De ligger helt stille mens han går

rundt og øser op på en lille træplade. Han opfordrer en af os til at råbe 'vær så god', ingen reaktion. Heller ikke ved en gentagelse. Først da han selv stille og roligt siger "vær så god hundene", rejser de sig og begynder at æde.



376 Kenneth Larsen med en af de mange og meget kælnvapper.

Nogle havde set frem til, at der også kunne blive tid til lidt fjeldvandring, men tågen forhindrer det, og der varsles ny mulighed næste dag ved Ålborghus, hvor vi skal ind og lægge depot med gummibåd.

Heller ikke de vandringsture bliver til noget på grund af tågen, der ligger så tæt, at gummibådsholdet ind i mellem har lidt besvær med at finde tilbage til skibet. Fra Ålborghus, indenom St. Koldewey op forbi Danmarkshavn fortsætter tågen og alt det flotte og spændende vi havde påregnet ved indenskærs sejladsen ender gråt i gråt. Det mest spændende ligger i at manøvrere rundt mellem skær og isskasser.

Polarstjernen



Folk fra Vædderen hjælper SIRIUS med at bygge hundegård.

Ingen Danmarkshavn denne gang, men vi har igen chancen på vej tilbage, så vi fortsætter nordud i isen, der dog ikke skulle være så slem endda.

Tågen gør dog, at vi kommer til at tilbringe et par nætter (nat og nat, det er lyst hele tiden) med at ligge stille i iskanten og vente på bedre sigt. Helikopterflyvninger er det småt med, men efterhånden får vi os gnavet gennem isen og kommer op til kanten af fastisen, lige under 78° N, hvor vi så ligger stille og benytter enhver opklaring til at få lagt de planlagte depoter, til Cap Amelie og Hammeren, ud.

Det lykkes, om end det nordligste, Lägervallen ved Nioghalvfjersfjorden, først er udlagt ved midnatstid. Da helo'en vender tilbage til Vædderen har tågen igen lagt sig tæt og det kræver en sikker hånd at få den ned i god behold. Fortsættelse følger i tredje og sidste del af Jørn's oplevelser ombord.

Hermed slut fra os på VÆDDEREN og de bedste hilsner til Jer alle derhjemme i Danmark.

Polarstjernen

NYHEDSBREV FRA VÆDDEREN-A PÅ TOGT I NORDATLANTEN

Halløj til alle hjemme i Danmark.

Så er vi nået frem til det næstsidste nyhedsbrev fra os.

Dette brev er fra d. 27-08-2004 til d. 10-09-2004.

Afgang fra den Grønlandske østkyst.

Ja, nu er tiden kommet til at vores midtvejskuller skal slutte og vores hjemturskuller kan begynde. Vi kan så småt begynde at mærke at vores hjemlige himmelstrøg begynder at trække i os. Der er et lille men meget kendt ordsprog der beskriver det lige som det er, "Ude godt, men hjemme bedst". Vi har været oppe og se noget af den mest fantastiske natur der findes, der er så ubeskriveligt smukt at det ikke kan ses på et billede eller fortælles, det skal opleves. Nu har vi vendt stævnen mod vores trofaste kaj i Reykjavik.

Ankomst til Reykjavik.

Efter vores ankomst til Reykjavik venter vi spændt på vores søsterskib, F358 TRITON. De skal op og overtage efter os så vi kan komme hjem til Danmark og få vores periodiske eftersyn. Nå men hvor om alting er, så skal vi have en lille dyst afgjort mellem TRITON, den Islandske kystvagt og os. Det er et idrætsstævne 'Nordic Saga Cup 2004' der løber af stablen under vores havneophold.

Nordic Saga Cup 2004.

Dette arrangement består af 3 runder. Første runde er en fodboldturnering, anden runde er tovtrækning og sidst men ikke mindst, vi skal jo ikke glemme og hygge os. TRITON havde arrangeret tredje halvlegovre hos dem. Der var lidt maven og lidt til ganen. Det er jo hårdt at

dyrke idræt. Vi vandt tovtrækningen og modvilligt kunne bytte vores fodboldtrofæ ud med et mindre og ikke så prangende tovtrækstrofæ. Men, det handler jo heller ikke om at vinde men om at være med. Idræt er et sundt frikvarter for hjerne og sjæl.



Vores to værnepligtige kokke 196, Thomas Andersen og 398, Ask Nielsen der jævnligt citerer fra filmen 'I Kina spiser de hunde', "Vi er jo kun kokke".

Del 3.

Der var mulighed for at komme i land på en fjeldvandring til "Djævekløften" ved Daneborg. En rigtig dejlig tur, hvor alene det igen at få fast grund under fødderne, var en skøn oplevelse. Den Grønlandske natur er altid en oplevelse, gold, barsk og dog alligevel på en måde frodig og fuld af varme, især på sådan en solbeskinnet dag, som denne netop var. Vi havde stort set ikke oplevet solen siden vi forlod Daneborg på ved nordud og så netop denne dag havde vi den tilbage i fulde drag. Vi mødte et par moskusokser undervejs, men vi var i de bedste hænder, da vi var ifølge med 2 Sirius Fupper, Bonde og Andreas, bevæbnet til tænderne, samt 2 af deres legesyge

Polarstjernen

slædehunde. Det blev dog ikke til moskussteg i denne omgang.

Om aftenen havde vi besøg af alle Sirius folkene til ristaffel. De var glade for ikke selv at skulle kokkerere og det blev en hyggelig aften.

Så tog vi afsked med Daneborg og Sirius, dvs. vi havde næste dag grej med til Kap Franklin depot samt Mestersvig, som vi skulle aflevere undervejs.

På vejen gennem Kejser Franz Josephs Fjord gjorde vi holdt ud for Ella Ø, hvor vi igen fik lejlighed til at komme i land og røre benene. Vejret var lidt snusket med lavthængende skyer og nyfalden sne på fjeldtoppene. Vi fik dog gået, klatret og set en masse spændende fjeldformationer. Her fik vi lejlighed til at komme på nærmeste hold af en enlig, frysende og stampende moskustyr. Heldigvis var der en smal kløft imellem, så vi slap med skrækken.

Vi havde set frem til at passere "Teuffellschloss" og se de meget særprægede strukturer, der er der, men skyerne lå som nævnt så langt nede, at vi skulle bruge vores gode fantasi for at se at netop dette fjeld var anderledes en de øvrige. Vores fantasi fejler i øvrigt ikke noget, når vi skal fortælle hinanden hvor mange hvaler og isbjørne vi ser i løbet af en dag. 'Og så var der for resten også lige den isbjørn, der red på ryggen af en hval, så du den?'



'Hmmm, hvad er det for en stor grå tingest (VÆDDEREN) der flyder der ude???'

Næste stop er Mestersvig, hvor vi ankrer op ud for Nyhavn. Vejret er stadig ret uldent, lavthængende skydække, noget som vi senere får at vide er ret usædvanligt for Mestersvig, det sagde man for resten også om Ella Ø. Vi er åbenbart ret uheldige.



Nyhavn på Grønland. Ikke som vi kender det hjemme i Danmark.

Mens vi ligger for anker gennemføres øvelse i "assistance til andet skib", hvor Vædderens bagbord side agerer "andet skib". Spændende for mig at følge den professionalisme, der lægges for dagen, selv om alle ved, at der kun er tale om øvelse. Senere gennemføres flere gange dobbelthoist med helikopteren. Igen en fornøjelse at se hvordan det hele bare klapper – det får man som iagttager også lyst til.

Om aftenen er der mulighed for at komme i land og løbe eller gå en times tid.

Næste formiddag gennemføres et besøg på selve Mestersvig stationen. Vi guides rundt af Anders og Morten, der passer stationen for tiden. De er der et år ad gangen, forskudt for hinanden, Anders skal hjem til oktober. Det er et job for "pensionerede" Sirius Fupper eller mandskab fra Station Nord.

Det er meget interessant at se, hvordan de med for det meste gammelt udstyr fra åbningen i 1952, passer og vedligeholder ca. 2 km landingsbane, veje og

Polarstjernen

dæmninger. Det er nok ikke så slemt på denne årstid, men når det hele er begravet i sne er det nok en anden sag. Hundene er også "pensionerede" fra Sirius. Efter 5-6 år kommer de bedste hertil.

Flyvepladsen blev etableret nogle år efter åbningen i 1952 af blyminen, som ligger ca. 20 km inde i fjeldet. Det var også i forbindelse hermed, at havnen ved Nyhavn blev anlagt. Minen blev lukket i 1986, men beskæftigede i sin storhedstid 150 mand om sommeren og 50 mand om vinteren.

Nu ligger beboelsesblokkene ved Nyhavn præcis som de blev forladt, senge står uredt og køkkenet klar til brug.

Næsten lige sådan er det ved Mestersvig, hvor man har indtryk af, at der når som helst kan komme et rejseselskab, og cafeteriet kan åbnes.

Der kommer en del gæster i løbet af sommeren, hovedsageligt videnskabelige ekspeditioner, som lander og flyves videre med mindre fly.

Anders og Morten har vilde planer om en fremtid for en lemmingefarm, som de har anlagt i deres dagligstue, som andre har akvariefisk. De har fanget 2 og venter nu bare på, at de skal yngle. Hunnen er begyndt at bygge rede. Vi ønskede dem held og lykke med det.

Nu er det så helt slut med assistancen til Sirius, og vi forlægger videre sydpå, dels for at foretage patrulje, dels for fiskeriinspektion.

Vejret er blevet helt flot og har været det siden Mestersvig, men vi har en lidt kedelig udsigt hængende over os nede i Danmarksstrædet.

Jeg synes nu, at jeg har oplevet næsten alt, men mangler stadig den store flok

hvaler, rigtig tæt på, og ikke kun VBO Rasmus' fantasihvaler.

"Tøms", der har tørnen som rorgænger, udstøder nogle uartikulerede lyde, som han hævder, tilkalder hvaler. Det første der sker, er, at vi får øje på en gigantisk måge, der basker med vingerne ude i horisonten. Det viser sig senere at være en luftspejling af et isfjeld. Ingen hvaler? Jo, minsandten først ét blås, så 2, så 3, ganske vist et godt stykke ude, men indenfor en halv time sejler vi gennem en stime på ca. 15, hvoraf flere er så tæt på, at vi frygter at sejle dem ned. Jeg får også det ønske opfyldt. Er de da ikke bare fantastiske i Søværnet, og specielt på det gode skib Vædderen? Det synes jeg i hvert fald.

Ja, nu tror jeg egentlig bare jeg mangler delfinerne, men de skal nok komme bliver jeg overbevist om.

Ja så lige rigtig dårligt vejr, men det giver jeg meget gerne køb på, ingen anstrengelser for min skyld.

Det behøver man skam heller ikke, det kommer ganske af sig selv. På vej syd på mod Angmassalik kommer den varslede kuling, og vi begynder forlægningen mod Island, Det blæser mere og mere op, og da vi når de 20 m/s ligger jeg – og efter sigende en del andre – på køjen og kan slet ikke få den fulde fornøjelse af det imponerende syn.

I øvrigt er dette ikke noget at tale om, bare lidt frisk vejr, som kun kan måles på skibets knagen og gardinernes bevægelser, fortæller de mere søstærke.

I løbet af natten kommer vi i læ ved Faxaflói, nord for Keflavík, og kan de næste dage gennemføre en længere øvelsesrække, inden vi torsdag lægger til kaj i Reykjavík.

Her er der så rige muligheder for helt andre oplevelser af mange forskellig art, alt efter lyst og temperament.

Polarstjernen

Jeg foretrækker at opleve mest muligt af Island, inden jeg igen vender næsen mod Danmark igen.

Hermed slut fra os på VÆDDEREN og de bedste hilsner til Jer alle derhjemme i Danmark.

Jeg siger tak for turen, alle de spændende og skønne oplevelser. Den chance får jeg nok aldrig igen. Det har været helt fantastisk. Tak til læserne, fordi I har fulgt mit lille forsøg på at være medskribent ved Polarstjernen. Jeg startede med at skrive, at jeg ville afholde mig fra fakta, men man bliver fanget dels af begivenhederne, dels af de faste skribenter, der straks øjner en chance for afløsning.



TAO, Mikkell Andersen og 'TAO senior' Jørn Andersen.

Vi vil fra redaktionen sige mange tak til Jørn for hans fantastiske levende beretning om hvordan livet er på et inspektionsskib i nord Atlanten.

Desuden siger vi for sidste gang farvel og goddag til vores uundværlige helikopter-gruppe og læge. Vi siger tak for god underholdning af de to kadetter og god vind fremover. Og til sidst vil vi ønske vores VBO, Thomas Lauridsen og KIO, Brian Lohmann god rejse hjem på kursus.

Der er ligeledes kommet nye/gamle folk ombord, det er 377 Clinton Jørgensen, KIO Søren Löwenstein og Den nye BØDER.

Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON 2004

"Nordlyset" er fra TRITON A-besætning.

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

Rejsebrevene er sammensat af artikler fra forskellige dele af besætningerne. Artikeloverskrifter er medtaget i oversigten.

[Nr. 11 - Top of the World News](#) 21-12-2004

Vores tur over havet var lidt mere oprørt end tidligere på togtet, men søbenene var ved at være skruet ordentligt på, så det gik uden al for meget søsyge.

[Nr. 10 - Top of The World News](#) 15-11-2004

Søredning ved Nuuk, Besøg i Reykjavik, Set med en værnepligtigs øjne, En måned om bord som kadet, Ærefrygt og søben,

[Nr. 9 - Top of The World News](#) 11-06-2004

Whiskey (The Water of Life), Giants causeway, England vs Danmark, Pub-walk, Besøg hos Royal Naval Association, Nordø stævne i Klaksvig, S/S Martha... (på russisk), Nu har vi været der!,

[Nr. 8 - Top of The World News](#) 19-05-2004

Temadag i Tverå, Lerdueskydning, Kongsbonden fra Store Dimon, Et underligt møde..., Kontrol af TRITON

[Nr. 7 - Top of The World News](#) 30-04-2004

Flagdagsløb i Thorshavn, En dansende besætning, Officer i støbeske, Bondemand Hansen til søs, Flået og Parteret, Søredning

[Nr. 6 - Nordlyset](#) 05-04-2004

Biker-Jens unplugged, Journalistelever medsejler, På bunden med skibets dykker, En hilsen fra tre værnepligtige maskingaster, Søværnets repræsentant i Værnepligtsrådet besøger TRITON, Redaktøren for "SOLDATEN" besøger TRITON, Skitur til Voss, Runavik vs TRITON

[Nr. 5 - Nordlyset](#) 18-03-2004

Fiskeriinspektion på Færøerne, Erhvervspraktikanter på TRITON, En hilsen fra 2 værnepligtige messegaster, En chefelevs indtryk

[Nr. 4 - Top of The World News](#) 25-02-2004

Terrortrussel, Orkney Islands, Speedbåds-certifikat, Fastelavn i Tvøroyri

[Nr. 3 - Top of The World News](#) 11-02-2004

Thorshavn, Helohoist, Rod i lasten, Klartskib & kanonskydning, 2 x Holmens Hæderstegn og 4 x 25-års jubilæum

[Nr. 2 - Top of The World News](#) 27-01-2004

Chefens velkomst, Facts om færøerne, De værnepligtiges første tid på TRITON, Færge flænset af sten, Fiskeriinspektion.

[Nr. 1 - Nordlyset](#) 10-01-2004

Godt nytår fra TRITON. Slæbeøvelse med BRIMIL. Sidste hilsen fra en værnepligtig. Nytår i Skotland. Således forberedes et cocktailparty. Helikoptergruppe TRITON.

Godt nytår fra TRITON

Velkommen til nytårsudgaven af nyhedsbrevet "NORDLYSET". Inspektionsskibet TRITON og A-besætningen er atter tilbage i farvandene omkring Færøerne efter velfortjent nytårsophold i

Edinburgh i Skotland.



Skibet er i færd med togtets afsluttende patrulje under Færøernes Kommando (FRK). Det drejer sig primært

om kontrol af fiskeriet her ved indledningen af 2004, hvor nye fiskekvoter tages i anvendelse. Besætningen har taget hul på togtets sidste uge, og det er klart at alle ser frem til, at vi den 12. januar flyver hjem fra Færøerne til 6 ugers frihed og kurser efter - synes vi - 3 lange måneders tjeneste. TRITON fortsætter med begge sine besætninger frem til juni, hvor skibet så har været væk fra Danmark i over 14 måneder. Siden vi overtog skibet den 10. oktober, har vi over 94 dage udsejlet 13.422 sømil. Fra Island har vi sejlet vestover til 58 grader vestlig længde og nordover til 66 grader nordlig bredde. Vi har været så langt østpå som 1 grad vestlig længde og så langt sydpå som 56 grader nordlig bredde. Vi har forbrugt 860 tons gasolie, og vores helikopter har fløjet i alt 76 timer og forbrugt 28.880 liter brændstof.

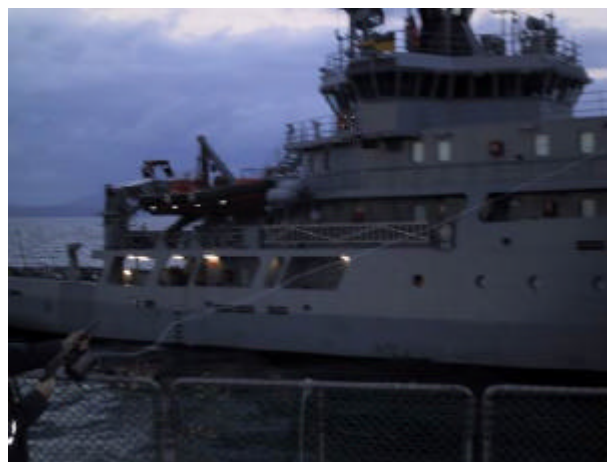
Chef og besætning på TRITON ønsker hermed et godt og lykkebringende nytår til familie og venner samt alle andre, der måtte læse dette nummer af "NORDLYSET". Vi glæder os over, at så mange har fundet interesse i dette nyhedsbrev og siger hermed på gensyn til marts, hvor vi atter skal på togt med TRITON.

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
Chef for TRITON-A

Slæbeøvelse med BRIMIL

Når TRITON er under FRK's kommando, har vi praktisk talt de samme opgaver som under kommando af Grønlands Kommando (GLK). Vi deler dog de civile opgaver, såsom søredning, fiskeriinspektion og støtte til lokalsamfundet med den færøske Vagt- og Bjærgningstjeneste, i daglig tale kaldet VBL. VBL har to skibe til rådighed, den lidt bedagede TJALDRID og den næsten nye BRIMIL. For at styrke samarbejdet mellem søværnet og VBL holdes der jævnligt forskellige samarbejdsøvelser. Det kan være havariøvelser, hvor TRITON yder assistance til dem og omvendt. Men det kan også være en assistance i form af en gensidig slæbeøvelse.



Kanonkongen Teddy Brøns "fanger" BRIMIL.

En slæbeøvelse er selv i godt vejr en sømandskabsmæssig udfordring. Man skal først og fremmest manøvrere utroligt tæt op ad hinanden for at sikre at slæbetrossen kommer over i første forsøg. Derudover er det tungt grej, der bliver brugt til slæbningen, og der kommer meget træk på det. Det er ikke ufarligt, og man skal vide, hvad man har med at gøre og handle yderst professionelt. Både TRITONs slæbning af BRIMIL og den omvendte øvelse gik fint. BRIMIL fik testet deres nye slæbespil, så de var godt tilfredse. Vi

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 1 - 2004 ÅRGANG 1 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

kunne begge slæbe den anden med ca. 9 knob (BRIMIL har en max. fart på 14 knob),

Det var en god øvelse for begge enheder og for samarbejdet mellem søværnet og VBL.

**Skibets kommunikationsofficer
Niels Christian Larsen**

Sidste hilsen fra en værnepligtig Nytår i Skotland

Så nåede vi frem til nytåret. Det foregik i Edinburgh. Jeg var selv meget spændt på at se Skotland, da jeg aldrig har været der før. Jeg har altid hørt, at Skotland skulle være lidt specielt, så det glædede jeg mig til. Vi nåede slusen i Leith, som ligger ca. 3 km. fra Edinburgh centrum, ved syvtiden om morgenen den 29. december. Det tog ca. et kvarter at komme igennem, og vi lå førtøjet ved kajen ved ottetiden. De følgende dage gik med nytårsrengøring og tilrigning af illumination og flag over toppene. Der skulle være reception på fordækket, så her var der gjort ekstra meget ud af rengøringen.



North Bridge, Edinburgh, ved solopgang.

Den 30. december var der arrangeret bustur rundt i det skotske. Turen gik op i højlandet, hvor vi så Stirling Castle. Der

ligger utrolig mange slotte i Skotland, og de fleste af dem er faktisk godt bevaret.



"Kanonbesætningen" MOKS'erne: T. Snor, R.S. Munch og M.L. Christensen i godt humør.

Det var meget spændende at se højlandet, og vores guide var flink til at fortælle historier fra "gamle" dage. Vi er jo mange, der har set "Braveheart", og vi så da også et mindesmærke for William Wallace. På turen hjem kørte vi igennem Glasgow, som er Skotlands største by med ca. 1 mio. indbyggere, men vi fik desværre ikke tid til at gå en tur.

Så blev det Nytårsaften, og der skulle være en meget stor fest i Edinburgh city. Desværre havde 3. skifte vagt denne aften og næste formiddag med, så vi kunne ikke være med i festlighederne. Det var dog ikke så festligt igen, fik vi at vide, da alt blev aflyst på grund af dårlig vejr.

Der var hverken fyrværkeri eller "live" musik, der stod bare 200.000 skuffede mennesker og måtte finde deres egen måde og holde fest på. Det tror jeg nu også at de gjorde. De følgende dage fik alle set lidt af Edinburgh. Flere fik købt en flaske whisky, som skotterne jo holder så meget af. Endda så meget, at de vil ofre alt for den. Jeg hørte en lille historie om en skotte der var på tur med en flaske whisky i baglommen. Han faldt på numsen, og kunne mærke, at hans bukser var våde. Det første han siger, er "Bare det nu er mit blod, og ikke whiskyen". Den

blev fortalt af vores meget fine buschauffør.

Så går turen tilbage til Færøerne, hvor togtet ender for denne gang. Vi håber på at lave lidt fiskeriinspektion på vejen, men nu må vi se, om vejret er til det.

Alt i alt synes jeg, at det har været en spændende tur. Vi har oplevet en masse, som man ellers ikke normalt oplever. Selvom det da ikke altid har været lige sjovt at være her, så har det nu været godt. Jeg tror vi alle sammen glæder os til at komme hjem.

Mads Moss
VPL/308

Sådan forberedes et cocktailparty

Efter ankomst til Leith i Skotland den 29. december begyndte tilrigningen til TRITONs cocktailparty for særligt indbudte gæster fra Edinburgh.

Cocktailpartyet blev holdt på TRITONs fordæk, hvor der var opstillet et stort bord til maden, og 2 borde som blev brugt til bar. Kokkene tilberedte forskellige delikatesser, som gæsterne kunne nyde. For at fordækket skulle se pænt ud, var der rundt langs skottet ophængt signalflag, og ankerkæderne på de 2 ankerspil var pakket ind i stanniol, og der var selvfølgelig også nystrøgne duge på de 3 borde.

Til cocktailpartyet var der udstukket 2 gaster til hver bar, så gæsterne blev forsynet med det, som de ønskede at drikke. Kokkene sørgede hele tiden for at fylde fadene op med de forskellige delikatesser såsom lakserulle, fisketerrin, indbagte røjer, små bøffer i svøb m.m.

Nu er det jo vinter, så vi regnede også med, at gæsterne havde overtøj på, hvorfor der også var udstukket gaster til garderoben, så gæsterne ikke skulle slås om overtøjet, når de skulle gå igen.

Fra skibet deltog chefen, 5 fra officersgruppen, 5 fra sergentgruppen og 5 fra konstabel/værnepligtsgruppen. De, der

deltog, skulle sørge for at blande sig med gæsterne og fungere som chefens medværter. Der var sikkert en del fra besætningen, som derfor skulle huske tilbage på de kære engelsktimer, de havde i skolen.

Kl. 1900 startede gæsterne med at komme. De blev alle "pebet" ombord, falderbssignalet blev udført af skibets kampinformationsbefalingsmand, et signal vi ikke her vil komme nærmere ind på.

Gæsterne blev budt velkommen af chefen for derefter at finde hen til nærmeste bar, hvor de blev budt en lille forfriskning til at slappe af på.

Cocktailpartyet forløb i en god stemning, og personalet, som havde varmet deres engelskkundskaber op, deltog flittigt i samtalerne med gæsterne. Nu var det jo skotsk-engelsk og skotter taler hurtigt, så der skulle lige et par drinks til, for at forståelsen blev bedre.

Nogle af de mandlige gæster havde den Skotske nationalbeklædning på, nemlig kilt, så et af aftenens samtaler gik på, om der mon var noget under kilten. Der var dog ingen, der spurgte de pågældende direkte, for tænk hvis de havde løftet op i kilten foran alle damerne, så skulle skibets læge bare på arbejde med lugtesalt. Sidste gæst forlod skibet omkring kl. 2130 efter en god og hyggelig aften.

Ssg Henrik Risborg Knudsen
Skibets proviantbefalingsmand

Helikoptergruppe TRITON

TRITONs suverænt mindste division er helikoptergruppen. Den består sædvanligvis af 1 pilot og 2 flyteknikere. Denne besætning bemander skibets helikopter, som er en LYNX Mk 90 B helikopter. LYNX'en er en engelsk 2 motorers helikopter, som er velegnet til operationer under ekstreme vejrforhold.

Helikopteren er en integreret del af skibet og har til formål at udvide skibets operati-

ve aktionsradius/aktionstid, og samtidigt kunne yde assistance i områder, hvor skibet ikke har mulighed for at komme.

Helikoptergruppen tilstræber at få oparbejdet så optimal træning med skibets besætning som muligt. Således vil man til enhver tid være klar til at bestride en hvilken, som helst tænkelig opgave, som involverer skibets helikopter. Ligeledes bruges der meget tid på at vedligeholde flyveren, således den altid er i tip-top stand.

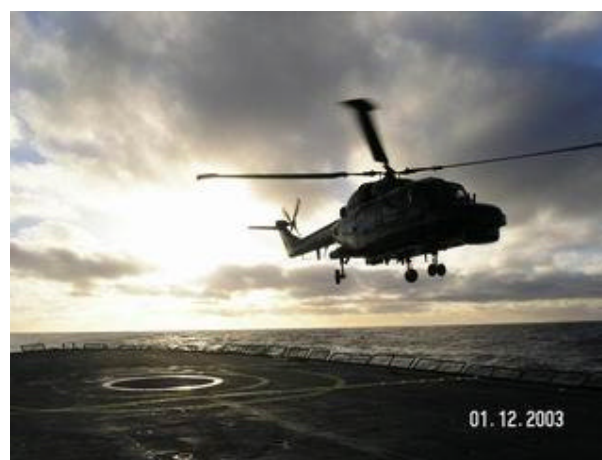
Den daglige træning kan typisk omfatte landingsrunder med skibets Helikopter Control Officer (HCO), som sidder i skibets operationsrum og har til opgave at guide helikopteren ned til landing i tilfælde af dårligt vejr. Det er ikke unormalt, at der ikke findes noget landingsalternativ til skibet, så træning på dette område er meget vigtig.

Helikopteren kan konfigureres til mange forskellige opgaver. Ombord på skibet findes der reddere, fiskeriinspektionshold samt en læge og en sanit. Disse personer bliver ofte fløjet ud til deres mål, som sjældent er egnet til landing (f. eks en lille trawler). Derfor er de nødt til at blive hoistet. At blive hoistet er noget som kræver øvelse for besætningen i helikopteren og tilvænning for manden i enden af wiren. Derfor trænes dette meget. Helikopteren udfører ofte operationer, hvor tid kan koste menneskeliv. For at minimere vores genoptankningstid, øves der Rotors Running Refuelling (RRR), som er en manøvre, hvor helikopteren står på dækket med alt kørende, samtidigt med at den bliver tanket. RRR kræver træning, da det kan være en betydelig stressfaktor for dæksbesætningen at tanke helikopteren med rotoren kørende og to hysterisk hvinende motorer få meter fra deres hoveder. En anden mulighed for gentankning er Helo In Flight Refuelling (HIFR). Dette er en manøvre, hvor helikopteren hænger på siden af skibet og bliver tanket. HIFR er dog mest beregnet

til at tanke større helikoptere, som er for tunge til at lande på TRITON.

Slutteligt er områdekendskab en utrolig vigtig øvelse for helikoptergruppen. Grønland og Færøerne er utroligt vanskelige områder at flyve i, da der er meget turbulent bjergterræn i begge områder.

Søværnets Helikoptertjeneste mistede i 80'erne en helikopter med besætning, og senere mistede eskadrille 721 en



DNY-134 i færd med "TOUCH DOWN" på Helikopterdækket.

GULFSTREAM på grund af de vanskelige forhold. Derfor er det vigtigt at helikoptergruppen får så meget områdekendskab som muligt. Desværre er helikoptergrupperne autodidakte, når det gælder bjergflyvning, da samtlige bjergflyvningskurser er tilfaldet Hærens Flyvetjeneste, som jo jævnligt kommer forbi Himmelbjerget.

Mads Bjerre Nielsen
Skibets helikoptergruppeleder

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 1 - 2004 ÅRGANG 1 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON



Hele TRITON-A besætning samlet umiddelbart før afgang Edinburgh den 4. januar 2004.

Næste nummer af "NORDLYSET":

TRITON sejler de næste 6 uger videre med B-besætningen, der vil fortsætte nyhedsformidlingen med deres eget nyhedsbrev.

Vi forventer, at det næste nummer af NORDLYSET udkommer primo marts 2004.



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"

TOP OF THE WORLD NEWS



12 forventningsfulde værnepligtige vel mødt på Inspektionsskibet TRITON.

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 2 uge 3-4

Chefens velkomst:

Velkommen til såvel nye som tidligere læsere af Inspektionsskibet TRITONs nyhedsbrev "Top of the World News". Nyhedsbrevet fra besætning B, der planlægges udsendt ca. hver 14. dag, er først og fremmest tiltænkt jer derhjemme, så I alle har mulighed for at følge med i vores hverdag om bord her oppe i Nordatlanten.

TRITONs primære opgave på dette togt ved Færøerne er i samarbejde med Færøernes Kommando at overvåge farvandet omkring øerne. En opgave søværnet løser på tilsvarende vis såvel i danske som i grønlandske farvande.

Udover farvandsovervågning og det der kaldes suverænitetshævdelse, indgår TRITON også som et meget betydeligt element i den nordatlantiske eftersøgnings- og redningstjeneste, ligesom vi naturligvis viderefører søværnets 417-årige tradition med aktiv deltagelse i

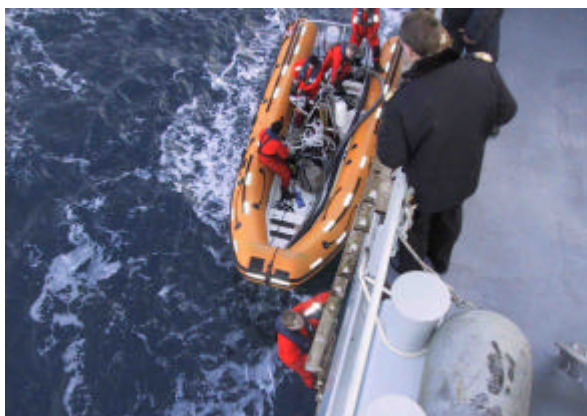
fiskeriinspektion og kontrol af såvel udenlandske som færøske fiskefartøjer på det færøske fiskeriterritorium.

Kort og godt kan man sige, at vi forsøger at hjælpe det færøske folk, hvor vi bedst kan, samtidigt med at vi naturligvis bruger tiden til at uddanne os selv til gode søfolk og søkrigere. Det sidste ved en omfattende teoretisk og praktisk uddannelse af specielt de nye værnepligtige, samt for hele besætningen ved militære øvelser med bl.a. britiske, amerikanske og norske enheder i periferien af vores operationsområde.

Vores besætning udgøres denne gang af i alt 64 personer, heraf er der 5 nye i stambesætningen og som altid - 12 nye værnepligtige. For stambesætningen bliver togtet af en varighed på "kun" 6 uger mod normalt 12 uger, idet besætning A afløser os igen den 25. februar. Vi overtager så igen fra den 7. april til 10. juli. Formålet med denne opdeling af togtperioden er, at der sker en forskydning i de perioder, hvor man er til søs, således at f.eks. jul og nytår på skift

mellem besætning A og B kan holdes hjemme hvert 2. år. Den eneste undtagelse er vores værnepligtige, som bliver om bord i de normale 12 uger indtil den 7. april, hvorefter de skal hjemsendes.

Dette togt blev påbegyndt den 12. januar, hvor vi efter en flyvetur til Færøerne kom om bord på TRITON, der lå ved kaj i byen Sørvágur på Vágar. De næste par dage ved kaj gik med at klargøre besætning og skib til den kommende sejlads. Det blev som sædvanligt til nogle lange arbejdsdage med diverse sikkerhedsrelaterede øvelser. Men alle gik frisk til opgaven, og der blev da også mulighed for dem som turde trodse slud, blæst og frost at stifte bekendtskab med den lille færøske by Sørvágur. Torsdag den 15. januar kl. 1100 forlod vi havnen for at uddanne og træne besætningen til søs.



Træning i at komme fra gummibåden over på et andet skib (her os selv), er ikke helt ufarligt. Her øves det under opsyn af NK.

Facts om Færøerne:

Færøerne er beliggende ca. 120 nautiske mil nordligere end Kap Farvel på Grønland, men med den isolerede placering midt mellem Island og Norge omsluttet øerne af Golfstrømmen, hvorfor temperaturen og vinteren er meget moderat og havnene altid isfrie. Dagsfrost forekommer sjældent i længere perioder end 3-4 dage ad gangen.

Det samme, vil mange hævde, kan siges om solskinsdage om sommeren, hvor gennemsnitstemperaturen ligger på 11°C. Fra pålidelig kilde er redaktionen dog blevet oplyst, at solen altid skinner et eller

andet sted på Færøerne – både sommer og vinter. Det er imidlertid ikke altid lige let at finde, og i særdeleshed at nå frem til denne plads i solen, til trods for en meget veludviklet infrastruktur med et stort antal tunneller, der har givet flere af øerne udseende som en blokfløjte.

Færøerne spillede en central rolle under vikingernes udbredelse i Nordatlanten. I dag bor der omkring 48.100 mennesker på Færøerne. Hvor mange egentlige vikinger, der findes heriblandt må stå hen i det uvisse, men resultatet af lagtingsvalget den 20. januar viste, at godt halvdelen af befolkningen støtter henholdsvis Sambandsflokkurin (Venstre) og Javnaðarflokkurin (Socialdemokraterne), der begge er interesserede i et tæt og langsigtet samarbejde med Danmark, og som i skrivende stund ventes at danne regering.



Det lille ørige mellem Danmark og Grønland, midt i den store Nordatlant.

Vikinger eller ej – færingerne er stadig et sejlede folkeslag. 97 % af Færøernes eksport er fiskeprodukter, mens den næststørste indtægtskilde er turisme. Hvad angår landbruget er Færøerne selvforsynende med æg og mælkeprodukter, men selvom der findes dobbelt så mange får på Færøerne som mennesker rækker produktionen end ikke til eget forbrug.

De værnepligtiges første tid på Triton:

Næsten to uger er gået, og vi er efterhånden ved at finde på plads i de daglige rutiner. Den 12. januar fløj vi fra Danmark til Vagár på Færøerne, hvor vi for første gang skulle mønstre på Inspektionsskibet TRITON. Det hele var for os 12 værnepligtige i begyndelsen meget nyt, spændende og ikke mindst forvirrende. De første 3 dage gik med forskole i havnen i Sørvágur på Vagár. Brand- og havariruller skulle øves, og vi skulle lære at finde rundt i de mange gange på skibet. Den faste besætning var meget hjælpsom, så vi ikke endte i vaskekælderen, når vi skulle møde på broen, selvom der dog var enkelte, som havde en morsom stund med bevidst at guide den forkerte vej.

Vi afgang fra Sørvágur torsdag den 15. januar, hvor vi for første gang oplevede, hvordan skibet kan gynges, når det står til søs. Selvom det for de andre ikke blev regnet for noget, synes vi alligevel, at det gængede en hel del. Nogle af os fik det lidt dårligt, men de fleste kom dog hurtigt ovenpå igen. Vi lagde til ved en mole i noget der hedder Sund natten over, og sejlede videre næste formiddag.

Nu har vi så været på søen lige siden, og glæder efter os efterhånden til at komme til Tórshavn tirsdag den 27. januar. Vi har hørt fra den faste besætning, at det er en flot og i øvrigt alle tiders by med mulighed for mange aktiviteter.

Vi er blevet godt modtaget af besætningen, og føler os efterhånden som en del af den.

Vi har været med til fem fiskeriinspektioner, og vi er også ved at forstå formålet med søværnets tilstedeværelse. Ud af de fem vi har boarded, er der heldigvis kun uddelt tre skriftlige indskærpelser samt to mundtlige påtaler, og mon ikke vi kan undgå bøderne. Én ting er dog sikkert, kaffe bliver der drukket spandevist af. Messegasterne brygger litervis om dagen, og vi drikker det lige så hurtigt, vi

kan. Der er kaffe på broen, i maskinen og selv i gummiåden.



Gummiåden i flutte, men kolde omgivelser. Efter en sådan tur gør en kop varm kaffe og et bad godt.

Alt i alt er vi happy med det hele og glæder os mere og mere til de kommende måneder om bord.

Færge flænset af sten:

Som en del af forskoleprogrammet skulle der den første dag til søs afholdes en øvelse i "havarirulle- assistance til andet skib".

Chefen måtte dog kort efter frokost meddele besætningen, at øvelsen var aflyst, og i stedet omdannet til en ægte nødsituation. Den færøske færge NORRØNA havde på vej ind til Tórshavn fået styreproblemer og derved ramt en stensætning i havnen. TRITON blev anmodet om assistance og satte derfor straks kursen mod området.

Færgen havde fået slået et to meter langt hul i siden og efter grundstødningen begyndte vandet at fosse ind på bildækket. Mandskabet på færgen måtte i hast flytte ballast for at få hullet over vandlinjen.



Færgen NORRØNA hjælpes til kaj. I baggrunden ses TRITON klar til at hjælpe, hvis det skulle blive nødvendigt.

Alle passagerer blev evakueret til land, og det færøske inspektions- og redningsfartøj BRIMIL var hurtigt på stedet. TRITON

lå et stykke udenfor havnen, klar til at assistere, hvis ikke BRIMILs motorkraft var nok til at få trukket færgen fri af stensætningen. Efter et par timer lykkedes det dog BRIMIL, i samarbejde med et par slæbebåde, at få bugseret NORRØ-NA sikkert til kaj, og TRITON kunne kort efter fortsætte med den del af forskolen, der skulle foregå til søs.

Fiskeriinspektion (FI):

Selv om de første to uger på TRITON har været præget af forskole, øvelser og anden uddannelse, blev der alligevel tid til fem kontrolbesøg på fiskefartøjer alle med hjemhavn i Norge.

Da der sidste år kom nye regler gældende for norske linefiskere, var disse derfor af særlig interesse.

Norge har verdens største linefiskerflåde med en markedsandel på over 70 %. Op til 12 norske linefiskere ad gangen har lov til at fiske med liner i den færøske fiskerizone. En form for koordination mellem norske fiskere er derfor krævet, for at holde antallet af linefiskere under lovens krav. Dette betyder, at et kontrolbesøg på enkelte fiskefartøjer hurtigt rygtes til andre norske fartøjer, således at henstillinger og andre anbefalinger fra TRITON bringes de andre fiskere for øre.



FI-assistenten er ved at kontrollere fiskefartøjets lastrum.

Hvert fiskefartøj sætter typisk 35.000 kroge i døgnnet. En typisk line er 9 km lang, hvorpå der sidder op til 5.000 kroge. Hoveddelen af fangsten består af brosme, lange og torsk, men der fanges også

mindre kendte arter som sortvels, englerokke og blålange.

Om bord på fiskefartøjerne kontrollerer FI holdet bl.a. redskaber, logbøger, fangst, redningsmidler, lastrum og produktion.

En stor del af arbejdet består i at optælle fangsten for at se om fangstkvoterne er overholdt. Dette er et omfattende arbejde og typisk varer et kontrolbesøg 4-5 timer.



Med venlig hilsen

TRITON-B

I næste nummer:

I næste nummer af "Top of the World News" kan Du læse om vores ophold i Tórshavn samt mange andre spændende oplevelser.

Glæd dig også til en større billedæknings, nu hvor besætningen har fået gang i de mange små kameraer.

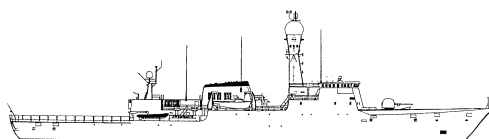
OBS:

Vil du skrive til en af dine kære om bord 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 lignende. Kun tekst accepteres, og helst i form af en vedhæftet tekstfil.

T.O.W.N. på INTERNETTET:

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



TOP OF THE WORLD NEWS



Synet bedrager. Dette er ikke Grønland, derimod udsigten over et sneklædt færøsk landskab set fra radar-siten på Mørkedal.

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 3 uge 5-6

Indledning

Efter de første 14 dages forskole og patruljesejlad med kontrol af fem udenlandske fiskefartøjer er det blevet tid for TRITONs første egentlige havneanløb siden besætningsomskiftningen. Dette skal foregå i Tórshavn, fordi vi her – hos den lokale filial af Esbjerg firmaet "VIKING" – skal have udført det årlige eftersyn på vores redningsflåder. De sikkerhedsrelaterede eftersyn er nemlig begyndt at indhente TRITON, der – bortset fra et kortvarigt ophold på Flådestation Frederikshavn i påsken sidste år – har været på togt i Nordatlanten lige siden den 20. januar 2003.

Tórshavn

Opholdet i Tórshavn var en lille slapper for hele besætningen. Udover det dagligt skiftende vagthold havde alle om bord fri fredag og lørdag. Der blev arrangeret idræt og forskellige velfærds aktiviteter, bl.a. en bustur, der måtte udvides til to dage, da der var for mange tilmeldinger til den første tur. Turen begyndte med et besøg hos Færøernes Kommando (FRK), der sidder med det overordnede militære ansvar for de færøske farvande, næsten lige som Søværnets Operative Kommando gør hjemme. Vi fik en rundvisning i hovedbygningen, hvorefter vi blev kørt op til FRKs radarstation i store terrængående biler, fordi der var for meget sne på de små snoede bjergveje til at bussen kunne komme frem. Bunkeren, der ligger på toppen af et bjerg, blev bygget af NATO under den kolde krig, som en del af det samlede forsvar mod det tidligere Sovjetunionen. Den er bygget ca. 70 meter ind i bjerget, og

indgangen er en tunnel, der er sprængt ind i klippen, så det ligner en rekvisit fra en James Bond film. Ved hjælp fra den store radar på toppen af klippen, er det muligt at overvåge hele luftrummet mellem Skotland og Island. For at komme op til radaren var vi nød til at bestige 250 stejle trappetrin, da elevatoren var gået i stykker.

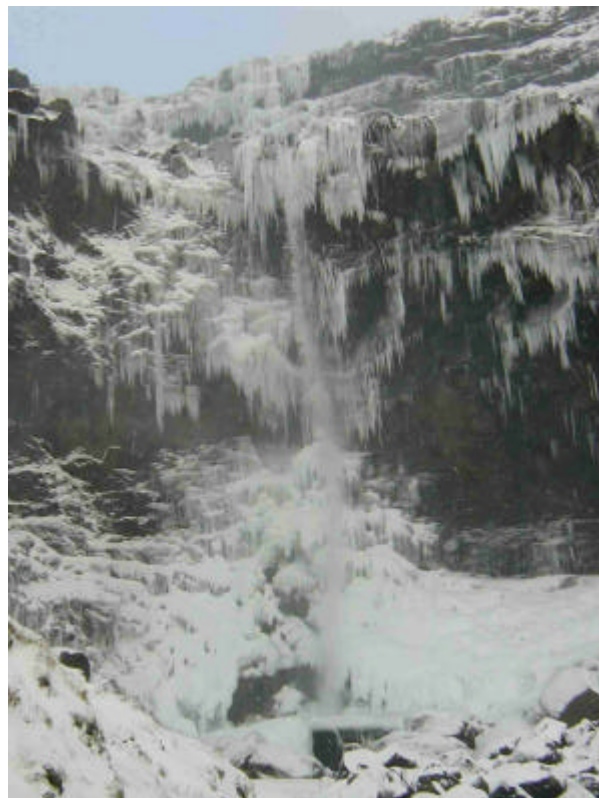
Det var dog hele besværet værd, da vi kom op og så udsigten. Solen skinnede og sneen lå som en tyk dyne ud over landskabet. Man kunne se så langt øjet rakte. Vi var på et af de højeste punkter på Færøerne, ca. 600 meter over havets overflade.

Herefter gik turen rundt til andre seværdige steder på øerne. Risin og Kellingin (trolde og hekse) blev bl.a. besøgt. Det er to fritstående klipper med et tilhørende gammelt sagn om to islandske jætter, som prøvede at stjæle øerne ved at bære dem på ryggen til Island. Det mislykkedes dog, da øerne var for tunge til at de overhovedet kunne løfte dem. Da det blev morgengry, og de var på vej hjem, stod solen op, og parret blev forvandlet til sten. I dag står de to klipper frit i vandet, men om sagnet stammer fra klipperne, eller om klipperne virkelig stammer fra sagnet, er op til den enkelte at vurdere.



Risin (tv) og Kellingin (th) (trolde og hekse) i tæt tåge.

På vejen hen til de to klipper, så vi Færøernes højeste vandfald, Fossá, med en højde på 140 meter. Det meste var iset til, meterlange istapper hang ned langs klippevæggen, det var et imponerende syn!



Fossá i en knap så brusende, men meget smuk udgave.



Ispinde til alle.

Turen sluttede ved TRITON, hvor alle takkede FRKs chauffør for en virkelig flot og oplevelsesrig dag.

De andre dage i Tórshavn blev blandt andet brugt på svømning for de morgenfriske og fodbold i hallen, hvor folk rigtig gik til den.

Helohoist

Under opholdet i Tórshavn blev TRITONs læge (i daglig tale DOC) samt helikoptergruppen, som består af en pilot og to teknikere, skiftet ud. Da det var

første gang vores nye DOC satte sine fødder på et inspektionsskib, havde det naturligvis høj prioritet at gennemføre øvelser inden for hans arbejdsområde. Da TRITON med sin helikopter ofte har mulighed for at assistere andre skibe i tilfælde af ulykker, hvor der ellers er langt til nærmeste lægehjælp, er det vigtigt at DOC er fortrolig med at blive hoistet til og fra et andet skib.



DOC hoistes fra og til TRITONs fordæk.

Alt dette skulle derfor øves efter afgang fra Tórshavn, hvor DOC og en båre blev hoistet til og fra TRITONs fordæk, der i dagens anledning agerede fiskeskib. Ud over den hjælp DOC kan yde på det andet skib, giver båren mulighed for at transportere en patient til et sygehus i land, eller såfremt afstanden er for stor, til TRITON, hvor hospitalet om bord giver bedre behandlingsmuligheder end på et rullende fiskeskib.

Rod i lasten

Som vi nævnte i sidste udgave af nyhedsbrevet, tager et kontrolbesøg på en linefisker typisk 4-5 timer. Et kontrolbesøg den 1. februar på den norske linefisker KELTIC var dog undtagelsen, der bekræfter reglen. Idet kontrolbesøget stod på fra søndag morgen kl. 0830 til mandag aften kl. 2045. Årsagen hertil var, at en række forhold gjorde det nødvendigt, at eskortere fiskeskibet til Tórshavn for at involvere politiet i sagen.

Under kontrolbesøget blev det blandt andet opdaget, at fangsten i skibets lastrum lå stuvet på en måde, så det var

umuligt for FI- holdet at konstatere om reglerne for bifangst var overholdt. At undlade at separere fangsten er i sig selv en overtrædelse af loven, og det forhold at den værdifulde bifangst bl.a. i form af helleflyndere var større end opgivet af fiskeren, gjorde sagen endnu mere interessant.

Da loven så åbenlyst var overtrådt, blev det besluttet at beordre KELTIC til Tórshavn. FI- holdet, der på dette tidspunkt havde været om bord på fiskefartøjet i over otte timer, blev afløst af tre friske gaster, som skulle forblive på KELTIC indtil vi ankom til Tórshavn, og politiet kunne overtage sagen.

Om bord på TRITON blev der natten igennem under eskorteringen til Tórshavn arbejdet ihærdigt på at klargøre bevismateriale og rapporter til anklagemyndigheden i land.



TRITON og KELTIC i Tórshavn Havn

Efter ankomst til Tórshavn deltog fiskeriofficeren fra Færøernes Kommando og TRITONs fiskeriofficer i et møde med politi og anklagemyndighed for at klarlægge sagens sammenhænge. Hele sagen blev senere afgjort med en bøde på 100.000 kr. til fiskeskipperen samt et krav om, at han skulle bringe de ulovlige forhold om bord i orden omgående.

Ikke kun FI- holdet var beskæftiget under sagen med KELTIC, også DOC blev involveret, da han måtte tilse et af besætningsmedlemmerne på KELTIC, som gennem længere tid havde haft en slem infektion i halsen.

MPA- Military Patrol Aircraft

Torsdag aften var der rutinemæssigt planlagt en øvelse med et britisk MPA-fly. I kommandorummet var der stille, da øvelsen først skulle starte efter aftensskafningen.



Det britiske MPA af typen Nimrod.



Kommandorumsbesætningen sad roligt og spiste, da de første meldinger fra den britiske Nimrod kom ind på radioen, flyveren var en halv time for tidlig på den. Den stille og rolige brovagt kom hurtigt op i et andet gear. Kampinformationsbefalingsmanden (KIB) var den første, som mødte i kommandorummet og sammen med den vagthavende kampinformationsgast (KI) fik indledt øvelsen, mens de andre kom på plads bag headsettene.



Helle (tv) og Kem (th) iklædt antillas h snakker med MPA'en

Øvelsen gik bl.a. ud på, at vi skulle "låse" på MPA-flyet med våbenradaren, hvorefter flyet skulle se, om det kunne gøre sig fri af samme. Heldigvis for os var den eneste måde, hvorpå det lykkedes for ham, at flyve ud over radarens rækkevidde. Her efter simulerede begge enheder nogle spor (skibe), der skulle meldes ud til hinanden for også at øve personellet i at kommunikere på engelsk.

For at gøre det lidt mere intens, blev nogle af sporene gjort fjendtlige, for derefter at kunne blive nedkæmpet, ved at TRITON og MPA'en simulerede missil affyringer. Sidst, men ikke mindst droppede flyet nogle sonar bølger for at lytte på vores skrue, og derudfra bestemme vores bevægelser i området. Det var for vores vedkommende næsten det samme som afslutningen på øvelsen, da det modsat de andre øvelser ikke krævede den store kommunikation. Til sidst blev der takket for godt samarbejde fra begge sider, englænderen fløj mod fastlandet igen, mens vi forlagde mod et område, hvor vi dagen efter havde planlagt at afholde en skydeøvelse.

Klartskib & Kanonskydning

Om formiddagen den 6. februar hylede sirenerne om bord, efterfulgt af kommandoen: "For øvelse – KLARTSKIB- for øvelse". Klartskib, er TRITONs krigsberedskab. Alle mønstrer på deres poster med hjelm, antiflash (brandhæmmende hue og handsker) og gasmaske.

I forlængelse af Klartskib, skulle der afholdes en skydeøvelse med skibets 76mm kanon, og den ene af skibets tunge 12,7 mm maskingeværer. Der blæste en hård vind fra nordøst, og søen havde i løbet af natten rejst sig. Chefen var dog fast besluttet på at gennemføre dagens øvelse, så det orange skydemål, der til lejligheden var pyntet med store vejrballer og en hjemmelavet radarreflektor, blev søsat.



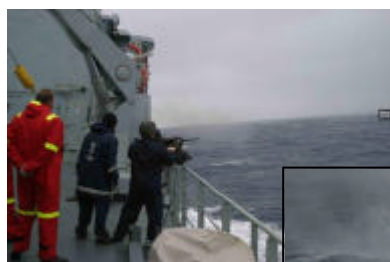
76mm OTO MELARE under ekstreme forhold.

76mm kanonen blev ladet og sikret, nu manglede kun chefens tilladelse til, at

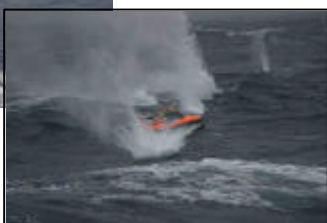
første skud kunne affyres. "Åbn ild", og kort efter lød et brag og en vandsøjle stod lodret op i luften i nærheden af målet.

Skibets ildledning havde lidt svært ved at fastholde det lille mål i den høje sø, så for at skydemålet ikke skulle "slippe væk", overgik vi hurtigt til at bruge det tunge maskingevær.

Vagtchefen fandt en passende kurs, så skibet rullede mindst muligt, og straks efter brølede maskingeværet løs. På himlen kunne ses røde lys i form af projektiler og lysspor, der ricocherede (smuttede) på vandoverfladen. 12,7mm



projektilerne havde intet besvær med penetrere



det forsvarsløse orange skydemål, der snart lignede en krydsning mellem en hullet schweizerost og en punkteret cykelslange. "Fjenden" var effektivt nedkæmpet og TRITON kunne fortsætte sin rolige, men meget rullende færd omkring Færøerne.

2 x Holmens Hæderstegn & 4 x 25 års jubilæum

I Søværnet har vi mange traditioner, der i dagligdagen holdes i live. Vi har også en lang historie, som gennem Søværnets Mærkedage holdes ved lige. Søværnets Mærkedage er en i bogform listet kalender, hvor søslag, særlige begivenheder, radikale ændringer m.m. alle er listet med en lille beskrivelse for dagen. Den 29. januar er også en mærkedag. På dagen i 1750 blev tegningerne til orlogsværftet, vi kender fra København, godkendt af Kong Frederik d. V. På dagen i 1801 blev ved Kongeligt åbent brev på Kong Christian d. VII's fødselsdag, indstiftet Holmens Hæderstegn. Den 29. januar 2004 er orlogsværftet borte, men hædersegnet er fastholdt. Dagen blev igen aktuel, da

både vores Forsyningsbefalingsmand og Næstkommanderende havde gjort sig fortjent til at modtage medaljen efter 25 års tjeneste i Søværnet.

Kort forinden havde der været endnu en festlig begivenhed, da vores Matros ligeledes kunne fejre sit 25 års jubilæum. Og for det ikke skal være løgn, har vi endnu en jubilar. Telegrafisten John, som på togtet også kan fejre sit 25. år i Søværnet.

Med venlig hilsen

TRITON-B

I næste nummer:

I næste uge lægger vi kursen sydpå, nærmere bestemt Orkney Øerne. Intet inspektionsskib på størrelse med TRITON har tidligere besøgt disse smukke og samtidig historiske øer.

Traditionen tro, skal vi også fejre fastelavn i Tvøroyri. Et arrangement hvor alle børnene på øen Suduroy kommer og slår katten af tønden om bord. En begivenhed der sjældent går stille for sig.

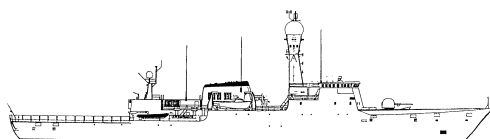
OBS:

Vil du skrive til en af dine kære om bord 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 lignende. Kun tekst accepteres, og helst i form af en vedhæftet tekstfil.

T.O.W.N. på INTERNETTET:

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



TOP OF THE WORLD NEWS

TRITON til kaj ved den nye Hatston Pier på Orkney.



TRITONs Nyhedsbrev Nr. 4 uge 7-8

Indledning

Den sidste tredjedel af togtet skulle - udover endnu en militær øvelse - byde på hele to havneanløb med en masse mere eller mindre officielle pligter til os alle. Vi er nemlig ud over at være et "søkrigs (orlogs) fartøj" også en slags flydende ambassade for hele Danmark. Første anløb galt Kirkwall på Orkney, hvor der skulle holdes cocktailparty for den danske vicekonsul og andre lokale med tilknytning til gamle Danmark. Man havde nemlig i mange år savnet et dansk skib i området, der ellers er kendt som meget danskervenligt. Det næste anløb, som også var vores sidste havneophold før besætningsomskiftningen, galt Tvøroyri, hvor der lokalt er tradition for, at

Søværnet afholder det årlige fastelavnsarrangement.

Terrortrussel

De værnepligtige har inden de mønstrer om bord modtaget en nyligt oprettet bevogtningsuddannelse for enheder, kaldet BUE. Den skal bruges, hvis der bliver behov for at skulle beskytte skibet mod f. eks. terrorhandlinger i havne, som ikke kan tilbyde den nødvendige sikkerhed.

En eftermiddag i Sund, skulle de så vise, hvad de havde lært. Der var flere formål med øvelsen, bl.a. skulle de værnepligtige holde uddannelsen ved lige, og for den øvrige besætnings vedkommende, se og måske lære lidt af den måde, det hele blev håndteret på.

Øvelsen gik ud på, at de værnepligtige sammen med et par befalingsmænd skulle bevogte skibet mod en mulig terrortrussel. Der blev sat 5 bemandede poster ud, heriblandt en adgangskontrol samt et par observationsposter. Alle køretøjer til skibet blev kontrolleret og finkæmmet for evt. bomber og andet, der kunne udføre skade på skib og/eller besætningen.

Den første bombe blev fundet allerede efter 10 minutter, under kølerhjelmene på en bil, der kom med post til os. Der opstod også lige pludselig en demonstration på kajen, hvor en lille gruppe med tørklæde og bannere ville ind på det sikrede havneområde. Det endte med flere anholdelser, da nogle af demonstranterne ikke ville standse.

Terroristerne blev dog ufortrødent ved med at sende bomber ind både gemt under biler og i cyklisternes rygsække. De fleste bomber blev fundet; Men til sidst blev det dog meget dramatisk, da en undersøgelse af en bil udviklede sig til kidnapning af nogle af de værnepligtige.



Kontrolpost hvor bevæbnede vagter kontrollerede ALLE køretøjer.

Overordnet gik øvelsen rigtig godt og gav alle om bord en masse erfaring, selv om vi nok synes, at noget af vores udrustning kunne være direkte hentet fra 2. verdenskrig!

Orkney Islands

Fra fredag den 13. til mandag morgen den 16. besøgte TRITON den nord

skotske øgruppe Orkney Islands. Vi lagde til i hovedbyen Kirkwall, som netop havde fået anlagt et nyt kaj anlæg for skibe med stor dybgang. Før havde det ellers ikke været muligt for skibe af TRITONs størrelse at lægge til i Kirkwall, og de var derfor tvunget til at ankre op i fjorden.

Fredag aften var der arrangeret cocktailparty, på skibets fordæk, hvor der var inviteret 65 gæster, heriblandt den danske vicekonsul, John Roberson. Der blev holdt taler og bagefter gik snakken livligt blandt gæster og besætningsmedlemmer, mens de mange lækre specialiteter fra kabyssen blev nydt.



Festligt fordæk forklædt som balsal til aftenens cocktail party.

Under besøget på Orkney blev TRITON flittigt besøgt. Lørdag middag kom der 20 søspejdere fra "Orkney Sea Cadets Unit", for at få en rundvisning på hele skibet.

Søndag middag var der åbent skib, hvor alle interesserede kunne gå en rundtur på skibet. Den chance var der 136 børn og voksne der benyttede sig af. Det store fremmøde skyldes til dels, at folk på Orkney har en stor interesse for krigsskibe, da de har haft en særlig betydning for øernes historie. Dette benyttede de lokale aviser sig af, og bragte en omfattende artikel om TRITON og vores opgaver. Der var dog ikke kun lokal interesse for vores besøg i Kirkwall. Den britiske radiokanal BBC fandt ligeledes begivenheden så interessant, at

de spurgte chefen om han ville medvirke i et interview- og det gjorde han så!

Om lørdagen og søndagen var der arrangeret en bustur, hvor besætningen blev kørt rundt til Orkneys historiske områder med forbindelsesofficeren som guide. Vi besøgte bl.a. Scapa Flow, en naturhavn, hvor den britiske flåde havde base under de to verdenskrige. Basens størrelse var under begge krige enorm og gjorde, at indbyggertallet på øerne disse perioder blev op til tredoblet. Der er under krigene sket meget tragiske hændelser i Scapa Flow.

Ved højvande kort før midnat den 13. oktober 1939 sneg den tyske ubåd U47 sneg sig forbi blokadeskibene i den smalle Kirk Sound, der forbinder Scapa Flow med Nordsøen. Intetanende lå den britiske HMS ROYAL OAK til ankers i Scapa Flow efter at være vendt tilbage fra en patrulje i det stormende Atlanterhav. Pludselig ramte i alt seks torpedoer slagskibet, som på 30 minutter sank og tog størstedelen af den 1400 mand store besætning med sig i dybet, i alt mistede 833 britiske sømænd deres liv den nat! I dag er vraget officielt udnævnt som gravplads, og besøges stadig af de overlevende fra den tragiske hændelse. Det italienske kapel, der blev bygget under 2. verdenskrig af italienske krigsfanger fra lejr 60, blev også besøgt.



Det italienske kapel udefra og indefra.

Krigsfangerne blev bragt til Orkney for at bygge 4 store barrierer som Churchill havde beordret opført efter hændelsen med HMS ROYAL OAK. Barriererne skulle beskytte den britiske flåde, der lå til ankers i Scapa Flow mod eventuelle fjendtlige angreb.



The Ring of Brodgar og tourbussen i baggrunden.

Den ca. 4500 år gamle stensætning, The Ring of Brodgar blev også besøgt. De 27 kæmpe sten (mellem 2,5 og 4 meter høje), der nu er tilbage af de oprindelige 60, er en af de ældste stensætninger i verden. Det var et imponerende syn, selvom der stadigvæk ikke er nogen, som med sikkerhed ved med hvilket formål stenene blev rejst i sin tid; Men de har med stor sandsynlighed haft både en religiøs og en astronomisk funktion.

Sidste stop på turen var ved Highland Park, det nordligste Scotch whisky destilleri i verden. Rundturen startede med en kort film om Orkney generelt og Highland Parks historie, alt imens vi sad og nød et lille glas whisky. Bagefter blev vi vist rundt på destilleriet, og fik forklaret grundprincipperne i at lave den eftertragtede gyldne væske. Inden rundturen sluttede i deres souvenirshop, så vi et af de mange lagre, hvor der var tønder med whisky i lange lange baner.



Steen og Søren ved indgangen til Highland Park destilleriet.

Speedbåds-certifikat

Ud over den undervisning de værnepligtige modtager som en del af deres uddannelse om bord, er der til søs om aftenen blevet undervist i certifikat til speedbåde. Otte værnepligtige tog imod dette tilbud, så de er i løbet af de sidste 6 uger blevet undervist i navigation og søvejsregler af en af vores unge officerer. Den teoretiske del af kurset blev afsluttet med en skriftlig prøve, som gjorde nogle mere nervøse end andre, men heldigvis var der ingen som dumpede.



De værnepligtige sveder over det teoretiske arbejde i skibets cafeteria

Da der i forbindelse med certifikatet også er en praktisk prøve vil de værnepligtige i den kommende tid også blive trænet i sejlads med skibets gummibåde.

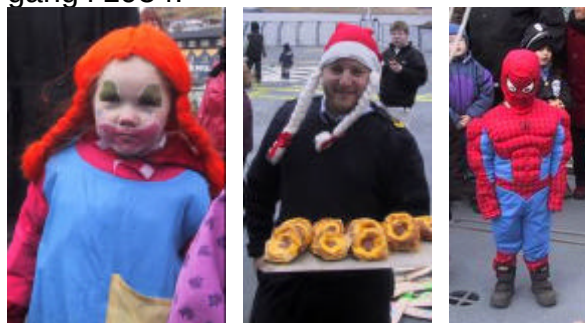
Fastelavn i Tvøroyri

Tro mod en 50 år gammel tradition lagde TRITON, som så mange inspektionsskibe før det, søndag den 22. februar dæk til en omgang tøndeslagning for børn og barnlige sjæle på Suduroy.



Gecko eller Lock Ness? Tønden fik i hvert fald slag af denne lille øgle.

I dagene forinden havde forskellige festligheder bl.a. arrangeret af Tvøroyri kommune og "KLUBBEN" i Tvøroyri vidnet om, at det var et besøg man havde set frem til i byen. Også fra TRITONs side var vi glade for at kunne være til stede, da vi sidste år fik stillet andre opgaver, der betød, at vi ikke kunne deltage i 2003. Det er ellers kun sket to gange tidligere, at inspektionsskibene har "svigtet", siden arrangementet blev afholdt for første gang i 1954.



Pippi Langstrømpe, en Nissepige og Spiderman. En af dem er vores hovmester i forklædning.

Vejret viste lidt af sin lune og sendte, lige da arrangementet startede, en kold luft med små snefnug ind mod skibet. Men end ikke den kolde vind formåede at køle de 300 små varme glade ansigter. 300 børn og hen mod 80 voksne var kommet om bord, og de fik hvad de kom for. Tre tønder med tilsammen 53 KG! slik i, det

var noget, som de små munde kunne lide. Skønt der skulle være slik nok til alle, måtte vagtholdet sørge for en separation af børnene. De større børn havde et godt øje til de mindste børns tønder, og når der er slik med i spillet gælder kun junglens love. Alle fik dog slikposer med hjem, og foruden var der kakao og fastelavnsboller til alle.



I den fyldte hangar var der kakao og fastelavnsboller til alle.

Efter tøndeslagningen var der åbent skib, hvor gæsterne kunne se skibets kommandobro. Der var mange, som var kommet fra andre byer på øen, men på trods af den bidende kulde, blev en stor del og så opvisningen med skibets helikopter.

Klokken 16 gjorde den sin entré over havnen, hvor bilerne holdt sidespejl ved sidespejl, og folk fik en flot demonstration af helikopterens og pilotens formåen.



Hoist af en af skibets reddere til ære for de mange tilskuere.

Tak for denne gang

Så er tiden kommet, hvor den faste del af B-besætningen atter skal hjem på en velfortjent orlov. De værnepligtige forbliver om bord, men ser frem til

yderligere 6 uger med flere oplevelser på TRITON sammen med A-besætningen.

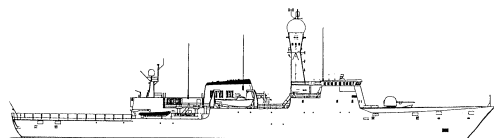
Med venlig hilsen
TRITON-B

OBS:

Til orientering lander flyveren i Aalborg lufthavn onsdag kl. 1345.

T.O.W.N. på INTERNETTET:

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



NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Velkommen til en ny udgave af nyhedsbrevet "NORDLYSET". A-besætningen er nu tilbage på inspektionsskibet TRITON, der fortsat befinder sig i farvandene omkring Færøerne. Den 25. februar 2004 gennemførtes



en omskiftning af besætningerne, således at B-besætningen drog hjem efter 6 ugers togt og A-besætningen vendte tilbage til skibet efter

6 uger i Danmark. Hjemrejsen gjaldt dog ikke skibets værnepligtige, der som hidtil har et 3 måneders togt, og derfor får glæde af samarbejdet med begge besætninger.

Eftersom de værnepligtige således allerede var uddannede, og der i øvrigt var få udskiftninger i stambesætningen, kunne vi tilpasse vores forskole og blev hurtigt så parate, at vi allerede i første week-end kunne gennemføre 3 fiskeriinspektioner af norske line fiskere.



Chefen observerer søsterskibet VÆDDEREN fra TRITONs bagbord side under helikopteromskiftningen øst for Island.

Siden har vi byttet helikopter med inspektionsskibet VÆDDEREN, som vi mødte i farvandet øst for Island. Det var dejligt at se et andet dansk orlogsskib, da det er

yderst sjældent, at 2 inspektionsskibe mødes i Nordatlanten.



Søsterskibet VÆDDEREN viser "tænder".

TRITON har herudover gennemført patrulje og løst andre opgaver under Færøernes Kommando (FRK). Bl.a. har vi haft fire erhvervspraktikanter og to journalistelever med på sejlads

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

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
Chef for TRITON-A

Fiskeriinspektion på Færøerne.

Jeg vil starte med kort at beskrive fiskeriinspektionen på Færøerne generelt og derefter beskrive, hvad vi specifikt har udført på dette togt.

Fiskeriinspektionen har til formål at kontrollere, at fiskerilovgivningen bliver overholdt, altså, hvorvidt kvoterne bliver overholdt, om bifangstprocenten er for stor, om der for trawlernes vedkommende bliver fisket med korrekt maskestørrelse, om skibenes lodslejder er lovlig, om dokumenter er ombord og fangstloggen er korrekt udført, om der bliver ført stuveplan samt en masse andre ting. Dette lyder måske meget simpelt, men er dog ikke så ligetil, idet Færøerne har mange bi-

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

laterale aftaler med bl.a. Norge, EU og Rusland, og for hver af disse aftaler er der en separat lovgivning.

Selve kontrollens udførelse starter med, at man udvælger sig en interessant fisker. Han kan være interessant, fordi han måske aldrig er blevet kontrolleret, eller det er længe siden han sidst er blevet det, eller fordi han ved sidste kontrol havde et eller flere forhold, der var i strid med lovgivningen. Man sejler derefter hen til ham og vurderer, om det er sikkert at sætte kontrolholdet ombord med enten helikopter eller gummibåd. "Go" eller "no go" er meget afhængigt af vejret og fiskerens størrelse. Som tommelfingerregel forventer vi ikke at kunne udføre kontrol, hvis det blæser mere end 10 m/s.



FI-holdet på vej om bord i den norske linefisker "SEIR".

Hvis man vurderer det sikkert, bliver fiskeren kaldt op på VHF kanal 16 og bedt om at sætte sin lodslejder (en entringsstige, der hænger på skibssiden) og klargøre til at tage kontrolholdet ombord om et antal minutter. Kontrolholdet består af en fiskeriofficer samt to fiskeriassistenter. Ved kontrollens begyndelse præsenterer hele kontrolholdet sig for fiskeskipperen, hvorefter de to assistenter kontrollerer redningsflåder og begynder at tælle lasten op.

Fiskeriofficeren går samtidigt i gang med at kigge på skibets papirer og udfylder rapporten vedrørende kontrolbesøget.

Når assistenterne er færdige, møder de på broen for at sammenligne deres tal med det som fiskeren har opgivet, at han har fanget. Hvis alle forhold er i orden gøres kontrolrapporten færdig og der returneres til TRITON. Såfremt der er problemer, så er der forskellige sanktionsmuligheder, bl.a. at bede fiskeren om at sejle i havn, hvor sagen så bliver overladt til de lokale politimyndigheder. En kontrol kan tage fra alt mellem to til tredive timer. Efter kontrollen bliver rapporten renskrevet og indsendt til Færøernes Kommando, hvorefter man er klar til næste kontrol.



1. FIO på "papierjagt" ombord på "SEIR". Efter eget udsagn skibets utroligt smukke, ja nærmest "hotte", og superdygtige officer til alt.

På dette togt er TRITON godt besat personelmæssigt, idet vi har 3 uddannede fiskeriofficerer og 3 uddannede fiskeriassistenter.

Vi har indtil videre "kun" nået tre kontrolbesøg, primært på grund af de dårlige vejrforhold. Alle tre kontroller foregik på norske linefiskere, og de var alle tre for-

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 5 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

holdsvis hurtigt gennemført (under tre timer). Der var kun en af fiskerne, der gav anledning til anmærkninger, da hans last ikke var helt korrekt stuvet.

Vi håber at vejrforholdene efter vores ophold i Bergen er mere gunstige, så vi kan få klaret hele fiskefeltet op.

Niels C. Larsen
Skibets 1. Fiskeriofficer

Erhvervspraktikanter på TRITON.

I perioden den 29. februar til den 12. marts har fire piger fra 9.E fra Østerskolen i Tórshavn været i erhvervspraktik ombord på TRITON. Her følger deres indtryk af skibet og opholdet ombord:

"Mens vi var ombord på TRITON var vi delt op to og to. Vi har været i teknisk division, taktisk division og i forvaltningsdivisionen.



To af praktikanterne på broen sammen med rorgænger Karl

I teknisk division var vi i skibets kontrolrum, hvorfra man går rundt på hele skibet for at tjekke, om det hele virker, som det skal. F.eks. var vi nede i maskinrummet, hvor vi tog prøver af motorerne for at se, om de virkede som de skulle. I forbindelse med tjenesten i teknisk division var vi en tur oppe i teleshoppen, hvor vi lærte at skille en computer ad og sætte den sam-

men igen. Vi synes, det var rigtig sjovt at være i teknisk division, og vi lærte meget. I taktisk division var vi oppe på broen, hvor vi styrede skibet, så efter skibe på radaren, førte logbog og satte vores position ud i søkortet. Vi lyttede også med, da skibet kommunikerede med helikopteren, vi lavede meteorologiske observationer til DMI og meget mere. Det var rigtig sjovt, og vi lærte også rigtig meget.



Skibets "junior-pilot".

I forvaltningsdivision var vi med til at lave mad til hele besætningen og serverede oppe i sergent- og officersmessen. Vi var også med til at læsse proviant ombord på skibet. Anja var oppe en nat for at hjælpe bageren med at bage, det syntes hun var rigtig sjovt. Vi hyggede os rigtig meget i forvaltningsdivisionen.

Vi var også ude at flyve med helikopteren, hvor vi tog en masse flotte billeder af Færøerne, og det var en vildt spændende oplevelse, som vi alle meget gerne vil prøve igen.

I vores fritid lærte bageren os at spille dart, og det har vi spillet mange gange siden. Vi lærte nogle fra besætningen at tale færøsk, det kom til at lyde helt vildt mærkeligt. Vi fik også tid til at prøve sol-

riet, saunaen samt motionsrummet ombord.

Vi synes, at opholdet ombord har været en rigtig spændende og god oplevelse, alle har været så søde imod os, og vi kommer helt sikkert til at savne skibet og besætningen”.

Erhvervspraktikanterne

**Miriam Askildsen, Jacoba Christensen,
Katrina Hansen og Anja S. Olsen**

En hilsen fra to værnepligtige messe-gaster

Forventningerne til Færøerne var ikke store, da vi i sin tid blev udkommanderet til det gode skib TRITON.

Man tænkte straks på, hvad man dog skulle få tiden til at gå med, men det kom faktisk bag på os, hvor spændende Færøerne egentlig er, når man lærer stedet at kende. Og så er fritiden heller ikke værst, når man er i havn.

Vi har nu i 2 måneder været messe-gaster på TRITON hos officererne. Dette indebærer mange små opgaver i hverdagen, og hver messe har enten én eller to messe-gaster.

En typisk dag i messen omfatter bordopdækning og servering til morgen-, midt-dags- og aftenmåltiderne. Udover dette skal der sørges for kaffe på kanden, så de stakkels sømænd ikke tørster.

Dagen igennem bliver der så foretaget rengøring af lukafer samt gange og afrydning efter hver skafning.

Ligesom vi har vores forventninger til, at andres funktion ombord skal være i orden, stræber vi selv efter at gøre det så godt som muligt. Hvis vi gør vores arbejde godt, har alle ombord det godt. Vi er en del af en helhed ombord, som skal fungere.

Dagen lyder til at være hård og lang, men hvis man gør sit arbejde ordentligt første

gang, er der faktisk en del fri tid imellem, hvor vi så bl.a. lærer at surre helikopteren fast til dækket og folde rotorbladene sammen efter endt flyvning, så helikopteren kan køres på plads i hangaren. Nogen gange dukker muligheden for at komme med ud at flyve i helikopteren også op.



Officersmesse-gasterne Rocky og Peter i "klarstilling" før frokost.

Udover dette har vi muligheden for at tage speedbådsførercertifikat, hvilket vi i skrivende stund er i færd med.

Som messe-gast er der desuden god mulighed for at komme rundt og prøve nogle andre funktioner ombord på skibet og samtidig se de lokale seværdigheder på de forskellige øer. F.eks. skal vi til Bergen, hvor vi også får en mulighed for at stå på ski m.m. Dette er en tur som vi glæder os utrolig meget til, og vores forventninger er høje.

Efter værnepligten er det desværre meget svært at få arbejde i søværnet, da der for øjeblikket er ansættelsesstop. Så i stedet må vi ud at finde arbejde i det civile, men det bliver vores kærester og vi selv nok meget glade for i længden, da tre måneder på søen kan være lang tid.

VPL 396 Peter og VPL 199 Rocky

En chefelevs indtryk.

Det har været en positiv og meget lærerig oplevelse at bevæge sig fra "skrivebordet" til det gyngende dæk ombord på inspektionsskibet TRITON. Min periode ombord var på 10 dage, men de gik alt for hurtigt. Selvom det er flere år siden, at jeg sidst var ombord på et orlogsfartøj, så gik der ikke lang tid, før jeg følte mig hjemme. Dette skyldes i høj grad den venlighed, engagement og interesse der blev udvist af chef og besætning. Jeg følte mig velkommen fra det øjeblik jeg satte foden på landgangen. Tiden blev udnyttet maksimalt, og programmet var lagt så jeg kunne få mest muligt ud af tiden. Det blev til skibskendskab, skibsrutiner, manøvrer og operationer, fiskeriinspektion og farvandskendskab. Jeg er meget taknemmelig for den hjælp jeg fik fra alle ombord og jeg føler mig godt rustet til at møde som chef den 1. juli 2004.

Perioden på TRITON gav lejlighed til at få bekræftet, at sejlads ved Færøerne er krævende. Vejret skifter konstant og opgaverne er mangfoldige, så ingen dage er ens. Opgaverne i Nordatlanten er måske ukendte for mange, men de er i høj grad krævende for alle ombord. Eksempelvis prøvede jeg selv under en "boarding", hvad det vil sige, at skulle springe fra gummibåden op på lodslejderen til et fiskefartøj i kraftig dønning. Dette er en af de mange opgaver, der stilles personellet ombord, og det kræver træning, erfaring og mod ligesom andre af skibets opgaver. Der er også de mange ikke så synlige opgaver, der bliver løst kontinuerligt og effektivt selv under barske vejrforhold, f.eks. madlavning, rengøring, reparation/vedligeholdelse og administration. Det var med vemod, at jeg skulle sige farvel for denne gang, men jeg ser frem til at møde alle igen til juli. Jeg glæder mig

meget. Endnu engang tak til chefen og hans besætning for et lærerigt og inspirerende ophold på TRITON.

Helge O.B. Christensen
Kommende chef for TRITON-A

Næste nummer af "NORDLYSET":

- ? Besøg i Bergen
- ? Forberedelse til besætningsskift
- ? Journalistelever på TRITON



Den 26. februar 2004. TRITON i hvide omgivelser i Langesand (Kollefjord).

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. 6 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Velkommen til en ny udgave af nyhedsbrevet "NORDLYSET". Dette bliver sidste nyhedsbrev fra A-besætningen på dette togt, da vi ætter løver omskiftning med B-besætningen den 7. april 2004. A-besætningen er tilbage på



TRITON den 28. juni 2004. Inspektionsskibet TRITON, befinder sig fortsat i farvandene omkring Færøerne. Vi har siden sidst gennemført et flådebesøg i

Bergen, Norge, hvor besætningen blev tilbudt en spændende weekend i en smuk by. Besøget havde flere formål. Bl.a. skulle vi gennemføre skydeøvelser ud for Norges kyst og modtage helikopterbrændstof. Besætningen har også behov for et pust og her fik mange lejlighed til lidt rekreativ fysisk udfoldelse i form af en skitur til Voss.



Chefen sammen med de besøgende fra NORD-AC.

Endelig blev der arrangeret et besøg ombord af embedsmænd fra de fire nordiske forsvarsministerier. De repræsenterede det nordiske materielsamarbejde (NORD-AC – Nordic Armaments Co-operation) og ville gerne orientere sig om det danske forsvars opgaver i Nordatlanten og det involverede materiel. Man kan finde yderlige oplysninger om det faktisk ganske omfat-

tende nordiske materielsamarbejde på www.nordac.org.

På materielsiden har vi mærket, at skibet er langt væk hjemmefra, ikke mindst når uheld opstår. Således blev vi alle en erfaring rigere, da begge vore pumper til spildevandssystemet brændte sammen, hvorefter skibets bad og toiletsystem måtte lukkes. Søfolk er dog innovative og der blev bl.a. tilrigget alternativt bad i den sluse, der også kan anvendes til afrensning i tilfælde af kemisk, biologisk eller nuklear krigsførelse. Heldigvis fik vi hurtigt reserverede dele fra Danmark.

En anden erfaring fik vi, da vi under forlægning mod Norge ramte en såkaldt "skæv sø", hvorved vi fik en indtrykning i pladerne i forskibet og en luge blev revet af. Kræfterne i Nordatlanten er enorme, ikke mindst når man betænker, at TRITON er et polarudrustet stærkt skib, der kan forcere istykkelser på op mod 80 cm. Vi måtte returnere til Færøerne for at sætte en plade i, hvor lugen havde været og kom da til Bergen med et lille døgn's forsinkelse. Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af "NORDLYSET".

Venlig hilsen

Peter Tolderlund
Chef for TRITON-A

Biker-Jens unplugged.

Biker-Jens er jo efterhånden et kendt ansigt i de danske medier og det kom Færøernes Kommando for øre, at han besøgte Færøerne omkring den 1. april. Det var ikke engang aprilsnar, men der blev faktisk mulighed for, at Biker-Jens kunne besøge TRITON med en udgave af sit Stand-up show. Så derfor blev han afhentet i Vagar lufthavn at vores LYNX helikopter og installeret ombord. Om aftenen

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 6 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

underholdt han besætningen i skibets hangar i næsten halvanden time.



Biker-Jens og hans tro følgesvend Knallert-Peter giver den gas.

Biker-Jens fik som alle andre besøgende også lejlighed til at se hele skibet. Han overnattede ombord, før han dagen efter hastede videre til andre forestillinger, hvor hele overskuddet gik til et børnehjem i Thorshavn. Et morsomt og uventet indslag, hvor Færøernes Kommando må takkes for at tænke på besætningen.

Redaktionen

Journalistelever medsejler.

Vind i manken, saltvand i blodet og skumsprøjt på næsen. Det var resultatet, da to sidsteårs studerende fra Danmarks Journalisthøjskole i Århus gæstede den skæppeskønne skude TRITON på togt ved Færøerne mandag den 15. marts og tirsdag den 16. marts 2004. Bevæbnet med søsygeplaster, kamera og spidset kuglepen angreb de heroisk og ubekymret opgaven med at beskrive arbejdet ombord på et af flådens inspektionsskibe. TRITONs besætning gjorde sit bedste for at imponere de to nysgerrige journalister

og sendte dem blandt andet ud med LYNX helikopter og gummibåd til stor fornøjelse for de to.

De stakkels journalister fik dog kam til håret, da kokkene serverede deres notorisk berygtede stegte flæsk med persillesovs. En sovs så fed og svulstig, at selv mormor må smide det blomstrede forklæde i ringen.



Journalisteleverne vel ankommet på dækket igen.

Om natten vuggede Atlanterhavet blidt de to i søvn, mens besætningen på broen øvede navigation mellem de stolte færøske fjelde. Zzzzzzzzzzzzzzzzzzzzz.

Tak for denne gang - vi ses forhåbentlig igen.

Trine Lundager & Erik Holm
Danmarks Journalisthøjskole

På bunden med skibets dykker

Mænd i gummitøj er seje. Skibets dykker og elektroofficer er bestemt ingen undtagelse. Når ELO, den firskårne frømand iklæder sig sit stramt-siddende "out-fit", der fremhæver hans supertrænede og velproportionerede krop, står andre af besætningen og ser beundrende til.

Udstyrskuppet bliver klaret med en udpræget grad af rutine og ro, og da der bliver givet "GO" fra dykkerlederen, forsvinder dykkeren fra overfladen af det iskolde, grågrønne vand og ned i anden verden, som kun de færreste af tilskuerne har fantasi til at forestille sig.

Efter ca. en halv times åndeløs spænding, bryder dykkeren igen overfladen. Publikum jubler og dykkeren bliver modtaget, som kun Neil Armstrong er blevet det, da han vendte tilbage som den første mand på månen.

Trods den næsten hysteriske begejstring, synes dykkeren fuldstændig upåvirket. For ham var det bare endnu et job. Et job for de få men RÅ!

Øhh..... OK, så overdriver jeg måske en smule når jeg siger at det meste af besætningen står og klapper. Det er nok heller ikke sikkert, at alle vil give mig ret i det med firskåren frømand, men stramt sider dragten i hvert fald!



Skibets yderst beskedne dykker med hans trofaste stab af hjælpere.

Man skal jo ikke sætte sit lys under en skæppe, så hvorfor ikke prale lidt når man har chancen. For det at være dykker er faktisk en fed oplevelse.

Skibsdykkere på søværnets enheder, har alle gennemgået erhvervsdykkeruddannelsen, ved Søværnets Dykkerskole på Holmen.

Det er bl.a. skibsdykkerens job at undersøge skibets tilstand under vandlinien, skrue, ror, bovpropel m.m., når der er årsag til dette. Som dykker kan man også risikere at skulle yde assistance til et andet skib, hvis de f.eks. skulle have fået noget i skruen. Det er også skibets dykker, der bliver sendt ud som redningsmand med helikopteren, når vi bliver kaldt på SAR (Search And Rescue) og skal lede efter savnede personer. Dette kræver dog et specialkursus.

De fleste dykninger er dog rutinedykninger, som vi skal have mindst 6 af i kvartalet for at opretholde vores status. På inspektionsskibe får man ydermere muligheden for at dykke unikke steder som Grønland, Færøerne og Island, hvilket må siges at være de færreste forundt. Så selv om de fleste dykninger foregår ved kaj eller på skibet, hvor der er knap så meget interessant at se på, er der helt klart også mange fede oplevelser imellem.

I øjeblikket har vi kun én dykker ombord, men i den kommende hjemmepériode sender vi tre mand til optagelsesprøve til dykkeruddannelsen. Vi ønsker dem held og lykke og ser frem til en masse gode dyk, når de vender tilbage til næste togt.

Jan B. Sørensen
Skibets elektroofficer

En hilsen fra tre værnepligtige maskingaster

T-div går det godt! Her laver vi en masse. Vi laver bl.a. en del tidsbestemte eftersyn på maskineriet, for at kontrollere, at alt virker som det skal og er klar til "krig"! Hvis der så er noget der ikke virker, så må håndværkerne jo tørne til og fixe det. Vi får skruet på lidt af hvert, og det er faktisk meget spændende.

Vagt har vi også en del af. Når vi sejler, har vi en uge ad gangen, hvor vi kører 3 –

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 6 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

tørn med 4 timers vagter. Så er man nødt til at sove på skæve tidspunkter, hvilket godt kan være lidt hårdt. Når vi har vagt indgår vi dog ikke i dagligt arbejde, så det går an. Der er jo også "dele-slik" i kontrolrummet så det er jo egentligt meget hyggeligt.



Store lyn, frække lyn og lille lyn alias Jens, Hans Peter og Per.

Vi har også prøvet at blive hoistet af helikopteren, fordi vi er på assistanceholdet til "andet skib". Dvs., at vi kan komme ud for, at skulle over på et andet skib og hjælpe med at slukke brand, stoppe lækager eller afhjælpe andet havari.

Vi er også redningsmænd, såfremt helikopteren skal nødlande ombord pga. brand eller havari. Det er så os, der skal hjælpe piloten og passagererne ud af helikopteren. Det skiftes vi til en uge ad gangen. Det kan godt være lidt kedeligt bare at stå og glo, hvis helikopteren skal øve dækslandinger i to timer.

Det er dog alt sammen meget spændende og bestemt ikke lige de oplevelser man får til hverdag derhjemme.

**VPL MG Jens Christian Jakobsen,
VPL MG Hans Peter Delfs Jensen og
VPL MG Per Jacobsen.**

Søværnets repræsentant i Værnepligtsrådet besøger TRITON.

Min baggrund for at være ombord på TRITON er, at jeg til daglig sidder på søværnsposten i Værnepligtsrådet, som er de værnepligtiges personelorganisation. Jeg ved derfor det meste, der er at vide om forsvarets samarbejdsstruktur og værnepligt i det hele taget.



Forfatteren i godt humør før den sidste fodboldkamp for TRITON.

Jeg føler, at TRITONs personel har været tilfreds med skibets ledelse og omvendt, både hvad angår mandskabsbehandling og information. Jeg har under forløbet været placeret i de forskellige divisioner, som har værnepligtige, og det har været spændende at få et indblik i, hvad de forskellige gaster laver.

Personligt har det været en stor oplevelse at sejle ved Færøernes kyster, der landskabsmæssigt ikke minder om noget andet jeg har set. Jeg har undervejs også prøvet at flyve helikopter, blive udsat for en hoist og været på fiskeriinspektion. Alle sammen ting som jeg takker skibets personale for at have givet mig mulighed for. Jeg ønsker TRITON og dets besætning god vind fremover!

VPL MG Asbjørn Fangel Hansen.

Redaktøren for "SOLDATEN" besøger TRITON.

Min mor har altid sagt, at jeg ikke skulle gøre noget dumt, hun ikke ville kunne finde på! - Hvad med en HOIST fra dækket af TRITON eller gummibådssejlad på åbent hav..? Tag den mor!

Den 27. marts tog Værnepligtsrådets søværnsrepræsentant og undertegnede turen fra det ølige Danmark til Færøernes mere gyngende farvande. Vi skulle i fællesskab følge TRITONs besætning de sidste ti dage af deres togt, hvor de bl.a. har været forbi Færøerne, Norge og Orkneyerne.

Jeg selv er journalist på bladet 'SOLDATEN', der skriver for og om de værnepligtige. Som opfølger til en artikel om søværnets grundskole i Auderød, var det mig magtpåbyggende at undersøge de værnepligtiges forhold til søs på nærmeste hold.



Forårets første grønne tegn om bord: LANDSOLDATEN i stilfuldt portræt

Jeg har gennem mit ophold på TRITON deltaget i de forskellige divisioners arbejdsgang. Det har givet mig mange indtryk og oplevelser jeg sent vil glemme.

Som gammel hærmænd var det en stor omvæltning pludselig at opholde sig på en "flydende kaserne". Allererst fordi du er overgivet til havets gyngende bølgelandskab, men også oplevelsen af den samarbejdsform der finder sted om bord. Skibets besætning fremstår som en fasttømret enhed, der gnidningsfrit udfører dagens arbejde. Alle er på lige fod, og samtidig ved alle også, hvem der har højst rang. Uden denne arbejdsform ville tre måneder unægtelig også blive – for at bruge et godt gammeldags ord – trælse.

Som skribent til den sidste udgave af NORDLYSET på dette togt, vil jeg udtrykke min taknemmelighed for, at TRITON ville have en "landsoldat" som mig med som gæst, og den store gæstfrihed jeg er blevet vist. Held og lykke fremover!

VPL MG Niels Brandt Petersen
Redaktør for SOLDATEN

Skitur til Voss

Den 19. marts anløb TRITON Bergen. Vi var nogle, der havde planlagt at bruge vores fridage i Bergen på at tage op til skiområdet Voss og løbe på ski eller snowboard med vores entusiastiske chef som skiguide og arrangør.



Alle på "toppen" af Voss klar til dagens FUT.

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 6 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Lørdag morgen tog vi toget op i de norske fjelde, hvor den lette regn nede fra byen blev afløst af sne. Efter at vi alle havde fundet noget skiudstyr der passede, var vi klar til at udfordre fjeldet. Vores kunnen på ski var meget forskellig. For nogle var det første gang de havde brædder under fødderne, andre havde prøvet det et par gange før, og så var der eksperterne. Nybegynderne gik til den med frisk mod, og de der havde prøvet det før og havde lidt mere kontrol over skiene instruerede. Selvom det kunne se uoverskueligt ud at skulle lære denne svære sport, var der aldrig en opgivende mine.

På grund af skiftende vagt på skibet, var der nogle der kun kunne være med om lørdagen og andre kunne kun om søndagen. Der var derfor nybegyndere begge dage, og vores skiinstruktør, chefen, havde nogle travle dage.

I området var der både grønne, blå, røde og sorte bakker, og alle blev prøvet af, nogle med lidt mere held end andre.

Vi var mange der tog hatten af for vores tømrer, Jesper, som modigt tog den røde bakke ned, kun et par timer efter at han for første gang fik ski under fødderne (at han så var resten af dagen om at komme ned behøver vi jo ikke at nævne).



"Tøms" i mål efter sin første ordentlige ski tour.

Der var også nogle "vellykkede styrt" fra de mere øvede. Kenneth, VPL KI'er, tog

ved et uheld den sorte bakke ned som al-lerførste tur. Dette medførte meget ukontrolleret skiløb, som først endte da han løb/rullede/

faldt/sprang ind i et nethegn og slæbte det flere meter med sig ned ad pisten. Heldigvis skete der ikke noget med Kenneth, og vi kunne alle få os et godt grin bagefter.

På togturen hjem blev der også diskuteret styrt, dog ikke så længe for vi var alle meget trætte, og mange tog sig en lille lur.

Det var nogle gode dage på ski i Bergen, hvor vi alle fik nogle spændende og udfordrende oplevelser. Det er kun at håbe at nybegynderne vil tage udfordringen op igen.

VPL MG Helle Gotthardsen

Runavik vs. TRITON

Da vores planlagte dybdebombekæmpelse blev udsat på grund af dårligt vejr, lavede vi i stedet et taktisk anløb i Runavik. Vores operationsofficer var hurtigt ude og fik arrangeret en fodboldkamp mellem Runaviks førstehold og dem der havde lyst fra TRITON.

Vi var 15 plus en "træner" og en "cheerleader", der tog af sted til kamp. Skibets efterhånden noget aldrende operationsofficer og alderspræsident på holdet oplevede her sin anden ungdom, da han for en dag smed rollatoren og spænedede rundt på færøsk kunstgræs som en anden kortbet, speedpumpet Romario!

Det gik udmærket i første halvleg hvor vi spillede 1-1, men i anden halvleg løb færingerne fra os, eller også var det hjemmefordelen der gjorde, at vi tabte 5-2. Vi var nogle trætte gaster der drog tilbage til TRITON for at afvikle 3. halvleg.

MAKS Andreas Tyron

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 6 - 2004 ÅRGANG 2 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON



Næste nummer af "NORDLYSET" kommer i juli 2004. I mellemtiden kan man trøste sig med TRITON-B skriverier i "TOP OF THE WORLD NEWS".

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"

TOP OF THE WORLD NEWS



Triton-B forårstogt april-juni 2004

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 7 uge 16-18

Chefens velkomst til læserne og farvel til besætningen.

Så er der atter et nyt nummer af Inspektionsskibet TRITONs nyhedsbrev "Top of the World News" på gaden, hvilket er ensbetydende med, at besætning B igen er på togt i Nordatlanten. Det er dog med godt humør, at alle er mødt – nye som gamle – hvilket til dels nok skyldes at foråret er på vej, men også har lidt at gøre med visheden om, at dette er det sidste togt før TRITON den 14. juni skal hjem til Danmark efter snart halvandet års sejlads i Nordatlanten ved Færøerne og Grønland.

Vores opgave er denne gang - som tidligere - at overvåge farvandet omkring Færøerne, og udføre fiskeri-inspektionstjeneste samt deltage i eftersøgnings- og redningstjeneste. Togtet startede den 7. april med tre dages forskole i Sørvágur, og siden har vi været til søs for at træne alle om bord i sikker håndtering af skibet og dets avancerede udstyr. Der har således været afholdt en masse øvelser i helikopterflyvning og gummibådssejlads, brandbekæmpelse og røgdykning samt sanitetstjeneste og førstehjælp m.m. Det er alt sammen gået som planlagt, og der er da heldigvis også på de første 14 dage blevet tid til at kontrollere 4 russiske og en enkelt færøsk trawler, ligesom vi har haft fornøjelsen af at have 2 færøske

erhvervspraktikanter fra Kollafjörður med, sammen med den kommende chef for Inspektionsskibet VÆDDEREN, som skulle lære lidt om sejlads ved Færøerne. Vi har også hjulpet en syg islandsk fisker, som vores helikopter og redder evakuerede fra en trawler til TRITON for behandling. Endelig er der blevet tid til at anløbe et par andre havne på øerne, nemlig Tórshavn og den lille bygd Langasand i Kollafjörður samt byen Runavik i Skálafjörður.



Chefen siger farvel (snøft)

Desværre er det efter godt 2 år og 4 måneders tjeneste om bord på TRITON for mig, også blevet tid til at sige farvel til hele min fantastiske og meget professionelle besætning, som skal have ny chef den 1. maj, hvor jeg rejser hjem til Danmark for at begynde i et nyt job i en anden af søværnets eskadrer. Det bliver svært at forlade en arbejdsplads som TRITON, der har givet så mange gode og store oplevelser, men også godt at vide, at alle om bord nok skal klare sig fint også fremover på grund af deres fine menneskelige egenskaber og gode kammeratskab.

Kom til Færøerne - var der engang én der sagde - og få noget for skattepengene. Den nye redaktion på TOWN vil iklædt diplomatiske listesko undlade yderligere kommentarer til udsagnet i sin helhed, og nøjes med at konstatere at vi i hvert fald er kommet til Færøerne, og at vi vil benytte enhver lejlighed der byder sig til at få nogle gode oplevelser med hjem i bagagen. Med kyndig assistance fra Elin som arbejder på Færøernes Kommando, har redaktionen derfor kontaktet et bredt udsnit af den færøske befolkning i jagten på gode historier. Til trods for Elin's på det nærmeste Orakel-lignende viden omkring Færøerne, var det imidlertid ikke alle opkald der bar frugt. Hvor det ikke var tilfældet, nød redaktionen godt af færingernes uendelige hjælpsomhed, og hvert forgæves opkald affødte mindst to andre telefonnumre på alt lige fra tidligere genboere via børnebørn til "én med samme områdenummer". Selv i et tilfælde hvor den person vi kontaktede ikke helt forstod, hvad vi egentligt ville (læs: svært tunghør), fik vi en række numre som ad omveje til trods har været til stor hjælp. Det er således lykkedes redaktionen at lave aftaler omkring så alsidige aktiviteter som fisketur og sightseeing med skonnerten Nordlyset, besøg hos bonden på øen Store Dimon, rundvisning i de gamle kulminer i Hvalba på Süderø og meget mere. Vi på redaktionen ser frem til at få nogle gode oplevelser, der er værd at skrive om og dele med alle jer derhjemme.



Her et billede af Toftir ud for Runavik i færøsk solskin

Flagdagsløb i Torshavn !

I forbindelse med Tritons første havneanløb i Tórshavn, var et af de større løb, som foregår på Færøerne, planlagt til at løbe af stablen. Denne chance var en god mulighed til lige at vise hvem vi var på Triton og så kunne vi lige vise dem baghjul og vise, at fordi man arbejdede på et skib halvdelen af året kan man sagtens hamle op med de lokale

topatleter. Dette skulle senere vise sig at det ikke var sådan ligetil.

Løbet afholdtes den 25. april, og Triton stillede op med 2 hold i firmakappen, og desuden stillede alle op enkeltvis. Ruten som var på 7,020 km, var rimelig flad efter færøske forhold og bød kun på mindre kuperinger. Ikke desto mindre, efter en weekend hvor besætningen havde "arbejdet" hårdt, var der flere som så slidte ud i betrækket.



Triton's 2 hold samlet foran startområdet til det årlige Flagdags-løb i Torshavn
Bagest fra venstre ses: Claus, doktor Peter, Jens, Klaus og Barry.
Forrest fra venstre ses: Mikkell, Bjarke, Andreas, Kenneth og Ronni.

Da vi kort inden start fik at vide, at der var en deltager med som havde løbet London Marathon på 2 timer og 20 min, satte vi vores forventninger en kende ned, men på den korte distance var det jo ikke sikkert han kunne følge Triton's spydspidser. I alt var der ca. 400 løbere til start, inkl. børn og kvinder og veteraner.

Triton blev henholdsvis nr. 6 og nr. 17 i holdkonkurrencen ud af 27 firmahold, så det var da en flot præstation, synes vi selv!.

Første mand, fra Triton, over målstregen, var Jens, som kom i mål i den flotte tid 27,03 min, og rosinen i pølseenden fra

Triton kæmpede bravt og fik en tid på ca. 52 min.



Men en rigtig dejlig dag hvor Færøerne viste sig fra en usædvanlig side med masser af solskin, hvilket bestemt ikke gjorde dagen dårligere.

En dansende besætning

Lørdag eftermiddag blev der i baren opsat noget, der måske bliver den nye dille hjemme i Danmark. 2 såkaldte dansemåtter var på mærkværdig vis dukket op på skibet, og med dem sat til en computer og computeren til en projektor, er der underholdning for alle pengene. Spillet går i alt sin enkelthed ud på, at man skal ramme nogle pile på en danse-måtte, i takt med musikken.

Om man så kan blive bedre til at danse, eller om det er motionen ved spillet, der trækker, er jo så op til den enkelte at afgøre.

En ting er sikkert, det er ikke altid nemt at følge med til de hurtige rytmer.

Som sagt så var underholdningen helt i top, og tilskuerne fik da også en sjov oplevelse med, når de to dansende ikke helt kunne følge takten. Så derfor blev de stille og rolige sange også favoriseret frem for de hurtige sange, med de hurtige rytmer, men en gang imellem skulle man jo lige vise, at man da sikkert sagtens kunne klare de lidt hurtigere sange, men ikke alle havde ligeså meget i benene som de havde i munden.



Vi har haft dansemåtterne fremme en enkelt gang indtil videre, og nu har folk jo set hvad det er, så mon ikke vi snart kan begynde at sætte hinanden stævne, så vi kan finde den bedste "Triton mester" i dansespil, ligesom vi også har konkurrencer i kamp ludo, backgammon og i diverse andre discipliner.

Officer i støbeske

Da Triton B besætningen overtog Triton i Sørvágur den 7. april, var der 3 kadetter med fra Søværnets Officersskole (SOS). Vi 3 løjtnanter, er på vores sidste skoletogt, inden vi kommer ud på Søværnets sejlskibe fast. Vi startede officersuddannelsen i august 1999 på Søværnets Grundskole, ved Auderød. Fra januar til slutningen af maj 2000 gik vi på sergentskole i Frederikshavn, hvor vi fik vores mellemløber uddannelse samt den indledende navigationsuddannelse. En rigtig søofficer kan ikke føre skib uden at have sejlet sejlskib, så dette gjorde vi også, på sejlkutterne Svanen og Thyra, som er nogle af Søværnets ældste, men også flotteste, skibe. I slutningen af

oktober 2000 startede vi på officersskolen. Den første del er skibsfører-uddannelsen, som svarer til den civile skibsføreruddannelse. Ved sommerens begyndelse 2002 havde vi fuldført den teoretiske del af uddannelsen og skulle nu have noget praktisk erfaring.



Dette fik vi på vores 3 måneders navigationstogt. I vores tilfælde var vi alle på et skib af Thetis-klassen; Niels var på Thetis i august, Martin var på Vædderen i september og Henriette var på Vædderen i oktober. Desuden var vi på inspektionskuttere, minelæggere og patruljefartøjer. I januar 2003 skulle vi så tilbage til officersskolen og have officersgrunduddannelsen (OGU). Som noget helt nyt blev klasserne splittet op og blandet, således at navigatører og maskinmestre gik i samme klasse. Dette er ikke set tidligere, men har fungeret meget godt. I november 2003 var vi færdige med OGU, og herefter har vi været på diverse kurser på søværnets specialskoler rundt i det ganske land. Nu er vi på vores vagtcheftogt, også kaldet A-togtet, hvor det tilstræbes fra officersskolens side, at eleverne sejler på den skibsklasse, som de senere skal ud at gøre tjeneste på. Vi har alle glædet os meget til at møde om bord på Triton, og vi er blevet taget godt imod af Triton B-besætningen. Derfor også en venlig hilsen til alle ombord og tak for et foreløbigt godt togt.

Bondemand Hansen til søs !

Der ventede Tritons boardinghold en oplevelse ud over det sædvanlige, da vi mandag formiddag inspicerede den russiske trawler "Bratya stoyanovy".

Skipper "Hansen" og hans 74 besætningsmedlemmer har sandelig forstået at medbringe hjemstavns lyde & lugte. Skibskøteren - et udsædvanligt grimt kræ, der vistnok engang var en cockerspaniel - tog knurrende imod ved lejderen, mens vi samtidig kiggede efter den pokkers båndoptager, der afspillede lyde af hønsegården, stor var overraskelsen derfor, da vi opdagede 4 levende høns til produktion af friske æg til skipper og hans nærmeste...

Rosinen i pølseenden var så en ildelugtende lille pattegris, der dog ikke måtte forstyrres af vores fotograf, den lå nemlig og sov så sødt...

Denne ide med levende dyr om bord kunne måske være en ide til et rationaliseringsforslag til Søværnet.

Flået og Parteret

Samtidig om bord på Triton, demonstrerede piloten, hvordan han har tænkt sig at forbedre verdensrekorden i flåning/ partering af færøske høns på tid, da han med rotorbladet kløvede en mallemuk på et



splitsekund, og delte den i hoveddele.

Den såkaldte "birdstrike" viste sig ikke at have gjort skade på

helikopteren, og derfor kunne S-142, som er vores helo, melde sig klar igen efter flyteknikerne havde inspiceret rotorbladene og godkendt inspektionen derhjemme.

S.A.R (Søredning)

Triton blev den 23 april kaldt op af den islandske trawler "Askell", som havde en tilskadekommet fisker om bord. Triton's læge talte med kaptajnen på trawleren og blev enige om at evakuere den tilskadekomne.

Helikopteren tog af sted og kl. 1335 blev fiskeren overført til Triton hospital, hvor det viste sig, at det ikke var en alvorlig skade, han havde pådraget sig, men blot en finger, som var blevet klemmt godt og grundigt, og det så derfor lidt mere voldsomt ud end det var.



Doc og sanitten arbejder med patienten

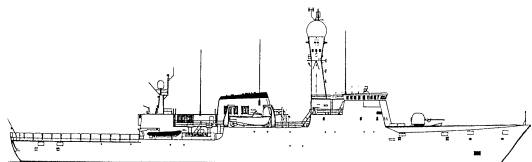
Det var dog en god træning for Triton, som fik hentet patienten med helikopteren, så den uheldige fisker kunne blive behandlet af Triton's læge og sanit.

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 af T.O.W.N vil vi underholde med forhåbentlig nye og spændende oplevelser og historier fra det færøske.



Med venlig hilsen
TRITON-B

TOP OF THE WORLD NEWS



Besøg hos Kongsbonden på Store Dimon.

I forgrunden ser vi vores udsendte medarbejder Rasmus . (En stor dansk sømand, se blot i forhold til Triton i baggrunden)

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 8 uge 19-21

Indledning:

Så er det ved at være tiden til at anden udgave af T.O.W.N. skal udkomme, og selv om man måske kunne forestille sig, at så meget kan der da ikke ske på Færøerne, ja så må man nok æde disse ord i sig. De sidste uger i Nordatlanten er blevet fordrevet med mange forskellige operationer. Først måtte vi sige farvel til vores "gamle" chef Per og sige goddag til vores nye chef Hans Henrik, som tidligere har været vores næstkommanderende. Herudover har vi også fået ny næstkommanderende Hans, som har afløst fungerende NK Bo, som nu er Operationsofficer i stedet for vores allesammens Tom som var fungerende Operationsofficer. Er i med ? Nå pyt...

Ellers har menuen i de forgangne uger stået på Temadag for 10 klasse fra Tverå. Herudover har der været afholdt lerdue-skydning på helikopterdekke, og der har ligeledes været skydning med TMG (tung maskingevær), assistance til en vildfaren motorbåd med "low fuel" i tæt tåge, fiske-riinspektion. Også diverse ruller er blevet øvet. Redaktionen har ligeledes været på specialopgave, idet de har aflagt besøg hos Kongsbonden på Store Dimon, dette viste sig at være et spændende bekendtskab. Derudover har der været undervisning i divisionerne, tilmeldt personel har deltaget i undervisning til speedbåds-certifikat. Og sidst men ikke mindst , har Triton haft besøg af Inspektionsholdet fra TVI/TKI, hvilket også var en oplevelse. Håber i vil nyde denne udgave af T.O.W.N.

Temadag i Tverå

Den 28. april gennemførte vi en temadag for 10. klasses elever ved Tvøroyri skole. TRITON ankom kort før kl. 9 og fik 20 forventningsfulde elever og lærere om bord. Vi afgik umiddelbart efter for at gennemføre et helt specielt program for eleverne.

Efter velkomsten, gav Chefen en bred orientering om inspektionsskibstjenesten, om skibenes arbejde ved Færøerne. Chefen kunne ikke lade være med at fortælle et par historier fra "rekordtoget" sidste sommer. I den forbindelse viste der sig et sjovt sammentræf. Vi beskrev nemlig historien om en redningsaktion 350 sømil syd for Kap Farvel, hvor vi hentede en ung sømand med kvæstede ben fra en Færøsk trawler i nyhedsbrevet uge 30 2003. Det kom frem nu, at denne unge mand var en af elevernes bedste kammerater. De fortalte glædesstrålende, at deres kammerat havde det rigtig fint i dag. Sikke en solstrålehistorie!.



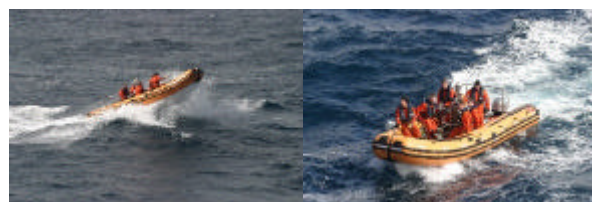
Klargøring til at bjærge lillebror (gummibåden)

Efter orienteringen blev eleverne vist rundt i hele skibet og fik fornemmelse af hvilken "stor forretning" sådan et inspektionsskib i virkeligheden er. Rundvisningen sluttede da næste led i temadagen begyndte. "PÅ POST FOR HELIKOPTER-FLYVNING – GUMMIBÅDSBESÆTNING OG SVØMMEDYKKERE TØRN TIL". Op med helikopteren og i vandet med gummibåden. HOC – vores pilot - viste lidt af

helikopterens formåen i luften, mens eleverne så til. Gummibåden blev sat med svømmedykkerne om bord, og vi demonstrerede hvordan redning af personer i vandet med helikopter foregår – meget imponerende.

Til middag havde kabyssen sørget for dejlige sandwiches, saft og sodavand til vores gæster, og der blev serveret i Valhalla, der venligst var blevet stillet til rådighed af besætningen.

I programmet lå efterfølgende gummibådssejls med vores fiskeriinspektionshold (FI-hold), hvor de gik om bord i TRITON ad lodslejder. Der var noget sø den dag, og det så da også lidt dramatisk ud da holdet skulle fra båden og op på lodslejderen.



Fiskeriinspektionsholdet sejler gummibåd med eleverne fra Tverå. (grineren syntes de fleste)

Det er imidlertid hverdag for Fiskeriinspektionsholdet så ingen panik der. Eleverne fik efterfølgende mulighed for at komme en tur ud med gummibåden og få lov til at mærke søen på første parket. Næsten alle eleverne sagde ja tak. 6 gange blev båden sat. Hver gang med 3 elever iklædt boardingdragt og redningsvest. Vores kompetente bådfører sørgede for spændende sejlads med eleverne, og hver gang vi bjærgede båden, kunne vi se et stort smil i elevernes ansigt, der slet ikke var til at tørre af!

Kursen blev herefter sat mod Tvøroyri. Tæt på byen afgav TRITON det danske løsen – 3 skud med salutkanonen – til ære for skolen og byen, hvorefter skibet lagde til kaj.



Tverå salutes med det danske løsen (3 skud)

18 elever og 2 lærere takkede mange gange for en oplevelsesrig dag. TRITON hilste selv tak, og stod lidt senere atter til søs for at fortsætte patrulje.

Lerdueskydning (Døde duer)

Som alle indehavere af et jagttegn ved, er 12-tallet et udtryk for et haglvåbens kaliber, og 70 udtrykker hylsterlængden. Og et 12/70 haglgevær er lige netop, hvad vi har til at afvikle en ganske speciel konkurrence: Lerdueskydning.



Tom instruerer de håbefulde jægere

Så en fredag aften hvor vejret tillod det, blev der skudt lerdUER til den store guldmedalje fra helikopter-dækket. Der var 20 skytter, der hver løsnede 16 skud. Det burde have resulteret i 320 duer på "paraden", men når både standplads og kasteapparat er i bevægelse, stilles der store krav til skytternes forståelse for relative bevægelser.

I gennemsnit blev der ramt 4,78 duer i 16 skud.



Tom og Pernille skyder vildt.....helt vildt

Stemningen på dækket var helt i top med masser af små kommentarer til skytternes formåen, og ud over det sædvanlige trak der konstant småflokke af grindehvaler forbi skibet.

Kongsbonden fra Store Dimon

I høj sol besøgte 4 personer fra Top Of the World News redaktionen øen Store Dimon og dens eneste gård, som beboes af en lille familie. Jekvan, Eva og lille Dug, som er niende generation på øen. Bedstefar Jakub er på besøg og vi bliver vel modtaget ved helo-pad'en, hvor vi bliver landsat med Triton's helikopter. Store Dimon er kun 2,6 km² og det højeste punkt på øen er 396 meter over vandet. Den sydlige del af øen, hvor øens eneste gård ligger, er begroet med græs og tørv.



Kongsgården på Store Dimon, i baggrunden ses lille Dimon

Der er stejlt og derfor ikke mange veje til den lille traktor. Gården er bygget af Jakub's far og er fra 1922, men er omkranset af mure fra det gamle hus, som er 150-200 år gammelt. Jakub's søn, som er kongsbonde på Store Dimon, er i Tors-havn og besøge sin ene datter. Arbejdet som bonde indbefatter pasning af øens fyr, som blev opført i 2000 og som drives af solceller og batterier.



Det nye fyr på Store Dimon

Fundamentet til det gamle gasfyr står stadig, ligesom hejse-aggregaterne til transport af fyrets dele fra den naturlige havn 150 meter nede og op til afsatsen. Det nye fyr er løftet på plads med helikopter.

Klippeafsætterne på Store Dimon er uhyggeligt stejle og har krævet flere ofre. Bedstefar Jakub's far, farfar og onkel er alle kommet af dage ved ulykker på klipperne. Nedfaldne klippestykker under ægindsamling og faldulykker, har taget flere liv på Store Dimon.

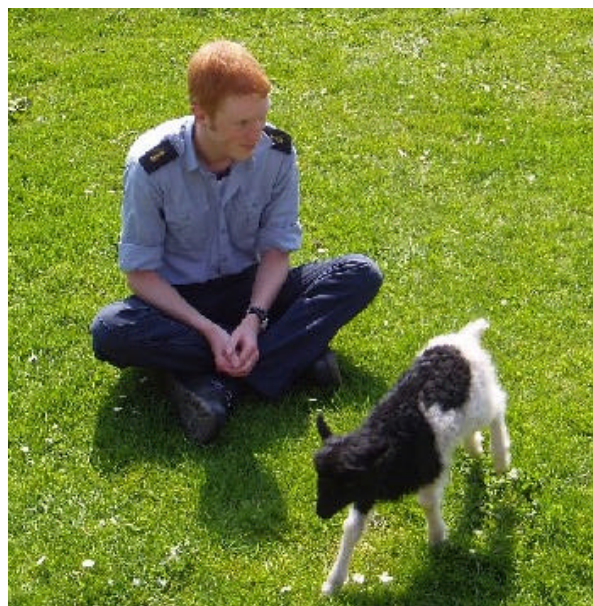


Bedstefar Jakup viser Martin hvor dybt der er at falde

En præst fra Sandø blev hasteindkaldt til møde med "chefen", ved et styrt efter en gudstjeneste på øens kirke i slutningen af 1800-tallet. Kun ruinen af kirken og kirkegård står tilbage i dag.

Selvom familien på øen er isoleret, så mangler de ikke moderne fornødenheder. Elektricitet fås fra dieselgeneratoren, den digitale parabol og trådløst internet sørger for forbindelse med omverdenen. Der er godt nok ikke nogen bus, men en en-

keltbillet med rute-helikopteren til Tors-havn koster kun 85 kr. Der kommer DSB nok til kort! Hvis man vil besøge øen som turist, koster turen 130 kr. Og det er billigt sluppet for en tur til den smukke ø med den bjergtagende udsigt. Helikopteren medbringer desuden post, forsyninger og brændstof i tønder, som transporteres i slæng.



Jakob beundrer det lille lam (Det er lammet til højre)

Familien har 450 får, 5 heste, 3 hunde og nogle gæs. Der produceres fint lamme-kød og dette er hovedindtægten. De er selvforsynende med kød og fjerkræ, og grønsager fra de omkringliggende køkkenhaver. Der er også planer om anskaffelse af et par kalve, så der også kan fås frisk mælk. Mere økologisk fås det ikke – sundt og godt. Det har været meget bevidst fra familiens side at blive så selvforsynende som muligt.

Indtil 1943 blev gården på øen brugt som fattiggård, for dem der ikke kunne klare sig selv i byerne. Antallet af beboere på fattiggården svingede, men Jakub fortalte at der på et tidspunkt har været så mange som 46.

Store Dimon har været leverandør af tørv i den fineste kvalitet, og i det ældgamle komfur i gårdens tilbygning har der også været fyret med tørv. Dens funktion er dog blevet erstattet med et moderne, elektrisk komfur og en brændeovn i den

lille, hyggelige stue, hvor albertavlen fra den gamle kirke også hænger. Historien melder ikke noget om, hvordan al den eksporterede tørv er blevet transporteret ned fra øens plateau, til havnen. Men det har garanteret været et farligt og hårdt slæbearbejde, hvis der ikke har været brugt hejseapparat.



Fra venstre Bedstefar Jakup, Eva og Jegvan

Os fra redaktionen vil gerne sende en stor tak til Jakub, Eva, Jegvan og Dug på Store Dimon, for gæstfriheden, den gode kaffe og de mange, gode historier og anekdoter.

Et underligt møde...

Normalt er morgenvagten fra 04 til 08 præget af rigtig morgenstemning: friskbagt morgenbrød, varm kaffe, solopgange, fløjlsbløde skyer i et rosa lysskær... Og så er der de morgener, der bedst beskrives som "mandage". En sådan dag, hvor bageren var fra borde, kaffen har knurret på kanden i de sidste 6 timer, solen sikkert var stået op, men blot ikke kunne ses igennem en tyk, klam tåge og blæsten rev i skibet; da må man fortælle sig selv, at ens tilstedeværelse i Nordatlanten er vigtig gang på gang. Og vores tilstedeværelse ER vigtig! Som nu, da vi med korte mellemrum betød først død, så liv, for det lille skib "Najanguaq". For pludselig dukker der, i en

afstand af 40 meter skråt foran os, en lille lystbåd frem af tågen. Kollision havde været fatal for ham; men det sker ikke, og Najanguaq glider ned langs vores styrbords side. Ikke mere end 5 meter fra os. Najanguaq forsvinder i tågen bag os, og



Najanguaq på siden

vi hører eller ser intet til ham, i et stykke tid.

Så dukker skibet frem agten for os, kaster sig frem i bølgerne i et forsøg på at nå op på siden af os. Vi befinder os 25 mil fra kysten og vejret er ikke indbydende til fornøjelses-

sejlad. Mens vi sagtner farten, kommer en kvindeskikkelse frem og i sine hænder holder hun en benzindunk, som hun vifter med mod os. Hurtigt får vi lagt os til rette i søen, og Najanguaq ligger snart langskibs, til en noget usædvanlig RAS-operation. (RAS= Replenishment At Sea). Det viser sig at ingen ombord på Najanguaq er klar over, hvor på havet de



Matrosen i arbejde med hans hjælpere

befinder sig, og brændstofbeholdningen er på et minimum.

De får brændstof overført i dunke. Det eneste, der er at gøre i den situation, er at lade dem sejle i vores kølvand, mens vi sætter kurs mod land. Efter 3 timer er vi så nær land, at de kan klare sig selv. Et underligt møde; så tilfældigt, at de skulle (næsten) støde ind i os derude i det grå

ingenting. Men det siger meget om at færdes til søs. Og om at, kun en tåbe...

Kontrol af Triton

Triton har mange opgaver til daglig, bl.a. kontrol af fiskeskibe, kontrol af søterritoriet etc. Men nu var turen kommet til os, idet Søværnets Taktik- og Våbeninspektør samt Søværnets Teknikinspektør ønskede at kontrollere skibets uddannelse, vores operative formåen, tilstand samt sikkerhed til søs. I praksis foregår det ved, at skibet udsættes for en række "hændelser", som besætningen skal løse samt inspektion af orden, rengøring, organisation etc. Det hele startede med at kontrolholdet gik ombord i Sørvåg den 11. maj sent på eftermiddagen. Vi stak til søs og havde en rolig nat med patruljesejlads. Næste dag klokken 0900 var vi så i hænderne på 7 mand stærk, der sørgede for, at vi fik brand i maskinrummet, brand i vaskeriet, styresvigt, manøversvigt, mand over bord, problemer med gearret, så vi ikke kunne sejle, men skulle sætte azimuth, sætning af sonar og meget andet. Også radiostationen samt operationsrum blev grundigt kontrolleret.



Rami og Morfar i kamp for Triton

På forhånd havde vi en aftale med det færøske skib Brimil fra Vagt- og Bjærgningstjenesten, som på et givet tidspunkt skulle kalde os op og bede om hjælp, idet de havde røgudvikling samt en savnet person. Rullen "assistance til andet skib" blev slået, og da vi "fandt" Brimil, blev der

sat et assistancehold over med gummibåd.



Tritons gummibåd assisterer Brimil

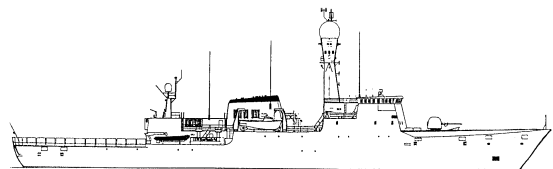
Det hele endte godt, og Brimil fik den hjælp, der var nødvendig. Slutteligt blev helikopteren sendt af sted med tilskadekomne og "selvfølgelig" fik også den problemer, da den skulle retur til skibet. "Helikopter i nød" blev iværksat, også her klarede vi frisag og den landede sikkert. Man kan vist godt sige, at besætningen var ved at være trætte hen under aften, derfor besluttede chefen at gå i havn i Torshavn ved 2030 tiden i stedet for tidligt den næste morgen. Efter ankomst Tors-havn var der debriefing i officersmessen efter øvelsen og det hele sluttede klokken 2230 – en laaang dag. Kontrolholdet var meget tilfredse med dagens "resultater" og vi skiltes i bedste forståelse næste morgen klokken 0900, hvor de fløj hjem til Danmark.

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 af T.O.W.N. vil vi underholde med forhåbentlig nye og spændende oplevelser og historier fra det færøske og det Nordirske idet Triton nu går mod Belfast.



Med venlig hilsen

TRITON-B

TOP OF THE WORLD NEWS



Belfast fra en af sine smukkeste sider (City Hall)

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 9 uge 22-24

Indledning:

Tiden er nu kommet til, at vi skal have lavet vores sidste nyhedsbrev i denne omgang, og oplevelser har det heller ikke skortet på, da disse har været mange. Ikke mindst takket være en helt utrolig tur til Belfast, hvorfor denne sidste udgave af TOWN nok kommer til at bære præg af det Nordirske. I Belfast var der arrangeret masser af arrangementer for besætningen, så hvis nogen har kedet sig, kan de takke sig

selv for det. Jeg nævner i flæng: Sightseeing-tour, pubwalk, golf, fodboldkamp, besøg hos Royal navy association, og shopping etc...Efter Belfast ventede et nyt job for TRITON, nemlig støtte til THET og SKAD, som skulle affyre missiler. Desuden har TRIT afholdt reception om bord for repræsentanter for Tverå byråd og fra klubben, et vellykket arrangement. Ellers kan nævnes brevafstemning til EU-parlamentsvalget. Sidst men ikke mindst var TRIT inviteret til Nordoyeastævne i Klaksvik som er et kaproningsstævne, hvor mandskaberne og kvindskaberne for de nordlige øer mødes for at få afgjort, hvem der er hurtigst.

TRIT har desuden som vanligt udøvet fiskeri inspektion, og patruljeret rundt i det færøske i ren vildskab. 10 inspektioner er det blevet til. Og de sidste 3 uger har desuden stået i optælling/status og udcheckning af kadetterne. Men nu vil vi lade jer nyde denne sidste udgave af TOWN, og læse lidt om de oplevelser vi har valgt at bringe.

Whiskey (The water of life)

En lørdag med høj sol og tocifrede temperaturer i Belfast og omegn. De lokale kaldte det en sjældenhed! Vi udnyttede muligheden til fulde, og tog på bustur. Væk fra storbyen Belfast og nordpå, gennem det skønne, grønne landskab. Første stop på turen var det gamle Bushmills Distillery, hvor man har lavet whisky siden 1608 og som var det første legale destilleri i verden.



Bushmill destilleriet

Destilleriet lå lige ved siden af en hyggelig, lille by, sjovt nok ved navn Bushmill, og de gamle bygninger blev stadig anvendt i stor udstrækning. Der herskede en meget fredfyldt atmosfære i området og man kunne spørge sig selv om det mon skyldtes fordampningen fra lagringsfadene, den såkaldte "angel's share". Vi blev vel modtaget i receptionen og blev forevist en kombineret undervisnings- og reklamefilm, som illustrerede whiskey-fremstillingen og lovpriste den gyldne driks lyksaligheder. Meget objektivt! Dernæst blev vi guidet

gennem selve destilleriet og de forskellige fremstillings-processer. Der var også fire heldige, herunder Lauge og Steen, som fik lov at smage og bedømme Bushmills forskellige produkter. Det var vist heldigt at vi havde chauffør med Besøget



Lauge ser lige om det er noget for ham!!

sluttede med lidt shopping i den veludstyrede souvenirbutik, hvor alle de forskellige whiskyer selvfølgelig også kunne købes – endda med personlig etiket.

Giants causeway

Vi hoppede igen på bussen, og kørte den korte vej ud til Giant's Causeway, et imponerende naturfænomen af vulkansk basalt. Geologerne mener at de specielle, sekskantede stenpiller er blevet skabt ved at lava er blevet nedkølet under tryk og dermed har dannet de meget ensartede



Turisbussen med Giants causeway i baggrunden

former. En anden, og lidt mere underholdende, historie tager udgangspunkt i et gammelt, irsk sagn. Der boede en kæmpe på den nordiske kyst, som strides om området med en anden kæmpe, på den skotske kyst. Den skotske kæmpe var den nordiske overlegen i størrelse, men ikke i intellekt.

Da den skotske kæmpe byggede en stenbro over vandet, for at komme indenfor række-vidde af ireren, gemte denne sig i en vugge. Da skotten kom væltende ind i hytten, så han denne kæmpe-baby, og tænkte at hvis børnene var så store herovre, så ville han nødig møde faderen. Og derfor tog han benene på nakken og løb tilbage til Skotland ad stenbroen, og ødelagde den bag sig. Og det er resterne af denne bro som man kan se i dag! To forskellige historier, alt efter om man er til videnskab eller folkesagn! En ting er dog sikkert. Det var et meget imponerende og flot skue, ligesom de gamle borgruiner og landskabet langs den nordirske kyst.



En dejlig strand et dejligt hotel og masser af Whiskey...Mmmm.

Efter besøget ved Giant's Causeway kørte vi videre langs kysten, og kom forbi det ene flotte sceneri efter det andet og gennem mange, små og hyggelige byer, hvor man fornemmede at der herskede et altid roligt tempo. Perfekt til en bil-ferie rundt i området med et par kro-ophold! Anbefalingen er hermed givet videre.

Vi endte tilbage i Belfast sidst på eftermiddagen, efter en mindeværdig dag i det grønne irske. Nogle tog tilbage til skibet, mens andre tog direkte på pub-walk i det indre Belfast.

Pub-walk....

Pub-walken startede på McHugh's, som er Belfast's ældste pub. Vores guides, to modne damer med friske

ben, skulle tage os med rundt på 5-6 af de mest seværdige pubber i byen. At skulle nå så mange på et par timer er nok i overkanten, da folk har det med at blive grebet af stemningen og gerne vil blive hængende lidt! Meget forståeligt, da mange af pubberne er utrolig hyggelige og har en helt speciel atmosfære, som værtshuse og pubber i Danmark ikke har i samme grad. Flere af de gamle pubber er desværre truede af byfornyelsen i Belfast, som dikterer shopping-centre og moderne byggeri. Det tvinger pubberne til enten at flytte eller lukke. Og det er synd, da de er en del af byens gamle historie! Det kan klart anbefales at tage en pub-walk i Belfast, men sørg for at sæt god tid af til turen. Vores tur endte på pubben The Crown, som blev genopbygget efter bombardementerne under Anden Verdenskrig, og som stadig ser ud som i 1800-tallet, med sort loft, gaslys og hyggelige båse. Og så er pubberne for folk i alle aldre, lige fra teenagere og op til de gamle stamkunder.

England vs. Denmark....

Søndag eftermiddag var der arrangeret en fodboldkamp, mod et kadethold fra en af deres lokale kaserner. Det var med en fantastisk holdånd at 13 specielt udvalgte fra TRITON begav sig ud på en mindre køretur inden vi kunne træde ind på noget man vist nok kan kalde en fodboldbane.



Da vi ankom til omklædning, lå der et komplet sæt spilletøj til hver mand/dame. Det skal lige nævnes at skibet ellers er i besiddelse af et udmærket sæt trøjer. Det eneste man måske kan ønske sig, det er at disse trøjer måske blev tilpasset størrelser til en dansk marinesoldat. Efter endt omklædning, var det tid til at varme op og skrive autografer til de mange medrejsende fans (4 stk). Den engelske disciplin fik vores 13 udvalgte hurtigt at føle. Træneren på modstanderens hold havde valgt en af hans spillere ud som vores opvarmer. Efter 10 minutters opvarmning var der kommet så meget farve i vores hoveder at der var klar til kamp. Det skal her nævnes at kadetternes opvarmning havde bestået i et 10 km løb om morgenen.

Trods den hårde opvarmning gjorde vores hold en fantastisk indsats. Der blev givet og taget med et godt hjerte. Desværre var vi en anelse uheldige med et par forstærkninger som jo sikkert var et udslag af den noget hårde opvarmning. Kampens resultat er der ikke så meget at sige til, men til folk med trang til resultater endte den 7-0 til de lokale.



Triton's forboldgaster i gang med rekreation...

Efter kampen var der omklædning og bad (koldt vand). Vi sluttede af med en sammenkomst i deres messe, hvor der blev skyllet efter og serveret grill mad i et dejligt vejr.

Besøg hos Royal Naval Association.

I forbindelse med Tritons Besøg i Belfast, var 15 personer fra besætningen indbudt til officielt besøg hos Royal Naval Association. De 15 mand der skulle afsted fik en mundtlig "ordre" om at tage fint tøj på og så ellers være klar lørdag kl 1915 på kajen, for her ville der være transport ind til byen.

Øv tænkte de der skulle afsted, men det blev en oplevelse for livet.

Da vi ankommer på adressen kan vi ikke komme ind af døren, det selvom at der lige er kommet nogle folk ud, det viser sig så at der er dørvagt på, og at vi skal ringe på for at komme ind. Da vi træder ind af døren møder vi så dørvagten, en gammel mand på over de 80 med bøjet ryg der sidder foran sit vagt bord, hvor han har et lille tv og en stor fadøl foran sig. Og man kan tydeligt se på manden, hvor stolt han er over sit job, som han sikkert har haft i mange år.

Derefter bliver vi budt inden for i den første bar, der tydeligt er præget af det maritime miljø. Her ser vi fyldte borde, med det man nok ville kalde "ældre" mennesker, vi hilser høfligt på hinanden, og derefter bliver vi ført videre op i bygningen. Vi ankommer nu til et rum, hvor endnu flere "ældre" mennesker sidder og spiller noget der ligner bingo, de tager sig ikke så meget af os 15 sømænd da vi træder ind i lokalet, for de har tydeligvis meget travlt med at finde de rigtige numre på deres plader.

Derefter bliver vi ført op i det sidste lokale, det minder meget om en lounge, og også her er det maritime miljø meget gennemført. Her står der mad i lange baner, og foreningens formand byder os velkommen til Belfast og til Royal Naval Association. Her bliver der budt på irsk øl, på guinness, på Bushmills whiskey og på mørk rom, og det var ad libitum. Mens flere medlemmer af foreningen strømmede til, ja så kom der rigtig gang i snakken. Vi fortalte om hvad vi laver i den kongelige marine, og de fortalte om dengang for 40 år siden hvor de aftjente deres værnepligt, og sejlede i nogle

gange op til 3 år uden overhovedet at være hjemme. De var rigtige søfolk kunne man høre på deres udmærkede historier, og man kunne da også mærke misundelsen når vi fortalte om hvilke forhold vi lever under i dag på de danske skibe. Snakken gik frem og tilbage, og vi fik nogle rigtige gode historier med hjem alle sammen.

Men aftenen gik, og vi kom ned i "Bingo" hallen, den var nu blevet forvandlet til et lokale med levende musik og danse gulv. Her var der rigtig kommet gang i nogle af de gamle medlemmer, de svingede med arme og ben, man skulle næsten tro at den irske øl gjorde dem helt ungdommelige igen, ikke desto mindre fandt vi et hjørne hvor der var plads til os, og så kan i tro vi hyggede os. Aftenen skred frem og på et tidspunkt da det var sidste sang, så stod alle iverne op, og da gik det op for os at de sang deres national sang. Af høflighed og respekt kom vi 15 sømænd hurtigt på benene og op med hånden på brystet og sang med så godt vi nu kunne. Sikke en oplevelse, og vi måtte da også lige slutte af med "Det er et yndigt land" og sikke der blev klappet da vi var færdige med den, der blev sagt at nu lukkede lokalet, men vi var velkommen til at komme neden under og fortsætte festen der. Her var baren også åben, og der blev snakket og der blev hygget, og sjovt nok står de sidste par timer stadig i tåger for os. Dem vil vi gerne besøge igen.

Nordø stævne i Klaksvik

I weekenden 4. – 6. juni besøgte Triton Klaksvik i anledning af Nordøyarstævnet. Ved dette stævne skydes årets færøske mesterskaber i roning i gang. Triton havde fået første parket til denne begivenhed, idet mållinjen var ved hækken. Som et resultat af denne gode placering fik Triton også en del gæster, der nød udsigten fra helo-dækket.

Roning er færingernes nationalsport, ligesom fodbold er danskernes, og man går op i det med samme ildhu. Der dystes i forskellige heats/klasser, alt efter antallet af roere i bådene, der er fra seks til 12 roere i hver, plus en styrmand. Desuden er der hhv en herre- og en damerække.



En pragtfuld udsigt i flot solskinsvejr fra Triton's helodæk

Ved hvert stævne i løbet af sommeren får mandskaberne point efter deres placering i heatet, og ved Olai-dagene i Thorshavn afgøres det, hvem der er årets mester. Fuldstændig ligesom i den hjemlige superliga har hvert mandskab naturligvis



Mange færingers samlet til kaproning i Klaksvik (Byfest)

sine supportere med, der fra kajen hujer og hepper på deres mandskab, ligesom der er høje jubelråb og hvin fra det vindende mandskab. Alt dette råberi giver jo en sund og naturlig tørst, så der bliver naturligvis konsumeret en del øl...

S/S Martha...(På russisk)

Tirsdag den 8. juni skulle Triton inspicere en russisk trawler nord for Færøerne. Inspektionen startede som sædvanligt med at Tritons helikopter

fløj ud og fandt det ønskede fartøj. En time senere var gummibådsbesætningen med inspektionsholdet på vej mod trawleren med Fiskeri officer Tom, overkonstabel Lasse plus undertegnede værnepligtige Claus og Andreas.

Vi var meget spændte på inspektionen, da det var vores første inspektion og da skibet nærmest lignede en kæmpe bunke rust. Skibet kunne bedst sammenlignes med det glade skib Martha, fra filmen af samme navn.

Efter en lille sejlads kravlede vi ad lodslejderen ombord på Novosherkassk. Det var et sjovt syn, der kom os i møde da vi trådte ombord. Overbygningen var rustrød med spredte klatter beige maling. Dækket så ud som om at det ikke var



S/S Martha nej, men en russisk tilsvarende.....

blevet skurrede siden Gorbatsjov kom til magten i 1985. Efter at have hilst på kaptajnen fulgte vi med Lasse og en rundviser ned i lasten. På vej ned i lasten så vi hele skibet. Først gik vi igennem beboelsesdelen, hvor vi så enkelte lukafer og siden hen så vi også kabyssen. Lukaferne var virkelig uhumske og kabyssen levede nok heller ikke op til de danske hygiejneregler.

Lige inden vi kom i lasten gik vi igennem produktionsafdelingen hvor ca. 15 til 20 mand stod og knoklede med at rense, forarbejde og pakke fiskene til videre salg.

I lasten skulle vi så til at tælle op hvad de havde, for at kontrollere om deres last stemte overens med deres opgørelser.

Heldigvis havde de ikke nået at fiske så meget, så vi kunne nøjes med at tælle 40 ton op.

Da vi var færdige gik vi på broen, hvor Tom stod og kontrollerede licenser, papirer osv. Broen lignede ligesom resten af skibet noget fra et museum. Der stod en gammel russer i striktrøje med en smøg i munden og styrede skibet med et gammeldags ror. Mange af de "elektroniske" instrumenter var delvist skilt ad, men de fleste af dem fungerede da det meste af tiden.

Efter at have været ombord i et par timer, hvor trawleren var blevet inspiceret og Tom havde konstateret at alt var i orden, bestilte vi så vores taxi hjem til TRITON. Imens vi ventede på gummibåden kunne vi ikke lade være med at tænke over hvor godt vi havde det i forhold til disse søfolk. Vi havde inden besøget faktisk været rimelig trætte af de dårlige forhold, vi syntes der var på TRITON. Men besøget satte ligesom tingene i et andet perspektiv.



Og så vil jeg gerne se noget arbejde her om bord...

Vi takkede for besøget, kravlede tilbage i gummibåden, vinkede smilende farvel til besætningen og skyndte os så tilbage til Triton.

Nu har vi været der.....!!

Det er på denne tid at fugleungerne forlader reden. Sætter ud i verden mod eventyr og farer... Omvendt er det med TRITON. I 427 dage har skibet været væk fra sin sikre plads i

Frederikshavn. Meget er hændt i den tid, og et er sikkert: skibet ser 427 dage ældre ud. De mange dages tjeneste i Nordatlanten sætter deres spor på skibet. Trykkede spanter, sprængte trosser, isridser og en fortøjningsluget der blev blæst ind på fordækket. Vidnesbyrd om dramatik, problematik, historie og rekorder.

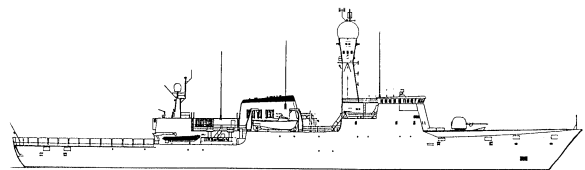


Alt dette tager TRITON med sig hjem. På den ene eller den anden måde. Man mærker også på besætningen, at hjemkomsten står for døren. Alle glæder sig til gensynet med familie, kærester og

venner. Nogle også til at se deres hunde... Lad det her derfor være en invitation. Til alle jer der har måttet undvære jeres familie eller kæreste i den tid de har gjort tjeneste ombord i TRITON. I skal være velkomne til at tage imod os på kajen kl. 1400 i Frederikshavn. Det manglede da bare...

Da dette er det definitivt sidste nummer af TOWN i denne ombæring vil vi fra redaktionen gerne sige tak til de fra besætningen som har været behjælpelige med indslag til nyhedsbrevene og tak til alle jer derhjemme som læser dem.

Med ønske om et godt togt til vores modpart på A-besætningen som drager af sted senere på sommeren vil vi nu holde en god og lang velfortjent sommerferie.



Med venlig hilsen
TRITON-B

TOP OF THE WORLD NEWS



TRITON's besætning vintertogt Okt 2004 - Jan 2005

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 10 uge 42-45

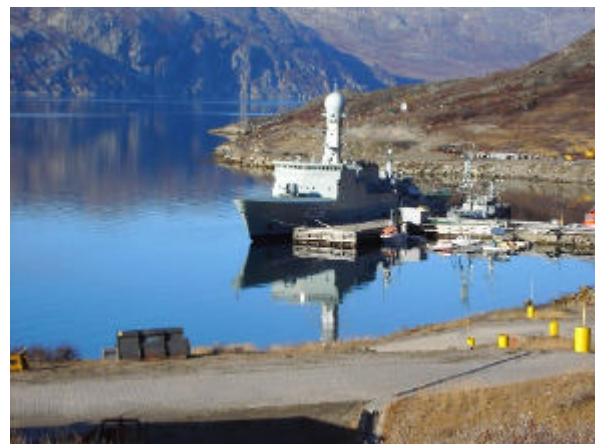
Indledning:

Halløj derhjemme, så er TRITON-B besætningen atter i æteren og på togt i Nordatlanten efter en velfortjent hjemmeperiode.

Vi påmønstrede i Reykjavik den 11. oktober og skal sejle indtil den 7. januar. Denne gang gælder det et grønlandstogt. Den traditionelle forskole blev afviklet og kursen straks sat mod Grønnedal. Mange havde vist indstillet sig på efterårsvind i Danmarksgade, men dette skete bare ikke. Vi gik sydover med svage vinde i ryggen og solskin. I stedet for at gå gennem Prins Christianssund om natten, valgte chefen at tage turen syd om Kap Farvel. Så den rundede vi i næsten havblik, og da kursen blev sat nordvestover på vestkysten, drejede vinden nok så flot med. Det får man ikke lov til at opleve ret tit på denne årstid.

Vi ankom til Grønnedal og vores første opgave var en transportopgave til

Narssarssuaq. Hernede var der allerede begyndende fast-is, så gummibåden kunne ikke sættes med trossehold. Så da skibet lå langs kajen fik de i stedet en tur med kranen, kreativiteten er høj blandt dæksfolkene.



TRITON ved kaj i Grønnedal

Hurtigt tilbage til Grønnedal, hvor vores eskadrechef ventede på at gå om bord. Der skulle afholdes tjenestestedsbesøg samt sikkerhedsinspektion, mens vi nu forlagde mod Nuuk. Vejrguderne syntes åbenbart, at vi havde fået rigeligt af det

gode vejr, så de valgte at forlægningen skulle foregå i kuling.

Nuuk blev anløbet den næste dag klokken 0700 om morgenen, og eskadrechefen sagde tak for denne gang - vi klarede vist frisag ✍

Et velfortjent week-end ophold i Nuuk blev brugt på, at de mange nye besætningsmedlemmer, bl.a. 13 værnepligtige (VPL) og 2 kadetter, kunne tage byen i øjesyn for første gang.

Efter Nuuk stod den på fiskeriinspektion ude vestpå mod Canada. Her lykkedes det at gå om bord i en russisk trawler, der aldrig var blevet inspiceret før – han var ikke så glad, for besøget kostede ham en bøde på 25.000 Dkr.



Den russiske trawler "Ostankino" lærte TRITON at kende...

Dagen efter blev vi så kaldt på en SAR, idet man eftersøgte en mindre båd syd for Nuuk med to personer om bord. Helikopteren blev sendt af sted, mens TRITON hurtigt forlagde østover igen. De to personer blev heldigvis hurtigt fundet. Deres båd var ved lavvande blevet stående på land, så de kunne ikke komme fri før næste tidevand. Noget varm kakao og en pakke cigaretter gjorde underværker og helikopteren kunne returnere til TRITON.

Herefter gik turen sydover mod Prins Christianssund, idet vi havde en aftale med Chefen for Grønlands Kommando i Reykjavik. Det blev en flot tur gennem Prinsen, inspektion af to fiskefartøjer, og den 1. november lå vi så atter i havn. Her

blev Grønlands Kommandos samarbejdspartnere inviteret om bord til et lille traktement. Dagen efter gik det så atter mod Grønnedal med admiralen om bord. Her kunne vi ikke prale med godt vejr, men vi slap da for de værste vinde ved at gå gennem Prins Christians Sund igen.

Besøg i Reykjavik.

Efter godt en uge på havet vendte TRITON atter tilbage til Reykjavik. Egentlig skulle vi først have været inde den 3. november, men på grund af problemer med helikopteren kom vi



ABM på shoppingtur (Yndig)...

allerede den 1, så det der skulle have været et kort anløb for at afhente Chefen for Grønlands

Kommando blev noget længere, det betød at vi kunne få et par dage med afslapning. Vejret var ikke det bedste, det regnede det meste af tiden, men vi lejede nogle biler så vi kunne komme lidt videre omkring i modsætning til de traditionelle busture.

Så der blev blandt andet aflagt besøg i den Blå Lagune med badning i de varme kilder, hvilket mange syntes var utrolig dejligt. Efter en tur i de varme kilder føler man sig som genfødt.



Hygge badning i den blå lagune

Derudover blev der også tid til ture til nogle af de andre seværdigheder i nærheden af Reykjavik f. eks. Guld foss.



Vindueshopping blev der også lidt tid til, priserne er nok lidt i overkanten selv for den mest ihærdige shopper, Reykjavik har udover gågade med de gængse forretningstyper også to store flotte shopping-centre. Turen fra

Island til Grønnedal blev ikke den mest behagelige. Vejret i Danmarks-strædet viste sig fra sin mindre pæne, men ikke ukendte side med god vind og 6-8 meter høje bølger, hvilket jo lagde en naturlig dæmper på aktivitets-niveauet ombord. De fleste havde dog fået skruet søbenene på og klarede det pænt.

Grønlandstogt '04 Set med en Værnepligtig's øjne.

Vi startede fra Reykjavik d. 12 oktober og er nu på vej tilbage dertil, efter en tur op ad den Grønlandske vestkyst.

Som VPL Kl'er er der en masse nye ting man skal sætte sig ind i. Rutinerne og måden at gøre tingene på ligner ikke ret meget det fra AIS. Det vil egentlig bare sige at vi sætter det relevante for vores situation i højsædet. Det er dog også gået op for mig hvor lidt der sker for en Kl'er. Man laver umiddelbart ikke så meget, men skal hele tiden være på vagt og holde øje med radaren eller om der dukker noget op i horisonten, henne fra vinduet.

Med det sagt skal det dog pointeres at man får nogle helt ubeskrivelige naturoplevelser ved at tilbringe så mange timer på broen. For at nævne nogle



specifikke var indsejlingen til Grønnedal utrolig flot med al isen i vandet fra den store bræ. Eller gennemsejlingen af Prins Christian Sund.

Men næsten hver gang der er godt vejr, er både solopgang og solnedgang helt fantastiske i deres gule, orange, lilla, røde og purpur farver. En anden ting som ikke kan beskrives og som bare må opleves er når nordlyset danser hen over himlen. Jeg tror jeg kunne blive ved i en uendelighed, men der er ikke så meget andet at sige end at Grønland bare må opleves.

En måned ombord på TRITON, som kadet.

Som kadet og kommende søofficer på operativ linie har man i sin uddannelse 3 større sejlads togt i søværnet. Jeg har afsluttet min navigatøruddannelse på Søværnets Officersskole og er dermed i gang med togt nr. 2, som er et 3 måneders togt. På togtet har jeg været på flere forskellige enheder i søværnet og den sidste måned skulle jeg, og en anden kadet, gøre tjeneste ombord på inspektionsskibet TRITON.

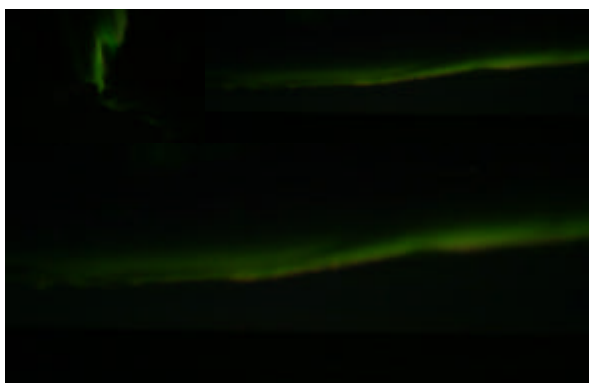
Vi mødte på TRITON d. 11 oktober i Reykjavik, Island. De følgende dage gik med forskole og uddannelse af nyt personel. På forskolen kører man skibets ruller igennem, så al personel ved hvor de skal være, og hvad de skal lave, i

forskellige situationer skibet kunne komme ud for. Det kunne f.eks. være hvis vi fik brand ombord eller hvis der var nødstedte som vi med skibet, eller med vores helikopter, kunne assistere. Disse dage blev for kadetternes vedkommende også brugt til at lære skibet at kende og læse op på gældende ordrer for netop denne enhed.



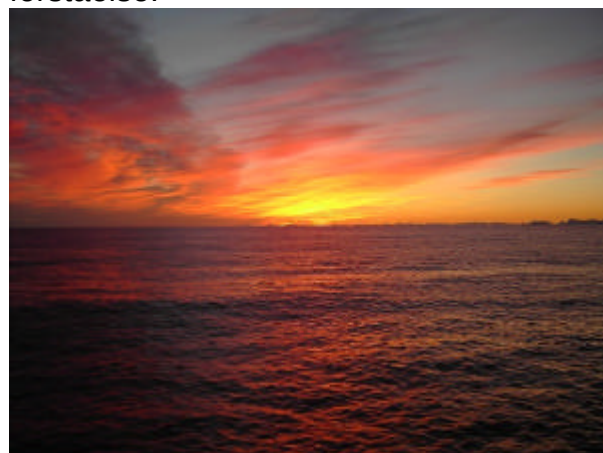
Havaripatruljen i gang med øvelse (brandslukning)

Efter forskole sejlede vi fra Reykjavik og turen gik mod Grønland. Som kadetter var vores tjeneste ombord at fungere som vagtchefer og derudover skulle der være generel uddannelse for os. Turen til Grønland kan være lang, men alle talte om de naturoplevelser vi ville få når vi ankom. Dermed var spændingen høj for at se noget ud over det normale. Og vi så sandelig også noget ud over det normale. Bjerge med snedækkede toppe bød os velkommen til Grønland. Isbjerge dukkede op på radaren, som en helt ny trussel i sejladsen i forhold til sejlads i danske farvande. Om natten så vi nordlyset danse hen over himlen.



Nordlyset illustreret så godt det nu lader sig gøre....

Når vi sejlede op i fjordene sejlede man med høje bjerge på både styrbord og bagbord side. Vi sejlede igennem is mens de flotte farver fra solen der gik ned væltede ned over os, og alt omkring os. Man fik hurtigt en fornemmelse af hvor rent vandet og luften, i denne småt befolkede del af verden, egentlig er. Man kan tage nok så mange billeder, hvilket der også blev gjort, og man kan fortælle om oplevelserne, men det skal bare opleves på egen krop for at få den fulde forståelse.



Sol over Grønland...(betagende)

Opgaverne for et inspektionsskib i nordatlanten er naturligvis at håndhæve den danske suverænitet, men ud over det har skibene en del andre opgaver. Nogle af disse opgaver er f.eks. at deltage i Search And Rescue (SAR) operationer, og at foretage fiskeriinspektioner. Vi kom også på en SAR på vestkysten af Grønland en dag. 2 personer var ikke kommet hjem til det aftalte tidspunkt efter en sejltur. Der blev derfor slået alarm og vi blev kontaktet. Vi ændrede kurs og gik hurtigt mod området som de nødstedte skulle være i. Kort tid efter vi havde modtaget opkaldet blev vores helikopter sendt af sted med lægen (DOC) samt en redder. De fandt efter noget tid de savnede i god behold, og gav dem noget medbragt varm kakao at drikke. De to personer var blevet overrasket af tidevandet og fanget i en fjord. Dette understreger naturligvis vigtigheden af at aftale et tidspunkt for hjemkomst med dem derhjemme.

Vi foretog også fiskeriinspektioner, hvor vi som kadetter også var med på boarding. På en sådan kontrol kontrolleres fiskerens papirer, net, lastrum, fabrik og redningsmidler. Ind imellem afstedkommer dette en bøde, hvilket vi også var nødt til i et tilfælde (Ostankino).

Jeg må sige at togtet nordpå har været spændende fordi man har oplevet noget ud over det sædvanlige. Tak til besætningen for et godt ophold.

Ærefrygt og Søben...

Som en sidste del af mit navigationstogt stod jeg d.10. okt. på flyet fra Kastrup til Reykjavik for at påmønstre TRITON sammen med besætning B.

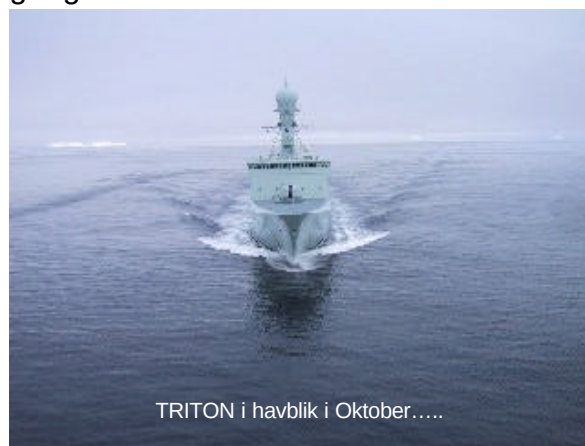
Det er første gang jeg har været nordpå, og det er vel nok den største oplevelse jeg har haft på dette navigationstogt. Man taber helt luften så højt er der til loftet hér og landskabet indgyder en god portion ærefrygt.

Det er altid spændende at skulle starte på en ny enhed og dette var min tredje. Det specielle denne gang har været at skulle starte samtidig med et besætningsskift. Normalt kommer vi kadetter bare brasende og forstyrrer en ellers tilrettelagt rutine, men denne gang var vi med fra starten. Ligeledes var der mange andre nye ansigter i besætningen så de første par dage var der andre end bare os der gik rundt og så søgende ud. Men jeg må erkende at jeg er blevet benøvet over hvor hurtigt der kom rutine over det. Med en så ny flok, ikke blot blandt de menige, men også i officersgruppen, kunne man jo godt have forestillet sig et mindre kaos af forskellige nye og gamle ideer, der skulle passe sammen, men efter bare to dage var der en ro og naturlig rutine på skibet, som om alle havde været der i hundrede år.

Efter de første par dage i havn med øvelser skulle vi så ud at sejle, og igen oplevede jeg, at det hele er lidt større

heroppe. Ikke blot er der højt til loftet, men også langt til bunden. Ikke mange hundrede meter uden for havnehullet i Reykjavik faldt dybden til over 200 meter og da vi begyndte forlægningen mod Grønland blev dette ganget med 10.

Inden afgang var jeg forberedt på at vi skulle ud i lidt søgang. Normalt er jeg velsignet med rimelige søben, men spørgsmålet var om de kunne stå distancen her i det høje nord. Jeg må sige at jeg på den front nok har oplevet noget der ikke sker så ofte. Havblik i Nordatlanten.! På denne tur har vi nærmest ikke mødt en krusning på havet så søbenene må afprøves en anden gang.



En anden af de ting der lå i æsken med forhåbninger for turen var at se isbjerge og sejle i is. Den del er blevet indfriet og, jeg er blevet mange billeder rigere med isbjerge i alle afskygninger og størrelser. Ligeledes har det været en stor fornøjelse at sejle inde i fjordene og se det fantastiske farvespil der opstår i de barske klipper, selv om blikket oftest var fokuseret på vandet foran og på radarskærmen.

Weekendopholdet i Nuuk blev brugt på at se lidt på byen, få et indtryk af hvordan man i det hele taget kan bo på disse gølge klipper.

Et andet aspekt af det at være kadet og på navigationstogt er at man skal rundt i alle afkroge af skibet og finde oplysninger, lave projekter o. lign, så man

kommer til at se det meste af besætningen ombord. Og jeg må sige at TRITON B i den grad har været venlige og imødekommende. Lige gyldigt, hvor man har henvendt sig, har det været med et smil og en villighed til at hjælpe, som har været helt fantastisk. Jeg har følt mig velkommen overalt i skibet og har kunnet mærke, at besætningen trods de mange nye ansigter har fundet en god og behagelig tone, der har fået en til at føle sig godt tilpas og hjemme. Apropos hjem så forlader jeg Triton d. 4. november og drager hjemover for at dygtiggøre mig på Officerssskolen. Og selvom det har været et godt ophold med mange gode indtryk, så må jeg erkende, at jeg har skullet vænne mig til ikke at kunne kontakte dem derhjemme. En omstilling som jeg ved alle skal igennem og jeg synes folk tager det med oprejst pande. Så det sidste der skal lyde fra mig er "godt gået, drenge (m/k)" i er sgu' nogle hårde gutter heroppe. Om jeg vender tilbage vil tiden vise, men det indtryk der er efterladt kan kun give "thumbs up!"

Med håb om, at I må have et fortsat godt togt, god jul og godt nytår siger jeg hermed tak for denne gang.

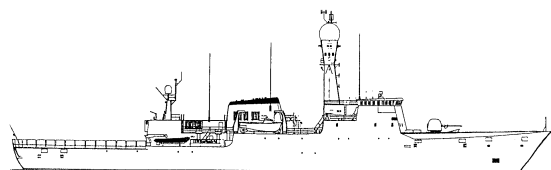
OBS – E-mail – OBS – E-mail – OBS

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:

Næste del af togtet skal foregå med fiskeriinspektion og patrulje på østkysten, derefter atter tilbage til Reykjavik efter forsyninger.



Med venlig hilsen
TRITON-B

TOP OF THE WORLD NEWS



Arsuk Fjord

TRITONs Nyhedsbrev Nr. 11 uge 46-53

Indledning:

Hej med jer derhjemme endnu en gang. Sidst I hørte fra os var vi lige sejlet fra Reykjavik i starten af november måned. Kursen blev sat mod Grønnedal med Admiralen ombord. Vores tur over havet var lidt mere oprørt end tidligere på togtet, men søbenene var ved at være skruet ordentligt på, så det gik uden al for meget søsyge. Mandag morgen fik vi Dalen i sigte. Det var planlagt at vi skulle afgang igen den efterfølgende formiddag, men på grund af en sydost (en storm) blev vi liggende et par dage.

Efter afgang fra Grønnedal, gik turen atter om til østkysten gennem det smukke Prins Christian Sund.

Fiskeriinspektionen skulle atter iværksættes. I løbet af tre dage havde TRITON vist sin effektivitet, og entret fire trawlere for at se nærmere på deres foretagender. Som chefen for TRITON senere udtalte i sin prajning på skibet, "så var de fleste forholdsvis glade for vores besøg. Dog var en knap så glad, da sandhedens grimme ansigt på 30.000,- kroner i bøde viste sig for ham.



Haj fanget på Wiesbaden

Vi sejlede mod Prins Christian Sund endnu engang og lå lidt i læ, mens vi holdt øvelser. Et par af de værnepligtige, som er i gang med at tage speedbådsførercertifikat, var ude at sejle, helo'en lavede hoist-øvelser med DOC og tre kommende dykkere blev sendt i vandet og svømme, for det man kalder 'vandtilvænningsøvelser'.

Østkysten kaldte på os igen. Vi patruljerede, og efterhånden bevægede vi os længere og længere op ad østkysten. Om det var for at undvige det lavtryk der sneg sig ind på os agten fra, eller om det var for at give besætningen en speciel oplevelse vides ikke, men uanset hvad blev polarcirklen krydset en aften ved 18-tiden. Straks efter at have entret det arktiske rige, dukkede der en flaskepost op med et signal fra selveste Kong Neptunus Rex, som bød os velkommen i hans isverden. Kort fortalt bad han os vise ham den ære, at de personer ombord, der ikke var døbt i den korrekte tro, ville vise deres ydmyghed og glæde ham ved at tage imod og blive døbt på korrekt arktisk vis. Dog skulle dette først ske på et senere, mere oplagt tidspunkt. Med tanken om en kommende polardåb in mente, sejlede TRITON længere nordpå og drejede derefter sydover mod Island, hvor et havneophold ventede.

Brand i Reykjavik

Af DRO-A Bjarne Ørgaard Hansen

Mandag den 22. november anduvede TRITON Reykjavik. Det var en dag tidligere en først planlagt, og vi kunne derfor ikke få vores vante kajplads i den gamle havn. Vi blev derfor guidet ud i containerhavnen. Containerhavnen ligner alle andre containerhavne. Der er containere – sjovt nok – og en mængde lagerhaller og andet industri. Her iblandt også den lagerbygning som senere skulle danne rammen om TRITON's indsats. Denne bygning var ikke placeret mere end små 200-300 meter fra skibet, og bag bygningen var der stablet op med gamle dæk og andet skrot som var samlet sammen i store dynger.

Omkring klokken 21.30 kommer det mig for øre, at der sker noget inde på kajen. Der er en masse snakken frem og tilbage, og da vagthavende officer bliver kaldt ud går jeg med. Jeg er nemlig skide nysgerrig. Vi konstaterer, at der er ild i en lagerbygning inde på kajen. Vi bevæger os op på broen for at danne os et overblik over situationen, og for at bedømme om branden kunne få konsekvenser for os, men vinden var heldigvis i ryggen på os. Oppe på broen kunne vi konstatere, at ilden allerede havde rigtig godt fat i bygningen. Vi kunne også konstatere, at der var politi og brandfolk på stedet, så der var ingen grund til at ringe efter myndighederne. Branden havde rigtig godt fat, og den udsendte en rigtig fed, tyk og sort røg, og inde i røgen kunne vi se flammerne stige 40-50 meter til vejrs. Der var rigtig gang i den. Brandfolkene blev flere og flere, og politiet havde stoppet for al trafik i området.



Ildebrand i Reykjavik

På et tidspunkt ser vi fra broen en håndfuld mennesker i brandudrustning bevæge sig ned mod vores vagtskur. Kort efter, at de er trådt ind i skuret kalder vagten efter VO. Vagten forklarer at brandfolkene gerne vil låne noget udstyr af os. VO siger til mig, at jeg hellere må komme med ned, da jeg sikkert har mere styr på, hvad vi har, og hvad vi kan låne ud. Sammen går vi ned til denne brandmand, som viser sig at være brandchef på stedet. Han ville gerne høre, om vi havde nogle transportable pumper, de kunne låne. Det har vi faktisk, men de er ikke særligt store, så jeg foreslår ham, at skibet kan levere vand fra vores eget brandberedskab. Han skulle bare levere slanger, så skulle vi nok levere noget vand.

Det ville han meget gerne, og så begyndte tingene for alvor at tage fart. Jeg har aldrig før prøvet noget lignende, så det var med at tænke kreativt, og det gerne i en fart. Med god hjælp af de erfarne konstabler på skibet fik vi rigget slanger til, og fik koblet os sammen med de lokale brandfolk. Så var det bare at vente på klarsignal fra dem. På dette tidspunkt må jeg indrømme at jeg var godt pumpet op af adrenalin. Jeg gjorde mig store anstrengelser for at huske ikke at gøre noget forkert, at informere chefen og alle mulige ting som der nu faredes gennem hovedet på en i den situation. Jo, jeg var godt oppe at køre.

Så kom klarsignalet, og vi fik startet op for alle vores brandpumper. Og så skete det, der ikke måtte ske. Vi overbelastede

vores generatorer, og skibet gik i sort. Siddende alene i kontrolrummet kunne jeg se lyset omkring mig dæmpes, og jeg måtte til min store rædsel erkende, at nu gik skibet altså ud. Den ene af mine konstabler stod med et ben ud af døren, på vej ud på dækket, da han hører, som han selv sagde: "Det her lyder ikke rigtigt", og med en hurtig omkringvending var han på vej tilbage til kontrolrummet. En anden af vagterne, stod ude på kajen, hvor han, med hælene på en af slangerne, snakkede med en af brandmændene. Da slangen pludselig begyndte at give efter for hælens tryk, fornemmede han også, at noget var galt, og idet han vender sig om, kan han se vores udendørslys begynde at dæmpes. I fuldt firspring var han nu på vej mod kontrolrummet.

At sidde som ganske uerfaren, med et skib der går i sort, er ikke særligt morsomt. Og brandfolkene ville jo gerne have vand. Og i messerne var der ikke noget lys. Telefonerne begyndte at ringe. Som om de troede, at vi ikke havde opdaget noget endnu!?! Alle systemer går ned, og skal genstartes og der er mange ting, der startes op efter et sort skib, og jeg havde aldrig selv været med til det. Og de andre mestre var i byen, og jeg havde kun mig selv. HJÆÆÆLP, kunne jeg på et tidspunkt godt have råbt, men det var mig beslutningerne skulle komme fra. Og det skulle gå stærkt. Var jeg pumpet af adrenalin før, så var jeg det 100 gange mere nu.

Med hjælpen fra de erfarne konstabler lykkedes det os at få strøm på skibet igen, og nok strøm til at starte op for pumperne igen. Og så blev der ellers leveret vand ud af skibet. Med 3 pumper kunne vi levere 330.000 liter vand i timen. Nede fra kajen blev vi informeret om, at brandfolkene nok ville arbejde igennem hele natten. Så vi gjorde os vores forberedelser til dette.



Klokken 01.30 var det hele overstået. Vi leverede vand, og der var ikke andet at gøre end at vente på, at de blev færdige med slukningsarbejdet på kajen. Over 600 mennesker blev denne nat evakueret. Vi kørte med bemandet kontrolrum, noget vi ikke gør i havn normalt, så jeg skulle op igen klokken 0600 og tage min tørn i kontrolrummet. Men på køjen kunne jeg ikke sove. Fyldt op med dagens oplevelser var det umuligt for mig at falde i søvn, og der gik lang tid inden jeg endelig faldt ind i drømmeland. Og der var mange tanker, som var faret igennem hovedet inden da.

Klokken 0900 kom afløsningen, og det afgående vagthold kunne endeligt slappe af og med sindsro gå tilbage til køjen og få et par velfortjente timer på øjet. Inden jeg dog kom til det punkt, havde jeg snakket med havnefogden, som var kommet for at takke for vores hjælp, og han fortalte hvor meget det havde betydet for byen med vores assistance. Han fortalte også at brandfolkene regnede med at køre på 4-5 timer mere.

Nu er det så dagen efter dagen (og natten), og det blev tid til at gøre status over situationen. Vi havde samlet leveret 6.9 millioner liter vand til slukningsarbejdet. Begivenheden var blevet dækket af både islandsk og dansk fjernsyn. Havnefogden og borgmesteren har været forbi for at snakke med chefen og takke for vores hjælp. En hjælp som var med til at gøre en forskel i slukningsarbejdet. En hjælp som vi vil blive husket for.

For mit eget vedkommende har jeg oplevet noget som måske er de færreste forundt, og jeg er sikker på, at denne dag vil jeg huske resten af mit liv. Én erfaring rigere.

Fodboldkamp i Reykjavik

Af 115 Jessika M. Andersen

Den efterfølgende dag løb TRITONS julefrokost af stabelen. Vores yderst kompetente kokke havde formået at kokkerere til den helt store guldmedalje og diskede op med alt godt for ganen –hvad man kan kalde for et meget veldækket julebord. Den rette julestemning indfandt sig hurtigt alt imens kokkenes gerninger blev nydt til fulde. En stor tak for deres formidable indsats.

Forædte og opspilede skulle vi dagen efter i kamp med amerikanske soldater fra Keflavik-basen. Vi havde sat dem stævne med en gang indendørsfodbold og var klar parat til at give dem nogle bølge-dask ud i den danske kunst at kunne spille fodbold! De kække fodboldspillere varmede ihærdigt op – nøje overvåget af vores kameramand, paparazzifotograf samt heppende cheerleaders-wannabees.



TRITONS stolte fodboldhold inden kampen

Kampen startede umådelig godt, vi kæmpede en brav kamp og havde utallige chancer for målscoreinger eftersom vi brillerede på "The Yankee's" banehalvdel. Meningen havde jo været at

vi skulle have spillet kampen INDEN julefrokosten, men da vi ankom til Reykjavik en dag tidligere, blev hele programmet også rykket en dag... undtagen fodboldkampen.

Det resulterede så i, at de forædte gaster mistede pusten efter 15 min spilletid. Dog kæmpede vi stadig, som det fodboldelskende folk vi nu engang er, og tacklede amerikanerne gevaldigt. Det nyttede dog ikke meget, da der i et uforudset øjeblik blev puffet blidt til bolden, og den rent utilsigtet nærmest trillede ind i det danske mål. Amerikanerne havde scoret – ikke godt!

Vi ville dog have vundet kampen – selvfølgelig – havde vi fået lov til at fuldføre kampen. Midt inde i anden halvleg blev vi stoppet. Andre skulle bruge banen, og vi fik derfor ikke lov til at gøre vores sande comeback.

PAX-sejlad

Af 115 Jessika M. Andersen

I nden afgang fra Reykjavik sagde vi endnu engang goddag til nyt personel og farvel til gammelt personel. Der blev endda sagt farvel til gamle kendinge, som ej vender tilbage. Vi takker for deres tid ombord, deres dejlige humør og ønsker dem alt det bedste fremover.

Efter afgang satte vi kursen nordover og vi krydsede endnu en gang polarcirklen og det nyankomne personel fik set lidt af Kong Neptuns Isverden. Kursen blev atter sat sydover mod Grønnedal. De havde brug for vores assistance til at sejle passagerer til Narssarsuaq, hvis det skulle vise sig, at vejret ikke ville holde. Den månedlige personeludskiftning skulle foregå, og kunne passagerhelikopterne ikke lande i Grønnedal, skulle vi ligge klar til at sejle folk fra Dalen til Narssarsuaq, så de kunne komme hjemover til det danske.

Under hele togtet har vi været ufatteligt heldige med vejret, ikke det helt store vipperi med dertil følgende søsyge. Dette fik dog ikke lov til at fortsætte, man skulle nærmest tro, at TRITON fik alt det dårlige vejr, som vi havde undveget. På vores vej til Grønnedal kom vi ud for et rigtigt uvejr med vind op til 26 m/s, bølger højere end 15 m og krængninger på op til 47 grader. At stå på broen og kigge ud, som mange gjorde, var et smukt og dragende syn men samtidigt meget skræmmende. Himmel og hav stod i ét, og alle klamrede sig fast, så man ikke væltede rundt. Dog lykkedes det ikke alle på skibet at blive liggende eller stående.

Selve PAX-sejladsen mellem Grønnedal og Narssarsuaq gik forholdsvis hurtigt og uden problemer.

Polardåb

Af 207, Sadri Zaabi

D a Inspektionsskibet TRITON passerede 66°30'ON, bredte der sig et sug gennem os kagler ombord. Vi vidste, at det var skæbnens klokke der ringede. 25 mand skulle nu indstille sig på den meget medieudskældte polardåb. -Men vi fattede mod og stillede op, som de mandfolk (og kvindefolk), vi nu engang alle er. Begivenhederne startede med en præjning, som meddelte, at klokken nu var 21.00 og festlighederne kunne gå i gang. Vi kagler, måtte fortvivlede se på, at vores madrasser samt dyner blev fjernet, samt vi skulle alle have kedeldragt på og kun guderne måtte vide hvad vi ellers havde i vente. Vi blev bedt om at mønstre på skibets helikopterdæk iført idrætstøj samt medbringe vores tandbørste. Vi startede med en dejlig omgang natgymnastik, samt et par løbeture rundt på dækket. Et par desperate flugtforsøg blev hurtigt afværget af havkarlenes overblik og dejligt forfriskende Aqua De Spray flasker. Vi blev derefter linet op på

to geledder, hvor vi skulle have en grundig lektion i alternative former for tandhygiejne. Vi blev præsenteret for en yderst eksotisk tandpasta samt mundskyl. Med en ubeskrivelig smag i munden blev vi sendt til køjs for at sove. TROEDE VI! Med jævnlige mellemrum blev vi vækket for at rotere værelser samt løse betydningsfulde opgaver. Undertegnede vil aldrig glemme tallene 93, 866 og 1204 for det var nemlig antallet af surringshuller på helodækket, huller i helonettene samt huller i heloristen. Resten af natten forløb med uvelkomne besøg af havkarlene, som mente, vi stadig skulle skifte værelser.



Formen bliver testet af de kommende Havkarle

Næste morgen forventede vi en nogenlunde morgenmad, men blev skuffet over, at vi blot skulle agere tjenere for havkarlene. Dette forekom både under morgenmaden og frokosten. Undertegnede blev også udstukket som sanggast, dette indebar sang i diverse messer og steder. Sange som "Den Danske Sang Er En Ung Blond Pige", "Mallebrok er død i krigen", "Skipper Klemens Morgensang" og "I Østen Stiger Solen Op" vil jeg heller aldrig glemme i min levetid. Vi blev alle sat til at gøre rent iført paradeuniform. Og til frokost fik vi serveret en herlig menu som bestod af knækbrød og postevand.

Endelig blev det dåbstid. Vi blev vist op på helodækket, 3 ad gangen, hvor løjerne endelig ville tage form. Af hensyn til kommende kagler vil jeg ikke beskrive denne aktion, men lad mig sige det

sådan; Man kommer aldrig ud for noget lignende igen!

Jeg kan forstille mig, at når man læser dette, sidder man tilbage med en mærkelig følelse, men jeg kan tale for alle os der blev døbt, at det var en oplevelse på godt og ondt. Især godt. Da hele skibets besætning sad i cafeteriaet for at spise aftensmad sammen bagefter, var stort set alle de dårlige tanker pist væk. Vi må også rose havkarlene for at have organiseret dåben så godt samt at vise god forståelse for de forskellige episoder undervejs, for dåben var jo frivillig, og man kunne springe fra når som helst uden nogen så på dem med sure miner eller frygt for repressalier. Inden jeg lagde mig til at sove, efter dagen var afsluttet, lå jeg med en tanke, om det hulemenneske instinkt som vi alle den dag i dag, stadig besidder, for jeg har aldrig før været ude for noget så anderledes. Men så må man hellere begynde at kalde os for hulemenneske, for konsensus blandt alle os kaglere er, at vi ikke har fortrudt, vi gik igennem den dåb.

Lucia på Søn

Af 194, Louise Petersen & KUB Paul Sode

Henriette (VBO) kom med den idé, om vi piger her ombord ikke havde lyst til at være traditionen tro og gå Lucia-optog. Vi syntes det lød som en god idé, og en lille uges tid fra selve Lucia-dagen samledes vi på Henriettes (VBO) lukaf. Vi skulle planlægge optoget lidt mere nøje, samt evt. øve vores spæde sangstemmer. At der så blev snakket om og fniset over alt muligt andet end lige netop Lucia-optog – tjaja, sådan går det jo, når hønsene samles i flok. Dog gik alt op i en højere enhed – vi havde gamle lagner, stearinlys samt tovværk der blev flettet til kranse og brugt som bælte omkring lagnerne. Selve lyskransen blev lavet af Rasmus (ELO) – lige til at tænde

og slukke. Sangteksten kunne vi jo umiddelbart ikke huske fra vores yngre år, så Pernille (164) havde fremskaffet sangen via sin mor pr. mail. Efterhånden var vi ved at være klar til at være yndige og gå Lucia-optog for hele skibet. Vi var måske ikke det kønneste Lucia-optog set igennem tiderne, men mon ikke optoget bragte lidt julehyggestemning... Om ikke andet, så havde folk da lidt at grine af.



Lucia pigerne i fuld udfoldelse

Og trukket på smilebåndet blev der, da der mandag morgen d. 13. december pludselig dukkede 4 piger, klædt i hvidt med lys på hovedet og et i hånden, op på broen. Forrest var Pernille (164), derefter Louise (194), så kom Henriette (VBO) og til sidst Kirsten (DOC). Kl. var lidt over 8. Nu begyndte et syn der sikkert ikke er set før ombord på et inspektionsskib. De kom gående lige så stille, mens de sang Lucia-sangen. Man kunne se, der var lidt nervøsitet, men også at sangen var blevet øvet inden de begyndte. Efter at havde været en tur rundt på broen gik turen en etage ned. Her fik skibschefen et besøg i hans salon. Både ham selv og hans gæst var vist overrasket, og selvfølgelig gik det fint. Hurtigt fortsatte optoget endnu en etage ned. Her var det først officers messen der skulle have et besøg. Derefter sergent messen - desværre var der ingen af de 2 messers medlemmer til stede. Nå men nogen skulle der jo synges for så optoget fortsatte til cafeteriaet. Her var der nogen! Der blev gået lidt frem og tilbage mens der lystigt blev sunget Lucia af deres lungers fulde kraft. Her kunne man så tro, at det var slut. Men nej, der var andre

planer. Turen gik videre ind i mandskabsbaren. Her var hele dæks-sektionen samlet. Med mange smil og et par grin blev der foretaget et sving og ud gik optoget igen. Denne gang for at bevæge sig ned gennem den lange gang mens der blev sunget. Turen endte i kontrolrummet. T-divisionen stod for skud. De mente, at det var rigtigt godt, og pigerne gav nogle ekstra ture rundt. Afslutningsvis gik pigerne ned gennem den lange gang igen for at ende foran skibskontoret. Her drejede pigerne ind gennem kabyssen og tilbage til cafeteriaet for der at give det allersidste de havde i sig. Lucia-optoget var nu veloverstået, og pigerne havde nået deres mål: At få besætningen til at smile lidt ekstra, samt sprede lidt julehygge og forhåbentlig skabe den rette julestemning.

Julehygge

Af 115, Jessika Andersen & 164, Pernille Wibe

Julen nærmer sig med hastige skridt, derfor kom skibets Velfærdsudvalg op med den fortræffelige idé at afholde en klippe-klistre hyggeaften. Selve afholdelsen blev udskudt op til flere gange; men den 17. december kunne folket endelig samles – måske pga., at det danske kvindehåndboldlandshold dribblede med i baggrunden. At der blev spillet håndbold på tv-skærmen gjorde absolut ikke hyggen mindre – tværtimod. Med håndboldhujen, julegløgg, æbleskiver og decideret juleklipper fandt alle deres hygge frem og lavede juledekorationer til den store guldmedalje.

Vores KKO har tidligere udvist sine færdigheder inden for kreativ tænkning af julepynt, men at flette julehjerter var vist ikke lige hans es. Dog sad det, med særdeles stor juleflid, til sidst i hans fingre nærmest at kunne flette julehjerter med bind for øjnene ☞

Alt i alt havde alle velmødte gaster en yderst fornøjelig og hygsom dag, godt blandet sammen med julehygge og dansk håndboldstemning.

Med Lucia og juleklippe-klistredag samt generel ophængning af julepynt som sådan, har vi ihærdigt forberedt os til den store afholdelse af selve juleaften. Julen afvikles i Nuuk, hvor vi forinden besøger Nuuk kirke for deltagelse i julegudstjeneste. De traditionelle julefrokoster er ej heller glemt – en before som tidligere nævnt er blevet afholdt, og den efterfølgende finder sted den 25. december.

Indimellem al julehyggen, forberedelsen og videregå'en til nytår prøver vi at opretholde formen på vores korpuser, så de ikke går helt i fordærv. Vi havde vores fodboldkamp i Reykjavik, gå-/vandreture samt volleykampe og hockey i Grønne dal og sidst men ikke mindst er vi nu sat stævne i Qaqortoq (Julianehåb) i den ædle kunst at spille håndbold. Der er allerede en del tilmeldinger, så mon ikke vi får endnu en begivenhedsrig og skæg dag. En god start på det nye år ✍

TRITON entrer det nye år – 2005 – i Qaqortoq for efterfølgende at sejle til

Reykjavik for personeludskiftning af os alle. Den 7. januar siger vi goddag til TRITON-A og TRITON-B (os) kan rejse hjem til det danske og holde noget velfortjent fri.

Indtil nu har vi haft et godt og begivenhedsrigt togt i de grønlandske farvande; men ser også frem til efterhånden at vende snuden hjemover.

Ellers er der vel kun at sige ad hjertens glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår til alle jer flittigt læsende af TRITON's nyhedsbrev.

På snarlig gensyn ✍

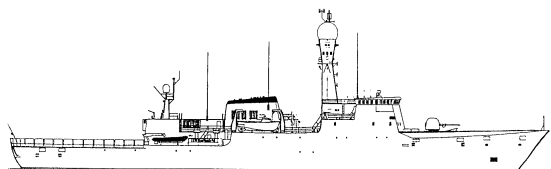
OBS – E-mail – OBS – E-mail – OBS

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:

Næste del af togtet skal foregå med TRITON-A besætningen



Med venlig hilsen
TRITON-B

Rejsebreve fra inspektionsskibet THETIS 2004

Rejsebrevene er sammensat af artikler fra forskellige dele af besætningen. Artikeloverskrifter er medtaget i oversigten.

[Kommandoposten nr. 7](#) 11-11-2004

Fiskeriinspektion. To officerer fra Flyvevåbnet. Værnepligtige på THETIS - igen. Kadetter på THETIS. Læge i Søværnet.

[Kommandoposten nr. 6](#) 27-10-2004

Falckredder til søs. EN flyvermajor på THETIS. THETIS kaster dydbomber. Læge på THETIS.

[Kommandoposten nr. 5](#) 22-09-2004

Togtafslutning Middelhavet. Hvad er øvelse SEF? Orlogsprovsten til søs igen. Beretning fra skibets læge. To piloter til søs!

[Kommandoposten nr. 4](#) 03-09-2004

Til Atletik ved OL i then. Olympisk finale i damehåndbold. Dykker på THETIS. Paradering. Ankring ved Thira. Ophold på Kreta.

[Kommandoposten nr. 3](#) 24-08-2004

Forberedelser i Forplejningssektionen. Forberedelser i Tekniksektionen. Forsyningsanløb i Rota, Spanien. Passage af Gibraltar-strædet. Anløb af Valletta, Malta. Sejladsen mod Middelhavet. Passage af Korinth-kanalen.

[Kommandoposten nr. 2](#) 09-07-2004

Togt til Grønland forberedes. Besætningen i Scoresbysund. "Grønt er godt for øjnene". Forfatter på "researchtogt". Sejlads i storisen. Royal levering fra kabyssen. THETIS togt til Middelhavet.

[Kommandoposten nr. 1](#) 17-06-2004

Hvad er et kommandoskib?. Gudstjeneste ombord. THETIS affyrer STINGER-missil. Reparation af bæreløje. THETIS opgaver i sommer. En værnepligtig i besætningen. Søværnets Taktiske Stab om bord under øvelse BALTOPS

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 1, den 17. juni 2004 årgang 1 fra Inspektionsskibet THETIS

Velkommen til det nye nyhedsbrev fra Inspektionsskibet THETIS. Vi har valgt at kalde nyhedsbrevet for "KOMMANDO-POSTEN", og det skal primært tjene som information til besætningens familie og venner.



Indholdet vil omfatte beskrivelser fra dagligdagen ombord, samt de oplevelser og begivenheder, skib og besætning måtte blive udsat for på de forskellige tog-

ter. Nyhedsbrevet placeres endvidere på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside.

Besætningen på THETIS kan se frem til 6 særdeles udfordrende måneder, hvilket man kan læse nærmere om i dette nummer. For tiden befinder THETIS sig i Østersøen, hvor vi deltager i en stor international øvelse - BALTOPS. Skibet deltager både som selvstændig enhed, men tillige i vores primære rolle som kommandoskib for Søværnets Taktiske Stab. Læs mere om øvelse BALTOPS andetsteds i dette nummer.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

THETIS skyder STINGER-missil

Fredag den 21. maj afgik THETIS fra Fådestation Frederikshavn med et lidt anderledes udseende end normalt. Den normalt placerede LYNX på helikopterdækket var udskiftet med dronemateriel fra Søværnets Artilleriskole. Det nye ud-

seende skyldtes, at det var tid til installationsskydning af STINGER missiler.

Selve skydningen skulle foregå vest for Hebriderne, så efter en forlægning i hårdt vejr mod Skotland blev skibet modtaget af et højtryk i skydeområdet, hvilket betød vindstille og god sigt - optimale forhold for en missilskydning.

Mandag den 24. maj oprandt dagen, skydeområdet blev afsøgt for diverse fiskere, hvorefter THETIS var klar til at udføre endnu en spændende opgave.



THETIS har for nuværende to konstabler, der er uddannet til at affyre et STINGER-missil. Det blev 265 MOKS Brian Kristensen, der fik den store udfordring. Med alles øjne rettet mod sig, holdt skytten vejret og trykkede resolut på aftrækkeren. Missilet og dronen blev nøje fulgt, og efter et par sekunder kom resultatet – BANG – en fuldtræffer på 3 km afstand. Smilet på skyttens læber var ikke til at tage fejl af: Han var dagens mand! Installationsskydningen på THETIS-klassen er vel overstået, og det betyder at samtlige skibe i klassen nu må affyre SEA-STINGER missiler.

Pernille Jensen
kampinformationsofficer

Hvad er et kommandoskib?

Ledelse af maritime styrker foretages bedst af en stab, der befinder sig med styrken i det pågældende område, hvor en operation skal finde sted. Staben skal

have nogle faciliteter, i form af underbringelse, IT-støtte, kommunikationsmidler, kommandorum, briefingfaciliteter etc.. De nye danske fleksible støtteskibe vil bl.a. skulle varetage denne funktion, men indtil de er klar, har man udstyret THETIS til at være den midlertidige platform herfor. Det betyder, at skibet har ekstra køjepladser og stabsfaciliteter samt ikke mindst ekstra kommunikationsudstyr og en besætningssammensætning tilpasset opgaven. Samtidig med opgaven som kommandoskib, vil THETIS indgå som en enhed i den maritime styrke, og her eksempelvis bidrage med antiubådskrigsførelse eller andre taktiske discipliner.



THETIS og tysk torpedobåd under BALTOPS.

Når Søværnets Taktiske Stab ikke er ombord, har THETIS andre opgaver. Som beskrevet andetsteds skal THETIS bl.a. fungere som eskorteenhed, men skibet deltager også selvstændigt i taktiske øvelser. Endelig afløser skibet også de øvrige enheder i 1. eskadre ved primært Færøerne, hvor vi varetager de opgaver skibet oprindeligt var bygget til, herunder fiskeriinspektion. THETIS-klassen er særdeles sødygtige skibe, med en særlig kapacitet til at operere med helikoptere, en særlig kompetence, der ikke foreløbig findes i søværnets øvrige enheder.

Peter Tolderlund
chef

Gudstjeneste ombord.

"Holder du så gudstjeneste?" – det spørgsmål fik jeg stillet flere gange, da jeg som ny præst ombord på THETIS i de første dage var rundt på skibet for at hilse på besætningens medlemmer. Og uden at der på det tidspunkt var fastlagt eller planlagt en sådan, svarede jeg uden tøven "ja".

Gudstjenesten blev holdt fredag den 11. juni kl. 1000 i skibets cafeteria med godt 30 deltagere. Der findes nogle faste forskrifter i forbindelse med gudstjeneste ombord. Skibets gudstjenestestander hejses og der ringes tre gange med skibsklokken lige før gudstjenesten begynder.

Ved gudstjenestens slutning udtaler Chæfen: "Gud bevare Dronningen", hvilket alle gentager. Omdannelsen af cafeteriet til gudstjenesterum foregår på den meget enkle måde, at et klæde breddes ud over et bord, hvorpå der stilles to lystager. Jeg havde selv medbragt et kunstfærdigt flettet kors af tovværk, som en fingernem dækgast engang har lavet til mig.



Gudstjeneste i cafeteriet.

Gudstjenestens form er tilsvarende enkel: tre salmer, prædiken, bøn og velsignelse. Det er en stor fornøjelse at være med til at skabe en gudstjeneste, hvor det hele er båret af de tilstedeværendes deltagelse og medleven. I prædikenen valgte jeg at tale ud fra Johannes-evangeliet kap. 8, vers 32-36, hvor Jesus siger: "sandheden skal gøre jer frie" – med den pointe, at frihed opnår vi kun, hvis vi holder os til sandheden, og at troen på Gud giver os modet til at turde se sandheden i øjnene,

sådan som den former sig for hver enkelt af os.

En erfaren orlogsgast betroede mig en gang, at når interessen for gudstjenester ombord er så stor, skyldes det først og fremmest, at gudstjenesten er en kærvkommen afbrydelse af dagligdagens rutiner. Han har set helt rigtigt: gudstjenestens vigtigste funktion er at skabe et afbræk i hverdagens gøremål – til lands såvel som til vands.

Peter Thyssen
orlogspræst

Reparation af bæreløje.

Flådens stolthed inspektionsskibet THETIS stævner stolt sydover til øvelse BALTOPS 04 i Østersøen. Kontrolrumsvagten opmærksomhed bliver fanget af alarmen fra Lyngsø'en. Han kigger mistroisk på den blinkende røde firkant. Det utænkelige er sket, en fejl i maskinen! Høj temperatur på agterste bæreløje!

Kort tid efter sejler THETIS med Azimuth (en nødskrue), skruen er koblet ud og en kontraventil på kølingen til bæreløjet bliver monteret korrekt. Et par spydige bemærkninger falder over værftsarbejderne der har eftersat løjet. Skruen kobles ind igen og alle holder vejret. Temperaturen er nu lavere, men stadig for høj. THETIS må i nødhavn i København, mens PG (TKO) ringer til sin logistiske støtte i land. Lidt efter smider PG røret på og udbryder: "Sh.....! Vi er udenfor normal arbejdstid og søværnet er lukket, vi må klare os selv."



Efter nogle indledende forberedelser bliver vi klar over, at vi mangler det rigtige værktøj. VLO haler "Bulli" ud af køjen med beskeden:

"Jeg mangler en 75 mm nøgle, lav en!" "Bulli" gnider søvnen ud af øjnene, fatter vinkelsliber og svejseapparat, og konstruerer lynhurtigt verdens største 75 mm topnøgle. Vi knokler på med at adskille løjet, og "Lolland" bidrager med at fremstille en nydelig aftrækker.

Om morgenen, da byen er vågnet, bliver vi assisteret af civile eksperter. Eksperterne udfører deres trolddomskunster i et lille døgnstid, hvorefter bæreløjet stråler som en nyslået mønt. Der er bare en lille hage, løjet bliver stadig for varmt. Eksperterne er på grådens rand, da skibets tekniske ledelse træder til. Der bliver kigget i tegninger, kløet i nakker og a'et på hager. Til sidst er der enighed om, at der er flere ting der er vendt forkert under eftersynet. Fejlene bliver rettet og nu fungerer løjet perfekt.

Der prajes "Manøvrerulle", og vi er atter på vej mod Gdynia.

Bjarki Joensen
vedligeholdelsesofficer

THETIS opgaver i sommer.

THETIS ser frem til en meget udfordrende sommer og tillige et intenst efterår.

Umiddelbart efter øvelse BALTOPS fortsætter THETIS efter et kort ophold ved Flådestation Frederikshavn til Færøerne. THETIS er fra den 23. juni underlagt Færøernes Kommando, men får dog ikke mange dage til fiskeriinspektion. Allerede den 29. juni forlægger vi videre nordover til Grønland, for at støtte Hendes Majestæt Dronningens besøg i Illoqqortoormiut (Scoresbysund) på Grønlands østkyst i dagene 3. til 5. juli. Regentparret og Kronprinsparret skal i den forbindelse underbringes ombord på THETIS, hvorfra besøget skal gennemføres den 4. juli. Dette er naturligvis et ærefuldt hverv, som besætningen ser meget frem til. Når opgaven er klaret vender THETIS hjemad for at afvikle sommerferie. Den 11. august indleder THETIS et en 8 dages forlægning til Malta, kun afbrudt af et kort forsyningsanløb i den amerikanske flådehavn

Rota i Spanien. Den 19. august møder vi Kongeskibet DANNEBROG i Middelhavet. Det er herfra THETIS opgave at eskortere og beskytte Kongeskibet, frem til og under et besøg i Athen i slutningen af august. Såvel Regentparret som Kronprinsparret skal overvære den sidste del af de Olympiske lege i Athen. Dette er atter en spændende opgave for inspektionsskibet, men også en opgave, der kræver en del forberedelser, da det ikke er helt enkelt at sørge for Kongeskibets sikkerhed. Middelhavet er jo heldigvis ikke et krigsområde, men der er næppe tvivl om, at man ikke kan afvise, at OL er et muligt terroristmål. Endvidere er det en kendsgerning, at der har været terroraktiviteter i bl.a. Spanien, Italien og Grækenland. Derfor har besætningen intensiveret træningen i at yde nærforsvar med lette våben, samt at holde mindre fartøjer på afstand, bl. a. ved hjælp af skibets helikopter. Endvidere tilsikres det, at besætningen og skibet udrustes med bedst mulig personbeskyttelse. Alle interne kommunikationslinier i skibet er blevet opdateret og kontrolleret og en særlig eskorteorganisation er under udvikling. Vi tager ikke let på opgaven, men besætningen håber selvfølgelig også på, at man på skift kan holde en fridag og opleve de Olympiske Lege. THETIS og Kongeskibet skal besøge et par øer i det græske øhav, inden sidste anløb på Kreta, hvorfra THETIS sejler direkte hjem, med forventet ankomst den 10. september.

Kun een week-end hjemme bliver det til, inden THETIS atter stævner ud til en 12 dages øvelse og senere et nyt togt til Færøerne. Herom vil man kunne læse i kommende nyhedsbreve.

Peter Tolderlund
chef

En værnepligtig i besætningen.

Da jeg begyndte i Auderød, ønskede jeg at sejle på Kongeskibet. Men fordi jeg havde bestået de helbredsmæssige krav til ubådstjeneste - hvilket der ikke var så

mange andre der gjorde - så havnede jeg i 5. Eskadre. Det var også udmærket. Jeg har altid været en stor ubådsfan og har altid beundret den store professionalisme, der hersker i "rørene". Men det blev hurtigt klart for mig, at der ikke var udsigt til mange sejldage. Det var selvfølgelig skuffende. Jeg tænkte på alle mine kammerater, der skulle sejle med DANNEBROG og inspektionsskibene, samtidig røg mine drømme om "Das Boot". Jeg nåede dog i min karriere som ubådsgast 3 dages sejlad, hvor jeg fik en rigtig god oplevelse og et glimt ud af periskopet.

Tiden i Frederikshavn bliver imidlertid hurtigt triviell, når man ikke er ude at sejle. Det eneste plus var al den FUT vi dyrkede. Hele 3 uger skulle gå, før der kom skred i tingene. Jeg kom på bevogtnings- og nærforsvarskursus i 5 uger. Det var et kursus med mange udfordringer og spændende oplevelser.



2 uger efter kurset var slut kom mit kald. Jeg fik tilbudet om at sejle med THETIS på øvelse BALTOPS som officersmessegast. Jeg sagde ja med det samme.

Hvad er så forskellen på ubådene og THETIS? Bortset fra maden, som er lige god overalt, så er der alt i alt flere sejldage her. Endvidere har THETIS et løbebånd. Det var der ikke i "rørene". Hvad angår ruller, så skulle jeg i "rørene" kun svinge benene ud af køjen, så var jeg vel mødt. Her skal man løbe indtil 112m før man er på post. Her er der også mange udlandsophold. Vi har bl.a. været i Gdynia og kommer senere til Kiel. Det glæder jeg mig utroligt meget til.

Nu har jeg fået tilbudet om at fortsætte på THETIS indtil jeg skal hjemsendes. Og

det viser sig, at jeg både kommer til at følge DANNEBROG, samtidig med at jeg sejler på et inspektionsskib som nu er kommandoskib. Så det kan ikke passe bedre med mine forventninger til mit ophold i søværnet som værnepligtig.

Daniel Frøstrup
officersmesse-gast

Søværnets Taktiske Stab ombord til øvelse BALTOPS.

Også i år er Søværnets Taktiske Stab (STS) ombord i sit kommandoskib THE-



TIS for at deltage i ledelsen og udførelsen af øvelse Baltic Operations (BALTOPS 2004). Flotilleadmiral Lars Rosen-dahl Christophersen (billedet) med sin stab gik ombord den 2. juni, hvor der fandt kommandoskift sted. Sø-

folk fra Canada, Danmark, Estland, Frankrig, Letland, Litauen, Holland, Polen, Rusland, Sverige, Tyskland og USA ankom til Gdynia i Polen den 5. juni for at indlede den 32. årlige maritime øvelse BALTOPS 2004. BALTOPS gennemføres til søs i Østersøen og på land i Polen og Tyskland i perioden den 6. - 22. juni. Formålet med besøget i Gdynia var at fastlægge de sidste detaljer omkring selve øvelsen. Øvelsens søgående del har til formål at træne skibene i fredsstøttende operationer til søs, herunder øvelser i artilleriskydning, minerydning, sømandsskab, søredning mm. Herigennem udvikles samarbejdsevnen mellem de deltagende nationer, det være sig NATO-lande eller ikke NATO-lande. BALTOPS øvelsen udgør således et solidt fundament for sikring af freden og stabiliteten i vores geografiske område. Øvelsen hjælper også med til at sætte de pågældende lande i stand til at samarbejde for sikring eller etablering af fred og sikkerhed i

brændpunkter andre steder i verden.



STS i kommandorummet.

STS har i år ansvaret for 5 skibe i den første fase, hvor fokus er på samarbejde mellem skibene. I den anden fase er flådestyrken delt op i to indbyrdes stridende grupper, hvoraf STS leder den ene gruppe på 6 skibe. Denne del af øvelsen gennemføres i et fiktivt politisk scenarie, hvor fokus er på håndtering af en sikkerhedspolitisk krise med det formål at undgå, at krisen udvikler sig til en egentlig væbnet konflikt. Altså et realistisk scenarie, som kan blive virkelighed et sted i verden den dag i morgen. STS med sine 6 skibe agerer i denne øvelse den aggressive part og planlægger/leder operationer mod (en signifikant større) amerikansk ledet styrke. Øvelsen omfatter også hær- og flystyrker fra en række af de deltagende lande, ikke mindst fra Danmark, og øvelsen kulminerer med en landsætning af hærstyrker i Polen med det formål at evakuere egne statsborgere fra et uroplaget område. Øvelsen afsluttes i Kiel i Tyskland, hvor øvelsens forløb drøftes og erfaringerne udveksles.

Admiralen og hans stab er altid glade for at være til søs i THETIS, der tjener som kommandoskib, indtil det helt nye fleksible støtteskib, ABSALON, bliver klar til bl.a. at være platform for STS ledelse af militære eller humanitære operationer. Der er ingen tvivl om, at "værtsskabet" også medfører ekstraarbejde for den travle besætning i THETIS, men alle går på med krum hals og tager de mange udfordringer med et godt humør.

KK Gustav Lang
stabschef STS



En svensk patruljebåd modtager olie og vand på siden af THETIS.

Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra Inspektionsskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link "Rejsebreve fra THETIS".

Af redaktionen:

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 2, den 7. juli 2004 årgang 1 fra HDMS THETIS

Velkommen til et nyt nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDOPOSTEN" fra THETIS. Vi er glade for den positive interesse vores skrift har afstedkommet og fortsætter hermed vore beretninger om skibets



virke i de sidste uger op mod vores sommerferie (LEA-VEX), som indledes den 9. juli.

THETIS afsluttede øvelse BALTOPS den 20. juni, da Chefen for Søvær-

nets Taktiske Stab, flotilleadmiral Lars Rosendahl Christophersen, med sin stab, gik i land ved Flådestation Korsør. THETIS benyttede lejligheden til at invitere venner og familie ombord og 15. gæster medsejlede herefter til Flådestation Frederikshavn.

Allerede den 23. juni stak THETIS atter til søs, denne gang med kurs nordover for at varetage stationstjeneste ved Færøernes Kommando. Det er jo denne tjeneste som inspektionsskib, der var THETIS oprindelige primære opgave, så det føltes godt at komme tilbage til "rødderne" i Nordatlanten.

Den 29. juni forlagde vi videre nordover fra Færøerne til Grønland, for at støtte Hendes Majestæt Dronningens besøg i Illoqqortoormiut (Scoresbysund) på Grønlands østkyst i dagene 3. til 5. juli. Regentparret og Kronprinsparret blev i den forbindelse underbragt ombord på THETIS, hvorfra besøget blev gennemført den 4. juli. Det var en meget interessant opgave og naturligvis et ærefuldt hverv, som blev en oplevelse for besætningen.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

Togt til Grønland forberedes.

Da vi ombord på THETIS fik at vide, at vi skulle være værter for den kongelige familie, ved deres officielle besøg i Scoresbysund i Østgrønland, begyndte den store opgave med planlægning og forberedelser til det royale besøg.

Da THETIS jo normalt er Kommandoskib, var det er en del år siden, at skib og besætning havde været ved Grønland. Det var ikke det store erfaringsgrundlag, der kunne samles blandt navigatørerne, så før togtet startede, blev der studeret is-sejlads i diverse publikationer og erfaringer omkring sejlads ved Grønland blev bl.a. søgt ved nuværende chef for ABSALON, kommandørkaptajn Per Starklint, der har sejlet ved Grønland i mange år.

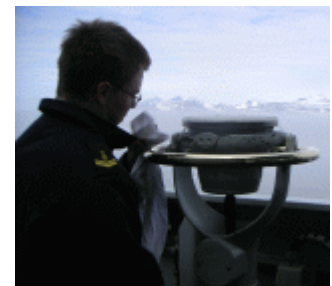
Der blev der også læst på ceremoniellet, så de rigtige flag og standere kunne sættes i den rigtige rækkefølge og på de rigtige tider. Skansevagt blev indøvet igen og igen, til alt var synkront til den mindste detalje.



I de sidste dage før Majestæten og de kongelige

skulle ankomme, blev skibet endevendt

endnu engang, for at alt skulle være så perfekt som muligt. Døren blev bonet de steder der ikke skinnede helt så meget som man kunne



ønske sig. Der var ikke en plet på noget messing eller stål nogen steder i skibet, for alt der kunne pudses, blev poleret til perfektion. I hele skibet var der en ud-

bredt duft af rengøringsmiddel, bonevoks, og maling. Uniformerne blev gået efter for fnug og pressefolderne blev presset en ekstra gang. De slidte rundhuer fik nye huefjedre, så de igen lignede helikopterplatforme på boreplatformene i Nordsøen og skoene blev pudset og poleret, så de skinnede om kap med midnatssolen. Samtidig med blev der arbejdet på en ny rulle "Regentrullen" hvor det blev fastlagt præcis, hvem der skulle gøre hvad, i alle tænkelige situationer, når majestæten og de kongelige med følge skulle til og fra borde. Dette var en stor hjælp da dagen oprandt og kongefamilien endelig ankom, hvor alt kunne foregå i en god og opløftet stemning.

Hjalmer Traugott-Olsen
kampinformationsofficer

Besætningen i Scoresbysund.

Fredag den 2. juli lå THETIS ud for Scoresbysund, en by med ca. 550 beboere på Grønlands østkyst. Cirka halvdelen af besætningen fik et par timer inde i byen, som ligger i naturskønne omgivelser. Vi blev fløjet derind med helikopteren, og vi var knap nok landet, før de første fire-fem børn kom løbende for at tage imod os. Vi begyndte vores tur ned gennem byen, og der gik ikke lang tid, før de lokale kom ud i gaderne. DOC drejede af til hospitalet, for at se om der var nogle patienter, han kunne hjælpe med. Vi andre fortsatte videre ned gennem byen, hvor vi fandt den lokale købmand. Der fandtes både madvarer, tøj og køkkenudstyr. Mange af hylterne var dog næsten tomme, idet der ikke var kommet forsyninger i månedsvis. Lige ved siden af købmanden lå det lokale museum, hvor de var i fuld gang med at male, så der kunne se pænt ud til H.M. Dronningens besøg dagen efter. Vi fik lov til at kigge indenfor i det lille museum med gamle grønlandske ting.

Vi var også en tur på kommunen. Her solgte de alskens ting lavet af små perler, og så havde de også et lille udvalg bestående af puder, punge, vanter, hjemmesko m.m. lavet i sælskind.



Nede ved den lille anløbsbro, hvor gum-mibåden var begyndt at sejle folk tilbage til skibet, havde flere af byens børn samlet sig. Det var tydeligt at mærke, at de var glade for vores besøg. Fik de lov til at prøve vores kasketter eller jakker, var de ikke til at skyde igennem, slet ikke hvis vi også tog et billede af dem. Alt i alt havde vi en rigtig god tur ind til Scoresbysund, hvor alle var meget gæstfrie.

Henriette Daugaard
Dæksofficer

"Grønt er godt for øjnene"

Dette lod digteren H.C. Andersen en af ænderne i "Den grimme Ælling" sige. Nu er jeg ganske vist ikke øjenlæge til daglig, men i stedet neurologisk overlæge på Frederiksberg Hospital. Men jeg er som reserveofficer af hæren iklædt grønt tøj, hvilket altid til søs giver anledning til lidt løftede øjen-bryn, derfor over-skriften. Hvordan havner en sådan kratlusker så overhovedet på her på skibet? Jeg er formelt tilknyttet Livgardens Sjællandske Kampgruppe, der er en mobiliseringsenhed med olympisk rekord i ned-

læggelsesforsøg. Den er blevet nedlagt hele tre gange indenfor de sidste ti år, men er hver gang genopstået (ved det aktuelle forsvarsforlig tror jeg dog, at de endegyldigt fik gjort kål på den i nu fjerde forsøg).

Teoretisk set har jeg haft planlæggende arbejde i kampgruppen, men det har længe været udsigtsløst at planlægge for



en enhed, som alle forventer nedlagt. Derfor har jeg gennem årene i stedet været på ganske mange togter med søværnets skibe. Jeg gør

det lidt for sjov, - forandring fryder.

Det handler altid om kortere togter, da jeg jo som nævnt har et civil job at passe. Jeg har ellers ingen kontakt til søværnet i det daglige, og der altid sket små ændringer fra gang til gang jeg er ude at sejle. THETIS er eksempelvis pludselig ikke længere et inspektionsskib, men et kommandoskib. Messekulturen er ændret, og er blevet friere og mere uformel. Og besætningen bliver yngre og yngre fra gang til gang. Hmm.

Hospitalet på THETIS er særdeles veludstyret, og det er velholdt ikke mindst takket være Claus R. Hansen, min ærfarne sanit. Skibets hospital har nærmest samme udstyr som et lille provinssygehus. Og det virker alt sammen.

I mit daglige arbejde på Frederiksberg Hospital ser jeg en kæmpe flok svært syge patienter daglig, og har næsten lige så mange patientkontakter på en dag, som der er besætningsmedlemmer på THETIS. På et skib er folk dog heldigvis oftest enten raske, eller også er det fredsomme ting, som der er galt. Og der er altid et godt kammeratskab, hvilket gør det hyggeligt at være med på en sådan tur.

Nu er det jo ikke længere sejlskibenes tid, men det må da være i orden alligevel at ønske jer god vind efter jeg er fratrådt, og

god tur til Middelhavet. – Og måske på gensyn.

**Alex Heick, OLG-R/LG
skibets DOC**

Forfatter på researchtogt.

"Du danskes vej til ros og magt – sortladne hav" står der i sidste vers af kongesangen. De fleste i søværnet har forhåbentlig fået ros i løbet af tjenesten, magten har vi som besætninger på flådens skibe, og dertil kommer så fascinationen ved at sejle på inspektionsskibene i Nordatlanten: At opleve oceanet, Grønland og Færøerne. Mange betaler en månedsløn for en sådan oplevelse som turister, men vi får løn for at være der.

Jeg har altid haft det sådan, at hvad jeg oplever, skal videregives til andre i skrift og tale eller rettere i artikler, bøger og som lysbilledforedrag. Sidste år blev det således besluttet at skrive en større bog om flådens inspektionsskibe i Nordatlanten. Med eskadrechefens velsignelse fik jeg to 14-dages researchtogter med "TRITON" A og B i grønlandske farvande og nu også til dette minitogt til Færøerne med kommandoskibet "THETIS".

Jeres skipper og jeg har gennem røgen tid brygget en aftale i stand, og selv om togtet blev meget kort, har det givet fortræffeligt udbytte. Først og fremmest har jeg følt mig meget velkommen ombord og er derfor hurtigt faldet ind i den daglige rummel. Der synes at herske en god atmosfære i skibet, og det er noget man hurtigt fornemmer som udefrakommende. De fra besætningen, jeg har taget kontakt til, har vist stor interesse for bogprojektet og været imødekommende, når jeg er driblet gennem skibet og har gjort skånselsløs brug af fotoapparater og diktafon. Heller ikke helogruppen er sluppet, for det har været meget vigtigt at få fotooptagelser fra luften af et inspektionsskib med færøsk baggrund, idet de fleste af mine

fotos – egne eller fra togt-CD'ere – er fra grønlandske farvande. Det fromme ønske blev opfyldt, og skibet fik ved samme lejlighed en stribe billeder til brug for jeres togt-CD.

Rent professionelt har det været opmunrende at se, at jeres skipper holder jer til ilden på en god måde med øvelser, så I kan jobbet, når og hvis der bliver brug for det. Også de to nyudnævnte og netop tilkomne m/k'ere blev straks kastet ud i havnemanøvrer i Runavik. Learning by doing, må man sige.

Det er vigtigt, at et skibs besætning øves til stadighed, så standarden er høj, og det gælder navnlig for flådens skibe i Nordatlanten. Den britiske admiral Nelson udtrykte det i sin tid meget rammende: "Ships do not fight – men do!"

Tak til "THETIS" for et udbytterigt togt og god tur til Scoresbysund med regentparret. Det kan oplyse, at min bog om flådens inspektionsskibe i Nordatlanten forventes at udkomme i efteråret 2005.

KL Per Herholdt Jensen
forfatter og søofficer

Sejlads i Storisen.

THETIS nåede det første bælte af storisen om aftenen d. 30. juni. Bælterne, med en tæthedsgrad på 6-8 tiendedele, lå langs Grønlands østkyst, og dækkede for indsejlingen til Scoresbysund. Vi sendte helikopteren på is-recognoscering, og via data-link fik THETIS et forslag til den bedste rute gennem isen. Da isen følger strømmen, og kan være svær at observere fra luften på grund af tåge, kan dens bevægelser være meget svære at forudsige præcist. Men der viste sig at være store iskoncentrationer mellem Kap Tobin og Kap Brewster, som vi måtte forcere for at nå frem og udføre vores opgaver ved Scoresbysund og Constable Pynt.



For de, der ikke har prøvet at sejle issejlad, kan det berettes, at det er meget tidskrævende og anstrengende for brovagten, da man ikke kan sejle hurtigt mellem isflagerne og der kræves mange manøvrer for at finde en brugbar vej. Det kan lyde temmelig voldsomt når man sejler og rammer iskosserne, men THETIS er isforstærket og har dobbeltskrog. Skibet er bygget til at kunne bryde op til 1 meter tyk is.

Vi kom endelig igennem isbælterne og kom ind i fjorden Scoresby Sund, hvor der ventede os højt solskin og storslåede scenerier. Udsigten måtte dog nydes i små portioner, da øjnene er ret medtagne af solens genskin i vand og is.

Efter endt ophold ud for Scoresbysund by og Hurry Inlet, med besøg af den kongelige familie med følge, vendte THETIS atter stævnen mod Danmark. Udsejlingen fra sundet gik mere smertefrit på vejen ud, da isbælterne var tyndet mere ud. Vi kunne da nøjes med nedsat fart og manøvrering mellem skosser og flager, fremfor egentlig isbrydning.

Martin Stenvang
Kommunikationsofficer

Royal levering fra kabyssen.

Da F-DIV fik at vide, at Hendes Majestæt skulle sejle med os i 2 dage, gik vi straks i gang med at lave forslag til menuer. Lør-

dag den 3. juli faldt valget på følgende menu:

- ? *Carpaccio på bund af plukket salat anrettet med pinjekerner, oliven og parmesan.*
- ? *Grillet helleflynder med hummerbavaroise og dampede gulerødder serveret med sauterede kartofler samt beurre blanc med krydderurter.*
- ? *Indbagt is på bund af hindbærcouli pyntet med ananaskirsebær.*

Søndag den 4. juli valgte vi at servere:

- ? *Fiskeroulade af hellefisk på bund af asparagessalat serveret med safran-creme.*
- ? *Calvadosflamberet kalvemedalion serveret med rodfrugtkompot, kartoffeltårn samt calvadossauce.*
- ? *3 slags franske oste serveret med kompot af peberfrugt dertil tapenadebrød.*

For at få fat i de bedste råvarer, lånte vi en bil af flådestationen, så bageren, Dennis og jeg selv kunne tage til Ålborg, hvor vi købte friske krydderurter, grøntsager og gode franske oste, som bageren og jeg valgte efter en del smagsprøver. Derefter tog vi til Hirtshals, hvor vi skulle have fat i nogle hummerskaller så vi kunne koge fond til hummerbavaroise, men selv i en fiskerby som Hirtshals, var det svært at finde hummerskaller, men det lykkedes dog alligevel.

Fiskene vi brugte blev købt på Færøerne, helt friske, så Dennis og Kim fik nok at se til, da de skulle filetere ca. 70 kg fisk. Besætningen skulle nemlig også have fisk. De fik dog hjælp af SEB, der også lige skulle prøve at filetere en fisk.

For at holde krydderurterne friske, fik jeg lov til at bruge broen som en slags drivhus, hvilket de fleste vist syntes var lidt spøjst. Men de var jo nødt til at få lys og luft for at holde sig friske, så jeg måtte op hver dag for at vande dem og luge lidt i bedene.

Så kom dagen hvor de kongelige kom, de sidste ting skulle finpudses. Skriveren og

jeg havde lavet menukort og bordkort til begge dage og det hele stemte, lige indtil dronningens ceremonimester, foreslog, at alle om søndagen skulle spise sammen i officersmessen, i stedet for, at de kongelige spiste i chefmessen. Så faldt hele planen til jorden, det lykkedes dog at få stykket en ny bordplan sammen, samt at få kød og grøntsager til at række til 4 mere.



Midt under hovedretten lørdag aften, kom jeg pludselig til at tænke på om de havde husket at lave hindbærcoulis. "Nej - vi har da lavet brombærcoulis" sagde Dennis. Så fik jeg travlt med at lave hindbærcoulis, for det stod jo i menukortet. De andre mente ikke det kunne nås, men jeg valgte alligevel at prøve, og det lykkedes heldigvis at blive færdig i sidste øjeblik. Så kunne jeg ånde lettet op igen.

Det var 2 lange dage fra tidligt om morgenen til sent om aften, men det var det hele værd, da vi søndag aften, blev kaldt op i officersmessen. Det viste sig, at Dronningen og Prinsen ville give os et håndtryk som tak for god mad og betjening,. Det var en stor oplevelse og selvom de ikke sagde noget var det uden tvivl den største ros vi har fået.

Lasse Randall Jensen
Proviantregnskabsfører

THETIS tog til Middelhavet.

Midt i de meget spændende opgaver i Nordatlanten er planlægningen til THETIS næste opgaver også i fuld gang. Den 11. august indleder skibet en 8 dages forlægning til Malta, kun afbrudt af et kort forsyningsanløb i den amerikanske flådehavn Rota i Spanien. Den 19. august

møder vi Kongeskibet DANNEBROG i Middelhavet. Det er herfra THETIS opgave at eskortere og beskytte Kongeskibet, frem til og under et besøg i Athen, hvor såvel Regentparret som Kronprinsparret skal overvære de Olympiske lege. Dette er en særdeles spændende opgave, men også en opgave, der kræver en del forberedelser, da det ikke er helt enkelt at sørge for Kongeskibets sikkerhed. Middelhavet er jo heldigvis ikke et krigsområde, men der er næppe tvivl om, at man ikke kan afvise, at OL er et muligt terroristmål. Endvidere er det en kendsgerning, at der har været terroraktiviteter i bl.a. Spanien, Italien og Grækenland. Derfor har besætningen intensiveret træningen i at yde nærforsvar med lette våben, samt at holde mindre fartøjer på afstand, bl. a. ved hjælp af skibets helikopter. Endvidere tilsikres det, at besætningen og skibet udrustes med bedst mulig personbeskyttelse. Alle interne kommunikationslinier i skibet er blevet opdateret og kontrolleret og en særlig eskorte-organisation er under udvikling. der er også taget kontakt til alle militære myndigheder på ruten til Athen. Vi tager ikke let på opgaven, men besætningen håber selvfølgelig også på, at man på skift kan holde en fridag og opleve de Olympiske Lege. THETIS og Kongeskibet skal besøge et par øer i det græske øhav, inden sidste anløb på Kreta, hvorfra THETIS sejler direkte hjem, med forventet ankomst den 10. september.

Peter Tolderlund
chef

Af redaktionen:

Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra Kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link "Rejsebreve fra THETIS".



HM Dronningens ankomst ud for Constable pynt.

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 3, den 22. august 2004 årgang 1 fra HDMS THETIS

Velkommen til et nyt nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDOPOSTEN" fra kommandoskibet THETIS. Vi beretter denne gang om skibets første togt efter sommerferien. På togtet, som går til Middelhavet, skal THETIS eskortere Kongeskibet DANNEBROG under den kongelige families ophold dér ombord, i forbindelse med



deres overværelse af de Olympiske Lege i Athen. Der er ikke tvivl om at besætningen på THETIS har meget travlt, men det hjælper naturligvis, at opgaverne er så forskellige.

Eksempelvis lavede vi fiskeriinspektion den 28. juni ved Færøerne, den 3. juli fungerede vi som Kongeskib ved Scoresbysund, den 5. juli manøvrerede vi THETIS gennem storisen ved Grønlands østkyst, den 13. august øvede vi nærforsvar i Biscayen, den 17. august passerede vi Gibraltarstrædet i højeste beredskab og i dag ankommer vi så til Athen. Lidt statistik: Der er 1200 sømil fra Scoresbysund til Frederikshavn, og fra Frederikshavn til Athen er der 3300 sømil. Det er lange rejser, som skibet har foretaget i juli og august.

Togtet til Middelhavet har hidtil budt på et kort forsyningsanløb den 15.-16. august i den amerikanske flådehavn i Rota, Spanien. Den 19. august formeredes kongedelingen med Kongeskibet DANNEBROG i Valletta, Malta. Det har herfra været THETIS opgave at eskortere og beskytte Kongeskibet før, under og efter besøget i Athen.

Det er en særdeles spændende opgave, men også en opgave der har krævet en del forberedelser, da det ikke er helt enkelt at sørge for Kongeskibets sikkerhed.

Middelhavet er jo heldigvis ikke et krigsområde, men der er næppe tvivl om, at de Olympiske Lege kan være et muligt mål for terror. Endvidere er det en kendsgerning, at der har været terroraktiviteter i bl.a. Spanien, Italien og Grækenland. Derfor har besætningen trænet intensivt i at yde nærforsvar med lette våben, samt at holde mindre fartøjer på afstand bl.a. ved hjælp af skibets helikopter og gum-mibåd. Alle interne kommunikationslinier i skibet er blevet opdateret og en særlig eskorte-organisation er blevet udviklet og trænet.

Skudsikre veste og fragmentationsveste er blevet anskaffet til personbeskyttelse.



Uddannelse i karabin M/96.

Vi har ikke taget let på opgaven, men besætningen håber selvfølgelig også på, at man nu på skift kan holde en fridag og opleve de Olympiske Lege.

THETIS og Kongeskibet skal besøge et par øer i det græske øhav inden sidste anløb på Kreta, hvorfra THETIS sejler direkte hjem med forventet ankomst den 10. september.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

Forberedelser i forplejningssektionen.

De fleste ombord har set frem til dette togt til Middelhavet og Athen som et afbræk fra den normale rutine med sejlads i danske og færøske farvande.

At proviantere til et sådant togt er en noget uvant opgave. Der skal bl.a. masser af væske med, så man kan opretholde væskebalancen. Skibet har til lejligheden anskaffet et antal vandautomater, og vi har i alt medbragt 140 dunke mineralvand á 19 liter. Yderligere opbevarer THETIS 60 dunke for Kongeskibet, så megen plads optages af disse store vanddunke. Så skal man også tænke på kosten, for i 40 graders varme er det ikke sagen at leve af sovs og kartofler hver dag. Der går mere ris og pasta til end normalt. Stor var glæden også, da vi forleden fik lov til at grille på helikopter-dækket. Der går mange bøffer og pølser til 74 personer, så Kim og jeg havde nok at se til for at kunne følge med. Besætningen skulle nødtigt vente på maden for længe. Aftensens højdepunkt var dog, da vi havde grillet den fisk, som Sir Cliff (Thomas 276) havde fanget i Rota. Vi fandt ud af, at det var en Havrude, og den smagte fantastisk! Der var da også nogle stykker, der holdt igen med kødet for at få plads til fisken.

En helt anden ting, som der også skal tages højde for, er den mængde af is og frugt, der bliver spist i varmen. Jeg kendte ikke mulighederne for proviantering af frugt og grønt på togtet, da der er meget få havneanløb, så der skulle købes rigeligt ind hjemmefra. Heldigvis kunne der provianteres på Malta, så vi kan klare os også under opholdet i Athen. Til gengæld løber vi ikke tør for is foreløbig. Der skulle være mere end nok til hele turen, og det er jo dejligt med en kold is i denne fugtige varme.

Lasse R. Jensen
Proviantregnskabsfører



KKO og KIA øver pistolskydning.

Forberedelser i teknikdivisionen.

T-divisionen har - så vel som de andre divisioner - haft et hav af forberedelser til Middelhavstogtet. Ikke at vi normalt forbereder os dårligt i T-divisionen, men alligevel gør man lige lidt ekstra ud af det hele, når man skal af sted på et sådant togt.

Forholdene i området stiller ekstra krav til maskineriet. En havtemperatur på 25 grader og en lufttemperatur på omkring 30-35 grader gør, at man skal være ekstra opmærksom på maskineriets driftstilstand. Desuden er elektroniske kredsløb sårbare over for varme, så det kræver meget at holde al elektronikken ombord tilstrækkeligt afkølet. Der var allerede problemer med det integrerede skibskontrol-anlæg i Frederikshavn før afgang, pga. varmen, og det er ikke blevet lettere. Aircondition er noget af det, der er meget vigtigt at holde kørende. Ikke alene er det rart for besætningen, at temperaturen blive holdt nede på et så behageligt niveau som muligt, men også elektronikken på broen er særdeles afhængig af køling. Ganske få timer i 35 graders varme uden aircondition vil med sikkerhed få diverse systemer til at gå ned.

Der var faktisk allerede problemer med det ene af vores to aircondition anlæg inden vi tog af sted. En tekniker kunne dog ikke umiddelbart finde årsagen til problemet men gav os forskellige forslag til, hvordan vi måske kunne løse det. Det viste sig så, at kondensatoren på anlæg-

get var en smule snavset inden i, og da drengene havde fået rensat denne kondensator, kørte anlægget igen som en drøm. Dette problem er et meget godt eksempel på, hvordan man skal være på forkant med maskineriet på en tur til de varme lande. Denne fejl på vores aircondition viste sig først, da søtemperaturen i havnebassinet i Frederikshavn steg til 25 grader. Vi ville ikke have opdaget det, hvis vi i stedet var sejlet en tur nordpå.

Vedrørende bestilling af varer, møder vi oftest meldinger om restordre. Men i forbindelse med vores togt til Athen er der så sket det underlige, at vi lige pludselig har fået næsten alle de varer, der var i restordre. Det er skønt, når man kommer hjem fra ferie og opdager, at kontor, gange og andre frie arealer er fyldt med varer. Det er jo sådan, at vi maskinfolk elsker "grej".

Togtet til Athen har selvfølgelig også budt på meget specielt "grej". Der er nemlig blevet indkøbt en række luftblæsere samt transportable aircondition enheder for at hjælpe med at holde temperaturen nogenlunde udholdelig på særligt udsatte steder såsom radio og kontrolrum.

Torben Lykkegaard Pedersen
Elektroofficer

Forsyningsanløb i Rota, Spanien.

Søndag den 15. august anløb THETIS den amerikanske flådebase i Rota i Spanien for at få forsyninger ombord. På basen lå der flere spanske enheder og kun ét amerikansk forsyningsskib. Flere af THETIS besætningsmedlemmer havde måske forventet at se nogle af den amerikanske flådes skibe.

Efter ankomst blev der givet frihed og landlov for vagt- og arbejdsfrit personel, og det var der selvfølgelig en del der benyttede sig af. Ikke langt fra Rota ligger der en lille by ved navn Puerto de Santa Maria, som blev besøgt. Det er en hyggelig by med masser af små tavernaer, re-

stauranter og diverse barer, og her fik flere af besætningsmedlemmerne søndag aften stillet sulten. Om mandagen skulle vi først sejle om aftenen, og der blev derfor givet frihed og landlov igen. Der var flere, der benyttede denne tid til at tage på stranden. Rota har flere udmærkede strande, der i alt strækker sig over 16 km. Flere af disse strande har fået tildelt 'det blå flag' og desuden er vandtemperaturen en helt anden end i Vesterhavet.

Selve byen, Rota, ligger på Spaniens sydvestkyst lidt nord for Cadiz. Byen har, med dens placering, en historie der går langt tilbage, og der er derfor mange gamle flotte bygninger i byen.

Efter en varm tur på stranden var det rart at få lidt at spise inde i byens små gader, i de små cafeer og restauranter.

Henriette Daugaard
Dæksofficer

Passage af Gibraltar-strædet.

Gibraltar-strædet er et trafikalt knudepunkt ved indsejlingen til Middelhavet. På et relativt lille areal skal mange handelskibe, fra mange nationer, passere tæt på land. Derfor er det et oplagt område til at gennemføre terrorist-angreb mod skibe. I en længere periode har flådefartøjer fra NATO gennemført patrulje- og eskorteoperationer som følge af terror-truslen. Søværnet har bl.a. bidraget med to STANDARD-FLEX 300 enheder.

THETIS passage af strædet foregik om natten mellem den 16. og 17. august. Det var meget specielt, at der denne aften blev prajet "på post for klartskib"! For første gang nogensinde i en THETIS-kl. blev der ikke vedhæftet et "for øvelse". Det var



derfor også en fornøjelse at konstatere, at den træning vi havde gennemført, bar frugt. På rolig og sikker vis blev STINGER-missiler, 4 tunge maskingeværer og 2 lette ditto gjort klar og ladet op. Skytter og hjælpere var iklædt skudsikre veste og



kampdragter og udstyret med natkikkerter.

Ikke mindst var alle i kontakt med operationsrummet på det interne våben-

kommunikationsnet. På broen var alle iklædt fragmentationsveste og

alle ombord havde naturligvis brandsikre hætter og handsker på for at reducere risiko for forbrændinger. Vi kalder rullen for "klart skib – asymmetrisk", da den er udviklet specielt til at imødegå terroristangreb - den såkaldte asymmetriske trussel.

Det skal understreges, at der er næsten stille på bro og i operationsrum, idet langt størstedelen af kommunikationen foregår på interne net med hovedtelefoner og mikrofoner. Besætningen fortjener ros for den meget hurtige tilvænning til procedurer og korte, koncise ordrer og meldinger via de interne net.

Passagen af Gibraltar-strædet foregik uden problemer overhovedet. Men der er ikke tvivl om, at besætningen her fik prøvet den fulde procedure og herefter var klar til den forestående eskorteopgave af DANNEBROG.

Peter Tolderlund
chef

Anløb af Valletta, Malta.

Efter ca. en uges intensiv sejlads kom vi endelig til Malta, der er en spændende ø,

der den ligger midt i Middelhavet imellem Europa og Afrika.

Fra søsiden ser man høje klipper og gamle byer, alt i sandfarver. Når man passerer havnemolerne i Valletta, Maltas hovedstad, er man allerede fascineret af arkitekturen. Fæstningsværker og borge vidner om korsriddere og middelalder.

Malta er en gammel koloni, hvor den øverste leder var en ridder ved navn La Vallette. Malta blev imidlertid forsøgt invaderet af tyrkerne, men malteserne - anført af ridderne fra St. John Ordenen - afværgede en længerevarende belejring. Efterfølgende besluttede La Vallette at forstærke øens fæstningsværker, og man grundlagde en ny by bag befæstningen. I begejstring over at have vundet slaget, kaldte man byen Valletta for at ære øens beskytter og byens grundlægger.



Klartskib "asymmetrisk" - tungt maskingevær.

I dag ses fæstningens omfang tydeligt, og spadsereture omkring i byen imponerer.

Men det var ikke kun tyrkerne der prøvede at invadere Malta. Også fx fønikerne, romerne, araberne, normannerne, spanierne, franskmændene og briterne har på den måde fået sat deres præg på øen.

På Maltas sydkyst er nogle store grotteformationer kaldet "Blue Grotto". Man sejler helt ind i grotterne i meget små træbåde med påhængsmotor. Turen i bådene er hurtigt overstået, men efterlader et storslået indtryk. Lige præcis i det område fangede man i 1987 en hvid haj på 3000

kg og 23 fod. Dette gjorde turen i de små både noget mere intens. Så vidt vi ved, er den hvide haj nemlig en af de få hajer, som uprovokeret angriber over vandlinien. Med det i baghovedet havde besætningen nogle ganske fine dykninger på samme sted.



DANNEBROG i Valletta.

Et andet meget fascinerende sted på Malta er en lille by, der hedder St. Julians. Den er speciel med dens barer og natklubber, som er åbne alle ugens dage. Det var lidt om de oplevelser jeg har fået under det korte ophold på Malta, et af de mest spændende steder i Middelhavet.

Gediminas Petrikas **Kadet, Litauen**

Sejladsen mod Middelhavet

Når unge mennesker melder sig under fanerne med ønsket om at blive officer i det kongelige danske søværn, er det i mine øjne ingen generalisering at forklare det ud fra en dragning mod skibene og havet. Vi er to kadetter ombord på kommandoskibet THETIS under dette togt til Middelhavet. Efter de sidste to år på skolen med teoretiske fag og tilhørende stakke af lektier er det ikke en dragning som er blevet mindre med tiden. Man kunne endda påstå det modsatte. Hver kadet gennemgår, efter to års undervisning og beståede eksaminer, tre måneders sejlads med søværnets skibe. Resultatet

efter en vel overstået sejlads udmønter sig i et civilt skibsførerbevis.

Når fem uger ud af tre måneder skal af tjenes i Middelhavet, er udstikningsbrok uhørt. Mange misunder os sikkert denne tur som udadtil kunne virke som en hygetur under varme himmelstrøg. Virkeligheden slår dog hårdere, når det går op for folk, at det faktisk er en sejlads med ganske alvorlige aspekter. Udover det byder sejladsen på nogle områder, man som dansk officer sjældent sejler i, og da dette er hvad skolen kalder for vores navigationsstogt, er det den navigatoriske del som jeg vil koncentrere mig om i dette indlæg. Når man tager et skib og sejler det fra Flådestation Frederikshavn til Middelhavet, er rutemulighederne ikke mange. Overordnet set går vi vestover fra Skagen og derefter i passende afstand fra land sydvest mod trafiksepareringen i den engelske kanal ved Dover.

Doverstrædet kan minde om Øretvisten ved Helsingør. Der er mange krydsende færger, så man skal være forudseende og have et køligt overblik. Derfra sydpå med Frankrig, Biscayen, Spanien og Portugal på bagbord side. Syd for Portugal drejer vi over på en østlig kurs, og Spanien kommer atter frem på bagbord side. Lidt længere fremme ligger den lille by Rota, der ligner en dværg ved siden af den nærliggende og noget større by Cádiz. Vi bunkrer og tager forsyninger ombord og sejler videre dagen efter.

Vi går gennem Gibraltarstrædet om natten i klart skib, for at imødegå en terrortrussel, som dog ikke er rettet direkte imod os, men heller ikke så lille, at vi kan se bort fra den. Efter strædet går vi østover i god afstand fra landene på vores styrbord side. Marokko, Tunesien og Algeriet passeres, og vi sejler sydøst indtil Malta nås. Kort før ankomst til Valletta på Malta møder vi Dannebrog, og et af målene med turen er nået.

Vi oplevede forskellige pudsigheder, irritationsmomenter mv. i løbet af de første 8 dage, som turen nu har varet. Som ny-

bagt navigatør fra skolen med undervisning i hvordan man opfører sig korrekt på "den blå hylde", bliver man hurtigt irriteret, hver gang andre skibe fx ikke overholder de internationale søvejsregler. Et andet eksempel er det ekstreme misbrug af kanal 16 her i Middelhavet. Vi benytter kanalen til nød, ekspres- og sikkerhedsmeldinger. Det er derfor frustrerende, når lokale "radioterrorister" sender musik, unævnelige lyde, eder og forbandelser, fuldemandssnak samt en evindelig klagen efter en person ved navn "Mario" ud i æteren. Man kan grine af det i en periode, men i det store hele optager de kanalen, således at vigtige og interessante informationer bliver saboteret, hvorefter frustrationen igen melder sig. Så man må omstille sig fra undervisningens fejlsikre navigering og kommunikation, og vænne sig til virkeligheden.

Nu går turen så videre i formation med kongeskibet mod Athen og de Olympiske Lege. Indtil videre har oplevelserne og erfaringerne levet op til forventningerne, hvilket i mine øjne gør navigationstogtet til en succes.

Henrik Koefoed
Kadet

Passage af Korinth-kanalen.

Tidligt om morgenen, den 22. august, ankom THETIS og DANNEBROG til den gravede kanal ved Korinth, lidt vest for Athen. Kanalen blev oprindeligt projekteret af Kejser Nero (år 64 BC), der dog knap nåede halvvejs. Først i 1893 blev kanalen færdig efter 11 års arbejde. Kanalen fører skibene fra Den Saroniske Bugt til Korinth-bugten.

Vi modtog lods og slæbebåd lige ud for indsejlingen. Vi troede knapt vores egne øjne! Godt nok havde vi læst, at kanalen er meget smal, og vi havde også set enkelte billeder, men virkeligheden overrasker igen!

Kanalen er ca. 3 sømil lang, og siderne rager højere op end THETIS radardome. Et specielt syn.



THETIS i Korinth-kanalen. I baggrunden DANNEBROG.

Enkelte vej- og jernbanebroer krydser kanalen højt oppe, og sammenholdt med høje kanalvægge er dette et perfekt sted for et baghold. Derfor var THETIS også i beredskab under passagen og våbenstationer var bemandede.

Passagen gik dog uden problemer, og skibet og besætningen kom ud på den anden side med en stor oplevelse i bagagen. THETIS er nu det største danske orlogsskib, der har passeret Korinth-kanalen.

Martin Stenvang
Kommunikationsofficer

Af redaktionen:

Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link **"Rejsebreve fra THETIS"**.

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 4, den 3. september 2004, årgang 1 fra HDMS THETIS

Velkommen til et nyt nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS. Vi beretter denne gang videre om vores togt til Middelhavet, hvor vi i dag forlader Kongeskibet DANNEBROG ved Kreta og indleder



vores sejlads tilbage mod Danmark.

Vores eskorteopgave er forbi nu, hvor den kongelige familie atter er draget hjem.

Vi sejler den lange vej vestpå gennem Middelhavet til Gibraltar, hvorefter vi - fulde af indtryk - drejer nordover mod Danmark.

Besøget ved Athen blev vel egentlig indledt ved passagen af Korinth Kanalen, som beskrevet i sidste nummer, men oplevelsen af sejladsen heri har gjort stort indtryk, så vi iler med at bringe et billede af THETIS i kanalen set fra en af de mange broer, der går over.

Ved Athen lå vi til ankers i Faliro-bugten, hvilket medførte, at halvdelen af besætningen var på vagt ad gangen, medens den anden halvdel måtte på en længere sejlturn med vores gummibåd for at komme i land.

Alle fik også lejlighed til at få et indtryk af den dejlige storby og ikke mindst at følge nogle af begivenhederne ved de olympiske lege.

Den græske Coast Guard varetog patruljering og dermed sikkerhed omkring os og DANNEBROG, men frømand fra THETIS undersøgte dog dagligt DANNEBROGs skrog og kaj.

Efter Athen besøgte Hendes Majestæt Dronningen arkæologiske udgravninger ved Delos, Santorini og på Kreta inden hendes hjemrejse. Under denne tur, havde THETIS lejlighed til at hylde Majestæ-

ten med den traditionelle paraderingsrul- le. Vi havde trænet flittigt, og heldigvis lod det til, at paraderingen faldt i Hendes Majestæt Dronningens smag.



Vi sejler nu hjemad fyldte med indtryk og erfaringer. Teknisk har det været en udfordring at holde skibet operativt under varmere himmelstrøg og med store

maskinmæssige belastninger, men teknisk division har dog klaret alt endnu med god støtte fra forsyningssystemet. Operativt føler vi, at vi lige nu er særdeles godt trænede i eskorteopgaven og det høje beredskab, en sådan opgave kræver. Inden for imødegåelse af terroristangreb - den såkaldte asymmetriske trussel - kommer vi således hjem på et højere operativt niveau, end da vi drog af sted.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

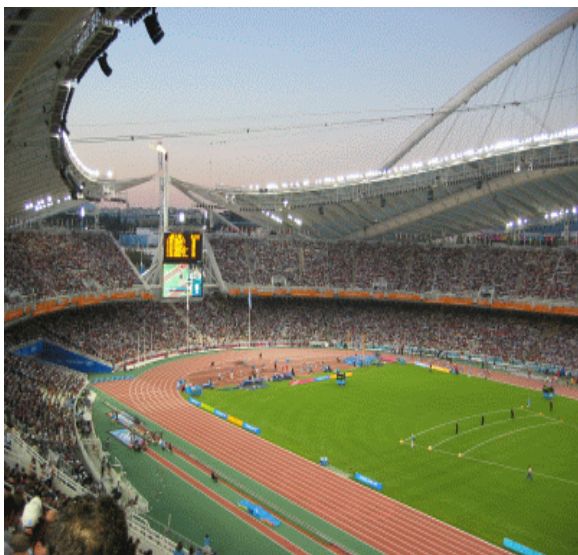
Til atletik ved OL i Athen

Ja det store nye OL-stadion skulle jo også ses og opleves, så vi begav os derud. Det ligger et stykke ude af S-togsbanen ved Irini.

Vi stod af toget, og gik det sidste lille stykke, toget kørte næsten lige dertil. Vi skulle først igennem en masse "security", og derefter kunne man gå til de forskellige

stadions og haller. Der var både tennis, gymnastik, trampolin, basketball, cykling, atletik, dykning, svømning, synkronsvømning, vandpolo mm., så der var jo rigeligt at se derude.

Men vi skulle se atletik, og det var i det fjerneste hjørne, så der var en god gåtur derover.



En aften på det olympiske stadion.

Det viste sig at være et kæmpestort stadion med plads til 70.000 mennesker. Vi fandt den "gate", vi skulle ind af, men der var mange, og vi skulle næsten om på den anden side af stadion, så vi fik gået en del. Vi kom ind og fandt vores pladser. Det var stort der indenfor.

Vi manglede lidt de kikkerter, de gik og solgte på gaden i centrum, for vores pladser var oppe på bagerste række. Det var ikke det store vi kunne se der, men der var sat nogle store skærme op, som man kunne følge med på. Det var mest den store oplevelse af, hvor storslået det alt sammen var, der talte.

Der var desværre ingen danskere på banen den dag. Det var først næste dag, at Wilson Kipketer skulle løbe. Han vandt som bekendt bronze i 800 m løb om lørdagen.

Preben H. Olsen
kok

Olympisk finale i damehåndbold

Det var en spændt flok fra THETIS, som begav sig mod Helleniko Olympic Complex om morgenen d. 29. august. Damelandsholdet i håndbold skulle spille finale mod Sydkorea og dermed forsvare det olympiske guld fra Atlanta og Sydney. Selv klokken 9 om morgenen var temperaturen vel over 25 grader, og sammen med spændingen omkring finalen virkede dette ikke ligefrem kølende. Det skulle blive atter en meget varm dag! Vi tog sporvognen fra Flisvos havn og stod af ved det gigantiske, olympiske kompleks, som omfatter flere haller, stadion og rekreative områder. Det faldt desværre hurtigt i øjnene, at der – set med en danskers øjne – var meget byggesjusk og en del mangler, som en følge af tidspresset op til OL's start.

Stemningen i hallen var høj! Flag og bannere var medbragt, og de sydkoreanske tilskuere satte nye rekorder for tilskuerlarm. De havde medbragt et veritabelt orkester af klappebrædder, gong-gong'er og fløjter.

Lydmæssigt var de danske tilskuere indledningsvist i undertal, det ændrede sig dog, og vi havde tillige kongefamilien med på sidelinien og to olympiske guldmedaljer i bagagen!



115 MAKS Ellen B. Agger og 225 MOKS Jesper D. Jensen ("kanonkongen") støtter Danmark.

Kampen var utroligt spændende, og de to hold spillede meget lige og fulgtes pænt ad på pointtavlen. Den højeste difference

var 3 mål! Kampgejsten var høj! Faktisk så høj at holdene måtte ud i både 1. og 2. forlængede spilletid, før kampen blev afgjort ved straffekast, hvor Danmarks målvinde, Karin Mortensen, virkelig beviste sit værd og faktisk reddede holdet på målstregen. Dansk hattrick i guldmedaljer i håndbold var en realitet!

Alle som overværede kampen fik en oplevelse for livet, og patriotismen fik et nøk opad. THETIS besætning var alle hæse men havde gjort sit for, at pigerne atter kunne høste guld.

Martin Stenvang
kommunikationsofficer

Dykker på THETIS

THETIS råder i øjeblikket over 4 skibsdykkere, som er i stand til at udføre dykkeropgaver – enten for os selv eller som hjælp til andre skibe. Søværnet har gennem tiden været langt fremme med uddannelse og anvendelse af dykkere i kraft af de opgaver, som søværnet løser, f.eks. skibsdykkere, minedykkere og frømand.



174 MOKS Benny Nielsen og 265 MOKS Brian Kristensen er klar til et dyk.

Søværnets Dykkerskole på Holmen er Danmarks førende uddannelsessted for erhvervsdykkere. Der er kun et enkelt civilt firma, som for nyligt har fået licens til at tilbyde uddannelsen.

Hvad er en skibsdykker så? For at blive dykker kræver det ikke blot at man består en fysisk test men også, at man gennemgår en gennemgribende helbredsunder-

søgelse med tilfredsstillende resultat – HVERT ÅR!!! Dykning er nemlig meget hårdt for kroppen, som bliver udsat for nogle ekstreme påvirkninger, særligt under dybe dyk.

Den typiske skibsdykker er uddannet til at dykke med SCUBA udstyr (Self Contained Underwater Breathing Apparatus) – ”flasker på ryggen” - indtil 24m. Det som populært benævnes ”frømand”, uden at det dog har noget at gøre med de ”frø-mænd”, som udgør en særlig enhed i søværnet.

Skibsdykkeren uddannes som erhvervsdykker til at løse en række forskelligartede opgaver under vandet som f.eks. samling af konstruktioner, fastgørelse af bjærgningsudstyr og eftersøgning på havbunden eller ved undervandsinstallationer.

Hvad bruger THETIS så skibsdykkeren til? For det første udfører dykkeren rutineinspektioner af rør, skrue og skrog. F.eks. vil vi som regel se skroget efter for skade efter sejlad i is. Her i Athen havde vi dykkerne til at undersøge den styrbord stabilisatorfinne, da der var mistanke om, at den ikke var slået ind som den skulle. Herudover kan skibsdykkeren udføre småreparationer, hvis man f.eks. får tovværk eller andet i skruen eller stabilisatorfinnerne.

Endelig kan de udføre redningsdykning. Derfor har de fleste skibsdykkere også status som besætningsmedlem på LYNX helikopteren, således at de kan indsættes som redder fra helikopteren.

Søværnet stiller krav om et antal dykninger om måneden for at opretholde status, men da vi ikke har brug for at dykke så meget på skibet, giver kravet lejlighed for at komme lidt væk og få nogle andre dykkeroplevelser. Herhjemme dykkes sommetider på Hirsholmene ud for Frederikshavn, og på Grønland kan man næsten altid finde flot klart vand – rigtig dejlig koldt! På Færøerne er der et udløb af varmt kølevand fra et kraftværk, som giver nogle muligheder, og endelig har an-

dre kollegaer været på dykkertur med den islandske kystvagt i Tingvallavatn – en stor ferskvandssø på Island.



397 Mogens Larsen - "Bager"
316 Christian Schnell - "Schnell"
174 Benny Nielsen
265 Brian Kristensen

Denne tur til Middelhavet er også en stor mulighed. Desværre har der dog ikke været så mange chancer på grund af et tæt program og vores eskorteopgave for DANNEBROG. Det er dog lykkedes at komme i vandet både på Malta og ved Athen, ligesom det er blevet til et par dejlige ture ved Santorini og på Kreta.

Brian Gadegaard
vedligeholdelses- og dykkerofficer

Paradering

I forbindelse med THETIS eskorte af DANNEBROG skulle der laves paradering. Ifølge "Ceremoniel i Forsvaret" skal der paraderes, når Kongeskibet - med Hendes Majestæt Dronningen ombord - og et orlogsskib passerer hinanden inden for ca. 600m. Nu møder et orlogsskib ikke bare DANNEBROG "tilfældigt", så tid og sted for paraderingen aftales normalt på forhånd. Det er naturligvis heller ikke meningen, at vi skal parade i tide og utide, når vi eskorterer Kongeskibet på en opgave som denne. For de derhjemme, der

ikke helt ved, hvad det vil sige at parade, kommer der her en forklaring:

Hele besætningen trækker i deres fineste uniform og stiller op langs skibssiden efter rang og højde i god tid, før skibene passerer hinanden. Lige før passagen beordres huen i højre hånd. Mens Kongeskibet og orlogsfartøjet passerer hinanden, råbes der hurra samtidig med, at ens højre arm med huen strækkes op til højre med den hvide hattepuld udefter. Dette gentages tre gange.



Paradering for H. M. Dronningen og H. K. H. Prinsen ombord i DANNEBROG.

THETIS paraderede for Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen under forlægningen mod øen Thira, bedre kendt som Santorini.

Inden en sådan paradering skulle der øves. Vi har derfor brugt en del af forlægningstiden mod Middelhavet på at øve til paradering. Det krævede det også, for første gang vi forsøgte os, var det bestemt ikke noget kønt syn. –Det kan godt være meget svært at få 65 personer til at gøre nøjagtig det samme på nøjagtig samme tidspunkt. Trods alt så lykkedes det til sidst.

Eftersom vi ligger i Middelhavet, har vi fået udleveret den hvide sommeruniform. Det er ikke hver dag, man har sådan en på, og der var da også en vis tvivl om, hvordan man f.eks. bærer en sabel til en sådan uniform. I den hvide jakke, er der i

siden lavet et lille hul, hvor man kan få ophængt til sablen ud. På den måde skal man ikke have et sort bælte uden på den hvide uniform. Dette lille hul, havde vores VLO dog ikke opdaget. Derfor mødte han op, til ære for manges lattermuskler, med det sorte bælte uden på den hvide uniform. Det kunne vi jo ikke have, så dæksofficeren måtte hurtigt træde til og give kyndig vejledning i, hvordan sablen i virkeligheden skulle sidde.



Dæksofficeren hjælper vedligeholdelsesofficeren med sablen inden paraderingen.

Der er udbredt enighed om, at der blev brugt LAAANG tid på at træne. Vi stod og råbte HURRA til det tomme blå middelhav ☺. Men øvelse gør som bekendt mester, og alt klappede til "premieren". DANNEBROG gav i hvert fald bagefter udtryk for regentparrets store tilfredshed med en flot "jubel-rulle" – den bedste man havde set i lang tid.

Henriette Daugaard
dæksofficer

Ankring ved Thira

Efter et fremragende ophold ved Athen gik turen videre til Kreta. På vej dertil sejlede vi forbi en række fascinerede græske øer, som Sýros, Delos, Páros, Nákos, los og til sidst Thira, også kendt under navnet Santorini. Fra vores agent i Piræus fik vi fortalt, at netop denne ø er den

smukkeste af alle de græske øer, og vi må give ham ret. Øen er et gammelt vulkankrater, som danner en mørk ring omkring et stort havområde. Thira er det længste, østligste stykke af kraterranden, en halvmåne af land, hvis stejle indre tragt er dannet af størknet lava, og det er kun toppen, som er synlig.

Adgangen til hovedbyen, som også er kaldet Thira, dog med en anden udtale, går gennem den oversvømmede del af krateret. Man skal igennem et snævert stræde, som er rimeligt trafikeret med både kæmpestore krydstogtskibe og små lystsejlere. Selve krateret er ca. 4 sømil i diameter, og vanddybderne inde i krateret er op til 370 m, så det er en ret stor vulkan, man sidder på, og den er trods alt kun slumrende.

Da man skal have en lang ankerkæde for at kunne "smide kroen" på 370 meter (minimum 4 gange kædelængde ift vanddybde), fandt vi en lille pulle, hvor dybden kun var ca. 40 meter. Senere på dagen kom der en kæmpe af et krydstogtskib, som vist havde udset sig vores ankerplads i hans planlægning, men først til mølle...



Thiranerne mestrer kunsten at bygge lave huse som er flettede ind i hinanden, resultatet bliver en større labyrint.

Når man betragter øen ved anduvning, ser det ud, som om der er sne på toppen næsten hele vejen rundt. Men når man kommer tættere på, viser det sig at være bygninger.

Man finder ikke to huse, som er ens, og alting er meget kantet. Ind imellem oplever man dog nogle huse, som alligevel skiller sig ud med deres kurvede, vand-skurede vægge og tage. Thira er dog andet end en masse små mystiske og flotte huse, i øvrigt med verdens bedste udsigt. Hvis man gerne vil se byen, må man op af en meget lang trappe. Man kan også tage en svævebane eller et æsel. På øens bredeste sted er der olivenlunde, havn og lufthavn. Desuden er Thira berømt for dens natteliv. I vores øjne er øen et besøg værd. Der er masser af små hoteller og sommerlejligheder, så kom af sted, før vulkanen går af igen.

Henrik Koefoed og Gediminas Petrikas
kadetter



Ophold på Kreta

THETIS og DANNEBROG anløb Iraklion på Kreta om morgenen d. 1. september. Iraklion er Kretas største by og har en ældgammel historie. Ruinerne i Knossos ligger lidt uden for byen. Paladset var center for den minoiske kultur, og det var dér, at sagnmonsteret Minotaurus, en mand med tyrehoved, skulle have huse-

ret. Kreta lokker mange turister til, og det tager man heller ikke fejl af, når man går rundt i Iraklion. Især om aftenen og natten er der et mylder af liv i byens centrum, hvor der er mange hyggelige flotte caféer og restauranter.

Som mange andre steder i Middelhavet, bærer byen præg af forskellige kulturers indflydelse, fra den minoiske kultur til venezianske købmænd.

Den internationale lufthavn ligger lige ud til havnen, så mange fly passerer henover skibene som ligger ved kaj. Mulighederne på Kreta er mange, og THETIS' vagtfrie del af besætningen benyttede muligheden for et lille afbræk, inden turen atter gik hjemad.

Martin Stenvang
kommunikationsofficer

Af redaktionen:

Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra Kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link "Rejsebreve fra THETIS".

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 5, den 22. september 2004, årgang 1 fra HDMS THETIS

Velkommen til et nyt nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS. Siden sidst har vi afsluttet vores togt til Middelhavet med ankomst til Flådestation Frederikshavn torsdag den 9. september efter en 3300 sømil lang sejlads på 7 dage.

Efter en kort pause på en week-end tog vi



fat på 12 dages øvelse SEF, som er nærmere beskrevet i dette nummer. Øvelsen foregår fra den 13. til den 27. september.

Det væsentlige for os er, at vi er tilbage i vores vante rolle som kommandoskib for Søværnets Taktiske Stab. Det er en rolle, som vi konstant søger at optimere, en balance mellem at stille egnede, fungerende faciliteter til rådighed og samtidig at fungere som krigsskib helt uafhængigt af staben.

Operativt er THETIS på et højt niveau efter sommerens aktiviteter. Så vi føler os beredte til såvel de udfordringer, som SEF måtte give og til det efterfølgende togt, som bliver årets sidste, til Færøerne fra oktober til november. Færøernes Kommando vil dog også under dette togt sende THETIS til Skotland, hvor vi skal deltage i en større taktisk øvelse sammen med skibe, fly og soldater fra mange NATO-lande.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

Togtafslutning Middelhavet

Det var så den operation. Efter en lille afstikker fra Piræus til Kreta indledtes turen hjemad for fulde gardiner.

Det har været en spændende tur, det er sikkert og vidst. Turen har også været en belastning for besætningen, og taget hårdt på kræfterne, men når turens plusser og minuser lægges sammen har det været en alle tiders tur med masser af oplevelser og erfaringer.

Turen hjem er som sagt foregået i fuld fart, da THETIS skulle nå hjem for at deltage i øvelse SEF. Dog har der da været tid til lidt velfærd. Der har været bingospil, hvor en af gevinsterne var et rigtig lækkert sæt stangtennis, og chefen gav også tilladelse til lidt lerdueskydning.

Med den fart vi har skudt hjemover er klimaændringen gået stærkt. Der har ikke været mange timers forskel på en lufttemperatur på 35 °C og så til en lufttemperatur på 25 °C. Heldigvis var det alligevel ikke så koldt, da vi ankom til Frederikshavn, som man kunne have frygtet. Så vi fik alle lige en ekstra chance for at akklimatisere os.

Kommandoskibet THETIS har altid en meget travl sejlplan, og besætningen er meget væk, og så er det, at en tur som den til Athen er med til at krydre tilværelsen.

Torben L. Pedersen
elektroofficer

Hvad er øvelse SEF?

For nogle år siden blev det aftalt mellem CH SOK og hans tyske kollega, CINC GERMAN FLEET, at den tyske flådes enheder var velkomne i den danske øvelse DANEX ligesom den danske flådes enheder var velkomne i den tyske øvelse SEF – **på skift**, hvorved man kunne lære hinanden endnu bedre at kende og også

spare ressourcer. Et år skulle det så være DANEX, næste år SEF og det tredje år hver for sig. Og så videre. I år er det så den danske flåde, der er med i SEF. Forkortelsen SEF står for Ständiger Einsatz Ausbildungverband der Flotte, så det er godt navnet kan forkortes!

Det er den tyske Østersøflådes enheder der over to måneder øver sig, og bygger torpedobåde, minefartøjer, hjælpeskibe og flys evne op til at kunne operere professionelt sammen efter liggeperioder og f.eks. tilgang af mange nye besætningsmedlemmer. Søværnets Taktiske Stab har på vegne af SOK koordineret den danske flådes deltagelse i år i SEF og derfor er NIELS JUEL, PETER TORDENSKIOLD, GLENTEN, VIBEN, RAVNEN, SKADEN, STØREN, MSF3, MLOG, SÆLEN og THETIS i søen i disse uger.

De to styrker er ikke så meget sammen her i den første uge, men vi mødes alle sammen i Esbjerg i weekenden 17.-20. september. Der vil blive nok at se på og rig lejlighed til at lære de tyske kolleger at kende. Bl.a. under festlige idrætsformer ved NAVAL OLYMPICS på havnens område lørdag formiddag.



THETIS hold til SEF Olympics.

Efter weekenden står vi til søs sammen for at operere i et fælles "scenarie" i Tyske Bugt i nærheden af Wilhelmshafen. Scenariet omfatter tænkte lande (Götaland, Frisia m.fl.) der er i konflikt med hinanden og der opstår en større politisk

krise. På et tidspunkt er det ikke længere sikkert for udlændinge at befinde sig i (Tyskland), hvorfor mange civile mennesker skal evakueres. Dét vil blandt andre THETIS skulle deltage i.

Denne anden del af øvelsen slutter i løbet af torsdag 23 SEP, hvorefter STS flyttes fra THETIS over i MØEN. THETIS sejler tilbage til FLS FRH for blandt andet at få et fortjent hvil.

STS glæder sig som altid over at være ombord i kommandoskibet. Vi har kunnet følge jer gennem "Kommandoposten" ligesom mange af os så THETIS besætningsmedlemmer i fjernsynet under den berømte finale i håndbold for kvinder under OL!

Næste gang vi ses er under Joint Maritime Course 3/2004 (JMC 043) sidst i oktober. Den øvelse bliver rigtig stor og krævende for såvel staben som for de deltagende danske enheder, THETIS, NIELS JUEL, PETER TORDENSKIOLD, SÆLEN. Øvelsen vil blive afviklet i Det Irske Hav og farvandet nord for Skotland.

KK Gustav Lang
stabschef STS

Orlogsprovsten til søs igen.

Efter mønstring efter bjærgningsrulle, hvor der ikke var redningsvest til præsten, for: "Han kan jo gå på vandet", havde alle fundet rutinen igen. Over en kop kaffe var jeg i gang med en god snak med et par besætningsmedlemmer og vi talte bl.a. om søværnets nye skib ABSALON og om hvad søsterskibet mon skulle hedde. Men bedst som det gik, blev der over skibets ordreanlæg præjet: *"Havaripatrulje mønstre på agterdækket, der er brand ombord i MØEN's agterskib"*.

Mange tanker for gennem mit hoved, men først og fremmest om det nu var gamle MØEN's svanesang. Det er jo ikke nogen hemmelighed, at den gamle dame er vel-aflagt og for længst har aftjent sin værne-

pligt. I koldkrigstiden stod der stort ry om MØEN og de andre minelæggere FYEN, FALSTER og SJÆLLAND. Russerne frygtede minerne.

Nu er tiden en anden og MØEN synger på sidste vers. Med udgangen af denne måned er det slut og et kapitel i søværnets historie skrives ud. Men at det skulle ende med brand udenfor Frederikshavn, det havde jeg nu ikke forestillet mig.

I samme åndedrag tænkte jeg også med glæde tilbage på mange gode og spændende sejlads med minelæggerne. Min allerførste sejlads i søværnet var ombord i FYEN i efteråret 1985. FYEN var dengang skoleskib, rollen som MØEN senere overtog. Skib og besætning havde fået i opdrag at gøre den nyudnævnte orlogspræst ved Holmens kirke, som var civil landpadde, til sømand. De gjorde deres arbejde godt, dengang som nu, i søværnet. Siden er det for mit vedkommende blevet til adskillige sejlads, ikke alene med minelæggerne, men også med søværnets andre sejlene enheder. Og nu er jeg så ombord i THETIS. Jeg har glædet mig meget til denne sejlads, da der er blevet roget "længere mellem snapsene" efter at jeg er blevet orlogsprovst og Holmens provst. Rent faktisk er det netop et år siden, jeg sidst var ude at sejle.

Alt det her tænkte jeg på, foranlediget af prajningen om havari i MØEN og så lød det igen over THETIS ordreanlæg: *"Brand i MØEN's styrmaskine – for øvelse, for øvelse"*. Jeg åndede lettet op, nu kunne jeg huske det igen – selvfølgelig for øvelse. Vi øver, vi træner, for at være klar, når vi skal være klar, så at opgaverne kan udføres fuldt professionelle og besætning og skib kan komme trygt i havn efter veloverstået dåd.

Oppe på THETIS kommandobro kunne jeg så konstatere at øvelsen, som også STØREN var involveret i, forløb planmæssigt. På et tidspunkt manglede der fem besætningsmedlemmer, men der var ingen sårede. Senere, da branden var slukket, var der to sårede, som af gum-

mibådsbesætningerne blev bragt til THETIS. DOC måtte i aktion. Der blev heldigvis ikke brug for præsten i denne omgang, eller som en spøgfuld sjæl sagde: "Nu må vi have præsten over på MØEN, for at give den sidste olie." Vagtchefen prajede igen: *"Færdig med øvelsen og klargøring til boardingøvelse. Slut på orientering"*.



Ejgil B. Olesen.

Det er ganske vist en ny tid og meget har forandret sig siden 1985 og siden 60'erne, hvor minelæggerne fik "vand under

kølen", men viljen til at gøre arbejdet godt og til at være klar og være professionel, den eksisterer forsat med uformindsket styrke. Det mærkede jeg straks, da jeg søndag aften kom ombord i THETIS. Efter en forlænget weekend, hvor det vagtfrie personel lige havde haft mulighed for at være hjemme og hilse på familien, efter en måned i Middelhavet i Kongedelingen, så var skib og besætning atter klar til at være kommandoskib og indgå i en fælles dansk-tysk flådeøvelse den næste uges tid. Også klar til at løse alle de andre opgaver der venter THETIS de kommende måneder og det er mange, kan jeg forstå, når man, ikke alene af navn men også af gavn, bærer prædikatet: Kommandoskib.

Det er dejligt at være ombord i kommandoskibet og jeg glæder mig til en uges sejlads og til havneanløbet i weekenden i Esbjerg, hvor der bl.a. skal være fælles gudstjeneste for hele flådestyrken sammen med den lokale menighed i Zions kirke.

Ejgil Bank Olesen

Holmens provst & orlogsprovst Beretning fra skibets læge.

Skibslægen (DOC) indtager i forhold til de øvrige officerer en særstilling ombord på flådens skibe: jo mindre han/hun har at lave, desto bedre er det. Under alle forhold tages hensynet til personellet's sikkerhed særdeles alvorligt. Og alle besætningsmedlemmer har, inden de overhovedet får lov til at sejle, gennemgået en grundig læge- og tandlægeundersøgelse. Så når vi lægger fra kaj er alle sunde og raske! Men selvfølgelig sker det, at folk bliver syge. Og uheld kan ske.

Men regnet i reelle arbejdstimer er arbejdet som DOC ikke voldsomt belastende, om end man som læge aldrig har rigtigt fri, med mindre skibet indgår i en styrke, hvor der er læge ombord på de andre skibe. I de tilfælde tørner man om vagten, når skibene er i havn.

På det togt, vi netop har afsluttet, hvor jeg var tilkommanderet kommandoskibet THETIS, var vi forskånet for uheld af betydning og alvorligere sygdom.

De største af søværnets skibe (inspektionskibe, kommandoskibet og korvetterne) har læge ombord, når de opererer udenskærs, - uden for Danmarks grænser, - forudsat at der er læger nok til at dække alle sejlader. Det er der under ingen omstændigheder blandt søværnets fastansatte læger. Så vi må benytte os af nogle af de mange læger, som har tegnet rådighedskontrakt med forsvaret. Det sker også, at læger fra de to andre værn gerne vil opleve det at sejle. Hvis en kollega skulle læse dette: Det kan varmt anbefales!

Selvfølgelig skal man helst kunne lide at sejle. Men derud over er der mange gode oplevelser at hente. Der er nogle, der er heldige at komme nogle spændende steder hen, - "join the navy and see the world" -og det bliver formentlig ikke mindre hyppigt med vores tiltagende engagement internationalt.

Og så er der det sociale. Det er også en oplevelse! Ofte er man ny ombord men bliver altid godt modtaget, i første omgang i officersmessen. Det har altid været en god start på et togt. Jeg har altid følt mig velkommen fra første dag og er stadig imponeret over den imødekommenhed, jeg har mødt. Jeg kan ikke forestille mig ret mange civile arbejdspladser, der kan mønstre noget lignende.

Alle søofficerer har en uddannelse, som både i tid og indhold ækvivalerer en akademisk uddannelse. Dertil kommer, at man i "firmaet" lærer at opføre sig ordentligt, hvilket vel er en del af forklaringen. Imødekommenhed, venlighed og hjælpsomhed rækker hele vejen rundt i skibet. De fleste har man under et togt fået en snak med på agterdækket/helikopterdækket, broen eller når man mødes på gangene. Officerer opholder sig ikke i sergentmessen eller de meniges messe uden at være inviteret, - og omvendt. Men selvfølgelig kan man banke på og bliver også der godt modtaget.



O-rummet arbejder.

På dette togt har jeg deltaget i skibsledelsens morgenmøde dels for at kunne orientere om sundhedstilstanden ombord dels for selv at blive orienteret om, hvad der er planlagt for dagen. Det daglige arbejde består i åben konsultation fra 0900 til 0930, mønstring af medicin (specielt morfica) og udstyr og konference med sanitetskonstaben ("sanitten").

Der er en del, som pga. arbejde ikke har mulighed for at komme i konsultationstiden. Nogle af problemerne klarer vi på stedet, hvor vi mødes, andre kommer senere i konsultationen efter aftale.

"Hospitalet" består af en veludstyret operationsstue, en konsultation og et sygelukaf med 4 køjer. I medicinskabet er der, hvad der er brug for. I sjældne tilfælde kan der dog være behov for at bestille speciel medicin hjem eller indkøbe lokalt, når vi er i havn.



Minelæggeren MØEN får assistance.

Fordelingen af mandskabet på skibet i tilfælde af fx havari kaldes "en rulle", - havarirulle, klartskibsrulle, nærforsvarsrulle mfl. Af et "fordelingskort" fremgår, hvor hver enkelt skal møde. I de fleste ruller møder DOC i hospitalet. Rullerne bliver øvet, indtil ingen er i tvivl om, hvor de skal møde, og hvad de skal foretage sig på deres poster. Under havarirulle deltager en del af besætningen som hjælpere på hospitalet. De og "havaripatruljerne", som er dem, der finder og bringer tilskadekomne til hospitalet, undervises af sanit og DOC i førstehjælp.

Dagens sidste planlagte indsats er funktionen som bartender. Kl. 1700. En halv time inden aftenskafning, mødes officererne i messen til en "before" drink. Det er en udfordring at mixe gode drinks. Specielt fordi der ikke indtages spiritus, når vi sejler. Skal jeg være ærlig, må jeg ind-

rømme, at jobbet kunne klares af hvem som helst, da det hovedsageligt består i at åbne sodavandsdåser. Men nogle traditioner er værd at bevare, og before'en er en vigtig del af det sociale liv ombord. Som regel møder alle officerer, som ikke har vagt. Snakken går om alt mellem himmel og jord, om end mest om, hvad der foregår til søs. Det kan være fagligt, men mindst lige så ofte er det anekdoterne, der kommer på bordet. Og der er mange, og de er gode!

Lars Chr. Bech
DOC (under turen til Athen)

To piloter til søs!

MI...yellow....above..10%....ground...idle.....lightup....oil..pressure.....endelig.... Endelig et sprog man kan forstå. Vi har nu været ombord på THETIS i næsten 3 døgn. Vi har gået op og ned af de forkerte trapper, åbnet forkerte døre og stillet dumme spørgsmål. Men nu, nu sidder jeg i teknikersædet ombord på LYNX'en og beroliget af det særdeles vante "flyver-engelske" mærker jeg faktisk ikke længere at skibet vipper. Det bliver dejligt at blive airborne, så man for en gang skyld kan få lidt ro over sagerne og de interne balance-systemer reetableret. Jeg er flyver og jeg har forvildet mig ud på et skib!!!!

Grunden til vores ophold på THETIS, er vores funktion som flyveinstruktører på Flyveskolen, Flyvestation Karup. Vi uddanner og ikke mindst udvælger kommende pilotaspiranter til forsvaret, også søværnet. Sideløbende udvælger vi også andre besætningsmedlemmer, og herunder de taktiske observatører til søværnet. Vi er her for at følge en helikopterbesætning under øvelse. Jeg er flyver og jeg har forvildet mig ud på et skib!

Hvad var mine forudsætninger for at tage med på sådan en tur som denne? Absolut ingen! Jeg har en lang, men træls, historie fra mine unge teenage år. Weekend

efter weekend blev jeg slæbt med på en 30' sejlbåd for så at hænge ud over rælingen igen og igen. Hvilke umenneskelige arbejdsvilkår! Jeg imponeres over arbejdsdygtigheden af besætningen under disse forhold. Jeg er sikker på, at de fleste griner endnu over synet af den forvildede flyver der tumler sig gennem lokalet, mens der ikke spares på bemærkningerne om "at det hér, er ingenting!" Kroppen er træt, men den holder dog på indmaden, smil i bare.....Jeg gir' en flyvetur!!!! At vi følger helikopterbesætningen, gør naturligvis at vores berøringsflade med skibet er relativt begrænset. Det er faktisk kun officererne vi har noget med at gøre. Men den øvrige besætning har været utrolig hjælpsomme til at vise vej, ikke mindst, men også vise eller forklare deres funktion ombord. Uden jeres indlæg også, ville vores billede af det at sejle, ikke være fuldendt, så tak for hjælpen.

Generelt fornemmer man straks, man kommer ombord denne helt særlige stemning. Det virker som et sammentømret team der arbejder og virker sammen. Fantasien og humoren lever med i hverdagen og der grines og råbes højt, men det virker! Er I virkelig så anderledes i søværnet? Jeg er flyver og jeg har forvildet mig ud på et skib! Jeg får tit fortalt at vores "flyverjyske" er umuligt at forstå. Jeres søulke jargon er nu heller ikke for flyvere. "Hvorfor f..... bliver han ved med at sige at mit kvarter (lukaf –red) er lukket af"??? –døren er jo ikke engang låst!

Modsætningerne mødes og man ser forskellighederne. Men vi arbejder alle under samme flag og det ses tydeligt. Der hersker en ret stor portion professionalisme ombord og målet helliger til tider midlet. Opfindsomheden er stor, men det virker! Jeg får lyst til at sammenligne søværnet og flyvevåbnet. For er vi så forskellige, ud over sprog og en smule kultur? Ikke fra mit synspunkt. Vi er en relativ lille enhed, der arbejder sammen om fælles mål, understøttet har vi, men det er folkene der tjener sejren.

THETIS, tak for en interessant uge med masser af brugbare erfaringer, både inden for det faglige, men også det ufaglige. Jeg er flyver og jeg har forvildet mig ud på et skib!!!! HAPPY LANDINGS!

Anders P. Kyed - BOD pilot



Anders P. Kyed – BOD.

Af redaktionen:

Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra Kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link "Rejsebreve fra THETIS".



I watch your 6 O'clock.

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 6, den 27. oktober 2004, årgang 1 fra HDMS THETIS

Velkommen til et nyt nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS. Siden sidst har vi afsluttet øvelse SEF, hvor vi kom lidt tidligere til Flådestation Frederikshavn torsdag den 23. september for at holde næsten 2 ugers pause i det stramme sejlprogram.

Ikke alle holder dog fri i en sådan periode.



Dels går ca. 1/6 af den menige del af besætningen samt nogle befalingsmænd og officerer vagt hver dag, og dels er der utroligt mange

især tekniske detaljer, der skal ordnes i den relativt korte tid på flådestationen. Umiddelbart inden afgang intensiveres alt, så de sidste reparationer kommer på plads, så forsyningerne kommer ombord, og nye besætningsmedlemmer og gæster til det kommende togt ankommer og skal finde deres pladser ombord.

Således blev det også denne gang, da vi gjorde klar til årets sidste togt, hvor vi skal gøre tjeneste under Færøernes Kommando indtil sidst i november. For mange af besætningsmedlemmerne er det også tilbage til rødderne, da THETIS i store dele af perioden skal gøre tjeneste i sin oprindelige rolle som inspektionsskib.

Vi indledte togtet med at uddanne 4 gæstende officerer til helikopterkontrol, hvilket betød mange flyvetimer samtidig med fiskeriinspektionen. Her midt under togtet har vi forlagt til Skotland, hvor Søværnets Taktiske Stab atter kommer ombord, og THETIS igen er kommandoskib. Vi skal deltage i en stor taktisk øvelse sammen

med skibe, fly og soldater fra mange NATO-lande.

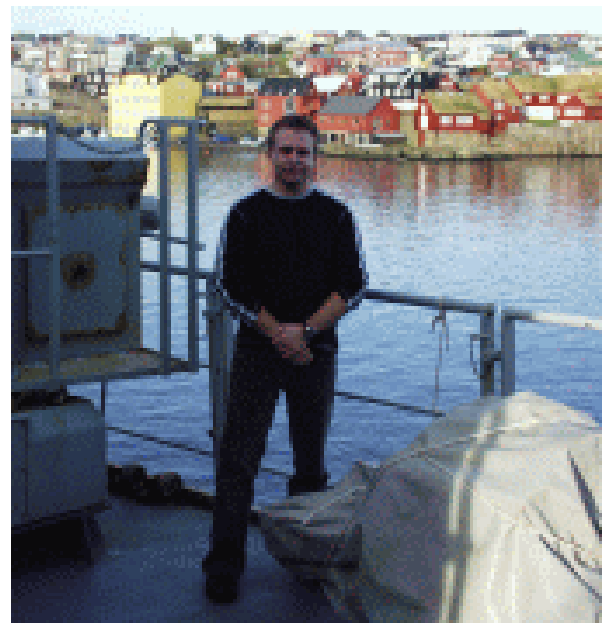
Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

Falckredder til søs.

Torsdag d. 7/10 kl. 9.00, skulle jeg indfinde mig på flådestationen i Frederikshavn, da jeg var så heldig at skulle ud at sejle med THETIS. Nu skal det lige siges, at det vildeste jeg har sejlet med, er min Flipper 2 gummibåd som 5-årig og så min fars 8-meter fiskekutter, så det var jo røget af en oplevelse at skulle til søs med et af søværnets store skibe.

Da jeg ankom, blev der taget pænt imod mig og jeg fik anvist mit lukaf (som jeg lærte det hed). Flere fra besætningen tilbød at vise mig rundt, og da jeg havde fået rundvisningen 3. gang begyndte jeg så småt at kunne finde rundt.



Man begyndte så småt at undre sig over, hvad en landkrabbe af en falckredder havde ombord, og budene var mange, lige

fra en slags sikkerhedsmand, der skulle checke sikkerheden ombord, til én, der ikke kunne opføre sig ordentligt og derfor var blevet sendt væk. Men forklaringen er meget mere enkel: Jeg er i gang med uddannelsen som falckredder (mangler kun et par måneder). Den skoleperiode mit hold er nået til, har jeg allerede gennemgået i kraft af, at jeg har arbejdet 3 år som deltidsbrandmand. Derfor valgte jeg i stedet at komme ud at se, hvordan andre arbejder, og kom derfor på THETIS.

Det har været spændende at se en verden, der er så anderledes end min ... og så alligevel ikke. For begge steder virker som et lille samfund, hvor man skal ud at løse nogle opgaver, som kræver, at man kan indordne sig og kan stole 100 % på sine kollegaer. Men så stopper lighederne også!



Røgdykkere på træning.

Jeg skulle ud at se, hvordan brand og sanitetstjenesten fungerer ombord på et skib. Jeg må sige, at opgaverne er meget forskellige fra dem vi får i Falck, og der er også flere forskellige måder at løse dem på. På brandsiden så jeg, at man til "Hello i nød" anvender et monsunrør, der kun kan lave tåge for at beskytte redderne. I Falck ville vi nok anvende et ARGON rør, der hurtigt kan ændre strålebilledet og åbne og lukke, hvis man f. eks skal køle røggasser eller lign.

På sanitetssiden så jeg nogle spændende ting. Bl.a. kan nævnes en overvågningsmonitor, der sættes direkte på brystet, så man kan se sit EKG (elektrokardiogram) uden brug af elektroder. En anden ting jeg lagde mærke til var defibrillatoren (den man bl.a. "støder" folk i gang med). Den var meget indviklet, og man skulle bruge lang tid på at sætte sig ind i den. Der har vi i Falck en, der er enklere, og som taler til en og fortæller hvad man skal. Men I har jo også en læge ombord. Min opfattelse af skibet og min tur som helhed har været helt i top. Man er ikke i tvivl om, at det er professionelle folk, der for de flestes vedkommende går op i deres arbejde. I har været gode til at hive mig med ind i ting, I mente, jeg kunne få udbytte af. Det er jo også blevet til både helikopterflyvning, speedbådssejls og en guidet tur rundt på Færøerne.

Der skal lyde en stor tak til søværnet, for at denne tur har kunnet lade sig gøre, men også en rigtig stor tak til hele besætningen på THETIS for jeres hjælpsomme måde at være på, og alle de svar jeg har fået på mine spørgsmål. Til sidst en stor tak til nogle af gutterne for vise mig alt det flotte på Færøerne!! Tak for turen og forsat god tur.

**Brian Jensen
Falckredder**

En flyvermajor på THETIS.

Inden afgang fra Flådestation Frederikshavn den 7. oktober ankom en major med sit team - en seniorsergent og en orlogskaptajn - alle fra Flyvertaktisk Kommando. Majoren var Leif Johannsen, som er leder af et flyvesikkerhedsinspektionshold på tre personer under Forsvarets Flyvesikkerhedsinspektør. Inspektionsholdet er et fast team, som "rykker ud" én gang årligt med alle de operative helikopterbærende skibe på flyvesikkerhedsinspektioner for at identificere faktorer, som kan virke uheldigt på flyvesikkerheden. Flyve-

sikkerhed skal i denne sammenhæng betragtes som operationssikkerhed for helikopteren, som skal operere sikkert med et minimum af uheld for såvel helikopteren som besætningsmedlemmerne på skibene.



FLYSIK Survey-holdet. SSG Ivar Andersen, OK Stanley Sørensen og MJ Leif Johannsen.

Leif Johannsen beretter:

Vi kom ombord sent om aftenen dagen før, for ikke at blive agterudsejlet næste dag, hvor afgang var planlagt til kl. 10.00. Straks efter ombordstigningen blev vi modtaget pænt af stedfortrædende "banje" (leder af indkvarteringen), som uden tøven uddelte "lukaf" til os alle. Vi fandt hurtigt messen og fik en kop kaffe sammen med enkelte fra besætningen.

Om morgenen blev der prajet: "Rejse, rejse, rejse ud af køjerne, kl. er 0700!" (= nu står vi op). Ti minutter senere: "Rigge køje - vaske sig!" (= red sengen og gå i bad) og endelig kl. 0730: "Skafning - skafning, velbekomme!" (= værsgo at spise). De velkendte prajninger (= meldinger) og sømandsudtryk mindede straks en om, at man var ombord i et af flådens skibe, dog måtte morgenskafningen (= morgenmaden) undtagelsesvis foregå i land.

Efter middagsskafningen (= frokosten) blev der holdt indbriefing med skibsledelsen og nøglepersonel. En frisk vejrudsigt fortalte os, at vi ville få en nogenlunde rolig tur op til Færøerne. Det ville ikke

komme til at blæse mere end 13 meter pr. sekund (26 knob). Straks efter afgang, som var blevet udsat til kl. 1300, skulle vi alle kaldes til noget, der hedder "bjærgningsrulle" (= sikkerheds-check) på "RAS-dækket" (= båddækket), dvs. sikkerheden skulle være i orden, så alle ombordværende kendte deres plads ved en eventuel evakuering af skibet. Egentlig mindede det meget om den måde, det bliver gjort på i et fly. Her var stewardessen bare skiftet ud med en befalingsmand, som holdt mandtal og gav den nødvendige instruktion, og så skulle vi bare bevæge os hen på det rigtige sted, hvilket svarer til, at alle passagererne i et fly stiller sig ved nødudgangene lige efter start. Instruktionen gik ud på, hvordan man iklæder sig dragter og redningsveste og finder den rigtige nødudgang, som var en anordning med nogle ringe og et net, der førte en ned i en stor redningsflåde. Ringene og nettet havde samme funktion som en faldskærm, nemlig at bremse personen op inden overfladen - måske vi skulle indføre nogle sådanne i vores helikoptere(?).



Det første døgn blev præget af lavtryksvejrsyd for Norge, og en del sø kunne føles, indtil vi passerede Shetlandsøerne, hvor vi udførte operationer med helikopteren

på vores anmodning. Nattesøvnen var blevet forstyrret af skiftevis momentan vægtløshed og kraftige G-påvirkninger, ikke mindst fordi lukafet var placeret højt oppe ude i forskibet (måske er det derfor, det er døbt til at hedde VIP-lukafet?). Der blev kompenseret for dette op ad dagen

med noget, de ombord kaldte en "morfar" (= en lur). Nu var søen væsentlig formindsket, og arbejdet skred bedre fremad på den sidste del af turen, og debriefingen kunne foregå om aftenen, så "manøvrerullen" (= landingsmanøvren) ikke blev forstyrret, når vi "gik i havn" (= landede) næste dag ved Sund.

Kl. 0950 "anduvende" vi (= var vi på finalen til) Sund, og der blev tid til at kigge lidt på Thorshavn. Byen havde netop gjort en stor hvalfangst, hvor mange fra skibet også var til stede. Vi havde aftalt en forstærket middag om aftenen, så vi skulle mødes i messen kl. 1700. Nogle af os valgte at sponsorere lidt rødvin til maden, og det lykkedes da også at få samlet ind til en tilpas mængde, så vi havde noget at samle os om, som havde de samme kulturelle udtryk. Meget sent skiltes vi (de få af os der var tilbage) og sagde godnat på ganske almindelig jysk. Dagen efter tog inspektionsholdet hjem til de sydligere himmelstrøg.

På hele holdets vegne takker vi besætningen på THETIS for en særdeles god behandling, mens vi "bare" har udført vores arbejde. Det har været en fornøjelse at være ombord.

MJ Leif Johannsen Flyvertaktisk Kommando

THETIS kaster dybdebomber.

Det er lørdag d. 16. oktober. Klokken er 10.04. THETIS går max fart. Årsagen er simpel. Man skal ikke være på det sted, hvor man har kastet en dybdebombe, når den sprænger. Og THETIS har lige kastet tre.

Det er vi heller ikke. På den anden side er der ingen ombord, der synes, at vi er langt væk. Det er voldsomt, når sådan en sprænger. Chok-virkningen er tydelig. Kraftigst er det ude agter, men overalt i skibet mærkes det. Det føles som om, at dækket hopper et par centimeter. Agten for skibet løfter vandet sig, først i en pæn

afrunding, men umiddelbart efter bliver vandkaskader kastet op i alverdens retninger. Vandet der kommer op er mørkt. Det skyldes krudtslam og det øvrige indhold i bomben, som nu er slået til atomer og har blandet sig med vandet.

Knap er vandet faldet ned igen, før scenariet gentager sig med den anden bombe. Og så den tredje. Det hele har blot taget nogle få sekunder. Så var det øvre.



THETIS kaster dybdebomber. Billedet er taget fra helikopteren og viser THETIS næsten helt skjult bag vandsøjlen skabt af den anden dybdebombe. Bemærk også stedet hvor den første bombe sprang.

De tre dybdebomber THETIS kastede den lørdag var alle indstillet til at sprænge på 100 fod (=32m). Det er den laveste dybde bomberne må indstilles til at sprænge på i fredstid, og den lave dybde gjorde da også sprængningerne ekstra spektakulære, da skibet så ikke når ret langt væk, og sprængningen samtidig sender voldsomme vandmængder mod himlen.

Ekspllosioner er nok noget at det, mange udenfor forsvaret forbinder med vores virke i søværnet. Men som de tidligere udgaver af Kommando-posten' har vist, er det langt fra den slags, der præger vores hverdag herude. Langt vigtigere er det, at vi øver og bliver bedre. Derfor blev dagens begivenhed også benyttet som en chance til at træne besætningen. Kl. 0900 blev THETIS beordret i "Klart skib", og

dybdebombe-kastet blev gennemført som et egentligt ASW (Anti Submarine Warfare) angreb, mod en fiktiv ubåd.



Inden da havde vi naturligvis grundigt gennem- søgt områ- det med sonar, for at vi rent faktisk kunne væ- re sikre på

ikke at beskadige nogen. Derudover var området flere dage i forvejen blevet 'af- lyst' for anden trafik, hvilket meddeltes over radio.

Da vi således havde sikret os mod uheld, og formålet jo generelt var uddannelse af besætningen, benyttede vi umiddelbart efter ASW-angrebet chancen til også at få trænet vores maskingevær-skytter i om- rådet.

Og dermed blev der også skudt den dag.

PL Anders Holm
kommunikationsofficer

Læge på THETIS.

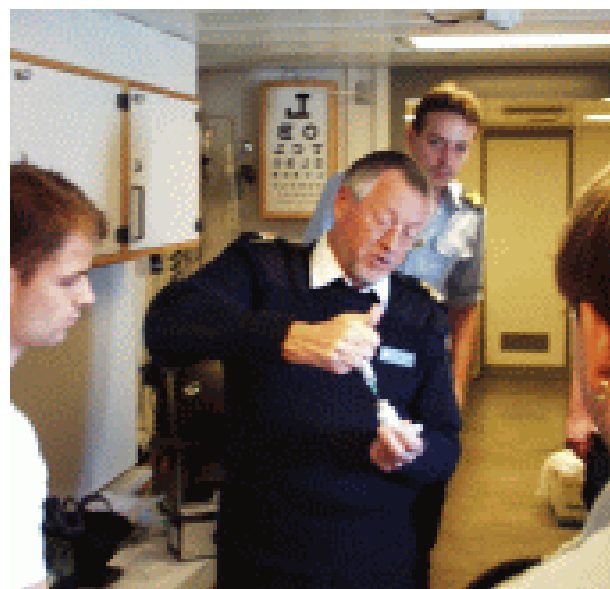
Hospitalet i skibe af THETIS-kl er udstyret som en mindre skadestue, og til yderlige- re støtte for sit arbejde ombord har lægen sanitten, der har ansvaret for, at hospi- tals- og medicinstores er opdaterede og kontrolleret. Med lægen planlægger sani- ten løbende førstehjælpsuddannelsen ombord.

På THETIS deltager skibslægen i skibs- ledelsens møder, så han kan rapportere om sundhedstilstanden ombord, og om hvilke kontroller og eftersyn der er foret- aget. Det er selvfølgelig særlig vigtigt, at skibsledelsen hurtigt adviseres om syg- dom som kan medføre uarbejdsdygtighed

eller hjemsendelse/udskiftning af perso- nel, så udskiftningen kan planlægges hensigtsmæssigt.

Forebyggelse og kontrol af smitsomme sygdomme har fra gammel tid været skibslægens ansvar næst efter patientens eget ansvar. Vort lille apotek ombord kan klare de erfaringsmæssigt vigtigste syg- domme, men må jævnligt suppleres med medicin købt i land.

Som arbejdsplads har et skib altid været et af de farligste steder, man kunne være ansat. Miljøet kan være belastende på mange områder. Støj, temperaturer og ventilation er anderledes end i land; man arbejder med potentielt sundhedsskadelige stoffer, og skibets bevægelser udgør en ekstra risiko for uheld og ulykker. Læ- gen er derfor ekstra opmærksom på fore- byggelse af arbejdsulykker og på at æ- skaffet udstyr til forebyggelse også an- vendes, f.eks. redningsvest, høreværn, hjelm, kuldebeskyttelse m.m. Desværre er søfarten stadig den flittigste leverandør af arbejdsskader og arbejdsulykker i Danmark.



DOC underviser 299 MOKS Martin D. Pedersen og 398 MOKS Kim Pedersen.

Det kan også være nødvendigt, at skibs- lægen fungerer som tandlæge i venteti- den til besøg hos en tandlæge i land. Vi

kan klare simple nødfyldninger ved akutte tandskader og må også jævnligt behandle tandinfektioner med antibiotika.

Køkkenhygiejne og fødevarernes opbevaring ved korrekte temperaturer i fryselast og køleskabe, ismaskiner, drikkevandsautomater, drikkevand m.m. skal også kontrolleres af skibslægen og sanitten med jævne mellemrum. Søgangen gør, at lasten kan forskubbe sig, hvorfor den må stuves hensigtsmæssigt og surres forsvarligt. Der er også regler for, hvilke fødevarer der må opbevares i samme rum. Udløbsdatoer for fordærlige fødevarer er naturligvis kabyssens ansvarsområde, men kosten skal jo ikke udgøre en helbredsrisiko og er derfor også underlagt skibslægens kontrol.

Vi har nu flere gange haft øvelser, hvor læge og sanit træner modtagelse af patienter i hospitalet, f.eks. helikopter i nød, og klartskibsrulle. Når en øvelse bliver varskoet møder lægen, sanitten og evt. andre hjælpere i hospitalet og rigger udstyret til. Afhængigt af nødsituationen gøres ilt og sug klar, og eventuelle dropflasker og dropslanger pakkes ud, så patienten, efter at have modtaget førstehjælp, hurtigst muligt kan gøres klar til transport til viderebehandling i land.

Nu nærmer vi os fremmed havn, og som alle andre ombord, glæder skibslægen og sanitten sig til nye oplevelser og udfordringer. I hospitalet begynder det med, at vi informerer os om de lokale medicinske faciliteter og kommunikationsmuligheder samt transportmuligheder, så vi kan være forberedte, hvis evt. assistance fra land skulle blive nødvendig.

Leif Kongstad
DOC

DOCs beretning fortsætter i næste nummer med mere generelle betragtninger om det at være læge i søværnet.

Af redaktionen:

Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link "Rejsebreve fra THETIS".



Helikopteroperationer og uddannelse af HCO-elever kom til at præge den første del af dette efterårstogt.

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 7, den 11. november 2004, årgang 1 fra HDMS THETIS

Velkommen til årets sidste nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS. Vi har afsluttet øvelsen Joint Maritime Course (JMC) og et par kortere havneophold i Glasgow. Øvelsen har været lang, spændende og hård for besætningen. Men det har været en god øvelse, hvor vi har fået



testet os selv sammen med andre professionelle enheder fra England, Frankrig, Norge og USA. Det har også

været en fornøjelse at konstatere, at THETIS klarer sig udmærket i det fine selskab.

Nu er vi tilbage ved Færøerne og har taget fat på de sidste 2 ugers patruljesejlad og fiskeriinspektion inden et - synes vi - velfortjent vinterhvil venter os.

Jeg vil benytte lejligheden til at fremhæve besætningens storartede indsats i 2004. Alle har ydet en fantastisk indsats for at holde skibet på et højt operativt niveau gennem 134 sejldage. Teknisk division har holdt skibet sejrende og operativt i hele perioden, hvoraf ikke mindst deployeringen til Middelhavet stillede ganske særlige krav. Operationsdivisionen har måttet holde særligt for under øvelse BALTOPS, DANEX og ikke mindst her under JMC. Divisionen har i 2004 løftet niveauet til det absolut bedste man kan forvente af et dansk orlogsskib. Forvaltningsdivisionen har også ydet en fremragende indsats. Vi har alle fået vores løn, skibets og udefrakommende skrivelser er blevet behandlet, gæster og besætning er blevet indkvarteret, der er

blevet lavet mad og serveret for 75 - 92 mand tre gange hver dag, der er blevet afholdt internationale cocktailparties for over 200 mennesker og lavet mad til den kongelige familie. Herudover har hele besætningen holdt skibet flot og i korrekt orlogsmæssig udhaling og til enhver tid været parat til at repræsentere Danmark efter bedste sømilitære traditioner. Alt dette er gennemført af ca. 70 mand på et skib af en størrelse, der hvis det havde sejlet under andet flag ville have haft en dobbelt så stor besætning.

Når skibet endelig har været hjemme i Frederikshavn, har ikke alle i besætningen haft mulighed for at holde fri. Enten har jeg måttet kræve, at nogen skulle holde vagt, eller også har nødvendige forsyninger, administration og reparationer krævet personellets tilstedeværelse.

Til alle hustruer, kærestes, forældre, søskende og venner skal der derfor lyde en særlig tak for jeres tålmodighed og ekstrainsats i vores fravær, og samtidig mit ønske om, at I alle får særlig lejlighed til at nyde hjemmeperioden her til vinter. Det er godt nok lidt tidligt, men lad mig få fornøjelsen af at være den første der ønsker God Jul og Godt Nytår til læserne og besætningen.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

Fiskeriinspektion.

Kommandoskibet THETIS har på dette togt haft lejlighed til at aflægge visit på de 18 isolerede men iøjefaldende smukke øer, godt 1500 km væk fra København, nemlig Færøerne. Turen til de nordatlantiske, vindblæste "sletter", giver THETIS

besætning mulighed for at vedligeholde, den for THETIS -klassen kendte rolle som inspektionsskib.

Ved Færøerne er fiskeriinspektion en meget højt prioriteret opgave, på lige fod med suverænitetshåndhævelse og søredning.



BRIMIL.

Fiskeriinspektionen gennemføres i tæt samarbejde med de færøske myndigheders fiskerikontrol, Fiskiveidieftirlitid (FVE). FVE har to inspektionsskibe til rådighed, Brimil og Tjaldrid. Kontrolvirksomheden koordineres mellem FVE, Færøernes Kommando (FRK) og inspektionsskibene således, at den færøske fiskerizone (FFZ) dækkes bedst muligt både kystnært og til havs. Yderligere foretager inspektionsfly med jævne mellemrum rekognosceringer i de fjernere dele af FFZ.

Målet med fiskeriinspektionen er at forhindre, at ulovligt fiskeri foregår uopdaget i længere tid, samt at bringe dette til ophør således, at fiskeressourcerne bevares. Kontrolvirksomheden omfatter eftersyn af skibspapirer, herunder licenser, radiolog og fangstdagbog. Lasten optæles, dæk og evt. fabrik inspiceres og der tages mål af fiskenes størrelse. Ved fiskeri med not/rawl el. lign. tages endvidere maskemålinger.

Heldigvis er der langt imellem store bødesager, konfiskationer og fratagelse af licenser m.m. De fleste overtrædelser

omfatter administrative regler, som ofte kan være meget komplicerede. Skibsføreren vil i sådanne tilfælde oftest blive vejledt om aktuelle fiskerilove- og bekendtgørelser. Vejledninger er den mildeste form for "straf", hvilket også i de fleste tilfælde modtages i en positiv ånd. De fleste vejledninger skyldes formentlig de mange nye og indviklede regler om bevaringsmæssige foranstaltninger for fiskebestanden og indrapporteringer af fangst m.m. Forholdet mellem fiskeren og inspektionsholdet kan trods dette betegnes som meget godt og respektfuldt.

Overførsel af kontrolholdet



Gummibåd



Helikopter

Der er sjældent alvorligere brud på reglerne, og de fleste indordner sig efter de vejledninger og påbud, der bliver givet af kontrolmyndighederne. Dette gør fiskeriholdets arbejde både nemmere og mere smertefrit sammenlignet med vore andre "politilignende" opgaver. Men vores transportmidler kan ikke matches andre steder...

PL Runi Dali
dæks- og fiskeriofficer
(Øhh – joh han er færing!!!!!!)

To officerer fra flyvevåbnet.

I forbindelse med øvelse JMC har Søværnets Operative Kommando (SOK) anmodet Flyvertaktisk Kommando (FTK) om, at udvide Søværnets Taktiske Stab (STS) med et ALO team (Air Liaison Officers), bestående af 2 kontrol- og vars-

lingsoperative officerer. Dette team kom denne gang til at bestå af PL Mette Laur- sen og KN Tom P. Larsen.

Søværnet har en unik mulighed for, at sende en taktisk stab ud i verden ombord på et af sine egne skibe. I dette tilfælde THETIS, der er kommando- og flagskib.



Helikopteren Navy-170 stopper en mistænkelig "smugler" under øvelse JMC.

Alt fra transport til forplejning varetages af skibet, og staben kan således koncentre- re sig om at føre slagets gang. Dog er det evident, at der er tale om to separate en- heder. Begge parter behandler hinanden med distanceret høflighed, og man glemmer aldrig helt, at man blot er en gæst ombord. Når det er sagt, skal det dog retfærdigvis nævnes, at skibet tog rigtig pænt imod os. For eksempel blev ALO1 indkvarteret i lukaf sammen med Banjermesteren, der normalt har sit lukaf for sig selv. Man strækker sig således meget langt for at imødekomme STS be- hov. Der er, når alt kommer til alt, et slags gensidigt afhængighedsforhold, om end ikke helt en symbiose, mellem skib og stab. Som et lille fskerleje, der lever af turisme og derfor hver sommer lukker fremmede ind i det allerhelligste, i resig- neret viden om den nødvendige tilstede- værelse af disse pengestærke turister. Turisterne for deres del, oplever en for længst forsvundet idyl, de hårde vejrbidte ansigter og de små både i havnen. Såle- des opnår THETIS vel også en højere grad af eksistensberettigelse, når evnen

til at fungere som kommandoskib demon- streres effektivt. Ligesom STS er helt af- hængig af THETIS faciliteter og velfunge- rende rytme for at kunne fungere og ef- fektivt løse pålagte opgaver.

Der er briefinger to gange om dagen, otte morgen og otte aften lokal tid. Hele sta- ben deltager uanset det til tider anseelige arbejdspress, og skibet deltager med øn- ten kaptajnen eller dennes næstkom- manderende - eller i enkelte tilfælde beg- ge. Det virker godt, rigtig godt, som et skridt i den rigtige retning. Måske staben burde gøre det samme og sende en mand op og deltage i skibets briefinger, hvis de har sådan nogle. Et andet områ- de, der virker ganske separat, man fristes næsten til at sige isoleret, er skibets heli- kopter og dennes besætning. I betragt- ning af at man betegner skibenes helikop- tere som "organiske" (red: tilhørende ski- bet) må det siges, at de lever deres eget liv. De udfører deres hverv på baggrund af skibets og stabens behov og direktiver, men man får aldrig følelsen af, at der er tale om én sammenhængende enhed.



THETIS med Danish Task Group skorstens- mærker ledes igennem "minefyldt" farvand ved Skotland.

Afslutningsvis nogle betragtninger der relaterer sig mere til selve oplevelsen, altså det med at være "flyver" på et skib. Man skaffer tre gange om dagen, og lad os bare slå det helt fast; man lever godt ombord, maden er varieret og nærende, og der er endnu nogle udmærkede tradi- tioner omkring ritualerne, om end det vir- ker som om de er på tilbagetog. Der er to

slags officerer i officersmessen, operative og tekniske. Forskellen ses blandt andet på uniformeringen, men den er også på det menneskelige plan ganske udtalt, der er simpelthen tale om to forskellige slags mennesker. Derudover er der på et togt af denne karakter, en spraglet forsamling af mennesker samlet under måltiderne; pilot, læge, journalist, jurist og så selvfølgelig undertegnede flyverofficerer. Stemningen er god, om end tonen til tider er en anelse barsk, men det er vist kulturelt betinget og dermed blot en charmerende del af atmosfæren ombord. Man er velkommen overalt på skibet, og alle, høj som lav, er villige til at svare på spørgsmål og forklare tingenes tilstand. Herfra skal lyde en stor tak til THETIS kaptajn og besætning for en særdeles stor oplevelse, der helt sikkert vil følge os resten af livet.

ALO1 og ALO2 *alias Tom og Mette.*



Søværnets Taktiske Stab (STS). De to "flyvere på højre fløj.

Værnepligtige på THETIS - igen.

Den 4. oktober 2004 mødte fire meget forventningsfulde unge mænd op på kommandoskibet THETIS i Frederikshavn. Det var de fire værnepligtige Rene, Arne, Thor og Martin. Vi kom direkte fra funktionsuddannelse og var klar til at stå

til søs. Efter indkvartering på de respektive lukafer, begyndte vi på dagens dont (citat NK). Alle blev fordelt i deres divisioner, Rene som kok, Arne som elektriker, Martin som forplejningsgast, og sidst men ikke mindst, Thor som bøder.



Martin, Rene, Arne og Thor.

Efter den første dags arbejde blev alle vi værnepligtige enige om, at vi havde fået en varm velkomst. Vi fik en velkomst, hvor man fik fornemmelsen af, at man ikke skulle være bange for at spørge om noget - ingen sure miner - og folk havde en høj tolerancetærskel.

Efter 3 dages sejlads ankom vi til Færøerne, destination Sund, en lille flække, 150 kr's. taxa væk fra Torshavn. Her betrødte vi 4 værnepligtige for første gang Færøerne. Landskabet var noget helt andet, end det vi er vant til fra Danmark, her var fjelde, bjerge, fjorde og dale og intet græs. To af de værnepligtige søgte straks mod storbyens jag. Arne og Thor havde hørt, at der var grindedrab i Torshavn som de skulle se; efter sigende skulle det være en meget stor oplevelse, fyldt med tradition og blod. Mens de to bødere (red: maskinfolk) var inde at se på hvaldrab, tog Martin og Rene ud og fiskede på den gamle metode, med stage og krog, og der var lidt gevinst, men dog ingen hvaler.

Under det første ophold på Færøerne var der også tid til en gang fodbold mellem det lokale politi og kommandoskibet THETIS. Det siges, at politiet vandt pga. KIO's andet selvmål.

Efter endt fiskeriinspektion ved Færøerne gik turen sydover, hvor vi skulle på øvelse med "klartskib", og hvad dertil hører. Først lagde vi til i Glasgow, hvor vi fik vores velfortjente landlov. Vi fik set en del af byen og handlet lidt, hvad der ikke er så nemt på Færøerne. Efter endt landlov i det skotske, drog vi 4 værnepligtige atter på søen, klare og parate til øvelsen.

Alt i alt er der kun positivt at sige om vores velkomst på THETIS. Vores konklusion er: En rigtig god besætning, god mad og en god atmosfære ombord. Vi håber på et fortsat godt togtd de sidste tre uger, hvorefter vi bliver forflyttet til inspektionsskibet VÆDDEREN for at aftjene resten af vores værnepligt.

En stor tak til besætningen.

Martin Jensen
Rene Skriver Pedersen
Arne Johansen
Thor Højstrup Jacobsen
værnepligtige udlånt fra VÆDDEREN



O-rummet i klartskib.

Kadetter på THETIS.

Nyt skib. Nye mennesker. Nye regler. Igen. For fjerde gang i løbet af tre måneder. Vi er Ritvars, Ott og Guntis. Nu tjenestegørende som kadetter på THETIS.

Efter vi blev færdige med vores skibsførereksamen i april, blev vi kastet ud i den store verden, hvilket vil sige, at vi skulle på navigationstogt, kaldet NAO – togt, og siden august måned har vi sejlet. Meningen med NAO – togtet er, at vi skal kunne kombinere den teoretiske viden, vi fik på SOS med det praktiske, og dermed kunne sejle skibet.

Vi har været på forskellige af søværnets enheder rundt i Danmark og i Europa: med DANNEBROG ned til Middelhavet; med på MØENs sidste tur til Esbjerg og Hamburg; på øvelse med NIELS JUEL og STØREN, og en af os var også med over i Letland til søværnets 85 års jubilæum.

Det har været meget forskelligt fra skib til skib. På MØEN, det dedikerede skoleskib, foregik alt efter bogen, som vi havde forventet, men alligevel var det en rigtig god oplevelse med farvandsovervågning, og vi havde god tid i Hamburg. På kongeskibet var der en meget afslappet atmosfære, da der ikke var nogle kongelige om bord, og besætningen nød de få feriedage de fik, mens vi var under forlægning til Malta. Navigatorisk var det ikke den store udfordring, men man fik lov at sejle "sammen" med de store svedere i den Engelske kanal og i Middelhavet. Opholdet på STØREN var hektisk, da ingen dér havde tid til kadetter, mens vi sejlede i en øvelse, men alligevel fik man indblik i, hvordan det er at sejle et "plastik-skib" midt i Kattegat.

Så kom opholdet på kommandoskibet THETIS. Vi har fået en varm velkomst her om bord, og det har været interessant at møde besætningen, der sejler under andre forhold end de skibe, vi har været på. De besætningsmedlemmer, vi har gået vagt med, har været åbne og villige til at dele deres erfaringer med os, hvilket har været en stor hjælp. Super-vagtcheferne har givet os relativt frie hænder til at afprøve vores navigatoriske evner, og de har været til rådighed med gode værktøjer og tips. Endvidere har vi fået lov til at flyve med helikopteren, og det har været

en af de store oplevelser under opholdet på THETIS.

På THETIS, i modsætning til alle de andre steder, brugte man god tid på og sammen med os.

I øvrigt syntes vi, at maden har været rigtig god, stor tak til kokken! Og tak til alle, for det hyggelige ophold på skibet. TAK! PALDIES! AITÄH!

Ritvars Ozols (Letland)
Ott Laanemet (Estland)
Guntis Skunstins (Letland)
kadetter fra Søværnets Officersskole

Læge i søværnet.

For at blive ansat som læge i søværnet skal man tidligere enten have aftjent sin værnepligt som læge i forsvaret eller have gennemgået et specielt forberedende 3 ugers kursus for læger på Jægersborg kaserne. Det er et bredt kursus, som spænder fra brandbekæmpelse og røgdykning til dykkermedicin og almindelig sømilitær forberedelse. Desuden indgår træning og instruktion i de forskellige redningsmidler i helikopteren, samt specielle procedurer for evakuering fra helikopteren (bl.a. under vand og i mørke). For at bevare sin status som besætningsmedlem i helikopteren, må lægen årligt gennemgå dette træningsprogram, samt træne hoist/bårehoist og deltage som besætningsmedlem ved helikopterøvelser, når han er ude at sejle.

Udøvelsen af moderne medicin til søs burde egentlig være et speciale i sig selv, og dog er der ikke nogen formel uddannelse af skibslæger. I land findes såkaldte søfartslæger. Det er som regel praktiserende læger, der efter et kursus i søfartsmedicin, autoriseres til at godkende søfolk til tjeneste i civile skibe.

Da man som skibslæge udfordres af et meget bredt spektrum af problemer i alle lægespecialer, er en bred uddannelse som praktiserende læge (speciallæge i almen medicin) normalt også den bedste

baggrund, når man skal fungere som læge i søværnet. Det er en speciel udfordring, at man er geografisk og fagligt isoleret til søs, samtidigt med, at man skal kunne yde hjælp 24 timer i døgnet i alt fra forebyggelse til akutte skader, ofte i længere perioder, for en ligeså isoleret besætning.

Det, at skibslægen lever tæt sammen med sine patienter i deres daglige arbejdsmiljø, gør til gengæld, at hans opmærksomhed fokuseres tidligt på problemer, hvis vigtighed måske kan synes overdrevet i første omgang, men som giver ham en særlig forpligtelse og mulighed for at forebygge u hensigtsmæssig adfærd og livsstil.

Nyt materiel afprøves engang imellem ombord, dels for at se om det fungerer hensigtsmæssigt til søs, og dels også fordi materiel til brug på havet skal være særligt robust og kunne modstå særlig hårdhændet behandling og transport i gummi båd og helikopter. På dette togt afprøver vi en ny fællesværnsrygsæk med udstyr til akut tilskadekomne patienter. Vores rapport efter afprøvningen vil blive medbestemmende for om udstyret senere skal anskaffes til søværnet.

Leif Kongstad
DOC (første del af togtet)

Af redaktionen:

Det var årets sidste blad. KOMMANDO-POSTEN vender tilbage i foråret 2005, når vi for alvor tager fat på sejlprogrammet.

Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra Kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

www.sok.dk via link "Rejsebreve fra THETIS".

Rejsebreve fra korvetten PETER TORDENSKIOLD 2004

Gensyn med "familien"	21-08-2004
- adoptionsbesøg med korvetten PETER TORDENSKIOLD i Kolding	
Rejsebreve nr. 12 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004	15-05-2004
Så er vi kommet på havet igen. I den forgangne uge har vi deltaget i eskorteoperationer i Gibraltar strædet.	
Rejsebreve nr. 11 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004	08-05-2004
Efter de i sidste rejsebreve beskrevne øvelser og operationer gik turen igen til Souda på Kreta, hvor vi, for sidste gang, sammen med de andre enheder skulle have et kort ophold.	
Rejsebreve nr. 10 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004	30-04-2004
Det er blevet skrevet før, men rejsebreve i almindelighed skal jo gerne gøre læserne lidt misundelige.	
Rejsebreve nr. 9 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004	23-04-2004
Søndag den 18. april 2004 ankom korvetten PETER TORDENSKIOLD til Souda Bay på Kreta.	
Rejsebreve nr. 8 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004	18-04-2004
Det er nu blevet fredag formiddag og korvetten er på vej øst over, i Middelhavet, mod vores patruljeområde.	
Rejsebreve nr. 7 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004	13-04-2004
Det er nu mandag morgen, og banjermesterens morgenprajning runger gennem skibet, med ordrer om at skifte uniform til khaki!	
Rejsebreve nr. 6 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004	03-04-2004
Efter et vel overstået ophold i Lissabon befinder PETER TORDENSKIOLD sig atter der, hvor vi alle hører hjemme: til søs. Denne gang for at deltage i den portugisiske øvelse INSTREX.	
Rejsebreve nr. 5 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004	22-03-2004
Dette brev omhandler bl.a. noget af det mest avancerede udstyr om bord på PETER TORDENSKIOLD, nemlig våben- og sensor systemer.	
Rejsebreve nr. 4 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004	12-03-2004
Denne uges rejsebreve kommer i vid udstrækning til at omhandle en del af skibet, som kun undtagelsesvis bliver omtalt i forbindelse med beretninger fra korvetten.	
Rejsebreve nr. 3 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004	05-03-2004
Vi har haft meget travlt ombord, idet vi har været overordnet ansvarlige for hele styrkens overfladekrigsførelse i funktionen som Force Anti Surface Warfare Commander.	
Rejsebreve nr. 2 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004	26-02-2004
Efter dårligt vejr i Biscayen anløb korvetten Rota søndag morgen.	
Rejsebreve nr. 1 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004	19-02-2004
Korvetten forlod Korsør d. 14. februar om morgenen. Over 65 havde afsat tid til at sejle med.	

Rejsebrev nr. 1 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004

Korvetten forlod Korsør d. 14. februar om morgenen. Over 65 havde afsat tid til at sejle med.

19-02-2004 kl. 11:06

Rejsebrev nr. 1
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
19. februar 2004

Hermed det første E-mail rejsebrev fra korvetten PETER TORDENSKIOLD under 2004 Standing Naval Force Atlantic (SNFL) deployeringen. Det er hensigten at sende disse rejsebreve mindst en gang om ugen. Skulle der være begivenheder, der kræver sit helt specielle rejsebrev, kan det ikke afvises, at frekvensen vil øges.

Korvetten forlod Korsør d. 14. februar om morgenen. Det var en meget stor glæde, at der var så mange pårørende, der ønskede at sejle med til København. Over 65 havde afsat tid til at sejle med. Selvom vi havde travlt med at komme til København, hvor en stor mængde proviant skulle ombordtages, blev der alligevel tid til at skyde med såvel vores hovedbatteri som med tungt maskingevær, da vi sejlede igennem skydeområdet ved Sjællands Odde. Da vi kom til København sluttede der sig yderligere ca. 40-50 pårørende til og i alt, har der ombord været 215 personer, så det var ikke så mærkeligt, at der var lidt trangt i gangene.

Programmet i København inkluderede, foruden generel fremvisning af forholdene ombord også, at Chefen for 2. Eskadre talte til besætningen samt at de pårørende blev informeret omkring sidste nyt vedrørende deployeringen.

Søndag morgen afgik vi fra Langelinie og efter nogle afsluttende målinger, gik turen igennem Lynetteløbet og op langs Langelinie, hvor mange pårørende var mødt op for at benytte den sidste lejlighed til at vinke farvel. Også her kunne vi med meget stor glæde konstatere, at mange var mødt op. Ifølge vores viden skulle billeder herfra være at finde på SOK hjemmeside.

Herefter gik det sydover mod Kiel-Holtenau, hvor Kieler-kanalen starter, og i løbet af natten forlagde vi gennem kanalen og kom ud i Nordsøen mandag morgen. Ca. en times sejlads senere mødtes vi med den tyske fregat FGS KOELN, som havde planlagt et øvelsesprogram sydover. Dette inkluderede bl.a. slæbeøvelser, der var en god måde at øve sømandsskab i ordets egentlige betydning. Tirsdag morgen stødte den hollandske tanker HNLMS AMSTERDAM og den norske fregat HNOMS NARVIK til og der begyndte for alvor at være tale om en maritim styrke. Tillige har vi hele ugen gennemført en del interne øvelser med henblik på at gøre os så skarpe og forberedte som overhovedet muligt. Vi er jo godt klar over, at vi fysisk er styrkens mindste skib, men at være lille af størrelse betyder jo på ingen måde, at man ikke kan være den bedste og det vil vi alle sammen ombord gerne leve op til.

Onsdag morgen var der planlagt en Replenishment at Sea (populært kaldet RAS), som er den måde, hvorpå vi får overført brændstof til søs. En sådan aktivitet er noget af det mest krævende rent sømandskabsmæssigt, idet der er tale om overførsel af tungt bunkringsgrej fra en tanker i rum sø. Dette involverer en meget stor del af besætningen. Styrkechefen opererer med nogle bestemte tidskrav til en sådan RAS og det var rart at konstatere, at selvom det er den første RAS vi har lavet i styrken, så var vores tider helt på højde med hvad mange skibe har når de forlader styrken.

Om eftermiddagen sluttede den engelske fregat med status som flagskib sig til styrken. Den bærer navnet HMS CAMPBELTOWN og er ret imponerende at se på. Flotte linier med en utrolig flot stævn, der bare skærer sig igennem havet.

I skrivende stund er vi i den sydlige del af Biscayen og vinden har igennem det sidste døgn været en smule hård ved os. Dog ikke så meget, at vi ikke kan være med. Lige nu blæser det 14 m/s fra nordvest og bølgerne er ca. 5 meter høje. Det er klart, at vi rent fysisk kan mærke, at vi er det mindste skib i styrken, men allerede nu har det vist sig, at vi bestemt ikke står tilbage for de øvrige. Det er helt tydeligt at mærke, at vores fleksibilitet og omstillingsberedskab i kraft af de korte kommandoveje er helt i front og vi har ikke tænkt os at stå tilbage for noget blot fordi vi er lidt små.

Mange hilsner fra kampkorvetten PETER TORDENSKIOLD's 93 mands store besætning.



Så er vi klar til at få leveret ca. 30.000 liter gasolie



Så fik vi alligevel Biscayen at mærke. At sejle er at leve

Rejsebrev nr. 2 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004

Efter dårligt vejr i Biscayen anløb korvetten Rota søndag morgen.

26-02-2004 kl. 07:15

Rejsebrev nr. 2
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
26. februar 2004

Når man skriver brev hjem fra udlandet, må det meget gerne indeholde noget, som kan gøre dem derhjemme lidt misundelige. Vi på korvetten PETER TORDENSKIOLD kan da også fortælle, at vi siden i torsdags har haft en dagtemperatur på 18 grader og at det er lyst helt til kl. 1930. Det burde kunne vække en smule misundelse i den danske vinter.

Mens vi er ved vejret, så fortsatte blæsten i den sydlige del af Biscayen om fredagen, hvilket betød, at et besøg af den engelske admiral, Sir Jonathan Band, måtte aflyses. Det samme gjaldt en række planlagte øvelser. Senere på dagen lagde vinden sig og solen skabte det flotteste spil i havets krusninger. Nævnes skal også aftenens fantastiske stjernehimmel, der nærmest så ud som et fastfrosset fyrværkeri. Om lørdagen var det muligt at gennemføre både skydeøvelser og en såkaldt Cropsoll, hvor besætningsmedlemmer fra de forskellige enheder kommer på et daglangt udvekslingsbesøg hos hinanden. Ud over en almindelig rundvisning, indgår man i den funktion, som man ellers varetager på sin egen enhed. Fra PETO tilbragte 6 besætningsmedlemmer dagen på NARVIK, hvorfra vi havde besøg af 5.

Søndag eftermiddag anløb vi Rota, vores første havneophold. Rota er en stor flådebase, hvor de fleste af styrkens enheder var samlet, og hvor der var mulighed for at komme om bord på de forskellige enheder. Sightseeing i selve byen Rota begrænsedes lidt af et vedholdende regnvejr, hvilket dog ikke forhindrede besætningen i at udnytte muligheden for at gå i land. Nogle tog endda til byen Cadiz for at opleve mest muligt af det sydspanske natteliv.

Mandag formiddag var der arrangeret fodboldkampe mellem styrkens enheder. Besætningen fra PETO kunne desværre kun stille 8 mand. I kampen mod besætningen fra CAMPBELTOWN måtte holdet derfor suppleres med tyskere, og i kampen mod KÖLN med englændere. Det er uden tvivl årsagen til, at PETO tabte begge kampe. Vi må gå i skarp træning også på den sportslige front.

Inden afgang fra Rota tirsdag eftermiddag fik vi den tyske admiral Frank Ropers på besøg. I en meget jovial tone fortalte han lidt om, hvordan NATOs fremtidige opgaver vil være forbundet med internationale operationer. Han sluttede med nogle opmuntrende ord til besætningens medlemmer, der forsøgte at se så friske ud som det nu kan lade sig gøre efter et to-dages havneophold. Tirsdag fik vi også lægen om bord, så folk kan blive efterset og behandlet for deres skavanker, som der forhåbentlig ikke bliver ret mange af.

De kommende 10 dage skal vi tilbringe med øvelser i farvandet SV for den spanske kyst. Vi deltager som bekendt i den første store Nato Response Force øvelse. PETOs opgave forventes, at blive beskyttelse af de medvirkende minerydningsfartøjer. Tillige må vi også forvente at skulle gennemføre boardinger af andre skibe, idet øvelsen opererer med en til formålet udfærdiget FN resolution, der omhandler en våbenembargo mod den fiktive "Bøllestat" MARAMBIA. Øvelsen er delt op i forskellige faser og siden afgang fra Rota har deltagende enheder gennemført det man

kalder ”Combat Enhancement Training / Force Integration Training” – et øvelsesprogram der skal forberede os på den egentlige operation.

Allerede inden ankomsten til Rota blev der givet meddelelse om, hvad den forventede sejlplan bliver for den sidste del af sejladsen. Efter Plymouth bliver planen formentlig Lissabon, Mallorca (med ophold i Palma de Mallorca) og måske et kort ophold i Napoli. Herefter er programmet ikke fastlagt i detaljer, men PETO kan måske godt forvente at skulle indgå i operation Active Endeavour i Middelhavet. Samtidig blev det meddelt, at tidspunktet for hjemkomsten kan blive udskudt.

Denne plan synes nu nærmest at ligge fast. Der mangler blot at blive givet grønt lys fra politisk hold. Desuden kan vi også godt regne med, at hjemkomsten bliver udskudt med en uge.

Sidstnævnte besked er blevet modtaget pænt blandt besætningen. Det er jo altid en lettelse at vide, hvad man har at holde sig til, frem for de mange gætterier, som uvisheden afføder. Og en enkelt uge er jo til at leve med. Eller som et af de menige besætningsmedlemmer spontant udbrød: ”Hellere komme hjem en uge senere end en måned tidligere!”.

Mange hilsener fra besætningen på PETER TORDENSKIOLD.



Helikopter fra HMS CAMPBELTOWN klargør til ned- og ophaling af person på PETER TORDENSKIOLD



Udsigt fra PETER TORDENSKIOLD ved ankomsten til Rota.
I baggrunden den 8 x 8 km. store flådebase

Rejsebrev nr. 3 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004

Vi har haft meget travlt ombord, idet vi har været overordnet ansvarlige for hele styrkens overfladekrigsførelse i funktionen som Force Anti Surface Warfare Commander.

05-03-2004 kl. 07:32

Rejsebrev NR. 3
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
5. marts 2004

Hermed rejsebrev nr. 3 fra korvetten PETER TORDENSKIOLD.

Under havneopholdet i Rota pådrog flere sig mindre idrætsskader, men de er kommet sig uden problemer. Alle ombord er raske bortset fra enkelte, der har lette infektioner i øvre luftveje (forkølede). Ingen af dem er alment sløje og ingen er kommet alvorligt til skade under sejlturen, heldigvis.

Siden sidste rejsebrev, har vi afsluttet øvelse Maritime Commitment 04. Det er første gang, at der har været afholdt en "Live" øvelse i regi af NATO Response Force. Vi har haft meget travlt ombord, idet vi har været overordnet ansvarlige for hele styrkens overfladekrigsførelse i funktionen som Force Anti Surface Warfare Commander. Tillige har vi varetaget funktionen som sekundær Local Anti Air Warfare Commander og som sådan også været meget engageret i alt hvad der foregår i luften. Øvelsen har været en overordentlig god oplevelse for PETER TORDENSKIOLD. Vi har faktisk været engageret i alt, hvad man kan forestille sig. Beskyttelse af minerydningsfartøjer, boardinger af civile skibe, luftkrigsførelse, undervandskrigsførelse og overfladekrigsførelse. Øvelsen var meget realistisk opbygget. Der var tale om en NATO styrke, som kom ind og skulle stabilisere et område, hvor der igennem en længere periode havde hersket intern uro. Udenlandske statsborgere i landet var ikke længere i sikkerhed og det blev besluttet, at der skulle gennemføres en evakuering af 600 statsborgere fra det urohærgede land – en såkaldt Non Combatant Evacuation Operation (NEO). Tillige var der via FN udstedt en resolution i form af en våben embargo mod "Bøllestaten" MARAMBIA. Da vi skulle stabilisere situationen, havde vi fra politisk side fået til opgave at være deeskalerende i vores adfærd. En ikke altid helt nem opgave, når man jo ikke altid ved hvad fjendens hensigter er. Det resulterede da også i, at PETER TORDENSKIOLD nedskød (for øvelse selvfølgelig) et MARAMBIANSK jagerfly i selvforsvar. De MARAMBIANSKE fly havde vi haft på radaren igennem længere tid og de udgjorde som sådan ingen trussel mod os, før et enkelt af flyene ændrede kurs og kom direkte mod PETER TORDENSKIOLD i et dyk. Vi ventede så længe vi kunne og advarede piloten over radioen, men det hjalp ikke, hvorfor vi engagerede med et STINGER missil i sidste øjeblik. Ved passage kunne vi konstatere, at flyet ikke havde nogle våben under vingerne. Jeg tror nok alle ombord tænkte lidt over hændelsen og relaterede det til en virkelig situation. Vi kendte ikke flyets hensigter og piloten reagerede ikke på vores advarsler, så det var enten ham eller os og vi valgte ham. Man skal passe lidt på hvordan man flyver i en sådan situation også selvom man faktisk ikke har onde hensigter - PETER TORDENSKIOLD er på pletten, hvis man ikke hører efter.

Vi har gennemført øvelsen i farvandet mellem Cadiz, Gibraltar og Nordafrikas kyst ud for Marokko - lige midt i et højtryk på 1031 mBar, så det har været godt vejr med ca. 15 graders varme, ofte solskin og næsten vindstille. Solen går først ned kl. 19.20. Det er en stor glæde at opleve foråret så tidligt og besætningen nyder solen i fulde drag.

Foruden øvelsen foretages der hyppigt interne øvelser med henblik på at forblive skarpe i alle henseender. Et eksempel herpå er havariøvelser, hvor der næsten hver anden dag har været afholdt en sådan. Der er endvidere planlagt dykninger næste gang vi skal i havn, idet skibets bund skal ses rutinemæssigt efter. De dyk ser vi også frem til.

Rigtig mange ombord er motiveret for at leve sundt, så der dyrkes meget motion. Ca. 20 % deltager i gymnastik på agterdækket hver eftermiddag og andre 20 % bruger kondicyklen og romaskinen dagligt. Vi minder også hinanden om ikke at spise alt for meget af den gode og rigelige mad, der serveres.

PETER TORDENSKIOLD er et dejligt skib at være ombord på, også fordi det er så manøvredygtigt - det kan godt ske, at de andre er større og på toppen kan sejle lidt hurtigere, men vi tager alle sammen i manøvreveje og optræk. Accelerationen giver en god fornemmelse og en flot hækbølge.

Stemningen ombord er rigtig god. De fleste ombord havde set frem til at komme til Madeira, men det kunne desværre ikke lade sig gøre. Havnen i Funchal på Madeira måtte melde fra i sidste øjeblik, fordi nogle store krydstogtskibe meldte deres ankomst. Også i syden tæller økonomien meget og man må formode, at havnemyndighederne kan forudse en større indkomst ved at give kajplads til krydstogtskibene frem for styrkens skibe. Som alternativ skal vi jo til Leixoes ved Porto i Portugal, som også skulle være en rigtig dejlig by og efter at beslutningen er taget er det som om alle faktisk glæder sig til havneopholdet.

Efter Leixoes går turen mod England, hvor vi næste gang skal ankomme til Plymouth, men mere herom i næste brev.

På korvetten foregår der mange forskellige aktiviteter døgnet rundt, så vi kan yde vores bidrag til 2004 Standing Naval Force Atlantic deployeringen. Vores ansvarsområde er øget, så jeg har bestemt indtryk af - sagt i al beskedenhed - at PETER TORDENSKIOLD gør en forskel !

De bedste hilsner fra besætningen på kampkorvetten PETER TORDENSKIOLD.



PETER TORDENSKIOLD set lidt fra oven



Skydning med tungt maskingevær.

Rejsebrev nr. 4 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004

Denne uges rejsebrev kommer i vid udstrækning til at omhandle en del af skibet, som kun undtagelsesvis bliver omtalt i forbindelse med beretninger fra korvetten.

12-03-2004 kl. 07:43

Rejsebrev nr. 4
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
12. marts 2004

Den sektion som jeg vil sætte fokus på i dette brev, er den, som jeg selv tilhører, nemlig skibets maskin- og el-sektionen. Denne sektion er ansvarlig for skibets fremdrivningsmaskineri, produktion af -strøm, -ferskvand, -køling og alle den slags fornødenheder, der er nødvendige for at holde et skib som korvetten PETER TORDENSKIOLD "kørende".

Årsagen til at denne sektion, og det arbejde der udføres her, ikke nævnes så ofte skyldes sandsynligvis, at vi arbejder steder i skibet, hovedsagligt maskinrummene, hvor det kun er os selv, der færdes. Yderligere er de ting vi beskæftiger os med faktorer som ret, langt hen ad vejen bliver taget for givet. Arbejdet i sektionen er stort set det samme, hvad enten det er en international operation eller en national operation – det gør ingen forskel. Hermed er ikke sagt at der ikke sker noget spændende i denne del af skibet, tvært imod.

Korvetterne har efterhånden mere end 20 år på bagen. På trods af det er der ikke mange alderdoms relaterede problemer at slås med. Det skyldes selvfølgelig, at der bruges meget tid på løbende at vedligeholde og foretage eftersyn af maskineriet således, at skibet ikke pludselig kommer i en situation, hvor det ikke er i stand til at operere 100 %. Men det hænder at ting bliver slidt, eller går i stykker af årsager, der ikke var til at forudsige – det er så vores opgave hurtigst muligt at få foretaget en udskiftning eller reparation af den defekte genstand, hvilket vi i al beskedenhed mener at være rigtig gode til. Således er en given udskiftning eller reparation foretaget før, der er nogen andre i skibet, der har bemærket, at der har været noget galt.

Maskin- og el-sektionen er en del af Teknisk division (T-div), personellet her består hovedsagligt af håndværkere, navnlig smede og maskinarbejder samt elektrikere og automatikmekanikere. I maskin- og el-sektionen er der i alt 15 menige, en sergent og 3 officerer, som står for den daglige vedligeholdelse og drift af skibets maskineri.

Skal der fortages arbejde udvendig på skibet, under vandet, er vi også godt hjulpet. Ombord på skibet er der 4 fuldt uddannede erhversdykkere. De er uddannede til at foretage arbejde med lettere håndværktøj til dybder indtil 24 meter. De har derfor ikke nogen problemer med at klare, hvad der måtte være af små opgaver på skibet bund, skruer og ror. Deres opgaver består hovedsagligt i at efterse skibsbunden for skader samt sikre, at der ikke er viklet tovværk eller andet ind i skruer og ror. Det kan også være nødvendigt at indsætte dykkere i forbindelse med eftersøgning af savnede eller bjærgning af omkomne fra forlis, opgaver som selvsagt hører til den ubehagelige af slagsen og som heldigvis sjældent forekommer.

Mandag i denne uge lå enheder fra styrken fortsat i Lexios (Portugal), dette var den sidste dag i havn, og denne gik med konkurrencer mellem skibene i tovtrækning, samt servering af mindre specialiteter fra de enkelte nationer. Det danske bidrag her til var, kartoffelsalat, flæskesteg og små pindemader med frikadeller. Tirsdag startede med afsejling fra Lexios, herefter står den primært på forlægning hen over Biscayen med forventet ankomst Plymouth torsdag aften.



Skibets kontrolrum, hvor overvågningen af skibets maskineri varetages af et vagthold bestående af 3 menige maskingaster og en maskinofficer. Her er vagtholdet samlet, og der diskuteres hvilke opgaver, der skal løses i løbet af vagten.



Skibets 4 dykkere i alt deres udstyr, klar til at springe i vandet. (Fra venstre, Simon, Niels-Jacob, Flemming, Kim)



Gruppebillede af maskin- og el-sektionen, samlet i kontrolrummet

Rejsebrev nr. 5 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004

Dette brev omhandler bl.a. noget af det mest avancerede udstyr om bord på PETER TORDENSKIOLD, nemlig våben- og sensor systemer.

22-03-2004 kl. 08:21

Rejsebrev nr. 5
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
22. marts 2004

PETER TORDENSKIOLD er nu ankommet til Plymouth efter en forholdsvis stille tur over Biscayen. Vejret er desværre ikke det allerbedste, da det regner cirka 8 timer om dagen, men temperaturen er omkring de 12 grader, så det går an – trods alt. Man bliver jo hurtigt vænnet til varmen og vi har jo allerede oplevet en snert af forår tidligere på togtet.

Dette brev omhandler bl.a. noget af det mest avancerede udstyr om bord på PETER TORDENSKIOLD, nemlig våben- og sensor systemer. For at kunne indgå i en styrke som SNFL, er det nødvendigt ikke udelukkende at kunne tage vare på sig selv. Evnen til at beskytte andre enheder samt medvirke til at få et hurtigt og opdateret trusselbillede er afgørende i enhver maritim operation.

PETER TORDENSKIOLD er på trods sin fysiske lille størrelse ret godt med, når det drejer sig om sensorer. Vi har f.eks. ikke mindre end fire forskellige radarer: En radar specielt beregnet til opnåelse af et luftbillede - en 3D radar som angiver retning og afstand samt højde. En radar til opnåelse af luft og overflade billede, samt to radarer beregnet til skibets navigation. Endvidere er vi udstyret med en sonar, hvormed vi kan lokalisere eventuelle ubåde.

Alt hvad disse sensorer indhenter, bliver præsenteret på vores Command, Control and Communications - system (C3), og giver dermed chefen et grundlag for at beslutte hvad skibet skal gøre for at imødegå, eller undgå enhver form for trussel.

Til at beskytte os selv mod missiler og fly, er vi udstyret med SEA SPARROW overflade-til-luft missilsystemet. HARPOON er vores overflade-til-overflade missilsystem. På kanonsiden har vi på fordækket en 76 mm. kanon, der kan anvendes mod såvel luft- som sømål. Skulle der slippe noget igennem i luften, så har vi tillige STINGER missiler samt et antal 12,7 mm. maskingeværer. PETER TORDENSKIOLD er desuden udstyret med et afledningsudstyr, som kan anvendes, hvis det alligevel skulle lykkedes for et indkommende missil ikke at blive skudt ned. Alt i alt kan man godt sige at vi er rigtig godt beskyttet.

Til at vedligeholde våben og sensorer samt betjene våben, er der i våben og elektronikdivisionen 17 mand, som alle er specialister indenfor deres specifikke tjenesteområde.

Fredag den 19. marts var der udskiftning af chefen for SNFL. Kommandoen som tidligere var på britiske hænder er nu overgået til en hollandsk styrkechef. I den forbindelse blev der afholdt en større parade – en såkaldt Change Of Command Ceremony.

PETER TORDENSKIOLD deltog med tre grupper af personel. En flagbærer, der under ceremonien bærer det danske flag og træder frem, når den danske nationalmelodi bliver spillet. En anden gruppe bestående af tre besætningsmedlemmer, der alle indgår i den internationale skansevagt. Skansevagt er en tradition fra de gamle sejlskibes tid, hvor chefen ofte var et eftertragtet bytte. For ikke at blive

slået ihjel, havde chefen sine livvagter (skansevagten) som passede på ham. Skansevagten var de eneste som måtte bære våben ombord. Dette markeres i dag ved at skansevagten også bærer (ikke ladte) våben. Herudover stillede vi med en tredje gruppe bestående af tretten besætningsmedlemmer, som udgjorde den egentlige repræsentation af skibet. Alle ni skibe stillede med et tilsvarende antal besætningsmedlemmer, så man kan nok tænke sig, at det var et flot syn. Herudover var der inviteret omkring 200 gæster, så alt i alt var der tale om en stor og flot parade. Hele seancen varede to timer og herefter kunne de ømme fødder mærkes og alle så frem til et velfortjent hvil. Paraden forløb planmæssigt og kommandoen over SNFL er nu overgået til Holland.

På tirsdag sejler styrken atter sydover og vil ankomme til Lissabon næste gang, men mere herom senere.



Paraden linet op til inspektion



En lidt blæsende og regnfuld dag i Plymouth

Rejsebrev nr. 6 STANAVFORLANT 15 februar - 20 maj 2004

Efter et vel overstået ophold i Lissabon befinder PETER TORDENSKIOLD sig atter der, hvor vi alle hører hjemme: til søs. Denne gang for at deltage i den portugisiske øvelse INSTREX.

03-04-2004 kl. 09:31

Rejsebrev nr. 6
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
3. april 2004

Farvandet ud for Portugals kyst.

Men lad os først gøre havneopholdet færdigt. Det vidste sig, at forhåbningerne til de portugisiske vejrguder blev gjort til skamme. Drømmen om 20 graders varme og solskin blev erstattet af den barske virkelighed med gråvejrs og regn. Næsten som et forår derhjemme.

Det flotte vejr viste sig først umiddelbart efter havnemanøvre mandag morgen, hvilket umiddelbart er lidt sent! Men til trods for det, var det en fornøjelse endnu engang at være i Portugal. Den smukke by blev studeret både i dagslys og lidt senere, og en del af besætningen fik også tid til at se en golfbane eller et fodboldstadion. Kan meddele at Benfica vandt 2-0 over Alverca. Det skulle have været en stor oplevelse.

Nå, tilbage til arbejdet. INSTREX-øvelsen er som sagt en national portugisisk øvelse, hvor NATO Stående Atlanterhavsstyrke og dermed PETER TORDENSKIOLD fungerer som med- og modspiller. Det samme sker hjemme i Danmark, hvor vores DANEX jævnligt har besøg af NATO Stående Atlanterhavsstyrke. Der er PETER TORDENSKIOLD bare "på det andet hold" i forhold til nu.

Det er en metode, som alle enheder får meget ud af, og samtidig er det muligt at gøre øvelsen større, mere avanceret og dermed også mere spændende, da det er muligt at øve flere forskellige ting på samme tid.

Fokus for INSTREX har fra den portugisiske side været den asymmetriske trussel: Hvordan bekæmper vi bedst muligt de metoder, som især terrorister af forskellige årsager vælger at bruge. Første øvelse mandag var derfor også en trussel fra et indkommende enmotors propelfly, som desværre var udstyret med Sarin-gas. Et scenarium der ikke kan udelukkes som en mulig terrorist-metode, og som vi derfor er nødt til at kunne forsvare os imod.

Derudover har INSTREX øvelsen indeholdt de typiske elementer i enhver flådeøvelse: bekæmpelse af undervands-, overflade- og luftmål, boardinger af mistænkte blokadebrydere og RAS (Replenishment At Sea – forsyning til søs). Alle dele som er med til at forberede os på løsning af egentlige operationer. Derfor har INSTREX øvelsen også været en opretholdelse og viderebygning på det niveau, som PETER TORDENSKIOLD oparbejdede under Maritime Commitment i slutningen af februar måned, og samtidig en "finpudsning" af formen inden vi begynder forlægningen østover mod Middelhavet og Operation Active Endeavour.

PETER TORDENSKIOLD og resten af NATO Stående Atlanterhavsstyrke udgik af INSTREX her torsdag morgen, og vi har taget hul på forlægningen mod endnu et havneophold på den amerikanske flådebase ved Rota nær Cadiz i Spanien.

Sidst men ikke mindst skulle vi dog lige sige farvel til den hollandske tanker AMSTERDAM, som netop har afsluttet sin deployering til NATO Stående Atlanterhavsstyrke. Det sker som altid med manér, således at alle får sagt tak for den tid, man har kendt i hinanden og ønsker en god tur hjem. Ingen tvivl om, at PETER TORDENSKIOLD har haft stor fordel og glæde af AMSTERDAMS dygtige og professionelle tilgang til det håndværk, som de nu engang gør bedst: RAS.

Vi vil vende tilbage med mere om livet om bord på korvetten PETER TORDENSKIOLD i næste uge.

Mange hilsner fra besætningen på PETO



Den asymmetriske trussel kan også være hurtigtgående motorbåde typisk bevæbnet med maskingeværer og raketter. Her er der dog tale om et modelfoto



AMSTERDAM sendes hjemover med manér. Her passeres den tyske fregat KÖLN, og der udveksles som vanligt vand, lysgranater og jubelråb

Rejsebrev nr. 7 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEVOUR 15 februar - 20 maj 2004

Det er nu mandag morgen, og banjermesterens morgenprajning runger gennem skibet, med ordrer om at skifte uniform til khaki!

13-04-2004 kl. 09:21

Rejsebrev nr. 7
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
13. april 2004

Det er nu slutningen på Korvettens andet besøg i Rota, og det er det første tegn på, at Korvetten nu skal bevæge sig frem mod varmere himmelstrøg. Det er også det første signal om, at skibet skal deltage i operation ACTIVE ENDEAVOUR i middehavet.

Ved morgenmønstringen på agterdækket, så besætningen helt ny ud i det udleverede khakitøj, ikke et syn vi så ofte ser i den danske flåde. Chefen kom ud for at tale til besætningen inden afgang. Han fortalte om den forestående sejlads, og om at skibet nu skulle passere Gibraltar strædet. Skibets besætning har trænet og trænet for at være klar til at reagere hurtigt, og det kan vi! Chefen roste besætningen for dens glade humør og den store professionalisme, der hersker ombord. "Passagen af Gibraltar vil ikke give anledning til nogen synderlig bekymring, selvom det jo er det sted, hvor truslen er størst, siger han. Vi sejler igennem strædet i højt beredskab for at være klar, og vi føler os alle helt rolige ombord. Chefen for styrken (Commander Standing Naval Forces Atlantic) forkortet COMSTANAVFORLANT sejler med korvetten gennem strædet og må jo så ved selvsyn konstatere at eksempelvis madtiderne ikke holder helt når hans mindste enhed er i højt beredskab.

"Der kan forventes på post efter manøvrerulle kl. ca. talje nul nul (1000)", lyder det gennem skibets ordreanlæg. Næstkommanderende informerer besætningen om afgangstidspunktet. Den almindelige klargøring starter, gangene i korvetten summer for at alle kan få gjort klar til sejlads endnu en gang.

Vi skal forlægge mod Mallorca, hvor vi har det sidste længere havneophold under deployeringen. Alle glæder sig meget til at komme frem, ikke kun til Mallorca, men også hen mod korvettens operationsområde. Vejret har ikke helt været med os indtil nu, men det lysner, og de sidste 2 døgn har vejret været pragtfuldt, og besætningen har nydt solens varme.

Passage af Gibraltar:

Styrken passerede Gibraltar strædet med høj fart for at være i det primære fareområde så kort tid som muligt og passagen gik lige efter planen. COMSNFL var på broen iført fragmentationsvest ligesom resten af vagten på broen, og han fulgte interesseret med i hvad der foregik. På det smalleste sted, opdagede operationsrummet en lille kontakt (viste sig at være en motorbåd), der med høj fart kom direkte ud mod os inde fra Afrikas kyst. Båden blev opdaget så tidligt, at det kun var muligt lige netop at se den i kikkert, men den drejede af og fortsatte langs klipperne inde under land. I løbet af knap to timer var det hele overstået, og skibet gik ned i sit normale beredskab. Besætningen fik så mulighed for at komme på dækket og nyde vejret.

Det var en helt fantastisk vagt denne aften! Blikstille og højt solskin. Delfinerne sprang og legede i vandet omkring skibet, selvom vi gik næsten 18 knob. Klokken ca. halv ni farvedes himmelen helt rød og det er ubetinget den smukkeste solnedgang vi har haft på denne tur endnu. Samtidig med at solen gik ned i vest, dukkede fuldmånen op i øst og spredte det klareste lys først på natten. Morilden

lyste kraftigt op langs skibssiden, og en stor del af besætningen nød denne aften til fulde. Nede i o-rummet var der dog hektisk aktivitet, som følge af en simuleret øvelse i overfladekrig. Ærgerligt for dem, at de ikke kunne være på dækket denne aften.

Næste morgen afholdtes der øvelse i boarding med den amerikanske fregat USS KLAERING. Det er nu den 4. eller 5. øvelse af denne type, og PETO boarding-hold og gummibådsbesætningen er godt øvet, og har rigtig godt fat i denne noget specielle opgave. PETO tager ingen chancer under boardinger. Alt personel på broen og dækket er klar, og iklædt veste for at beskytte sig. Det ser som regel ganske voldsomt ud – dog uden nødvendigvis at være det.

Senere på dagen skulle vi aflevere/afhente udvekslingspersonel fra den hollandske fregat JACOB VAN HEEMSKERK. Gummibåden skulle aflevere og afhente de udvekslede, og af en eller anden årsag, havde JACOB VAN HEEMSKERK også sat deres gummibåd. Den var langsom! Vores gummibåd benyttede lejligheden til at sejle om kap med den, og de nåede en tur rundt om korvetten inden den anden kom i mål. Stor jubel!

Tidlig næste morgen, ligger vi lige syd for Palma Da Mallorca! Klipperne ses tydeligt i horisonten, og øen nærmer sig sikkert. Gummibådsbesætningen bliver purret, idet kajområdet, hvor korvetten skal ligge skal inspiceres. Der er ikke så gode kortdata med hensyn til vanddybden, og for ikke at risikere noget, sendes gummibådsbesætningen ind for at tage lodskud langs kajen. ”SEKS FAVNE – STENBUND” tænker vi alle uvilkårligt og trækker lidt på smilebåndet. Der er produceret et stykke reb med en knude for hver meter, med et stort blylod i enden. Da vi kommer ind og begynder at måle op, sender vi en mand på kajen for at skridte den af. Fluks kommer der et par vrede militærpolitiosoldater løbende for at stoppe det der nu foregår. De siger en hel masse i munden på hinanden på spansk, alt imens den stakkels skriver forsøger at forklare sig. NAO (Navigationsofficeren) hopper også op på kajen, og bliver mødt af et par ret krigeriske soldater, der på meget kort tid kommer gennem det meste af den spanske ordbog!! Pyhhh what to do!! 2. VEO (Anden Våben-og ElektronikOfficer) taler flydende spansk – så ved hjælp af fagter og tegn, får vi forklaret de to soldater, at vi lige i al hast får en spansktalende officer til vores walkie-talkie. Det bløder lidt op på situationen, idet vi får fortalt, at den kajplads vi har fået anvist, dels er militær, dels grænser umiddelbart op til et lille havnebassin. Der ligger der en kongelig spansk yacht fortøjet. Så stor var bestyrtelsen, da man pludselig ser danske soldater begynde at måle havnebassin og kajer op, og tage lodskud i umiddelbar nærhed. Efterhånden bliver de to soldater dog mere medgørlige og mindre krigeriske, og de lover at sende bud efter en engelsktalende officer fra den lille flådehavn. Han ankommer en time senere, og vi får langt om længe lov til at foretage vores målinger efter en masse snak frem og tilbage. 3½ time senere stævner gummibåden igen ud mod PETO og klokken tolv prajer næstkommanderende: ”manøvrerulle manøvrerulle - bagbord side til kaj”. Skibet var blevet trimmet med baggrund i målingerne og ind kom vi med kun 65 centimeter mellem skruetip og stenbund. Vejret var pragtfuldt også selvom NAO havde lovet skyet vejr.

Palma – endelig – og alle farer rundt for at blive færdige. Pludselig kommer der en bestyrtet forbindelsesofficer ombord og siger, at vi bliver nødt til at flytte os frem, da vi ligger for tæt på den kongelige yacht!!!! Nå problemerne er jo til for at løses, så vi trækker os 15 meter frem, og alle er langt om længe glade. ”Frihed – landlov for vagt og arbejdsfrit personel til i morgen tidlig kl. 0700”, brøler banjermesteren ved den samlede mønstring på agterdækket. Alle myldrer ind for at klæde om til civilt og komme op for at se på byen.

De fleste klæder om til shorts og t-shirts, efter de har været under bruseren. Stor var skuffelsen, da folk igen kom på dækket. DET VAR OVERSKYET!!!! Bemærkninger der ikke lader sig gengive her genlyder over dækket! 3000 sømil sydpå, og så er der ingen sol! Regnvejr og blæst har forfulgt

os på den første del af turen, og vi håber nu alle på bedre vejr. Det skulle dog komme senest lørdag – det ser vi frem til.

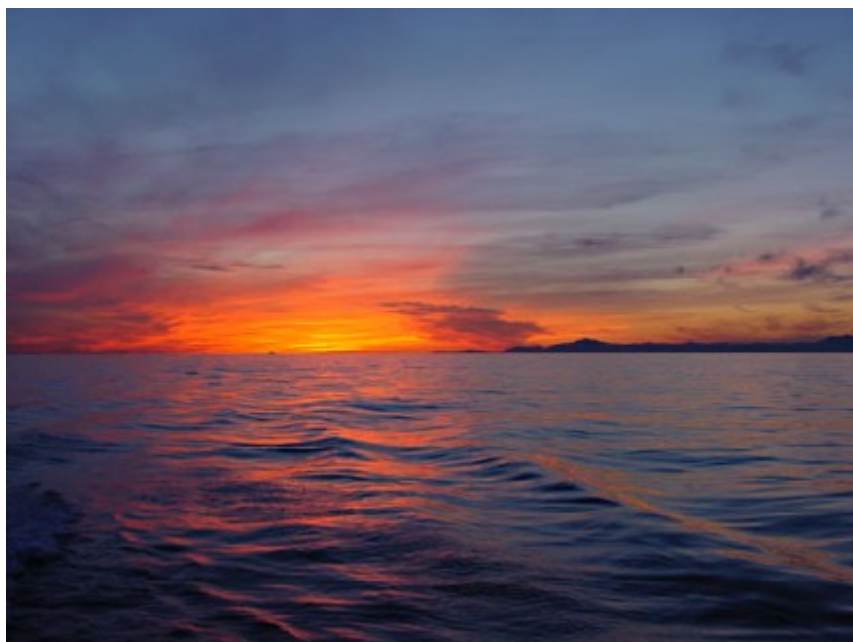
Torsdag morgen kommer VO farende ind i officersmessen og ringer til VO i staben med en hastemeddelelse! Den spanske konge vil ud at sejle og ankommer til yachten inden for en times tid, meddeler han. Det tyder jo på, at vejret må bedres, når nu kongen beslutter sig for at tage på sejltur. Det glæder vi os til, og i dag ser skydækket også mindre voldsomt ud.

Slut på denne uges rejsebrev – vi vender tilbage om en uges tid.
Hav det nu rigtig godt derhjemme og alle ønskes god påske fra os hernede.

Stor hilsen fra besætningen på Korvetten PETER TORDENSKIOLD.



Et stemningsbillede fra en boarding øvelse - boardingholdet på vej. Hvis man ser godt efter, så kan man se at Atlanterhavet har slidt vores pennant nummer af



Solnedgang i Middelhavet - man skal være der i virkeligheden for at få den helt rette stemning.

Rejsebrev nr. 8 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004

Det er nu blevet fredag formiddag og korvetten er på vej øst over, i middelhavet, mod vores patruljeområde.

18-04-2004 kl. 09:21

Rejsebrev nr. 8
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
18. april 2004

Først skal vi dog lige gøre påsken på Mallorca færdig.

Der går efterhånden rygter ombord om at korvetten er forfulgt af onde ånder, hvad angår vejret. Opholdet i Palma de Mallorca viste sig at igen være præget af gråvejr og regn. Og sædvanen tro skinnede solen fra en skyfri himmel, da vi atter sejlede ud på havet. Men på trods af vejrguderne ikke helt smiler til os, er humøret ombord højt, og alle ombord har haft en dejlig påske.

Der var flere af besætningsmedlemmerne der havde benyttet lejligheden til at få besøg hjemmefra og efter at have været hjemmefra i små 2 måneder var gensynsglæden stor.

Andre i besætningen havde benyttet lejligheden til at søge et par dage fri og fik set sig om på øen. Som en ekstra oplevelse for de pårørende var der mulighed for at komme med ud og sejle da vi afgik fra Palma. Således nåede de et par timer på havet i høj klar solskin og en hurtig frokost inden de blev sat i land igen med gummibåden.

Der er således i påsken kommet frisk "strøm" på vores batterier og der er ombord en stor lyst til at komme ud på havet og få lavet noget. Således blev de første dages milde vejr og den rolige sø brugt til, at få lavet skibsvedligeholdelse, dvs. banke rust og male. Hun skal jo gerne være pæn til vi kommer hjem igen.

I flere af de tidligere rejsebrev har der været skrevet om nogle af de divisioner som vi er delt op i og de arbejdsopgaver vi har ombord. Denne gang er vi så kommet til Forvaltningsdivisionen, i daglig tale F-DIV.

F-DIV er delt op i 2 sektioner, administrations- og personelsektionen og forplejningssektionen. Skibets næstkommanderende er chef for hele divisionen og har det overordnede ansvar.

Administrations- og personelsektionen ledes til daglige af banjermesteren, til sin hjælp har han en forvaltningsassistent og 3 gaster. Sektionens arbejdsopgaver er mange og vigtige, da det b. la. er dem, der sørger for at vi får vores løn og fridage. Derudover har de andre opgaver, såsom ordonnanstjeneste, uddannelseskoordination, personaleadministration og publikationsregnskab.

Forplejningssektionen ledes til dagligt af proviantregnskabsføreren, som også er ansvarlig over for chefen for at budgetrammen overholdes. Derudover består sektionen af 3 kokke og 1 bager som tilbereder de 4 daglige måltider. Yderligere består sektionen af 6 messegaster og 1 skyller som står for den daglige rengøring af cafeteria og messer, samt servering af måltider.

Lige som alle andre personer i besætningen bestrider alle fra F-DIV også andre arbejdsopgaver. Afhængig af hvilken situation korvetten befinder sig i, kan der være brug for at skulle løse disse opgaver, det kan f. eks. være ubådsudkig, forbindingsplads-hjælpere, skytter på forskellige våben samt hjælp ved sætning og bjærgning af gummibåd.

Derudover er der arbejdsopgaver i divisionen som kræver hjælp ”udefra”, det er f.eks. når der skal forsyninger ombord. Der skal jo en hel del mad til at mætte 96 sultne munde.

I går aftes lige efter aftenskaftningen modtog PETER TORDENSKIOLD, via Malta radio, et nødopkald. Der var tale om en mindre båd med 90 personer ombord som befandt sig ca. 160 sømil væk. PETER TORDENSKIOLD, USS KLAERING og FGS KÖLN satte straks farten op og kurs mod den nødstedte. Det blev senere oplyst, at der var tale om en båd med flygtninge, som tog vand ind og havde brug for øjeblikkelig hjælp.

Efter ca. 3 timers sejlads, med høj fart, mod den nødstedte blev dog både USS KLAERING og PETER TORDENSKIOLD frigivet fra operationen, da der var hjælp på vej fra den italienske kystvagt, som befandt sig nærmere den opgivne position. Dog skulle FGS KÖLN, som har en dansk LYNX helikopter ombord, fortsætte mod den nødstedtes position for at yde assistance fra luften. Der gik dog kun kort tid før den italienske kystvagt måtte melde om problemer ombord og de blev derfor nød til at sætte kursen hjemover igen, så USS KLAERING og PETER TORDENSKIOLD fik besked på igen at sætte farten op og forlægge mod den nødstedte.

Da vi midt på natten ankom til positionen for den nødstedte, startede vi med, at sejle efter et søgemønster for at finde eventuelt overlevende og vrage, da man efter alt sandsynlighed måtte gå ud fra at skibet var sunket. Situationen blev dog ikke lettere af, at vejret atter var imod os, det blæste med kulingstyrke og der stod en kraftig sø med bølgehøjder på højde med brovingerne. Efter ca. 6 timer eftersøgning blev vi atter frigivet og har nu, som skrevet står, lagt kursen østover.

Med et ønske om at vi alle, hjemme som ombord, snart må få forårssolen at se og svage vinde, slutes denne uges rejsebrev.

De bedste hilsner fra besætningen på Korvetten PETER TORDENSKIOLD



Pårørende på ved mod Palma.



Det er aldrig helt let at få sagt på gensyn.



De glade drenge og pige fra F-Div.

Rejsebrev nr. 9 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004

Søndag den 18. april 2004 ankom korvetten PETER TORDENSKIOLD til Souda Bay på Kreta.

23-04-2004 kl. 09:21

Rejsebrev nr. 9
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
23. april 2004

Kære alle sammen,
Så er der atter nyt fra besætningen ombord på Korvetten PETER TORDENSKIOLD.

Søndag den 18. april 2004 ankom korvetten PETER TORDENSKIOLD til Souda Bay på Kreta. Oprindeligt var det ikke planen, at vi skulle lægge til på Kreta, men grundet det store brændstofforbrug i forbindelse med vores deltagelse i SAR-operationen efter et nødstedt afrikansk flygtningeskib (som beskrevet i sidste rejsebrev), var vi nødsaget til at gå i havn og bunkre fuel. Stemningen ombord var en smule trist, vi tænkte alle på de mennesker hvis skæbne lå hen i det uvisse. Til alles glæde kom den gode nyhed, da Teleteknikeren hentede vores nyhedsavis "Dan Kort Nyt" ned fra nettet. Overskriften lød "108 reddet fra flygtningebåd". Vi åndede alle lettet op, det var dejligt at høre, at de stakkels flygtninge var blevet reddet i god behold.

På Kreta blev der efter endt afrigning givet spadsertilladelse for vagtfrit personel indtil søndag nat kl. 01.30. Mange af besætningsmedlemmerne benyttede derfor lejligheden til at tage ind til byen Chania for at se lidt kultur og spise en omgang græsk aftensmad. Det var en sjov fornemmelse, at for under en uge siden var vi i Spanien, og nu var vi så pludselig i Grækenland. Det er en del af de glæder man har som søfarende: man får en masse gode oplevelser omkring i verden og får virkelig dækket sit rejsebehov. I løbet af ganske kort tid har vi således været i både England, Portugal, Spanien og Grækenland. Resten af sejladsen byder lige ni på genvisitter i Grækenland (Kreta) og Spanien.

Mandag formiddag blev der givet tilladelse til, at vagtfrit personel kunne tage hen til den amerikanske base i Souda Bay, mens der blev bunkret fuel. På den amerikanske base var der mulighed for, blandt andet, at købe ind i Navy-Mart. Set med operative øjne havde indkøbsturen det formål, at der skulle indkøbes supplerende udstyr til boardingholdet. Vores deltagelse i Operation Active Endeavourer stiller visse krav til boardingholdets materiel. Vi kan forvente, at skulle foretage MIO-boardinger (Maritime Interdiction Operations) når vi er på patrulje. Her kræves det blandt andet, at vi ændrer en smule på vores procedurer og materiel. Ligeledes har vi i løbet af de sidste par måneder foretaget træningsboardinger sammen med tyskerne og amerikanerne, hvor vi selvfølgelig har kikket dem lidt over skulderen og set på, hvordan deres professionelle boardinghold arbejder, og herunder også hvilket udstyr de anvender. Dette har givet os nogle ideer, som vi herefter vil afprøve i praksis.

Vores eget boardinghold består af en boardingofficer (BO) som er navigatør/dæksofficer og en assisterende boardingofficer (ABO) som er maskinmester/2.våben- og elektronik officer. De har som bodyguard en bevogtningsgast, som følger dem op på broen af det skib der skal boardes. Ligeledes består teamet af to søgehold, der foretager den egentlige inspektion rundt i skibet efter f.eks. skjulte personer, våben, sprængstoffer eller lignende.

Sidst men ikke mindst har vi et bevogtningshold, som holder styr på den del af besætningen der ikke er nødvendig for skibets fortsatte sejlads. Det er nemlig således, at ingen ønsker at forsinke skibene. For den kommercielle skibstrafik er tid penge og derfor fortsætter handelsskibet sin sejlads mens boardinggen foregår – godt flankeret af PETER TORDENSKIOLD.

Personellet på boardingholdet er alle specialtrænede ved frømandskorpset, hvor der især er lagt vægt på uddannelse i taktiske skydefærdigheder, close quarter combat, fysisk uddannelse og træning samt førstehjælp. Det er naturligvis vigtigt at holde træningen ved lige, og vi har på turen haft mulighed for at lave flere øvelsesboardinger på spanske, portugisiske, amerikanske og norske enheder. Desuden har der også været arrangeret håndvåbenskydning på agterdækket under sejladsen. Det er dog ligeså væsentligt, at personellet besidder de menneskelige kvaliteter, der kendetegner den professionelle boardingholddeltager, nemlig personlig autoritet, psykisk stabilitet og ikke mindst "fingerspitzgefühl".

Alt i alt skal personel på boardingteamet have den viden, de færdigheder og holdninger, der kræves for at holdet, med boardingofficeren i spidsen, fremstår som en slagkraftig og sammentømret enhed, der kan udvise stor autoritet uden at være truende.

Mandag eftermiddag forlod vi Kreta og satte kursen mod operationsområdet. Vi befinder os nu i en skarp operation og har derfor justeret vores beredskab herefter. Alle ombord er klar til at løse opgaven. Det er derfor vi er her, og det er det vi er trænet til.

Tirsdag ankom vi til selve vores patruljeområdet og gik øjeblikkeligt i gang med at udføre såkaldte "hailinger" af skibene i området. Der bliver hentet mange informationer ind omkring de passerende fartøjer. Der er ingen tvivl om, at der bliver lagt mærke til, at korvetten PETER TORDENSKIOLD er i farvandet. En vigtig del af Operation Active Endeavour er maritime enheders synlighed og tilstedeværelse i den østlige del af Middelhavet. I løbet af kun godt et døgn har vi foretaget 67 "hailinger".

Torsdag var der planlagt to skydeøvelser med 76mm pjecen. Første skydeøvelse var en Naval Fire Support, hvis formål er at give artilleri støtte til tropper på land. Målet for denne skydning var en lille tyrkisk ø, der således måtte se sig bombarderet af både PETER TORDENSKIOLD og den tyske fregat KÖLN. To tyrkiske afviserfartøjer sørgede for, at der ikke forvildede sig lystsejlere ind i skydeområdet. Den danske Lynx helikopter "BLUE VIKING" der er ombord på den tyske fregat var i luften, og samarbejdede med enhederne med henblik på skudkorrektioner, således at nedslagene ramte helt nøjagtigt. Dette er jo særdeles vigtigt, da landtropper som oftest vil kalde på ild eks. fordi, der er behov for at fjendtlige tropper "bliver holdt nede", så egne tropper kan bevæge sig og så kan det jo ikke hjælpe noget, at skuddene ikke rammer lige nøjagtigt der, hvor man ønsker. Skydningen gik godt; øen fik en ordentlig omgang på lampen faktisk 28 granater fordelt på to skydninger fra PETO alene, og da vi sejlede bort, havde skyen af røg og pulveriserede klipper endnu ikke lagt sig.

Før næste skydning var der en ADEX (Air Defense Exercise), hvor vi trænede luftforsvar mod en gruppe af 4 fjendtlige F-16 fly. Til vores hjælp havde vi 2 allierede F-16 fly.

Anden skydning var en sømålsskydning mod et slæbt mål. Sammen med tyske KÖLN og portugisiske ALVARES CABRAL skulle vi engagere et mål under bevægelse. Også her måtte den arme skive se sig nedkæmpet noget så grundigt. Alt i alt en god torsdag i Middelhavet, som var præget af en høj grad af øvelsesaktivitet.

Lige nu er vi på vej tilbage i patruljefelterne og i morgen ankommer vi til Antalya i Tyrkiet, men mere herom i næste rejsebrev.

Med udgangen af denne uge, er der nu under en måned til vi er hjemme. Selvom det er en særdeles spændende opgave vi er sendt ud for at løse, og vi oplever mange interessante ting undervejs, kan vi roligt sige, at vi savner jer alle sammen derhjemme.

De bedste og kærligste hilsener fra besætningen på Korvetten PETER TORDENSKIOLD.



PETER TORDENSKIOLD boardinghold - klar til indsættelse



Det glade agterdæk i forbindelse med afgang fra havn



Støtte til landtropper på vej - duk jer om ca. 10 sekunder.

Rejsebrev nr. 10 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004

Det er blevet skrevet før, men rejsebrev i almindelighed skal jo gerne gøre læserne lidt misundelige.

30-04-2004 kl. 09:21

Rejsebrev nr. 10
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
30. april 2004

Det er blevet skrevet før, men rejsebrev i almindelighed skal jo gerne gøre læserne lidt misundelige, og det sammenholdt med at dem derhjemme ikke skal tro at vi lider overlast, så kommer der her noget, I derhjemme, kan være lidt misundelige over og så stadig trygt vide, at korvetten og dens besætning har det godt.

Men inden der fortælles om vores havneophold i Tyrkiet er det på sin plads at fortælle, hvorfor der er behov for adspredelse imellem patruljerne. I vores sidste rejsebrev er formålet med patruljerne beskrevet og disse skulle jo opretholdes indtil ankomst Tyrkiet. Således blev de mange opkald af handelsskibe foretaget lige indtil ankomst og faktisk fik vi klaret så meget op i billedet, at der gik en rum tid før nogle af de andre enheder havde talt med så mange handelsskibe som PETO og dette kun fordi de lå længere tid i områderne, da vi jo som beskrevet tidligere også fik mulighed for reel øvelsesvirksomhed midt på sidste patrulje.

I den forgangne weekend har vi været en tur i den noget mere solbeskinne Antalya i Tyrkiet (i hvert fald i forhold til tidligere havneophold). Man kan måske gå så langt, som til at sige, at vi endelig fik noget godt (solrigt) vejr. Taget i betragtning af hvordan vi på tidligere havneophold har set vejret gebærde sig (fortrinsvis regn), så vil jeg mene, at stemningen i skibet, og sådan vil det formentlig altid være, stiger i trit med udsigten til lidt vindstille og solbestrålende vejr.

Da vi ankom til Antalya, fredag d. 23. april, var det tid til at få taget et billede af skibets besætning. Som, I derhjemme, kan se på et af de medfølgende billeder, skulle vi stille i hvid paradeuniform. Det er altid til stor adspredelse at se, om ens egen uniform passer, men at se hvordan andre tager sig ud, er nu engang det der får sindene til at lægge sig i den smilende ende af humørbarometeret. Uden at prale, syntes vi selv, at vi ser rasende godt ud på besætningsbilledet.

Hvad får man så tiden til at gå med i Antalya ????

Vi var så heldige, at vi med et rejsebureau, fik lov til at kunne tilmelde os nogle af deres udflugter. Allerede om fredagen, var der den første udflugt. Der var 29, der havde tilmeldt sig ” Tyrkisk Aften ”. Oprindeligt skulle det foregå på den gamle Syedra borg i Taurus-bjergene, lidt udenfor Alanya, men der er alligevel godt to timers transport mellem Antalya og Alanya (fra Antalya er det langs kysten mod øst), så vores kære guider fandt hurtigt på noget andet. Det blev til en guidet tur rundt i Antalya, selvfølgelig afsluttende med en ” Tyrkisk Aften ” et sted lige udenfor Antalya. Den Tyrkiske Aften bød på bl.a. tyrkisk folkedans og musik, haremshow og vanen tro skulle der også et mavedansershow til. Til al dette skulle gæsterne også tilfredsstilles, så der blev disket op med åben buffet, med mange af de lækre retter fra det berømte tyrkiske køkken.

Om lørdagen var der endnu en udflugt. Denne gang kunne man komme på jeep safari, og det var der

flere der benyttede sig af.

Turen begyndte kl. 10.00 fra skibet, og det var én to-timers tur til Alanya. Der blev kørt op i Taurusbjergene, hvor det første stop var hos en nomadefamilie. Det er jo altid spændende at se hvordan man bor / har boet i andre kulturer. Dernæst gik turen til en moské, for at slutte af med at spise en lokal frokost ved Dim Cay floden.

Helt fra starten af var der lagt op til at man kunne komme til at køre en jeep selv. Efter sigende var der en del tøven, med at få trykket speederen ned. Det skulle der åbenbart en ældre mand (tyrkisk) til vise, for derefter var der vist ingen problemer med at få jeepen til at hoppe og danse i det tyrkiske bjerglandskab.

På vejen tilbage til hotellet blev der gjort stop ved et Tyrkisk bad (Hamam), hvor man blev forkælet efter gamle tyrkiske traditioner.

Nu var det så tilbage, én tur til hotellet og én to-timers tur til skibet, men her kom så dagens overraskelse. Korvet-selskabet blev inviteret med til spisning sammen med rejseselskabets gæster. Middagen viste sig at være en blanding af en barbecue- og tyrkisk aften. Da der skulle bydes velkommen til denne middag, var der to borde der blev nævnt ved navns nævnelser, det var et par der fejrede guldbrillup og så, ja nemlig, vores egen lille kongelige marines korvet besætning. Så i stedet for at være hjemme (på skibet) ca. kl. 18.30, blev til en hyggelig aften og hjemkomst ca. kl. 02.30.

Om søndagen, skulle de udflugts lystne være lidt morgenfriske (afgang kl. 07.30), da turen denne dag ville gå til Pamukkale, som ligger ca. 4 ½ timers kørsel nordvest fra Antalya.

Her var der 11 morgenfriske der slog til, for bl.a. at opleve store natur skabte kalkterrasser, der på lang afstand ligner enorme bomuldstotte. Disse terrasser er berømte for deres 36°C varme kalkholdige vand, som menes at have helbredende virkning på bl.a. hudsygdomme. Der blev selvfølgelig tid til at bade i disse varme kilder og som en udbrød: det er jo som at svømme rundt i danskvand.

I Pamukkale er der også mulighed for se resterne af den antikke by Hierapolis, hvor verdens ældste velbevaret amfibie teater ligger, samt at se ruinerne af byen Nekropolis, som også kaldes ” de døde by ”.

Endnu engang en fantastisk tur, hvor de 4 ½ timer hver vej, var både tiden og ikke mindst pengene værd.

Der er også andre måder at fornøje sig på, i og omkring Antalya. Man behøver ikke at tage med på, på forhånd arrangerede turer. Der er selvfølgelig også muligheden for at leje bil, og opleve Tyrkiet på egen hånd, hvilket der også var nogle der benyttede sig af.

Andre valgte at tage på hotelophold i Antalya for at komme lidt væk fra skibet, mens andre fandt mere fornøjelse i at cykle op i bjergene lige uden for Antalya. Jeg skulle hilse og sige, at der er en endog fremragende udsigt fra bjergene, men se selv på et af de medfølgende billeder.

Og selvfølgelig skal man jo, når man nu er i Tyrkiet, ned og se, hvad der bliver solgt i og omkring bazaren.

Lige såvel som man skal se på salgsobjekterne, skal man også afprøve sine evner udi ” prutte-kunsten ”, og det er, ærlig talt, nok ikke sælgerne der bliver snydt.

Vi afgang Antalya tirsdag d. 27. april for at gennemføre overvågning i den centrale del af Middelhavet. Denne overvågning inkluderer øvelser med to enheder fra vores nye NATO partner Bulgarien samt visse andre enheder fra vores egen styrke. Så det der har foregået siden afgang, har været opkald af handelsskibe samt træning af megen forskellig slags med henblik på at videregive

vores erfaringer til disse to nye venner, der jo kun for ganske nyligt har fået de NATO publikationer, som vi alle andre har arbejdet med i flere årtier. Det er jo selvsagt en enorm omvæltning for sådanne skibe, der med et fingerpraj skal til at anvende procedurer og rutiner de aldrig har anvendt før samt ikke mindst anvende det engelske sprog, som vi jo anvender som det officielle NATO sprog. De sidste par dages øvelser har bl.a. inkluderet boarding øvelser i mørke og overførsel af brændstof til søs (det såkaldte Replenishment at sea) om natten fra den nyligt ankomne tyske styrketanker FGS RHOEN.

I morgen fredag d. 30. april ankommer vi atter engang til Souda Bay på Kreta, hvor vi vil fortsætte den påbegyndte integration af den bulgarske flåde ved at afholde diverse møder og sociale aktiviteter sammen.

De bedste hilsener fra besætningen på korvetten PETER TORDENSKIOLD.



Stemningsbillede fra den daglige træning på agterdækket.



"FAST ROPING" træning med den danske helikopter



Her ses Antalya oppe fra bjergene, bedøm selv om det ikke ser dejligt ud.



Ja, så flot kan en korvetbesætning se ud, det er i hvert fald den generelle mening ombord.

Rejsebrev nr. 11 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004

Efter de i sidste rejsebrev beskrevne øvelser og operationer gik turen igen til Souda på Kreta, hvor vi, for sidste gang, sammen med de andre enheder skulle have et kort ophold.

08-05-2004 kl. 09:21

Rejsebrev nr. 11
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
08. maj 2004

Under havneopholdet, har der været afholdt sportsturnering i volleyball og fodbold. PETER TORDENSKIOLD stillede selvfølgelig hold til begge discipliner. På hele deployeringen har vi været temmelig stærke til volleyball og vi vandt da også turneringen denne gang. Staben og den norske fregat NARVIK måtte se sig besejret – igen. For at være helt ærlig, så heppes der altid specielt meget på PETER TORDENSKIOLD, når vi kæmper mod nordmændene – også internt i en multinational styrke hersker den velkendte interne nordiske dyst.

Søndag den 1. maj forlod vi alle Souda, og tog behørig afsked med de syv andre SNFL- enheder i den mest spektakulære Steam past i denne SNFL. Vi havde gjort en del for at se godt ud til denne specielle lejlighed, som traditionen tro altid afvikles, når et skib forlader styrken. Alle skibene var rigget til og så rigtig flotte ud. Specielt den amerikanske fregat KLAERING må have kredit for vandsprøjt ud over det normale. Der var så meget tryk på slangerne, at de kunne nå os helt over i modsatte side, hvilket selvfølgelig betød at mange på dækket af PETER TORDENSKIOLD blev totalt gennemblødte - RESPEKT.

Herefter gik det for PETER TORDENSKIOLDS vedkommende vestover mod Gibraltar, hvor PETER TORDENSKIOLD i den sidste del af deployeringen, separeret fra de øvrige SNFL enheder, skal gennemføre eskorteoperationer, men mere herom i næste rejsebrev.

På vores vestlige sejlads deltog vi fortsat i overvågningsoperationen af Middelhavet og mange handelsskibe, måtte se sig kaldt op af den altid vågne kampkorvet PETER TORDENSKIOLD. Foruden dette blev der tid til skibsvedligeholdelse, mønstring af materiel, udarbejdelse af funktionsbeskrivelser, interne øvelser og forberedelse/udarbejdelse af Togtrapport.

Dette gik også godt de første to dage, men på tredjedagen tiltog vinden ret pludseligt og ikke overensstemmende med de vejrudsigter, som vi havde ombord. Vinden sprang ret pludseligt fra frisk sydøstlig vind til hård vestlig vind – og tiltagende. Dette resulterede i, at vi måtte reducere farten ret drastisk og kunne i det følgende døgn kun holde en fart på ca. 5 knob (svarende til let løb) og kom derfor kun 90 sømil frem i dette døgn – så er der altså langt til Rota. Vind og sø havde valgt at blive som dagen før og vi måtte på fjerdedagen fortsat holde en meget lav fart lige bortset fra en time, hvor bølgeafstanden tillod, at vi kunne lave et sprint frem på turbine.

Herefter blev bølgeafstanden igen for lang til at vi kunne sejle hurtigt og vi måtte igen ned på 4-5 knob. Ligeledes tiltog vinden til 20 m/s fra sydsydvest. Vi kom selvsagt heller ikke særligt lang i dette døgn og vi manglede fortsat mere end 350 sømil til Rota. I en sådan situation lærer man hvad det vil sige at være ydmyg. Bølgehøjder på 10-12 meter ser ret voldsomt ud, når man ser op mod bølgetoppen fra broen.

På femtedagen var det ikke blevet meget bedre – vi kunne fortsat kun holde den gående med lav fart op i søen. Ved 13 tiden lagde vinden sig til 7m/s og farten kunne øges til 13 - 15 knob. Der blev regnet på det og vi kunne nu se frem til at nå vores mål Rota lørdag kl. 0800.

I dag på sjattedagen for vores vestlige sejlads er alt igen som det skal være, vejret arter sig og vi deployerer efter planen. De daglige rutiner kan igen køre normalt. Command Briefing i O-rummet, skibsvedligeholdelse samt intern øvelse, der denne dag har været at hele besætningen inklusiv befalingsmænd og officerer, med bind for øjnene skal kunne finde vej igennem skibets flugtveje – en såkaldt øvelse KEND DIT SKIB.

Jeg tror godt, at jeg på hele besætningens vegne kan sige, at vi glæder os rigtig meget til igen at få fast grund under fødderne. De mere end 48 timer i rigtig dårligt vejr har tæret en del på kræfterne. Ligeledes er mange igen blevet mindet om, at når havet viser tænder, så er der ikke så meget andet at gøre end at adlyde. Her hjælper grader og anciennitet intet og vi må jo i sådanne situationer erkende at størrelse tæller, også selvom man er nok så kampberedt og klar.

De bedste hilsner fra besætningen på PETER TORDENSKIOLD



PETER TORDENSKIOLD i dårligt vejr.



KLA KRINGSs famøse vandkanoner.



Agterdækket i udsmykket tilstand.

Rejsebrev nr. 12 STANAVFORLANT og operation ACTIVE ENDEAVOUR 15 februar - 20 maj 2004

Så er vi kommet på havet igen. I den forgangne uge har vi deltaget i eskorteoperationer i Gibraltar strædet.

15-05-2004 kl. 09:21

Rejsebrev nr. 12
Korvetten PETER TORDENSKIOLD
15. maj 2004

Så er vi kommet på havet igen. I den forgangne uge har vi deltaget i eskorteoperationer i Gibraltar strædet. Vi har fungeret som flagskib for den spanske Commander Task Group, som har ansvaret for denne operations gennemførelse. Det har været en meget spændende og lærerig oplevelse og vi har haft travlt med planlægning og gennemførelse af disse eskorter, idet vi som flagskib har bestridt funktionen som ”Anti Surface Warfare Commander, Anti Air Warfare Commander samt Convoy Commander. Dette betyder på dansk, at vi reelt har haft ansvaret for overflade- og luftbilledet samtidig med at vi har skullet tilsikre den praktiske gennemførelse af eskorterne. Til vores brug har vi haft taktisk kontrol over et antal tyske torpedobåde, en spansk patruljebåd, et amerikansk maritimt overvågningsfly samt en bevæbnet spansk helikopter. Ligeledes har vi haft ansvaret for at kontakte de enheder der skulle eskorteres og i denne sammenhæng i særdeleshed tilsikre, at de var klar over, hvad der skulle ske og ikke mindst, hvor de skulle møde os på nærmere fastsatte tidspunkter. Vi har gennemført i alt tre eskorter som sammenlagt har inkluderet syv skibe, der alle er kommet sikkert igennem strædet.

Vi har opereret i meget højt beredskab og været klar til alt hvad der måtte komme og det tærer lidt på kræfterne, men det har været særdeles spændende.

Vi har også haft mulighed for at nyde Rota endnu engang ind imellem eskorterne. Vi kender jo efterhånden Rota Naval Base, hvilket egentligt er meget rart. Ligeledes har der været mulighed for endnu engang at besøge Rota by, som er en ganske hyggelig lille by. Nogle af os har endda opnået et specielt forhold til en lille lokal og meget hyggelig restaurant, hvor man kan få verdens bedste bøffer – så gode, at man kan skære dem med bagsiden af kniven. Vejret har heldigvis også været nogenlunde med os og det er da lykkedes for nogle af besætningen at få nogle timer på stranden også.

Vi afgang fra Rota i går morges klokken 0830 og begyndte vores sejlads hjemad mod gode gamle Danmark. Tiden bliver brugt til at skrive rapporter og gøre skibet klar igen efter de sidste tre måneders indsats. Det er også nu tiden, hvor vores tanker begynder at falde tilbage, på det vi har oplevet siden vi sejlede hjemmefra. Vi kan jo konstatere, at den store samlede indsats har båret frugt, for vi er jo blevet anvendt til alt, hvad man kan tænke sig og langt mere end mange af de andre skibe i styrken. Jeg er overbevist om at dette skyldes vores store fleksibilitet og evne til at omstille sig hurtigt. Alle har særdeles hurtigt været i stand til at ændre retning og vi har hele tiden løftet i flok mod de opgaver der nu måtte komme hen af vejen. Korvetten PETER TORDENSKIOLD er jo, som de andre korvetter vi har, bygget til operationer i indre danske farvande; men ikke desto mindre må vi jo nu atter engang konstatere, at vi sagtens kan være med helt fremme sammen med de store drenge også selvom vi er langt hjemmefra.

En kort gennemgang af hvad vi har lavet i de forgangne tre måneder ser ud som følger:

Deltagelse i den første NATO Response Force øvelse – Maritime Commitment 04,

deltagelse i Change of Command Ceremony i England,

deltagelse i en portugisisk flådeøvelse INSTREX 04,

patruljetjeneste i den østlige del af Middelhavet i forbindelse med Operation Active Endeavour,

flagskib i forbindelse med Operation Active Endeavour – Strait of Gibraltar

foruden den normale øvelsesvirksomhed og patruljetjeneste, der rutinemæssigt foregår skibene imellem, når vi sejler i samlet flok eller i mindre grupper af skibe.

Vi har sejlet de samme vande, som de andre meget større enheder og har på intet tidspunkt sagt fra overfor pålagte opgaver. Fordi man er lille, behøver man jo ikke være den sløveste kniv i skuffen. Her inden vi formelt forlader styrken har vi modtaget mange meddelelser (signaler) fra de andre skibe og myndigheder vi har krydset på vores vej og alle disse beskriver hvor meget PETER TORDENSKIOLD har betydet. Disse er vi selvfølgelig glade for og stolte over.

PETER TORDENSKIOLD og hele besætningen har gjort det godt. Skibet har teknisk artet sig meget flot, hvilket jo selvfølgelig er fordi, det er blevet passet og plejet hele tiden af de tekniske og våben faglige divisioner. Vi har rent operativt også klaret os særdeles godt og det er jo fordi operationsdivisionen hele tiden har været skarpe og forudseende og handlet med den fornødne omhu og omtanke. Vi har sejlet vandene tynde på en altid sikker måde, hvilket skyldes at skibets navigatører har holdt hovedet klart og bestikket ført ajour. Vi har alle fået den løn og de ydelser der tilkommer os og vi har både internt, men også eksternt i forbindelse med afvikling af sociale arrangementer fået særdeles god mad, hvilket vi kan tilskrive skibets altid vågne og arbejdsvillige forvaltningsdivision for. Ligeledes ser vi også flotte ud også selvom havet jo hurtigt kan få trukket rustpletter frem på den ældre dame og kreditten for vores pæne ydre, kan vi i særdeleshed tilskrive den altid aktive og arbejdsomme dækssektion.

Vi var så heldige at modtage nogle lidt ældre aviser den anden dag og i en af disse fandt jeg et citat af den nu 72-årige italiener Enzo Maiorca, der i perioden 1960 til 1988 gentagne gange slog rekorder i fridykning. Citatet lyder som følger:

"Havet er den bedste skole, mennesket kan gå i. En skole med himlen som tag, vinden som vægge og bølgerne som bænke, og ved katederet havet selv, der lærer mennesket at blive menneske i ordets bedste forstand."

Vi ombord på PETO kan til fulde tilslutte os de vise ord; men selvom de er nok så kloge, så kan jeg vist godt på hele besætningens vegne med meget store bogstaver tillade mig at skrive:

VI GLÆDER OS RIGTIG MEGET TIL AT KOMME HJEM TIL LILLE DANMARK IGEN.

På snarligt og glædeligt gensyn
Besætningen på PETER TORDENSKIOLD



PETER TORDENSKIOLD ligger forrest - og passer på de store drenge.



Eskorten afsluttet og en af de tyske torpedobåde hilser på.



Et stemningsbillede fra broen under en af eskorterne

Gensyn med ”familien”

- adoptionsbesøg med korvetten PETER TORDENSKIOLD i Kolding

21-08-2004 kl. 13:15

Af: Helle Kolding

Foto: PETER TORDENSKIOLD

”Adoptionsbesøg er meget, meget vigtigt. Betydningen kan slet ikke overvurderes. Det er noget vi ser frem til og glæder os til, og det burde faktisk ske hvert år!” Så direkte slog borgmester Per Bødker Andersen (S) fra Kolding kommune det fast, da han for nylig var vært ved den kommunale frokost i forbindelse med et maritimt adoptionsbesøg.

Gæsten var byens adoptionsskib, korvetten PETER TORDENSKIOLD, der efter et par års pause igen gæstede den syddanske by med lidt over en snes mand stor besætning.

Og skibets chef, orlogskaptajn Torben Mikkelsen gav borgmesteren ret.

”Det er også noget besætningen ser frem til. Det er vigtigt med denne kontakt! Nu er Kolding måske også en særlig opmærksom by at gæste, hvor der altid plejer at være en meget stor og interesseret imødekommenhed, når vi viser os. Men det er mit indtryk, at adoptionsbyer generelt er meget glade for at få besøg af ”deres” skib”, siger Torben Mikkelsen.

Det er ellers ikke så ofte mere, at det lykkes at lægge et adoptionsbesøg ind i de travle orlogsskibes programmer. Med stadig flere opgaver, reducere af mandskaber og skibe, kan det være lidt af et puslespil at få til at gå op, og i år har ikke været nogen undtagelse. Kun et beskedent antal besøg er det blevet til, og det seneste på programmet bliver når inspektionsskibet VÆDDEREN i slutningen af november lægger vejen forbi sin ”hjemby” Odense.

Med en næsten drilsk blanding af højt solskin, frisk brise og så kaskader af tunge byger, strøg PETER TORDENSKIOLD ind i fjorden til Kolding by og blev på behørig vis modtaget af salutskud fra den lokale Marineforenings udsendte kanonerer.

Ombord var allerede fra Korsør ikke kun en række inviterede gæster fra kommune, marineforening, sejlerklub og vennekreds men også en hel skoleklasse, 10.klasses elever fra Brændkærskolen, der måtte stå tidligt op for at kunne deltage.

Undervejs fik de en grundig rundvisning på korvetten, overværede en mindre skydeøvelse nord for Fyn og sluttede af med et muntert og veloplagt foredrag i officersmessen af såvel banjermester som skibschef.

Så gjaldt det ellers straks ved ankomsten en god blanding af socialt og officielt samvær. Mens chef og udvalgte ledsagere blev modtaget på Rådhuset, gjordes PETER TORDENSKIOLD klar til reception på fordæk og i messerne. Snart genlød de små saloner af ivrige stemmer med hilsener, spørgsmål og gensynsglæde.

Adoptionsbesøget var i fuld gang.

Lørdagen og søndag bød på endnu flere udfordringer. Såvel de officielle frokoster og middage, med en ”god skål for TORDENSKIOLD”, en gammel og grum, men ganske munter tradition, som åbent skib for de talrige koldingensere, der kiggede forbi på havnekajen.

Lørdag taltes over 700 besøgende mens søndagen sluttede med godt 400, måske begrænset af det ustadige vejr, der indimellem gjorde havnepladsen til en stor sø.

”På den måde, kan vi vise hele byen, at vi er her. Folk kan se os og spørge – og få svar”, fortæller Torben Mikkelsen om ”åbent skib”.

Selv deltog han med andre frivillige i nogle af de aktiviteter, der også hører til et rigtigt adoptionsbesøg, såsom olympiade, golf eller gokart og ikke mindst planken ud.

Her undgik skibschefen dog sin ”våde skæbne”, da hans modstander, havnefogeden i sidste øjeblik måtte melde forfald. Chefen kunne derefter gå i land, tør og sejrende.

Besøget sluttede med endnu en frokost ombord for blandt andre marineforening og kommune, enkelte sportsaktiviteter og et løfte om ”snarligt gensyn”! Om det bliver med PETER TORDENSKIOLD eller et nyt adoptivbarn, vil fremtiden, forsvarsforlig og søværn komme til at afgøre.

I samme weekend besøgte FLYVEFISKEN Skælskør, mens SÆLEN netop har besøgt HANSTHOLM.

Rejsebreve fra korvetten NIELS JUEL i 2004

SIKU på NIJU	16-09-2004
Forsvarschefens sikkerhedspolitiske kursus besøgte NIELS JUEL	
Præstens dagbog nr. 7 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04	14-05-2004
Kl. 06,00 hylede sirenen, og der blev givet ordre til FOR ØVELSE, KLART SKIB. Vi var for øvelse sejlet ind i et minefelt. Her var der mange forholdsregler at tage. Først og fremmest skulle der etableres forstærket udvig på broen. Alle gaster skulle opholde sig over vandlinien, hvorfor de, som har lukaf under vandlinien, måtte medbringe madrasser og andet vigtigt grej op fra deres lukafer.	
Sidste fase - korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04	12-05-2004
I de sidste to uger har korvetten NIELS JUEL deltaget i den store NATO-øvelse BLUE GAME 04. Øvelsen har for NIELS JUELS vedkommende hovedsageligt fundet sted i Skagerrak, og langs de norske kyster. Øvelsens sidste fase indledtes mandag d. 10. maj. Denne sidste del af øvelsen kaldes "Free-play" fasen.	
Ukrainsk kaptajnløjtnant om bord på NIELS JUEL	12-05-2004
NIELS JUEL deltagelse i øvelse BLUE GAME har for skibet primært til formål at styrke træningstilstanden internt ombord samt højne evnen til samarbejde med andre skibe i større flådestyrker NIELS JUEL en observatør ombord fra Ukraine	
Præstens dagbog nr. 6 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04	12-05-2004
Efter den slemme forskrækkelse med tankeren og fiskerbåden, der kolliderede lige efter midnat – natten mellem mandag og tirsdag, var det godt at få nogle timers søvn – altså for dem, som var vagtfri.	
Præstens dagbog nr. 5 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04	12-05-2004
Godt midnat gik alarmerne: ASSISTANCE TIL ANDET SKIB! IKKE FOR ØVELSE! Få sømil fra os var en tanker kollideret med en dansk fiskerbåd i den tætte tåge! Alle på NIELS JUEL kom vi op af hullerne og ud på vores poster. Det kunne ikke gå stærkt nok. Her var der menneskeliv på spil, og i den situation er selv minutter kostbare.	
Præstens dagbog nr. 4 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04	11-05-2004
Så er vi på havet igen efter et dejligt havneophold i weekenden, fuld af gode og spændende oplevelser. Men først lidt om afsejlingen her til morgen. Der var planlagt mønstring på agterdækket umiddelbart efter morgenskabning. Det skulle være optakten til den sidste del af BLUE GAME, men mønstringen fandt aldrig sted.	
Præstens dagbog nr. 3 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04	01-05-2004
Vi ligger sammen med andre enheder i Skagerrak. Natten mellem onsdag og torsdag kørte vi atter en CASEX – en øvelse i antiubådskrigsførelse.	
Præstens dagbog nr. 2 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04	29-04-2004
I de tidlige morgentimer her på øvelsens anden dag fortsatte vi med den CASEX – øvelse i antiubådskrigsførelse, som allerede begyndte tirsdag aften.	
Præstens dagbog nr. 1 fra NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME	28-04-2004
Søndag d. 25. april ved 18-tiden gik jeg om bord på NIELS JUEL i Kristiansand. Korvetten var afgang fra Flådestation Korsør dagen i forvejen for at deltage i øvelsen BLUE GAME 04.	
NIELS JUEL affyrer SEA SPARROW på øvelse BLUE GAME 04	20-04-2004
Fra den 25. april til den 14. maj 2004 deltager den danske korvet NIELS JUEL og dens 90 mand store besætning i den stort anlagte internationale flådeøvelse BLUE GAME 04.	

NIELS JUEL affyrer SEA SPARROW på øvelse BLUE GAME 04

Fra den 25. april til den 14. maj 2004 deltager den danske korvet NIELS JUEL og dens 90 mand store besætning i den stort anlagte internationale flådeøvelse BLUE GAME 04.

20-04-2004 kl. 20:13

Af Korvetten NIELS JUEL.



Øvelsen indledtes med et 2 dages havneophold i Kristiansand, hvor hovedvægten var lagt på planlægning og forberedelse. Allerede få timer efter afgang fra Kristiansand skulle NIELS JUEL, samt det danske missilfartøj VIBEN, affyre luftværnsmissiler af typen SEA SPARROW mod fjernstyrede luftmål, ubemandede såkaldte droner.

At affyre et luftværnsmissil i Skagerrak i fredstid kræver megen forberedelse, ikke mindst med hensyn til sikkerheden. Således skulle blandt andet et stort område syd for Lista på Norges sydkyst lukkes for sejlads og flytrafik. For at sikre, at ingen fejlagtigt kom ind i skydeområdet, fungerede henholdsvis 2 danske og 4 norske krigsskibe som afviserfartøjer. Disse fartøjer dirigerede civil skibstrafik sikkert udenom det aflyste skydeområde, således at skydningerne forsvarligt kunne gennemføres. Da skydeområdet efter et par timer kunne erklæres frit for trafik, gik NIELS JUEL i gang med de sidste forberedelser og nedtællingen blev påbegyndt.

Under kamphandlinger vil et luftforsvarsmissil kunne affyres hurtigt og uden forudgående nedtælling til affyring. Imidlertid er der under en øvelse meget strenge krav til sikkerheden omkring affyring af våben. Endvidere havde missilaffyringen til formål at teste alle involverede materielsystemer og procedurer, samt udbyttet af en forudgående træning af besætningen. Derfor minder en sådan øvelsesaffyring mere end noget andet om en opsendelse af en rumraket. Der gennemføres en timelang nedtælling, hvor alle systemer checkes og godkendes, før missilet sendes afsted.

Skydningen forløb planmæssigt. Da nedtællingen var forbi og alle kontrollamper lyste grønt, blev der givet ordre til at åbne ild. I samme sekund fløj luftværnsmissilet, med en højt hvæsende lyd, hurtigt mod den drone, der simulerede et fjendtligt missil. Få sekunder efter blev dronen ligeledes beskudt af korvettens artilleri, således at missilet og granaterne fra artilleriet ramte målet næsten samtidigt.

Alle systemer virkede og affyringsproceduren blev overholdt til punkt og prikke. Det kunne efterfølgende konstateres, at dronen blev ramt af NIELS JUELs afgivne skud. Således viste øvelsen, at NIELS JUEL kan forsvare sig mod fjendtlige, flyvende objekter. Dermed er et langt uddannelses- og træningsforløb for NIELS JUELs missilpersonel blevet kronet med en vellykket affyring af et avanceret luftforsvarsmissil.

Øvelse BLUE GAME er nu skudt i gang for NIELS JUEL. Skibet vil i de næste 3 uger deltage i øvelsesvirksomheden med henblik på at træne alle de andre kapaciteter, der tilsammen gør skibet til en alsidig og effektiv platform for Danmarks deltagelse i internationale operationer til gavn for freden.

NIELS JUEL vil kortvarigt afbryde øvelsesvirksomheden for at deltage i festlighederne på Forsvarets dag den 5. maj, i anledningen af det forestående bryllup mellem Kronprins Frederik og frk. Mary Donaldson.

Præstens dagbog nr. 1 fra NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME

Søndag d. 25. april ved 18-tiden gik jeg om bord på NIELS JUEL i Kristiansand. Korvetten var afgået fra Flådestation Korsør dagen i forvejen for at deltage i øvelsen BLUE GAME 04.

28-04-2004 kl. 19:58

Af orlogspræst Eigil Andreasen

BLUE GAME er en øvelse med et stort og tæt program, som går på i tre uger, tæt ved norske kyster. Der deltager over 60 overfladeenheder og u-både fra en lang række europæiske lande, inklusive de baltiske. Ligeledes deltager USA og Canada med enheder. De to første dage af øvelsen lå skibene i havn, hvor der blev afholdt faglige møder om øvelsens forløb.

Det er for mig en stor glæde, at få lov til at virke som præst om bord på NIELS JUEL under denne øvelse, navnlig fordi størsteparten af besætningen deltog i korvetten OLFERT FISCHERS togt til Golfen i 2003, hvor jeg var præsten, så der var gensynsglæde fra alle sider, da jeg gik om bord. Det var svært at nå op med alt mit grej til VEO's (Vedligeholdelsesofficeren) lukaf, ved siden af broen, hvor præsten traditionen tro bliver underbragt, fordi jeg traf på så mange kendte ansigter på min færd gennem "Lang du Gang". Der skulle udveksles minder, og der skulle fortælles en hel masse om, hvad der var sket "siden sidst". Det endte da også med, at jeg skaffede i cafeteriet, så kunne samtalen fortsætte dér. Efterhånden nåede jeg frem til de to messer, hvor jeg også traf på mange kendte ansigter. Ud over messens daglige medlemmer var også eskadrechefen, der skal sejle med på NIELS JUEL under en del af øvelsen, og fem kadetter, der skal have noget praktik. Det var en hjertelig velkomst, der blev mig til del. Det var næsten som at komme hjem "i familiens skød" igen!

Mandag d. 26. april blev der givet landlov til kl. 22.00. Det var vigtigt at komme tidligt til køjs den dag, fordi vi tirsdag ville blive purret ud kl. 04.30. Det lykkedes ikke at komme op i Kristiansand den dag. Der var simpelthen så mange rundt om i skibet, jeg lige skulle snakke med, og desuden var vejret lidt gråt og vådt, så det inviterede ikke ligefrem til byture. Sidst på dagen kom en ukrainsk flådeofficer om bord. Han skal sejle med under hele øvelsen, og som navigatør er han selvfølgelig særlig interesseret i, hvad der foregår på broen. Han taler engelsk, så kommunikationen foregår uden problemer, blot skal han nu til at vænne sig til, hvordan livets gang er på en dansk korvet.

Først på aftenen var officersmessen vært ved et Beer-Call, hvor officerer fra de norske enheder var inviteret. Med det Beer-Call åbnede Chefen for NIELS JUELs deltagelse i øvelse BLUE-GAME 04.

Tirsdag d. 27. april. Kl. 04.30 lød fløjten og ordren "rejse, rejse ud af køjerne"! over højtalerne ombord. Det var tidligt! Der var havnemanøvre kl. 05.00, hvorefter vi forlagde ud til skydeområdet. Denne var dagen, hvor vi skulle skyde et SEA SPARROW missil af. Vejret var ikke det allerbedste: gråt og tåget, men det skulle ikke forhindre os i at gennemføre skydningen. At affyringen af missilet ikke lige skete på det planlagte tidspunkt skyldtes at par fiskerbåde, der var lidt for tæt på skydefeltet. Ved 11 tiden var der klar bane, og missilet gik af! Først så det ud som missilet ikke havde ramt dronen, som var skudt af mod os inde fra land, men havde det været et "rigtigt" fjendtligt missil, ville den have ramt. Ved nærmere gennemsyn af videoen med optagelsen af missilskydningen viste det sig, at SEA SPARROW alligevel havde ramt dronen. Glæden var naturligvis stor, ikke mindst blandt dem i mandskabet, som var direkte involveret i skydningen.

Om eftermiddagen blev vi angrebet af ”fjendtlige” fly, og NIELS JUEL gik i KLART SKIB. Det blev en lærerig og god øvelse. Godt at få afprøvet vores ”KLART-SKIBS-grej”, at få tilpasset hjelmen og alt det andet.

Efter en bjærgningsrulle ved 19 tiden skulle vi lige se videoen med affyringen af missilet igen både forfra og bagfra og i slowmotion. En lang, men på alle måder god og begivenhedsrig dag var slut om bord på NIELS JUEL. Hvad morgendagen bringer følger senere.

Præstens dagbog nr. 2 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04

I de tidlige morgentimer her på øvelsens anden dag fortsatte vi med den CASEX – øvelse i antiubådskrigsførelse, som allerede begyndte tirsdag aften.

29-04-2004 kl. 20:23

Af Orlogspræst Eigil Andreasen
Onsdag d. 28. april.

Selv om alle har travlt, så er der alligevel tid til lige at veksle nogle ord med mig, når jeg på min rundring i skibet når frem til O-RUM, BRO, TELESHP og alle de andre steder, hvor gasterne er i gang med at få løst de mange opgaver, som denne øvelse kræver løst.

Alle har nok at tage fat på lige fra CHEF til yngste mand, og man kan ligefrem mærke, hvordan skibet ånder af aktivitet. At få en korvet til at fungere bedst mulig under en så stor anlagt øvelse som BLUE GAME, det kræver i høj grad Teamwork, og det er NIELS JUELs besætning ”ikke så ringe til” (som de siger i Jylland)! Som jeg fortalte i går, så kender jeg en stor del af besætningen vældig godt, så mine samtaler med gasterne går nemt. Der er ingen døde punkter, og hurtigt kommer vi også i gang med mere dybdegående emner.

Jeg får også talt med vores ukrainske gæst. Han opholder sig som navigatør meget på BROEN, så han kan studere, hvordan arbejdsgangen på BROEN er på en dansk korvet. Men efter et par dage om bord er der også nogle daglige, praktiske opgaver, som han skal løse. Hvor finder han f. eks. strygejern og strygebræt, så han kan få strøget sine skjorter. Og hvad har man præsten til, hvis ikke han lige kan hjælpe gæsten med at finde disse ting.

Vejret er i dag fantastisk. Solskin fra en skyfri, høj og blå himmel, men vinden er temmelig kølig. Vi befinder os i Skagerrak, det glemte jeg helt at fortælle. Hvis man i en lille pause på agterdækket kan finde læ af missilerne, så varmer solen faktisk godt. Det er hyggeligt at stå her og få en lille snak.

Eftermiddagen gik med en stor bordingøvelse. Den norske fregat TRONDHEIM sendte sit bordinghold over til os på NIELS JUEL. Vores eget bordinghold var figuranter i en øvelse, der skulle simulere bording af et skib i forbindelse med en international flådeoperation et sted i verden. Man kunne godt blive en lille smule bange for de norske krigere, der bevægede sig rundt i skibet iført hjelm og maskinpistol, men alt forløb stille og roligt og helt efter bogen. Under debriefingen blev vi klar over, at vores og den norske fremgangsmåde under bordinger falder meget sammen, men der var også ting, som vi kunne lære af hinanden. Det var en spændende og vellykket bordingøvelse.

Om aftenen gennemførte vi en GUNEX – skydeøvelse, som også forløb udmærket. De lyse nætter nærmer sig, så selv om aftenen var særdeles kølig, så var der et smukt og blødt aftenlys over Skagerrak helt frem til ved 21 – tiden. Her i det sidste dagslys gennemførte TRONDHEIM en skydning med anti-ubådskrakket TERNE. Mange, der havde mulighed for det, stod lidt frysende på sidedækket og fulgte afskydningen af to raketter fra TRONDHEIM. Det var et flot skue at se raketterne fare mod aftenhimlen for derefter at gå lodret ned i havet.

Præstens dagbog nr. 3 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04

Vi ligger sammen med andre enheder i Skagerrak. Natten mellem onsdag og torsdag kørte vi atter en CASEX – en øvelse i antiubådskrigsførelse.

01-05-2004 kl. 20:36

Af Orlogspræst Eigil Andreasen
Torsdag d. 29. april.

Efter morgenskafningen skulle vi forlægge til et nyt øvelsesområde, så her var der lejlighed til i det ellers tætte øvelsesprogram, at jeg trådte i karakter som repræsentant for Søværnets gejstlige personel og afholdt en gudstjeneste i Officersmessen. Kl. 09.30 havde messegast Søren den ære at ringe sammen til gudstjeneste med skibsklokken, og efter at have sluttet af med tre gange tre bedeslag på smukkeste vis, kunne gudstjenesten gå i gang. Rasmus fra Teleshoppen agerede degn, og både degnen og præsten kunne se ud over en næsten fyldt officersmesse – en dejlig stor menighed. I søndags var det anden søndag efter påske, og evangeliet til den søndag læser vi hos Johannes og handler om hans hyrdebillede: Hyrden, der elsker fårene så meget, at han sætter sit liv til for dem, også selv om de bliver borte, selv om de ikke tror.

En udmærket tekst, der kan give lejlighed til at tale om vigtigheden af, at vi skal være hyrder for hinanden på NIELS JUEL – at vi skal passe på hinanden. Forinden gudstjenesten havde messegasterne rigget et bord til hende ved baren. Herover blev admiralsdugen bredt ud, to nypudsede sølvstager, hvori to lys blev tændt, blev placeret på bordet, og imellem stagerne anbragte jeg Bibelen. Det er en meget enkel gudstjeneste, vi afholder på Søværnets skibe, men i grunden i al sin enkelhed meget smuk.

Eftermiddagen gik med en SURFEX ACCESS – en overfladekrigsførelsesøvelse. I løbet af eftermiddagen havde jeg lejlighed til at gå min rundering i skibet, og fik mange gode samtaler. Vejret inviterede igen i dag til ophold på agterdækket, og i læsiden varmede solen faktisk rigtig dejligt.

Fra 20,00 til 23,00 gennemførte vi en GUNEX. I det bløde dæmpede aftenlys var det en spektakulær oplevelse at se den lysende drone bevæge sig hen mod NIELS JUEL for så at blive skudt ned med kanonen. Der var tale om, at der virkelig stod ild og røg ud af kanonens løb. Sådan blev det oplevet i tusmørket!

Men nu nærmer vi os et havneophold i Oslo. I skrivende stund bevæger vi os i formation med de andre enheder ind gennem Oslofjorden. Derfor skulle vi omkring midnatstid i går have bonet dørken og på alle måder have gjort klar til weekendens havneophold. Sjældent har NIELS JUELs dørk strålet og skinnet så meget!

Jeg tror alle glæder sig til et havneophold i Oslo. Hvis man har landlov er der nu mulighed for at få sig en ordentlig en på oplevelsen, for en by som Oslo har mange spændende fritidstilbud.

I den forbindelse vil jeg gøre opmærksom på, at den norske marine selvfølgelig også har en hjemmeside, hvor der står meget om øvelse BLUE GAME 04, så gå ind på www.marinen.no og læs om, hvordan man oplever BLUE GAME 04 i Norge.

Præstens dagbog nr. 4 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04

Så er vi på havet igen efter et dejligt havneophold i weekenden, fuld af gode og spændende oplevelser. Men først lidt om afsejlingen her til morgen. Der var planlagt mønstring på agterdækket umiddelbart efter morgenskafning. Det skulle være optakten til den sidste del af BLUE GAME, men mønstringen fandt aldrig sted.

11-05-2004 kl. 20:42

Af Orlogspræst Eigil Andreasen
Mandag d. 10. maj.

Lidt før kl. 08,00 gik alarmen, og der blev prajet MANØVRERULLE. Omgående skulle vi gå fra havn. FOR ØVELSE var der kommet en bombetrussel mod de norske skibe, som vi lå på siden af og i yderposition, så hurtigst muligt skulle vi afsejle, så de også kunne gå fra havn.

Efter BJÆRGNINGSRULLEØVELSE og KLART SKIB FOR TILRIGNING ligger vi nu i skrivende stund ud for Kristiansand og afventer, at den sidste uge af BLUE GAME skal begynde. Jeg kan sige så meget, at der er lagt op til en særdeles begivenhedsrig uge, men herefter er min mund lukket med syv segl. Det skulle jo gerne være spændende at læse dagbogen i de kommende dage.

Men nu tilbage til havneopholdet i Kristiansand. Kristiansand blev grundlagt som en fæstningsby af Christian IV og er opkaldt efter kongen selv. Kristiansand er med sine 75.000 indbyggere Norges femte største by. Den regnes for et af de solrigeste steder i Norge, hvilket vi på NIELS JUEL fik at føle her i weekenden. Bortset fra lørdag formiddag, som var meget ”strålende” våd, så skinnede solen varmt og dejligt ned på vores syndige hoveder begge dage. Det gav rig lejlighed til mødes rundt omkring på de hyggelige fortovskafeer, som indehaverne med mange norske kroner i sigte hurtigt havde fået lukket op. Det gælder jo om at udnytte situationen, når drengene fra den norske, tyske, danske flåde går i havn. Hold da op, hvor vi alle fik brug for vores håndører! Sådan er Norge!

I det gode vejr var det også relevant at få de sure safter ud af kroppen. Så på med futtøjet, og så af sted på løbetur – op og ned af bjergene, som omgiver Kristiansand. Vi blev rigeligt mindet om, at det at løbe nedad kan være lige så anstrengende som at løbe opad! Et løbehold gennemførte oven i købet en BADERULLE et sted, hvor de fandt en flad strand. Det må nu have været en kold omgang, selv om de kækt hævdede det modsatte.

Lidt mere afslappet var det at besøge ”Posebyen”- det gamle centrum. Her kunne vi slentre mellem de smukke træhuse fra det 17. og 18. århundrede – i øvrigt den største samling af slagsen i Nordeuropa.

Når solen blev for stærk, og der skulle lidt mere power på end bare at sidde på fortovskafeen eller gå tur i byen, så kunne vi gå i biografen og opleve action på det hvide lærred.

Så var det 9. maj i går. Ja, og hvad så? Jamen alle véd da, at den 9. maj mindes man i Kristiansand slaget ved Helgoland i 1864! Det var det eneste slag i den ulyksalige krig mod Preussen og Østrig-Ungarn, som Danmark vandt. I slaget deltog bl.a. fregatterne NIELS JUEL og JYLLAND og skruekorvetten HEIMDAL. På hjemturen søgte orlogskaptajn Suenson ind til Kristiansand for at få de sårede behandlet og de døde begravet. De danske orlogsskibe blev hjerteligt modtaget i

Kristiansand, og man tog sig godt af de sårede. De døde blev begravet på byens kirkegård – den største begravelse i byens historie.

Hvert år den 9. maj er der på kirkegården arrangeret en højtidelighed ved mindestenen for de danske søfolk, som mistede livet i slaget. I år er det 140 år siden, at slaget ved Helgoland har fundet sted. Det runde tal gjorde, at man mente, at der skulle gøres noget særligt ud af højtideligheden. Den skulle begynde med gudstjeneste i domkirken. Seks danske marineforeninger havde sendt repræsentanter til Kristiansand medbringende foreningernes faner.

I havnen lå også inspektionskutteren TULUGAQ . Den stillede med en æresvagt. NIELS JUEL var repræsenteret ved ESKADRECHEFEN, Chefen, Teknikofficeren, kadet Niels Wesberg og undertegnede. Der var også andre repræsentanter for Søværnet til stede. Arrangøren var ”Helgolands Laug” i Kristiansand. Gudstjenesten begyndte med indmarch. Det var flot at se marineforeningernes faner sammen med to norske flag blive båret ind i det store og smukke kirkerum.

Efter gudstjenesten, hvor de døde i søslaget blev mindet, marcherede vi med et lokalt hornorkester i spidsen fra kirken gennem byen til kirkegården, hvor en højtidelig kransenedlæggelse fandt sted. Der var kranser fra Søværnet og De danske Marineforeninger. Både den danske og norske nationalsang blev spillet og sunget, og ved mindestenen holdt kommandørkaptajn Theis Riber en tale, hvor de, som gav deres liv for Danmark, blev mindet. Ligeledes talte kommandørkaptajnen om den betydning, sejren ved Helgoland fik for Danmark. Den har helt sikkert været med til, at Danmark ved fredsforhandlingerne i London fik lov at eksistere som en selvstændig og fri nation. Alt foregik i det smukkeste solskinsvejr, ja, solen varmede så meget, at vi kampsvedte i vores uniformer. Men hellere det, end at blive våde til skindet af øsende regn.

Men nu er vi tilbage på havet. BLUE GAME går videre i de kommende dage, og ”det er i grunden ikke så galt!”

Præstens dagbog nr. 5 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04

Godt midnat gik alarmen: ASSISTANCE TIL ANDET SKIB! IKKE FOR ØVELSE! Få sømil fra os var en tanker kollideret med en dansk fiskerbåd i den tætte tåge! Alle på NIELS JUEL kom vi op af hullerne og ud på vores poster. Det kunne ikke gå stærkt nok. Her var der menneskeliv på spil, og i den situation er selv minutter kostbare.

12-05-2004 kl. 20:50

Af Orlogspræst Eigil Andreasen

Tirsdag d. 11. maj.

I går, mandag d. 10. maj, hvor jeg atter gik i gang med at skrive dagbog, fik jeg beskrevet afsejlingen fra Kristiansand, med alt hvad det indebærer af vigtige øvelser, der alle har til formål at checke, at sikkerheden om bord er i orden.

Mandagen gik med først at forlægge til øvelsesområde. Det er der ikke noget underligt i. NIELS JUEL må jo ud, hvor der sker noget, hvor der er action.

Aldrig så snart var vi noget frem, før vi lavede en bordingsøvelse med det norske kystvagtskib ANDENES. Det var os, der bordede skibet, og det blev til en meget vellykket øvelse.

Derefter havde vi en ADEX (antiluftkrigsøvelse), som vi gennemførte med tyske fly.

Nu er det så slut med skemalagte øvelser under BLUE GAME. Fra nu af er der FREE PLAY. Det betyder, at NIELS JUEL og de andre enheder er deltagere i et krisestyringsscenarium, hvor udviklingen af begivenhederne i øvelsen bestemmer, hvad vi kommer til at lave og hvornår tingene skal udføres. NIELS JUEL skal nu reagere nøjagtig, som skibet ville gøre, hvis det var indsat i en rigtig operation.

CHEFEN orienterede om eftermiddagen hele besætningen om FREE PLAY fasen af øvelsen. Den fiktive nation ANGOR, geografisk Storbritannien og Skåne, er et diktatur præget af sociale spændinger. Dette giver næring til ekstremistgrupper, der foretager terrorhandlinger, også i nabolandene SCANDIA (Sverige), STENSLAND (Norge) og SKAGIA (Danmark).

Disse tre højt udviklede demokratier ser med bekymring på udviklingen, og nu har FN bemyndiget NATO til at foretage militære operationer med det formål at genskabe regional sikkerhed og stabilitet. Det er den mission, NIJU er en del af. Jeg kan ikke yderligere gå i detaljer, men det var et spændende scenarium, CHEFEN rullede op for os.

Nu var vi på, og aftenen gik med at vente på, hvad der kunne ske. Vejret havde hele dagen været smukt. Solskin og varme, så varmt, at vi i ledige stunder kunne samles på agterdækket, nyde solen, hinandens gode selskab, en smøg og en sodavand.

Aftenen begyndte også med højt, klart vejr, og vi vekslede bemærkninger rundt i skibet om, hvor dejligt det var, at de lyse nætter nu var i gang. Men som et lyn fra en klar himmel blev det ved 23-tiden pludselig tåget. Det var, som om vi sejlede igennem kokkens gule ærter. En så ringe sigtbarhed giver naturligvis en spændt stemning om bord, og med den gik de af os, som kunne, til køjs.

Godt midnat gik alarmerne: ASSISTANCE TIL ANDET SKIB! IKKE FOR ØVELSE! Få sømil fra os var en tanker kollideret med en dansk fiskerbåd i den tætte tåge! Alle på NIELS JUEL kom vi op af hullerne og ud på vores poster. Det kunne ikke gå stærkt nok. Her var der menneskeliv på spil, og i den situation er selv minutter kostbare.

Alle var på post, da vi nåede ulykkesstedet. Det viste sig, at begge skibe var blevet beskadiget over vandlinien og kunne sejle fra stedet ved egen kraft, og heldigvis var ingen kommet fysisk til skade. Den gode norske fregat BERGEN og nogle fiskerbåde, som var kommet til stedet, ledsagede den havarerende fiskerbåd ind til Hirtshals. Vi sejlede ud til tankeren for at undersøge, om den lækkede olie. Dette var ikke tilfældet, og da det var konstateret kunne de af os, der ikke var på vagt, gå til køjs igen, meget lettede over og med en stor takkebøn til CHEF HIMMEL for, at ingen var kommet noget til, og at der ikke var sket større skade.

Præstens dagbog nr. 6 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04

Efter den slemme forskrækkelse med tankeren og fiskerbåden, der kolliderede lige efter midnat – natten mellem mandag og tirsdag, var det godt at få nogle timers søvn – altså for dem, som var vagtfri.

12-05-2004 kl. 20:58

Af Orlogspræst Eigil Andreasen.
Tirsdag d. 11. maj.

Tirsdag morgen vågnede vi op til den samme ”ærtesuppe”. Tågen lå tykt over havet, og sigtbarheden var meget ringe. Først et godt stykke op ad formiddagen klarede det op, men vejret forblev at være gråt og køligt. Solen så vi ikke meget til.

Øvelsen kunne gå videre, og som jeg fortalte i går, så er vi nu den fase, der hedder FREE PLAY, så alt kan ske. Det drejer sig bare om for os at være klar til at være klar.

Sammen med andre enheder patruljerede vi i farvandet mellem Kristiansand og Hirtshals – mellem Norge og Danmark. Vi skal helst ligge i midten af farvandet, fordi vi styrer enhederne i dette farvand. Når vi møder skibe, skal vi i første omgang HAILE dem. Det betyder, at vi skal kalde dem op, spørge dem ud, hvor de kommer fra, hvor de skal hen, i det hele taget finde ud af, hvem de er, og om de er samarbejdsvillige. Det er noget med at stikke en finger op i vinden, og mærke, hvor den blæser hen. Er der ugler i mosen, har de rent mel i posen?! Hvis vi finder, at der noget suspekt ved skibet og dets besætning, så er det, vi vurderer, om vi skal foretage en bording for at se nærmere på sagerne. Vi er på forhånd blevet orienteret om, at visse skibe i området er under mistanke for ikke at have rent mel i posen. Disse holder vi ekstra godt øje med.

Dette patruljeringsarbejde gik der megen tid med denne tirsdag, og det gik godt længe med HAILINGEN. Men hen på eftermiddagen mødte vi et skib, som vi helt rutinemæssigt ville HAILE. Det svarede ganske enkelt ikke på vores opkald! Efter at der var gået en rum tid med at forsøge at få kontakt, blev det besluttet, at skibet skulle bordes.

Hen omkring 18-tiden gik aktionen i gang. To LYNX helikoptere fra ROYAL NAVY kom flyvende ind over skibet. De satte norske soldater ned på skibets dæk. På NIELS JUEL gjorde vi os klar til også at foretage en bording. Det er en kompliceret sag for vores bordinghold at komme i ”klunset”. Det er bare med at få udstyret på i den rigtige rækkefølge: beskyttelsesdragt, skudsikker vest, camelbag, redningsvest osv. – det ene lag oven på det andet, så gasterne til sidst får et noget større omfang end ellers. Der blev fulgt godt med i, hvad der sketeovre på skibet, hvordan de norske soldaters arbejde skred frem. Og endelig lød ordren på, at vores hold skulle borde.

Af sted gik det med gummibåden over bølgerne til skibet, hvor NIELS JUELs bordinghold bordede skibet helt efter bogen. Efter veludført opgave vendte holdet tilbage til NIELS JUEL.

Men dermed var dagens genvordigheder ikke forbi. Lidt senere var der HELORULLE HOIST. Bestilte reservedele og et nyt besætningsmedlem blev fløjet ud til NIELS JUEL af en ROYAL NAVY LYNX helikopter. Det er altid spektakulært at opleve helikopteren flyve tæt på korvetten og ligesom krabbe sig sidelæns hen over agterdækket for så at fire mennesker og gods ned på dækket. Når man har prøvet at blive firet ned på et skibsdæk fra en helikopter eller op, så er der kun at sige, at det er en fantastisk oplevelse, at svæve mellem himmel og jord. Hvis man rigtig skal nyde det,

drejer det sig blot om at undgå at komme i spind. Men for at det hele nu ikke skal gå op i hat og briller, så skal det nævnes, at HELORULLE HOIST er vigtig at øve så ofte som muligt, for i en ulykkessituation kan den redde menneskeliv.

Ved 01-tiden onsdag morgen blev der fragtet reservedele ud til os fra Hirtshals, men ellers kunne natteroen sænke sig over det vagtfri personel. Men der er tale om at sove rævesøvn, for under FREE PLAY fasen er der ingen der véd, hvornår alarmen går næste gang.

Ukrainsk kaptajnløjtnant om bord på NIELS JUEL

NIELS JUEL deltagelse i øvelse BLUE GAME har for skibet primært til formål at styrke træningstilstanden internt ombord samt højne evnen til samarbejde med andre skibe i større flådestyrker NIELS JUEL en observatør ombord fra Ukraine

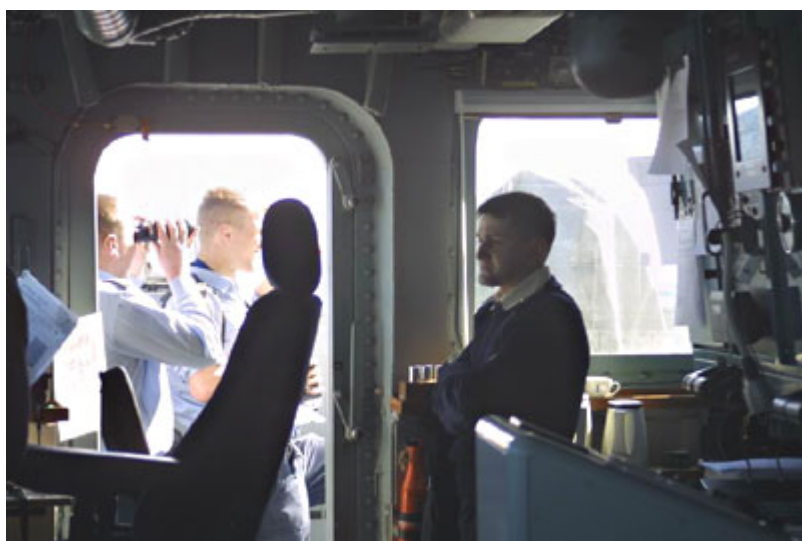
12-05-2004 kl. 21:51

Af korvetten NIELS JUEL.

Sådan er det i de fleste øvelser, såvel nationale som NATO-øvelser. Øvelse BLUE GAME er imidlertid mere end blot en øvelse med deltagelse af alle værn. Øvelse BLUE GAME er en øvelse med deltagelse af lande i PARTNERSHIP FOR PEACE (PfP) -samarbejdet. Flere ikke-NATO lande fra Østersøregionen deltager således i øvelsen, heriblandt Sverige. Og i tilgift hertil har NIELS JUEL en observatør ombord fra Ukraine. Observatøren er kaptajnløjtnant Andrii Loshakov (KL) fra den ukrainske flåde.

KL arbejder til dagligt i den ukrainske taktiske stab i Sevastopol ved Sortehavet. Han har derudover arbejde ombord på fregatten HETMAN PETR SAGADACHNY af KRIVAK-klassen, når denne er på sejlads. KL er født og opvokset i Murmansk-området. Han er 30 år gammel og gift. KL hustru er også ansat i den ukrainske flåde, hvor hun indgår i stabsarbejde i land. Flådens ånd ligger i blodet, da faderen har en fortid som flådeofficer i sovjetunionens nordatlantiske flåde, inden han senere valgte at vende hjem til den ukrainske flåde, efter opdelingen af Sovjetunionen.

KL har i en årrække deltaget som observatør i PfP-regi og har i alt været udstationeret på NATO-enheder 7 gange. Normalt er udstationeringen på NATO skibe i middelhavsområdet, og det er således første gang, at KL besøger Skandinavien. Han har udover det faglige indhold i sit ophold set frem til at besøge specielt Norge, idet hans far i forbindelse med tjenesten besøgte Oslo i 1970'erne og efterfølgende fortalte hjemmet om Skandinaviens store gæstfrihed.



KL er uddannet navigationsofficer og har under øvelse BLUE GAME studeret, hvorledes NIELS JUELs organisation er opbygget, specielt med hensyn til sejlads af skibet fra broen. Han har endvidere studeret, hvorledes øvelserne er blevet gennemført, med henblik på i PfP-regi at skabe en udvidet forståelse for hvorfor og hvordan NATO-enheder samarbejder med enheder fra andre lande, også udenfor PfP.

KL har desuden med sin tilstedeværelse i NIELS JUEL skabt forståelse for, hvorledes den

ukrainske flåde organisatorisk er opbygget, samt hvorledes den arbejder og udvikler sig.

Tilstedeværelsen af udvekslingsofficerer som KL er med til at bygge bro mellem PfP-landene og dermed hjælpe til at skabe grobund for den mellemfolkelige forståelse, der er en del af udviklingen i dagens Europa. KL har fundet sit ophold ombord i NIELS JUEL interessant og spændende, og vil ved sin hjemkomst kunne berette om et traditionsrigt søværn, der som en del af det danske Forsvar favner fortid, nutid og fremtid i en positiv udvikling.

Sidste fase - korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04

I de sidste to uger har korvetten NIELS JUEL deltaget i den store NATO-øvelse BLUE GAME 04. Øvelsen har for NIELS JUELS vedkommende hovedsageligt fundet sted i Skagerrak, og langs de norske kyster. Øvelsens sidste fase indledtes mandag d. 10. maj. Denne sidste del af øvelsen kaldes "Free-play" fasen.

12-05-2004 kl. 22:07

Af korvetten NIELS JUEL

Free-play fasen handler dog ikke om fri leg, som navnet måske kunne antyde. Denne fase er nemlig kulminationen på to ugers grunding forberedelse og intensiv træning af de mange opgaveløsninger, der kan pålægges en maritim styrke. Under hele den første del af øvelsen har de fleste deltagende enheder konstant været klar over, hvorledes dagen ville forløbe. Alle fik at vide, hvornår fjenden ville dukke op, og om det var i form af fly, skibe eller terrorister. Opgaven var så at træne besætningerne på enhederne i bedst muligt at modstå angreb fra disse fjender. Denne fase er nu vel overstået, og man kan med rette sige, at den basiske træning er forbi. Øvelse BLUE GAME 04 er med begyndelsen på Free-play fasen kommet en tand nærmere den virkelighed, der ville møde skibe, fly og landstyrker i en eventuel konfliktsituation et sted i verden.

Kort fortalt handler øvelsen om en opdigtet international krise mellem de fiktive nationer Angor, Scandia, Stensland og Skagia. Disse nationers geografiske placering dækker Storbritannien, Sverige, Norge og Danmark. I den opdigtede krise er korvetten NIELS JUEL en del af en NATO-styrke, der opererer under FN-mandat i området. Hovedmissionen er at genskabe freden i regionen, beskytte handelsskibe mod terroristangreb, samt at gennemføre en våbenblokade mod de stridende parter.

Allerede få minutter inde i Free-play fasen blev NIELS JUEL involveret i den første uforudsete begivenhed. Terrorister fra den fiktive nation Angor, havde placeret en bombe tæt på, hvor skibet lå fortøjet i Kristiansand. Dette betød, at NIELS JUEL måtte forlade havnen før planlagt, og truslen blev derved for korvettens vedkommende afværget. Kort efter afgang fra Kristiansand blev NIELS JUEL anmodet om at assistere norske specialstyrker i bording af et norsk kystvagtskib, der ved denne lejlighed simulerede et handelsskib, som var i færd med at bryde våbenblokaden. Efter at have mødt en del modstand, lykkedes det til sidst at få kontrol over blokadebryderen, og efterfølgende kunne det konkluderes, at det dansk-norske samarbejde havde fungeret godt.

Spændingen i den fiktive verden vil imidlertid fortsat stige, og byde flåde- og flystyrker på udfordringer, der skal teste paratheden til indsættelse i eventuelle operationer ude i verden.

Free-play fasen forsætter således de næste fire dage, indtil øvelsens afslutning. Herefter vender korvetten atter hjemad mod sin basehavn i Korsør, efter tre hektiske, spændende og ikke mindst lærerige uger på søen.

Præstens dagbog nr. 7 fra korvetten NIELS JUEL på øvelse BLUE GAME 04

Kl. 06,00 hylede sirenen, og der blev givet ordre til **FOR ØVELSE, KLART SKIB**. Vi var for øvelse sejlet ind i et minefelt. Her var der mange forholdsregler at tage. Først og fremmest skulle der etableres forstærket udkig på broen. Alle gaster skulle opholde sig over vandlinien, hvorfor de, som har lukaf under vandlinien, måtte medbringe madrasser og andet vigtigt grej op fra deres lukafer.

14-05-2004 kl. 21:04

af Orlogspræst Eigil Andreasen
Onsdag d. 12. maj.

Og så gik alarmen!

Det vagtfri personel måtte så anbringe sig rundt om i skibet, hvor sikkerheden var størst i denne situation. Det betød, at det pludselig var tilladt at sove i officersmessen, og at gaster måtte anbringe sig i CHEFENS salon med deres madrasser. Det er jo ikke lige efter bogen, men i en ”skarp” situation ser man stort på det. Det gælder jo om, at sikkerheden om bord er sat i højsædet. Heldigvis gik alt godt. Vi kom helskindet ud af minefeltet igen. Det var meget lærerigt at få afprøvet proceduren under gennemsejling af et minefelt.

Maskinen gjorde knuder, men vores dygtige bødere fik snart reddet situationen, så vi kunne fortsætte vores sejlads og få løst vore opgaver. Det skulle jo nødt hedde sig, at ”det er maskinens skyld”!

Onsdag eftermiddag skulle vi beskytte nogle minestrygere samtidig med, at vi ledte efter en ”fjendtlig” ubåd.

Den politiske situation mellem ANGOR på den ene side og de tre demokratier SCANDIA, STENSLAND og SKAGIA på den anden er den, at man stadig prøver at komme overens i konflikten ved hjælp af diplomatiske tiltag. Det betyder, at vi, der ligger ude på havet med korvetten, er stadig under krisestyring. Sådan går resten af dagen. Med et vågent øje betragter vi alt, hvad der foregår omkring os. Vi holder øje med skibstrafikken, vi beskytter indsejlingen til Hirtshals havn, vi er klar til at være klar.

Torsdag d. 13. maj.

Vi vælter op af hullerne, og der går da heller ikke lang tid før det brager løs over os og omkring os. Alarmen går: **FOR ØVELSE, KLART SKIB**! Vi blev for øvelse angrebet af to angorianske TORNADO fly, som det lykkedes os at få skudt ned – for øvelse. Men dermed var den hellige grav ikke vel forvaret. To mindre angorianske fly angreb os, og inden vi fik dem skudt ned, ramte de os to steder i styrbords side – for øvelse. Der var ildløs flere steder i skibet, alt sammen for øvelse. Nogle gaster blev såret, og desværre mistede vi en mand – **FOR ØVELSE - FOR ØVELSE**. Under hele det angreb var der hektisk aktivitet overalt i skibet. Tingene skete så hurtigt, at vi alle skulle løbe meget stærkt for at følge med, få taget os af de sårede, få sendt røgdykkere ned i bunden af skibet, få slukket ilden osv. Det var en lærerig øvelse fyldt med aktion. Der var virkelig fart over feltet!

Efter en så hektisk formiddag lakkede det nu mod enden med BLUE GAME 04. Kl. 14,00 lokal tid var det hele slut.

Men det betød ikke, at vi bare kunne sætte gasturbinen på max og sætte kurs mod Korsør. Kl. 15,00 holdt jeg en velbesøgt gudstjeneste i officersmessen. Derefter satte vi kurs mod Frederikshavn, hvor nogle gæster og personel med ærinde her skulle sættes i land pr. gummibåd.

Så er der nu kun i skrivende stund tilbage at få gjort grundigt rent i skibet. Efter travle øvelsesdage trænger skibet til en ordentlig omgang med sæbe og vand. Alle har brugt sig selv utrolig meget nu i tre uger, så trætheden begynder måske at melde sig her og der. Derfor handler det om at komme tidligt til køjs, for i morgen fredag er der tidlig udpurring. Vi skulle gerne blive færdige til at komme hjem til det kongelige bryllup om eftermiddagen.

BLUE GAME 04 er forbi. Man skal jo ikke rose sig selv, men jeg vil alligevel som præsten om bord tillade mig at sige: WELL DONE til NIELS JUEL og dens besætning. Det er i hvert fald mit indtryk, at NIELS JUEL har klaret sig særdeles godt i BLUE GAME øvelsen. Rigtig mange ting lykkedes særdeles godt. BLUE GAME 04 har været en lærerig og begivenhedsrig, spændende øvelse for NIELS JUEL og dens besætning.

SIKU på NIJU

Forsvarschefens sikkerhedspolitiske kursus besøgte NIELS JUEL

16-09-2004 kl. 23:26

Korvetten NIELS JUEL
torsdag den 16. september 2004
Af Orlogspræst Eigil Andreassen.

I tiden fra 13. september til 28. september 2004 deltager korvetten NIELS JUEL i den stort anlagte øvelse SEF, som er en forkortelse af STÂNDIGER EINSATZAUSBILDUNGSVERBAND FLOTTE. Øvelsen gennemføres for danske flådeenheders vedkommende under formering af DANISH TASK GROUP (DATG).

Mandag den 13. september var der afsejling fra FLÅDESTATION KORSØR. I temmelig hårdt vejr forlagde vi sammen med andre flådeenheder nord på op gennem Store Bælt for at nå frem til skydeområdet ved Sjællands Odde, hvor vi skulle begynde vores øvelsesaktivitet. Men desværre forhindrede hårdt vejr os i at gennemføre dele af det planlagte øvelsesprogram for både mandag og tirsdag. Vindene rasede hen over havet og bragte det i kog, så sejladsen måtte afstemmes efter den situation. Programmet måtte revideres og nogle af aktiviteterne måtte aflyses. Bl.a. måtte en Sail Past for ubåden SÆLEN aflyses. Da SÆLEN senere på året skal udfases som følge af det nye forsvarsforlig, var der her god lejlighed til med en Sail Past at sige farvel med manér. Senere kan det sikkert nok lade sig gøre at gennemføre en Sail Past for SÆLEN.

Men nu til SIKU på NIJU.

Onsdag den 15. september var berammet til, at NIELS JUEL og de andre enheder skulle gennemføre et specielt program i forbindelse med SIKU, som er Forsvarschefens sikkerhedspolitiske kursus, et kursus, der gennemføres hvert år. Deltagerne kommer fra et bredt spektrum af institutioner og virksomheder i det danske samfund lige fra Forsvaret, ministerierne, Folketinget, Folkekirken, faglige organisationer, erhvervslivet osv. osv. Formålet med kurset er at give deltagerne et stærkt indblik i, hvordan Det Danske Forsvar virker, hvordan dansk sikkerhedspolitik i praksis gennemføres. Kurset løber over fjorten dage, og kurset netop løber. Der er fart over feltet. Deltagerne farer fra den ene enhed til det andet tjenested i hele dronningeriget, og man skal da også lige en tur til Bruxelles for dér bl.a. at aflægge den danske NAT -mission et besøg. Der er tilrettelagt et tæt og indholdsrigt program med masser af oplysende foredrag og rundvisninger, hvor stedernes funktioner demonstreres. Der levnes ikke deltagerne megen hviletid. Den 15. september var det Søværnets tur til at vise deltagerne, hvad vi dur til.

Hjemmefra havde vi naturligvis læst godt på lektien og tilrettelagt et tæt og instruktivt program for deltagerne. De skulle fordeles på de enheder, som medvirker i SEF. Også NIELS JUEL skulle modtage 12 gæster, som i løbet af dagen skulle få et godt indblik i livet om bord på en korvet, indblik i hvilke opgaver, vi er sat til at løse for Danmark, og hvordan vi i praksis løser dem.

Men elementerne rasede stadig onsdag morgen, og det blev hurtigt klart, at det var umuligt at gennemføre det store og fine program, vi havde med i mappen hjemmefra. Men vi lader os ikke sådan kyse i Søværnet. Vi har nemlig ikke problemer, vi har opgaver, der skal løses! Lynhurtigt blev programmet ændret. For det første besluttede vi at afvikle SIKU-dagen i den rolige Århus Bugt og Ebeltoft Vig i stedet for i det åbne farvand ud for Sjællands Odde og i Samsø Bælt, så kunne

stormen rase her alt det, den ville! På grund af ændringen i geografien, så måtte tidsplanen forkortes og derfor måtte der også skæres i aktiviteterne.

Kl. 1400 ankrede vi op ud for lystbådehavnen i Århus med udsigt til Marselisborg slot. GLENTEN bragte vore gæster ud til os, ”startskuddet” lød, og så løb vi alle stærkt. Inden for ganske få timer skulle vore gæster fornemme, hvordan en korvet som NIELS JUEL løser sine opgaver, ja, hvordan livet er om bord.

Efter at CHEFEN havde budt velkommen om bord i forbindelse med en kop kaffe i officersmessen, blev der serveret en hors d’oeuvre i form af en formationssejlads, som alle enheder deltog i. OPO fortalte her, hvordan enhederne ifølge traditionen, når de sejler forbi hinanden, skal hilse på hinanden og dermed vise, at man har fredelige hensigter. Den spektakulære sejlads kunne overværes fra broen.

Derefter gik vi over til de tunge hovedretter. For øvelse gik vi i klart skib, gæsterne blev delt i to grupper, som blev ført rundt i skibet af henholdsvis CHEF og NK. O-rum, forbindeplads, agterdæk, sidedæk og bro blev rigget til, som det skal under klart skib - og vist frem. På de enkelte steder stod mandskabet korrekt iklædt og viste stedets udstyr frem og demonstrerede, hvordan det fungerer. Under denne rundgang kunne gæsterne besigtige skibet, og man bemærkede, hvor lidt plads skibet egentlig levede til sit mandskab.

Efter klart skib for øvelse demonstrerede mandskabet iklædning og udstyr i forbindelse med havari. Hvordan er arbejdsgangen i den situation, og hvordan anvendes udstyret.

Sidst men ikke mindst gennemførtes en helorulle. En af Søværnets LYNX helikoptere fløj ud til NIELS JUEL, og gæsterne kunne nu overvære, hvordan LYNX ´en stod stille over agterdækket og hoistede en mand herfra op i helikopteren. Nu fik den mand sig ellers en ordentlig en på oplevelsen og det samme gjorde gæsterne på NIELS JUELS dæk. LYNX ´en opførte en sand krigsdans rundt om korvetten. Den foretog alle mulige og umulige manøvrer i luftrummet over os – frem og tilbage, op og ned og til siderne – dog ikke på hovedet – alt sammen i forskellige højder og med forskellige hastigheder, inden manden stille og roligt blev sat tilbage på agterdækket igen. Imponerende var det, og hele aktionen blev gennemført på trods af meget stærk vind.

Efter en indholdsrig eftermiddag kunne gæsterne nu skaffe i officersmessen og kl. 19,15 var programmet slut. NIELS JUEL var tilbage igen på samme position i Århus Bugten, hvor vi tog gæsterne om bord, og GLENTEN var tilbage på siden af os for at sejle gæsterne ind til Århus. Forinden vi tog afsked med dem, gav de udtryk for, at de havde haft en særdeles spændende og lærerig eftermiddag om bord på NIELS JUEL, at de havde fået en god og grundig indsigt i livet om bord på en dansk korvet og i, hvilke opgaver en sådan skal løse. På trods af det dårlige vejr og det derfor reducerede program, var det alligevel lykkedes NIELS JUELS ledelse og skibets besætning i det hele taget at give gæsterne den oplevelse, som vi hjemmefra havde planlagt at give dem.

Gæsterne kunne nu drage videre til flere spændende oplevelser på deres kursus, og vi kunne vende tilbage til SEF´s program, som nu sagde, at vi skulle forlægge ned til Kielerkanalen, som vi har passeret i dag torsdag, mens denne beretning er blevet til.

Orlogspræst Eigil Andreasen korvetten NIELS JUEL

Rejsebreve fra LAXEN i 2004

[Minerydningsfartøjet LAXEN i Skotland](#)

28-06-2004

Efter en weekend i Harlingen, Holland gik turen vestpå mod Skotland. Turen gik stille og roligt og gav mulighed for at klare en masse arbejdsopgaver inden ankomst Edinburgh fredag d. 11. juni.

[Minerydningsfartøjet LAXENs sommertur med MCMFORNORTH](#)

01-06-2004

Vi kom godt af sted til Norge og turens første større øvelse - BLUE GAME.

Hermed lidt nyt fra LAXENs sommer tur i MCMFORCENORTH.

Vi kom godt af sted til NORGE og turens første større øvelse (BLUE GAME), med ca. 50 deltagende enheder fra Europa samt et enkelt fra USA, er nu gennemført. Det amerikanske skib (USS SWIFT), medbragte bl.a. delfiner til afsøgning af objekter på havbunden og de gjorde det med stor succes.



USS SWIFT i Norge ved Kristiansand, med 2 delfiner ombord, dresseret til minerydning. Amerikanerne fortalte at 25 mand var beskæftiget alene med at sørge for delfinernes velbefindende. Hvem der bare var delfin.

LAXEN deltog primært som minerydder, med flere døgns konstante operationer i de ofte lidt udfordrende norske farvande. Skibet var også i danske farvande under denne øvelse (Kattegat) og her deltog vi også i de lidt mere traditionelle overflade og luft øvelser – mod den simulerede fjende. Der var meget fokus på evnen til at forsvare sig imod bl.a. terrorisme.

Som en del af øvelsen blev LAXEN flere gange angrebet af "den onde fjende" der i visse tilfælde var forklædt som norske MTB' er (motortorpedobåde)



Vi sender en tanke til tidligere danske motortorpedobåds sejlere.....



Når LAXEN skal udskadeliggøre fjendens miner, sker det ikke v.h.a. delfiner, men derimod ved at anbringe en kontrolleret mindre ladning sprængstof på / ved minen og dernæst sprænge hele molevitten væk. Et ganske flot syn, når det betragtes på behørig afstand.



Kristiansand, Oslo og Aalborg var som altid en nydelse – og samtidigt et kæركomment pusterum, med mulighed for at hilse på kollegaer fra de andre nationer. Alle var naturligvis glade for at styrken skulle til Aalborg, i stedet for som tidligere planlagt Gøteborg, og de fleste benyttede muligheden til at hilse på familien.

Under opholdet i Kristiansand, var der arrangeret velfærdsture af forskelligt art, med det formål at ryste besætningerne fra de forskellige nationer sammen. Blandt andet var der mulighed for at nogle enkelte kunne prøve "river-rafting". De heldige blev fundet ved lodtrækning.... Her ses LAXENS hold i kamp mod vandmasserne....



Der blev også tid til en gokart turnering under Kristianssand-opholdet. Herunder ses det stolte LAXEN hold, der modtog en flot bronze medalje for sin indsats i "mini Le Mans"



Vedholdende rygter vil vide at det vindende hold brugte professionelle kørere, så LAXEN var stolt over at kunne høste en god placering.

Når en NATO styrke ligger i havn er det vigtigt at alle skibene nedhaler flag og gøs samtidigt, derfor er der faste procedure for hvordan dette sikres. Her ses en glad flag-gast klar til at nedhale gøsen på kommando fra vagthavende officer.



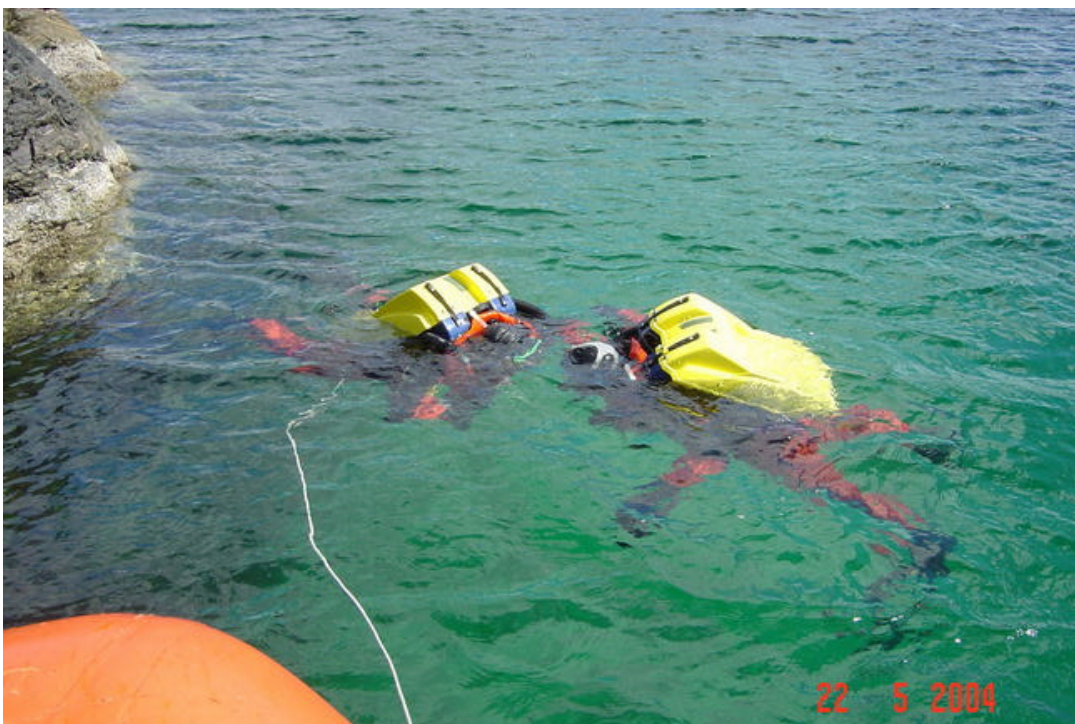
Kristiansand er en hyggelig by, for dem som tvivler, så vedlægger LAXEN hermed et stemningsbillede fra en forårsaften i Kristianssand havn.....



Under opholdet på den Norske flådebase Haakonsværn, tæt ved Bergen, var der mulighed for at træne dykninger sammen med de norske minedykkere. Læg særligt mærke til den skærpede udkig i den norske dykkerbåd.....



For dykkerinteresserede er det ikke nogen hemmelighed at norske farvande byder på en sigt, som er næsten ukendt hjemme i Danmark. Derfor blev tjenesten udført med en særlig entusiasme i de dage. Herunder ses to danske MCM-dykkere på vej mod det, der i dykkerkredse kaldes et "akvariedyk".



På bunden blev der kæmpet med forskellige "væsener", nogen mere frygtindgydende end andre.



Udover krabbeklør, blev der hentet kam-muslinger og torsk, som kogt med de rigtige ingredienser blev til en festlig spise, "alt godt fra havets bund".

LAXEN har ligget i havn i Bergen i en periode med det formål at have tid til at reparere og vedligeholde materiellet. Derudover skulle den danske Chef for NATOs stående minerydningsstyrke (MCMFORNORTH), kommandørkaptajn Michael Flagstad afløses på posten af en norsk kollega. Dette foregik under afholdelse af en parade. I den anledning fik LAXEN også besøg af styrkens øverste chef, den engelske Admiral Band, som blev modtaget ombord i det "pæne tøj". Ved en sådan lejlighed kan der, hos visse spores en smule anspændthed.



Herover, en vagthavende officer og næstkommanderende, der benytter ventetiden til at drøfte taktikken når admiralen skal bydes velkommen.

Mens situationen tages med en anderledes ro hos andre.....



Bergen er en flot by, som af mange vil være kendt som byen der har 270 regnvejrskdage om året. Men for LAXEN vil besøget i Bergen huskes som en dejlig solskins oplevelse, hvor byen viste sig fra sin flotteste side, med solskin hver eneste dag. Her skal blot bringes et billede af Bergen, set gennem ruden på Bergens gamle fjell-svævebane Ulrikken



Nu er LAXEN atter på havet for at træne og blive bedre til vores opgave som Danmarks bidrag til NATOs minerydnings kapacitet. Hvis nogle læsere skulle være i tvivl om hvordan LAXEN tager sig ud i vante omgivelser så bringer vi her endnu et stemningsbillede.



Minerydningsfartøjet LAXEN i Skotland

Efter en weekend i Harlingen, Holland gik turen vestpå mod Skotland. Turen gik stille og roligt og gav mulighed for at klare en masse arbejdsopgaver inden ankomst Edinburgh fredag d. 11. juni.

28-06-2004 kl. 12:24

Styrken, dvs. MCMFORNORTH, brugte weekenden i Edinburgh til at få startet på den kommende store NATO øvelse "JOINT MARITIME COURSE" (JMC). Denne øvelse skal løbe af stablen fra 21. juni til 2. juli i området omkring Skotland. Men selvfølgelig blev der også tid til at nyde byen.

Når man er i Edinburgh går den obligatoriske tur til Edinburgh Castle, der blev bygget i en tid, som af de fleste er kendt fra filmen "Braveheart". Utroligt smukt, med en fascinerende udsigt over byen og omegn – herfra kan man virkelig få en ide om storheden i det skotske højland. Selvfølgelig er området omkring Edinburgh Castle også hjemsted for butikker, der sælger whisky og kilte – et rigtigt skotte miljø, hvor man får lov til at betale for den stemning, som man ikke kan lade være at blive grebet af.

Weekenden kom uundgåeligt også til at stå i fodboldens tegn, da det jo var starten for Europamesterskaberne i Portugal – der er ikke noget der kan samle nationaliteter som fodbold, og det blev da også til interne drillerier i styrken, da England måtte se sig slået af Frankrig.

Styrken havde planlagt afgang mandag morgen (14. juni) kl. 1000. Da vejret nordom Skotland kan være en barsk affære blev LAXENs minerydningsdrone sendt i forvejen mandag morgen kl. 0500 for at sprinte forud og tage turen tværs gennem landet via Caledonian Channel. Denne tur blev også benyttet sidste år og har begge gange været årsag til en lille smule misundelse fra LAXENs besætning da turen gennem kanalen både er meget smuk – men også til tider en del roligere.

Da det blev tid til at afgang med styrken fra Edinburgh var vindforhold og strømforhold i havnen således at flere skibschefer havde tvivl om hvorvidt afgang ville kunne foretages sikkert. Sammenholdt med en vejrudsigt blev det derfor besluttet at udskyde afgang til tirsdag. Denne beslutning blev mødt med stor glæde på LAXEN, ikke mindst fordi der nu blev mulighed for at se Danmarks fodboldkamp mod Italien på en pub under meget hyggelige forhold.

Selvfølgelig skulle der også arbejdes, JMC rykkede nærmere og nærmere, men en time før kick-off var alle klar til fodbold. I dagens løb havde vi haft spejdere ude for at lokalisere en pub, der ville være villig til en invasion af glade danskere – en sådan blev fundet og det var en rigtig hyggelig eftermiddag, der kun var blevet bedre, hvis vi fortjent havde fået alle 3 point.

Tirsdag morgen blev det så tid til afgang. I 2 grupper blev vi sluset ud af havnen og turen gik herefter nordover. Turen nordover havde et vigtig delmål – vi skulle passere nordspidsen af Skotland, Pentland Firth, på nøjagtig det tidspunkt hvor tidevandet, der i området er meget kraftigt, havde mindst betydning. Vores delmål blev passage af Pentland Firth senest 0530 onsdag morgen – dette mål blev indfriet da passagen var overstået onsdag morgen allerede 0215. Vejen dertil blev dog for nogen en kamp for at få sø-ben. Bølgesystemerne kan i området være meget anderledes fra bølgesystemerne i danske farvande, og skibet bevæger sig derfor også anderledes.

Efter passage Pentland Firth skulle farten så afpasses således at vi kunne mødes med lodsens, i indsejlingen til kanalen mod Glasgow, torsdag kl. 1400.

Turen til Glasgow viste Skotland i tåge. En smule ærgerligt, da landet helt bestemt har nogle utroligt smukke områder, som er værd at studere fra søsiden. Vores minerydningsdrone slog sig sammen med styrken torsdag formiddag og med hele ”familien” samlet gik turen mod Glasgow.

Weekenden i Glasgow startede torsdag kl. 1700 med ankomst. Da JMC nu står umiddelbart for døren skal der arbejdes hele weekenden. Fredag og lørdag går med briefinger mens søndag vil blive brugt til at få de sidste detaljer på plads.

I denne weekend har der selvfølgelig også været fokus på fodbold. Torsdag aften blev der ledt med lys og lygte efter en lokal pub, tæt på skibet, hvor Danmarks kamp mod Bulgarien ville blive vist. En sådan pub blev fundet, nogle ville nok kalde denne pub for en smule snusket, men gæstfriheden fejlede bestemt ikke noget. Storskærmen var rigget til da den danske flok ankom lørdag kl. 1600 (lokal tid). Til vores store overraskelse – og glæde – var der pyntet op med dannebrog, og stamgæsterne valgte, helt naturligt, at være på vores side. Da vi alle stod op under nationalsangen overgav de sig helt og nød kampen i lige så stor grad som os andre. Sammen kæmpede vi os igennem en lidt for spændende 2. halvleg – og glæden sprang ud i fuldt flor da alle 3 point denne gang gik til Danmark. Trods et planlagt karaoke arrangement fik vi også lov til at se puljens næste kamp Italien-Sverige på pubben – og mon ikke pubben og dens stamgæster venter os tilbage til den sidste og afgørende kamp mod Sverige.

”Desværre” må vi til næste kamp sætte vores lid til at kunne fange et signal til havs – øvelsen skal jo starte mandag, og der er vist ikke indlagt pauser til velfærdsarrangementer som et opgør mellem ærkerivalerne fra Danmark og Sverige.

LAXEN







Rejsebreve fra minerydningsfartøjet MSF 4 i 2004

[MSF 4 på jagt efter Loch Ness](#)

28-06-2004

Mandag morgen klokken viser 04.00 og det slut med at drive den af på køjen, efter et super havneophold i Edinburgh.

MSF 4 på jagt efter Loch Ness

Mandag morgen klokken viser 04.00 og det slut med at drive den af på køjen, efter et super havneophold i Edinburgh.

28-06-2004 kl. 13:19

[Billeder](#)

Den får lige et kvarter mere på den lade side og så er det op til morgenbordet hvor resten af drone besætningen sidder og får øjne inden afgang.

Det her var en af de morgener hvor det ikke gjorde så meget at man skulle lidt tidlig op for vi havde nemlig en pragtfuld tur i vente.

Vi havde også lige sørget for at gøre lidt ekstra ud morgenbordet denne dag så vi kunne få en god start

Grunden til den tidlige afgang, var at vi skulle nå op til den første sluse inden tirsdag kl. 08.00 på grund af vandstanden, som jo tager nogle temmelig heftige ændringer herovre i det barske Skotland.

Klokken bliver 05.00 og trosserne bliver opgjort og kursen sat mod den første sluse som vi skal igennem for at komme ud af havnen ved Edinburgh hvilket hurtigt er overstået og så er vi for alvor af sted mod CALEDONIAN CANAL som vi har set frem til længe.

Før den første sluse, i kanalen, havde vi lige 200 sømil med skotsk kyst på bagbord side som vi skulle lægge bag os.

Selve turen derop var ren forlægning fra A til B og skulle bare overstås for vejret var ikke alt for godt - selv om vi fik lidt læ fra land.

Dermed skal det ikke siges, at turen derop ikke var flot men når man er besætningsmedlem på en drone er dårligt vejr mildest talt noget man prøver at undgå med mindre man har hang til at afprøve sine søben, når de ellers kan holde sig på dørken.

Klokken 08.00 ankom vi Inverness hvor den første sluse til kanalen lå foran os. Her kunne vi allerede begynde at mærke idyllen i forhold til den barske natur vi lige var kommet fra og det var en sand fornøjelse endelig at nå til starten på en 50 sømil lang tur tværs gennem Skotland.

I den første sluse kom vi til at vente lidt da der lige var en svingbro der skulle bringes i orden før vi kunne fortsætte og i den tid fik vi hentet de informationer og brochure som vi kunne få gavn af undervejs.

Herfra gik det som en leg og efterhånden som vi passerede nogle flere sluser fandt vi hurtigt ud af hvor flot der var.

Hermed sagt at vi sejlede igennem skovområder med skrænter og vandfald på begge sider som mundede ud i søer med småøer overalt.

Sluserne lærte vi hurtigt at takle på den korrekte måde, nemlig således at vi hver havde en mobil fender under selve gennemsejlingen og den metode brugte vi også ved svingbroerne da der også der var temmelig smalt.

I alt på turen var der 29 sluser og 10 svingbroer.

Med andre ord hvis man tror at man kommer siddende igennem kanalen tager man grundig fejl. På den anden side har det sine fordele at skulle være konstant på dækket, da man således får det hele ind på nethinden og det er bestemt det hele værd.

Sluserne kan max klare fartøjer som kan holde sig under målene 45,72m i længde og en bredde på 10,67 m.

Personligt synes jeg nu, at en gennemsejling med et fartøj større end MSF4 ville være lidt for spændende, da der også var andre både undervejs som vi selvfølgelig skulle tage hensyn til.

Efter at have passeret 7 sluser, hvor vi godt kunne mærke at vi var kommet et godt stykke over havets overflade sejlede vi lige rundt i et sidste sving og så var den der:

Loch Ness søen var nu lige foran os og vi skyndte os at sætte fisken/sonaren for at gøre et forsøg på at spotte kræet.

Men søen arbejdede ihærdigt imod os for at holde på hemmeligheden om uhyret på bunden for vi nåede ikke ret langt ud i søen før dybden blev for stor og vi ikke kunne modtage bundreference, hvilket betyder at sonaren ikke kan optage billeder af havbunden, og der stoppede legen så. Herfra måtte vi nøjes med kikkerter og vores falkeøjne, men nej - intet held - vi må blive i troen, i hvert fald indtil næste gang.

Derudover var det et utrolig flot område at sejle i, da der rejser sig et utal af flotte bjerge op over alt på begge sider med masser af gamle slotsruiner og enorme godser.

Da jeg så de store godser ned til søen tænkte jeg: hmm, der er nok nogen der har tjent fedt på myten om uhyret ved Loch Ness.

Efter en fremragende tur igennem Skotlands nok mest omtalte sø endte vi i en lille by kaldt Fort Augustus, som ligger i den vestligste ende og her skulle vi så passere de sidste 5 sluser den dag. Det var fem sluser som lå på række inde midt i byen hvilket trak en masse tilskuer til som fandt det noget mærkværdig med sådan en båd, som MSF4, i kanalen.

De stillede et hav af spørgsmål om sonaren og hvad vi skulle bruge den til osv. og da vi nu ikke kunne bevise uhyrets eksistens fandt vi ingen grund til ødelægge myten.

Dermed sagt var det kun fantasien der, satte grænser for hvad vi kunne fortælle om vores foretagen i søen.

Da vi klokken 16.00 havde passeret de 5 sluser kunne vi ikke komme ret meget videre den dag og byen Fort Augustus var bestemt heller ikke det værste sted at tilbringe natten.

Her kunne vi få handlet og der var også rig mulighed for at finde et hyggeligt sted hvor man kunne finde en fadøl eller to.

I byen ligger der 3 til 4 små hyggelige spisesteder og vi valgte så at tage det med tv så vi kunne se aftenens fodboldkamp.

Sluserne i kanalen har åben fra kl. 08.00 til 16.00 og det var også grunden til at vi lige netop gjorde holdt der.

Klokken 08.00 næste morgen fortsatte vi så videre mod enden og her kom vi igen igennem nogle flotte søer hvor vi var heldige at få øje på ruiner ved bredden og andre seværdigheder.

Under turen i kanalen er det højeste punkt, man når over havets overflade, 32,31m og det kunne godt mærkes på strømmen da vi havde passeret de sidste søer.

Efter søerne var der 12 sluser tilbage hvor af de 8 kom lige efter hinanden så man virkelig kunne fornemme den heftige højdeforskel.

Efter et par timer og en ødelagt fender var vi igennem og havde derved haft en pragtfuld og flot tur.

Her ses en af de sidste sluser som alle var manuelt styret af en slusemester som vist på billedet. Turen igennem Caledonian Canal gjorde, at vi sparede 250 sømil og usigelige mængder brændstof, hvilket betyder at turen både på den økonomiske og fornøjelsesmæssige side kan betegnes som en succes.

Af Allan Gundtoft Petersen



Turen på kanalerne gennem Skotland er meget smuk



MSF 4 måtte opgive at finde uhyret med sonaren



Loch Ness



MSF 4 på vej gennem de 5 sluser i Fort Augustus



Her ses en af de sidste sluser som alle var manuelt styret af en slusemester

Rejsebreve fra LYNX S 249 i 2004

- [S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR](#) 22-05-2004
Efter et godt weekendophold i Istanbul, stod FGS KÖLN atter til søs med den danske helikopter S-249 og dens besætning ombord. Det var den sidste uge, hvor der skulle deltages i OAE, hvor FGS KÖLN skulle være med i SNFL og dermed også den sidste uge, hvor vi skulle være ombord.
- [S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR](#) 13-05-2004
De sidste 14 dage været tilbragt på havet. Dagene har været præget af patruljer i operationsområdet. En normal arbejdsdag vil typisk forløbe således:
- [S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR](#) 02-05-2004
Efter et veloverstået havneophold i Antalya (Tyrkiet), er FGS KÖLN med S-249 ombord atter engang stået til søs og er sejlet mod operationsområdet.
- [S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR](#) 23-04-2004
Så kom vi endelig ud til søs. Vi er efterhånden ved at blive fortrolig med rutinen ombord på FGS KÖLN og er godt i gang med at udføre de flyvninger, der er nødvendige for, at vi kan operere med den fornødne rutine, når vi ankommer til operationsområdet.
- [S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR](#) 13-04-2004
Vi var deltagere i en dansk øvelse, da vi fik beskeden om, at vi skulle om bord på en tysk fregat nede i Middelhavet. Vi havde ca. en uge til forberedelserne, der omfattede alt fra at anskaffe skudsikre veste til at ansøge om tilladelse til at flyve hele vejen ned igennem Europa.

S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR

Vi var deltagere i en dansk øvelse, da vi fik beskeden om, at vi skulle om bord på en tysk fregat nede i Middelhavet. Vi havde ca. en uge til forberedelserne, der omfattede alt fra at anskaffe skudsikre veste til at ansøge om tilladelse til at flyve hele vejen ned igennem Europa.



13-04-2004 kl. 22:35

Rejsebrev nr. 1
Palma 12. april 2004

Besætningen består af en pilot, en taktisk observatør og to flyteknikere. Familiernes blev informeret og selv om de ikke var meget for at skulle undvære os, så ved de også, at det er en del af vores job. Godkendelserne til at flyve sydpå igennem Europa indløb og efter en helt ekstraordinær indsats af personel i Søværnets Helikoptertjeneste og personel fra Flyvestation Karup, var vores LYNX helikopter S-249 den 8. april klar til afgang.

Vi fløj fra Karup i alt andet end godt vejr, men det lykkedes til sidst at komme af sted. Vi havde første stop for at få brændstof i Leeuwarden, der ligger i den nordlige del af Holland. Herefter gik turen via Le Touquet (nordlige del af Frankrig) til Tours (midten af Frankrig), hvor helikopteren kunne stå på en fransk base natten over.

Efter et velfortjent hvil fortsatte vi ned i den sydlige del af Frankrig, hvor vi fik brændstof på basen Francasal (Toulouse), videre til Riversalte (næsten nede ved den spanske nordøst grænse) og herfra direkte til Palma de Mallorca. Man må nok sige, at vi fik set nogle områder, hvor danske LYNX normalt ikke opererer.

Hele SNFL lå i Palma havn og vi landede direkte på FGS KÖLN. Vi har brugt de sidste dage på at finde os til rette på skibet og se nærmere på detaljer omhandlende operationen. Endvidere har vi fået afklaret de forskelle der er i måden at operere helikopter på ombord på et tysk og et dansk skib. Vi er blevet utroligt godt modtaget af alle i styrken og har selvfølgelig også fået stor hjælp fra den danske korvet PETER TORDENSKIOLD, der jo allerede er tilstede som en af de deltagende enheder i SNFL.

I dag er sidste dag i havn og i morgen sejler SNFL østover mod operationsområdet, hvor vi skal operere den næste halvanden måned. Vi har et par enkelte havneophold undervejs og håber i den forbindelse, at vi kan finde tid til at sende et rejsebrev eller to.

Hilsen fra besætningen på S-249.



korvetten PETER TORDENSKIOLD i Palma havn



SNFL til kaj i Palma havn

S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR

Så kom vi endelig ud til søs. Vi er efterhånden ved at blive fortrolig med rutinen ombord på FGS KÖLN og er godt i gang med at udføre de flyvninger, der er nødvendige for, at vi kan operere med den fornødne rutine, når vi ankommer til operationsområdet.

23-04-2004 kl. 16:30

Rejsebrev nr. 2
o/b FGS Köln 23. april

Efter at have kigget alle signaler igennem tegner der sig nu et mere klart billede af, hvad vores primære funktion bliver. Sammen med resten af SNFL bliver opgaven at overvåge skibstrafikken i den østlige del af middelhavet. Vi vil som mission få, at skulle flyve ud i de områder, som skibene har vanskeligere ved at dække, og der opklare, hvilke civile skibe der sejler i området, hvor de kommer fra, hvad de har som last og hvor de er på vej hen. En lignende type opgave som danske LYNX ofte løser i hjemlige farvande. Det er perfekt, at PETER TORDENSKIOLD også befinder sig i samme område som vi skal operere i, da vi så evt. kan bruge det danske system til at kommunikere med hinanden med. Et system, hvor vi sender tekst-beskeder til hinanden og derfor ikke behøver at tale på radioen hele tiden. PETER TORDENSKIOLD kan efter at have modtaget informationen, videresende den til resten af styrken. En procedure, der vil gøre tingene betydelig lettere for os og gør det lettere at undgå misforståelser.

Fik øvet Fast Roping med det tyske boarding hold ombord, hvilket er indsættelse af et kontrol hold på et skib, hvor dette hold glider ned ad et tov fra helikopteren til skibet. Vi er nu klar til at indsætte holdet med helikopter, hvis det skulle blive nødvendigt. Senere samme dag indløb der en nødmelding fra et skib i havsnød. PETER TORDENSKIOLD havde modtaget et nødopkald fra et skib, der havde behov for øjeblikkelig assistance. Skibet tog vand ind og var i færd med at synke. Der var tale om en mindre båd med ca. 90 personer ombord. Man formodede, at der var tale om et skib med immigranter fra Afrika. En italiensk helikopter havde observeret båden ved ni tiden om aftenen, men kunne ikke blive i området pga. manglende brændstof. Det var nu timer siden, at man havde haft kontakt med båden, og vi blev sendt af sted på maksimal afstand for at få en nøjagtig position på havaristen. Vi tog af sted på en afstand på ca. 240 km fra sidste kendte position. Vejret blev hurtigt forværret jo længere vi kom ud i området og sammenholdt med den lange afstand betød det, at vi kun havde en ca. 25-30 min i eftersøgningsområdet. Vi fandt desværre ingenting og det var med bange anelser, at vi fløj tilbage til skibet. Skibene der sejler med flygtninge er ofte i meget dårlig stand og har ofte intet redningsudstyr ombord. En del af skibene fra SNFL, her iblandt PETER TORDENSKIOLD, brugte hele natten og hele næste dag til at søge efter overlevende i meget dårligt vejr. Eftersøgningen medførte dog intet resultat og alle ombord på FGS KÖLN var noget mismodige, da det blev besluttet at indstille aktionen efter at alt håb for at finde overlevende var ude. Vi har dog senere fået information om, at 109 mennesker senere var blevet reddet af et Tunesisk fragtskib på en position, der lå et stykke væk fra den position, som vi havde fået opgivet. Vi håber, at der har været tale om den samme båd og at alle er blevet reddet.

Dagen efter redningsaktionen opdagede teknikerne ombord en mindre brændstøflækage på helikopteren. Vi blev nød til at stoppe al flyvning for at undersøge fejlen. Held i uheld, så havde vi heldigvis kurs mod Kreta, hvor FGS KÖLN skulle ligge en enkelt dag, inden vi skulle videre mod

operationsområdet. Det var umuligt at fejlsøge på brændstoflækagen ude til søs pga. det dårlige vejr, en korrekt fejlsøgning kræver at skibet ligger stille ved kaj. Fejlen blev lokaliseret og efter godt arbejde fra de to teknikeres side blev lækagen udbedret. Vi troede i lang tid, at vi skulle have assistance fra Danmark, men vi kunne heldigvis klare problemet selv.

Vi har nu været i gang i ca. to ugers tid. Vi har været i operationsområdet et par dage, hvor vi har undersøgt fem handelsskibe og rapporteret dem videre til styrken. Vi har i dag været i gang med en øvelse i et skydeområde, hvor vi har indrapporteret måldata videre til FGS KÖLN og PETER TORDENSKIOLD, så de har kunnet øve noget skydning med hver deres kanon. Vi sætter i morgen kursen mod Alanya i Tyrkiet, hvor vi skal tilbringe weekenden. Det bliver godt med en smule fritid. Da skibet lå inde på Kreta måtte vi arbejde pga. vores brændstoflækage, så vi glæder os.

Hilsen fra besætningen på S-249.



Fast Roping fra stor højde



Fast Roping



S 249 med PETER TORDENSKIOLD i baggrunden



Træning af HELO i nød

S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR

Efter et veloverstået havneophold i Antalya (Tyrkiet), er FGS KÖLN med S-249 ombord atter engang stået til søs og er sejlet mod operationsområdet.

02-05-2004 kl. 16:57

Rejsebrev nr. 3
o/b FGS Köln 02. maj 2004

Det var sidste gang vi lå i sammen havn som PETER TORDENSKIOLD og skibet benyttede sig af lejligheden til en lille hyggelig afskedsfest, hvor vi kunne få sagt farvel til vores danske kollegaer og ønskede dem god "vind" hjemover. PETER TORDENSKIOLD skal nu forlægge mod den vestlige del af middelhavet, hvor de skal deltage i eskorteoperationer inden det går hjemad. Disse operationer er en del af Operation ACTIVE ENDEAVOUR og har til formål at beskytte den civile handelstrafik.

FGS KÖLN brugte de første par dage til søs på diverse øvelse med andre STANAVFORLANT enheder. Der er blevet øvet forskellige taktiske operationer, skydning mod et udlagt mål og diverse interne øvelser. Vi er nu nået ned til området, hvor vi skal være de næste to ugers tid. Vores patruljeområde er havområdet mellem Cypern, Syrien, Libanon, Israel og Ægypten.

S-249 er den helikopter i Søværnets Helikopter Tjeneste, der sidst har været igennem den igangværende modifikation, som alle Søværnets helikoptere skal igennem. En del af modifikation medfører bl.a., at hele flystellet bliver udskiftet, nye rotorblade bliver påmonteret og at halerotorens omløbsretning bliver skiftet. Alt sammen forbedringer, der skal kunne være med til at holde de danske helikoptere flyvende et godt stykke ind i fremtiden. Der er altså tale om en forholdsvis "ny" helikopter vi har med og det blev da også behørigt fejret af vores tyske værter, da vi rundede de første hundrede timer.

FGS KÖLN foretog forleden en natboarding af et handelsskib, og vi var i den forbindelse i forhøjet beredskab, så vi kunne være klar til assistance, hvis det skulle blive nødvendigt. Ellers har vi travlt med vores daglige patruljer ud i området og vi har nu for anden gang efter ankomst i STANAVFORLANT overtaget tjenesten som koordinerende enhed for alle helikopter operationer. Hvilket vil sige, at vi står for den daglige programplanlægning af alle helikopterflyvninger i styrken, så der er lidt at se til.



100-timers flyvning fejres



Bording af handelsskib



Skydemål

S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR

De sidste 14 dage været tilbragt på havet. Dagene har været præget af patruljer i operationsområdet. En normal arbejdsdag vil typisk forløbe således:

13-05-2004 kl. 17:27

Rejsebrev nr. 4
o/b FGS KÖLN 13. maj 2004

Der vil være planlagt to flyvninger dagligt. Et sortie om morgenen og et tidligt på aftenen. Der er briefing kl. 0700, så vi vil normalt stå op omkring kl 0630. Briefingen er forberedt af skibets flyveleder og omhandler emner så som vejr, hvad missionen går ud på, hvor der skal flyves, om der er andre kendte skibe/fly i området, hvilke radio frekvenser der skal bruges osv. Kort sagt alt, hvad der er behov for af information for at kunne løse missionen på en tilfredsstillende måde.

På samme tid som pilot og den taktiske observatør deltager i briefingen, kører de to teknikere sammen med de tyske dæksfolk helikopteren ud på helodækket og klarklører helikopteren til flyvning. På et eller andet tidspunkt inden "take off" er der lige tid til en hurtig gang morgenmad.

Et kvarter før afgang gør besætningen sig klar i helikopteren, og efter gennemgang af alle de nødvendige checks og efter start af motorer og rotor, bliver der bedt om take off tilladelse fra skibet. Samtidig med at helikopteren er i luften og er på vej væk fra skibet bliver der udført diverse checks af alle systemer, for at se om alt virker som det skal, dette bliver meldt tilbage til skibet og selve missionen kan nu begynde. I den forudgående briefing er det blevet specificeret, hvilket område der skal afpatruljers og der påbegyndes nu en systematisk afsøgningen af området for at lokalisere eventuelle skibe. Dette gøres v.h.a. radaren, der kan afsøge området til ud på en afstand af ca. 90 km, så det er nogle forholdsvis store områder der kan gennemses på en to timers mission. De skibe der er i området undersøges nærmere, hvilket vil sige at vi flyver ind på en afstand, således at skibets navn og hjemmehavn kan aflæses på skibssiden. Denne indformation videresendes på radioen tilbage til FGS KÖLN, og hvis det er et skib der ikke er blevet anråbt fornylig, vil vi anråde skibet på den civile frekvens som alle handelsskibe bør lytte på. Dette foregår efter en ganske bestemt procedure og efter at have indhentet den fornødne information flyves der videre til næste skib og hele processen gentages indtil hele området er blevet gennem søgt.

Efter ca. to timers flyvning lander vi på FGS KÖLN, hvor vi afleverer de udfyldte anråbningsskemaer med tilhørende billeder af de skibe, der er blevet investigeret. Denne information er nu en brik i det samlede puslespil, der dagligt skal samles for at have et overblik over den samlede skibstrafik i hele området.

Mellem første og anden sortie er der normalt forskellig øvelsesaktivitet ombord. Vi deltager engang imellem bl.a. for at holde boardingniveauet oppe på et professionelt plan. Men for det meste er der tale om havari- og brandøvelser, taktiske øvelser o. lign. der foregår internt i skibet. Vi bruger så tiden til at skrive signaler, vedligeholde helikopteren, afholde intern uddannelse i helikoptergruppen osv., der er nok at give sig til.

Efter anden sortie, hvor vi lander ca. kl 1900, skal helikopteren køres ind i hangaren og klargøres for natten. Og efter et let aftensmåltid er dagen efterhånden ved at være slut. Vi er dog klar 24 timer i døgnet, hvis der skulle være et skib, der skal investigeres nærmere i løbet af natten. Eller lige som de andre helikoptere fra Søværnets Helikopter Tjeneste, der er til søs på et skib, er vi selvfølgelig altid klar, hvis der skulle komme et nødopkald fra et skib i havsnød eller lignende. Det er kort fortalt en typisk dag for besætningen på S-249 ombord på FGS KÖLN.

Vi har som sagt afsluttet to ugers patrulje i operationsområdet og skibet er i dag ankommet til Istanbul, så besætningen kan få hvilet en smule inden det går løs igen i næste uge, hvilket er vores sidste uge ombord inden det går hjem mod Danmark igen.



S 249 på vej i luften



FGS KÖL

S 249 i Middelhavet med STANAVFORLANT på operation ACTIVE ENDEAVOUR

Efter et godt weekendophold i Istanbul, stod FGS KÖLN atter til søs med den danske helikopter S-249 og dens besætning ombord. Det var den sidste uge, hvor der skulle deltages i OAE, hvor FGS KÖLN skulle være med i SNFL og dermed også den sidste uge, hvor vi skulle være ombord.

22-05-2004 kl. 17:42

5. og sidste rejsebrev

De første dage gik med diverse taktiske øvelser, hvor vi bl.a. deltog i et par ubådsjagt-øvelser. Det er ikke en rolle som danske flådehelikoptere normalt påtager sig, men da der som sagt er mangel på helikoptere i styrken og efter repetition af procedurerne, deltog vi et par gange i øvelsen. Det lykkedes os da også, at foretage et simuleret angreb på den ubåd, der var med i øvelsen. Det var så sidste gang og dermed også sidste gang at besætningen fra S-249 var sammen med den samlede SNFL styrke og traditionen tro blev der taget behørigt afsked inden vi sejlede videre ud i operationsområdet.

Den forløbne uger er gået med daglige patruljer i området og den næstsidste dag inden vi skulle forlægge mod Korfu, deltog vi endvidere sammen med det tyske bordinghold i en kontrol af et handelsskib. Vi havde i går den sidste planlagte flyvning fra FGS KÖLN, en såkaldt PHOTEX (fotoflyvning). Vi tog et utal af billeder og som det kan ses her på siden, så blev resultatet efter vores egen mening ganske udmærket. Tiden inden ankomst, hvor besætningen skal flyve med civilt fly tilbage til Danmark, bliver nu brugt til at pakke vores udstyr og til at klarkøre helikopteren, så den kan forblive ombord indtil skibet ankommer til Wilhelmshaven i Tyskland, hvorfra den skal flyves tilbage til flyvestation Karup. Derved bliver der sparet et ganske betragteligt antal dyre flyvetimer og da skibet ikke længere deltager i operationen, kan vi tage hjem for at afvikle optjent frihed. En løsning på hjemtransporten, der både er fornuftig og ressource besparende. Der kommer dog en tekniker ned fra Danmark, der sejler med hjem ombord for at kunne holde øje med helikopteren, så længe som den er ombord.

Vi ligger nu en dags sejlads fra vores sidste havneanløb med FGS KÖLN og kan nu tillade os at gøre status over nogle indholdsrige dage ombord:

S-249 og besætning vil sammenlagt have deltaget 47 dage i Operation ACTIVE ENDEAVOUR efter ankomst Korfu. Der er blevet fløjet knapt 70 timer i operationen og der er blevet anråbt et stort antal handelsskibe. Der er fløjet missioner lige fra en live boarding operation til en sørednings operation. Det bilaterale samarbejde mellem den tyske marine og det danske Søværn er endnu engang blevet styrket, hvilket lover godt for lignende fremtidige operationer. Og Danmark har til sidst men ikke mindst endnu engang bidraget med en enhed til en NATO operation, hvor der har været behov for det.

Til sidst vil besætningen fra S-249 gerne sige tak for denne gang og ønske alle, der har læst vores rejsebreve en rigtig god sommer.



PHOTEX



Afsked med SNFL



Besætningen

Rejsebreve fra Den Mobile Logistik Enhed - MLOG

[Øvelsens altnuligmænd - MLOG på øvelse BLUE GAME 04](#)

10-05-2004

Den Mobile Logistik Enhed (MLOG) deltager også i dette års BLUE GAME, men til forskel fra de tidligere år, er der i år blevet tilført nye og spændende opgaver, som hænger sammen med, at Den Mobile Logistik Enhed har fået tilført en del personel og materiel fra den nu nedlagte Mobile Base (MOBA).

[MLOG på Forward Logistic Site Kristiansand på øvelse BLUE GAME 04](#)

07-05-2004

Søværnets Mobile Logistik Enhed (MLOG) befinder sig i øjeblikket på Forward Logistic Site Kristiansand, der er placeret på Luftforsvarets Skolecenter Kjevik lidt nord for Kristiansand.

MLOG på Forward Logistic Site Kristiansand på øvelse BLUE GAME 04

Søværnets Mobile Logistik Enhed (MLOG) befinder sig i øjeblikket på Forward Logistic Site Kristiansand, der er placeret på Luftforsvarets Skolecenter Kjevik lidt nord for Kristiansand.

07-05-2004 kl. 21:26

Foruden at opretholde reparationsberedskab over for de danske enheder i BLUE GAME, assisterer Den Mobile Logistik Enhed Forward Logistic Site med bl.a. kommunikationsstøtte, transportstøtte samt "alt det løse".

Den Mobile Logistik Enhed er også kommunikationsvagt for Royal Navy 815 Squadron og U.S. Navy EOD Team 6, der ligeledes er baseret på Forward Logistic Site i Kristiansand.

Læs mere om Den Mobile Logistik Enhed under BLUE GAME på [4.minkrigsflottiljen hjemmeside](#)

Forward Logistic Site:

Forward Logistic Site er forbindelsesled mellem skibene til søs og den nationale og internationale støttestruktur i land.

Sitets hovedopgave er at formidle post, personel og forsyninger. De øvrige opgaver er mangeartede og omfatter alt fra at skaffe havnepladser og genforsyning til bustransporter og bilbestillinger.

Forward Logistic Site oprettes når der indgår en multinational Flådestyrke fra såvel NATO som ikke-NATO lande i NATO krisetyring.

Læs mere om Forward Logistic Site i Kristiansand på [4. minekrigsflottiljen hjemmeside](#)

Øvelsens altnuligmænd - MLOG på øvelse BLUE GAME 04

Den Mobile Logistik Enhed (MLOG) deltager også i dette års BLUE GAME, men til forskel fra de tidligere år, er der i år blevet tilført nye og spændende opgaver, som hænger sammen med, at Den Mobile Logistik Enhed har fået tilført en del personel og materiel fra den nu nedlagte Mobile Base (MOBA).

10-05-2004 kl. 21:35

Af CH MLOG

BLUE GAME er derfor lidt af både en ilddåb og eksamen for Den Mobile Logistik Enhed, idet vi nu også kan gennemføre helikoptertankning og yde kommunikationsstøtte til andre enheder. Netop disse opgaver gennemføres i stor udstrækning under Den Mobile Logistik Enheds ophold på Forward Logistik Site Kristiansand, der er placeret på Luftforsvarets Skolecenter Kjevik, som ligger små 15 km. nord for Kristiansand.

Den Mobile Logistik Enhed deltager i BLUE GAME med 35 køretøjer, fortrinsvis lastbiler med anhængere, men mindre biler til bl.a. persontransport og transport af mindre genstande indgår også i styrken, ligesom der er medbragt nogle specialkøretøjer som helikoptertankningsvogne og en brand- og bjærgningsvogn. Tillige indgår der i styrken fire motorcykler tilhørende det tilknyttede militærpolitidetachment. Som altid medbringer Den Mobile Logistik Enhed specialværktøj, værksteds-, lager- kommunikations-, kabys- og beboelsescontainere i nødvendigt omfang, så der er den fornødne kapacitet og fleksibilitet til at løse alle tænkelige – og et par utænkelige - opgaver. Den Mobile Logistik Enheds personelstyrke i øvelsen tæller 48 mand inkl. 5 MP, som er udlånt fra militærpolitiet på Holmen.

Den Mobile Logistik Enhed har fra øvelsens start været deployeret fra hjemmebasen på Flådestation Korsør til Kristiansand, hvortil vi ankom med færge fra Hirtshals søndag 25. april om morgenen. Den Mobile Logistik Enhed opgaver i øvelsen er at udføre fejlfinding og reparation samt i et vist omfang også genforsyning af primært danske sejlene enheder, men udenlandske enheder kan også assisteres i muligt omfang. Andre opgaver er transportstøtte og logistisk koordination som mellemlid mellem de sejlene enheder og den logistiske støttestruktur i land, hvilket betyder, at Den Mobile Logistik Enhed har et kontinuerligt samarbejde med Forward Logistic Site Kristiansand og Forward Logistic Site Frederikshavn, der er placeret på Flådestation Frederikshavn. Endvidere fungerer Den Mobile Logistik Enhed som koordinerende mellemlid til den øvrige del af vores egen hjemlige støttestruktur.

Den Mobile Logistik Enhed har på Forward Logistic Site Kristiansand fået til opgave at støtte denne så meget som muligt, hvilket bl.a. betyder, at Den Mobile Logistik Enheds personel deltager i koordinationen af Forward Logistic Site Kristiansands opgaver og yder støtte i muligt omfang. Foruden dette sørger Den Mobile Logistik Enhed for al signalkommunikation til Forward Logistic Site Kristiansand. Tilsvarende yder Forward Logistic Site Kristiansand kommunikationsstøtte til Royal Navy 815 Squadron og til U.S. Navy EOD Team 6 (Minerydningsteam), der også er baseret på Forward Logistic Site Kristiansand. For Royal Navy 815 Squadrons vedkommende gennemfører Den Mobile Logistik Enhed tillige tankning af deres LYNX helikoptere.

Indtil nu har Den Mobile Logistik Enhed udført en lang række meget forskellige opgaver for såvel danske som udenlandske sejlene enheder foruden de før nævnte opgaver med ydelse af helikoptertankning og kommunikationsstøtte. Den Mobile Logistik Enheds støtte til de sejlene enheder har omfattet fejlsøgning og reparation af udstyr, levering af forsyninger samt transport af både personel og materiel. Endvidere har Den Mobile Logistik Enheds personel i forbindelse med denne øvelse også assisteret både norske, svenske og tyske enheder med bl.a. installation af måleudstyr og lignende. Sågar elektrisk udstyr (stjerne-trekant omskifter) på en norsk slæbebåd har Den Mobile Logistik Enheds personel fejlsøgt og assisteret med reparationen af.

Midt i alle aktiviteterne følger Den Mobile Logistik Enhed som sædvanligt med til de havne, hvor de sejlene enheder går ind, så den logistiske støtte altid er så tæt på ”kunderne” som muligt. Det var derfor ganske naturligt, at Den Mobile Logistik Enhed kørte til Oslo i weekenden 30. april – 2. maj, idet skibene befandt sig der. Efter weekendens program var vel overstået og alle støtteopgaver gennemført, gik turen tilbage til Kjevik, så støtten igen kunne udgå herfra.

Medens Den Mobile Logistik Enhed havde været i Oslo, var Den Mobile Logistik Enhed lejrplads i Kjevik i mellemtiden blevet ”overtaget” af ca. 40 mand fra Marinehjemmeværnsflotille 200, som deltog i øvelsen for at træne bevogtning af Den Mobile Logistik Enhed under feltmæssige forhold. Til dette formål havde hjemmeværnspersonellet etableret en sikkerhedssperimeter rundt om Den Mobile Logistik Enheds lejr, hvorefter der blev trænet forskellige momenter. Efter en meget entusiastisk indsats, hvor alle parter havde haft et godt udbytte og gjort gode erfaringer, tog ”vores” sikringsenhed tilbage til Danmark 6. maj. Det skal bemærkes, at hjemmeværnfolkene under øvelsen var underbragt i bivuak og levede af feltrationer, og selv om der i perioden var daglige - og natlige - kraftige og lange regnskyl, holdt de modet og humøret oppe.

Den Mobile Logistik Enhed har på Luftforsvarets Skolecenter Kjevik modtaget en meget tilfredsstillende støtte og service med hensyn til brug af bade- og toiletfaciliteter samt ikke mindst en glimrende parkeringsplads til opstilling af både hovedlejr og opstilling af de køretøjer, der skal bruges til helikoptertankning. Sidstnævnte er placeret tæt på 815 Squadron og deres helikoptere. Skolecenter Kjevik råder endvidere over nogle fine idræts- og træningsfaciliteter, som Den Mobile Logistik Enhed personel ubegrænset kan benytte, hvis der skulle opstå et kort, roligt øjeblik uden logistiske opgaver. Den omkringliggende natur indbyder til gode og lange cykelture, der stiller krav til både cyklist og cykel, idet én eller anden har placeret nogle fornuftige og seje bakker i området

Dette var alt for denne gang. Indtil videre ser det ud til, at BLUE GAME 2004 er forløbet rimeligt godt for Den Mobile Logistik Enhed vedkommende, og det er jo ikke så ringe endda.

Rejsebreve fra minelæggeren LOSSEN

LOSSEN strøg kommando 22 oktober 2004.

[LOSSENs farvel til Sønderborg](#)

17-09-2004

På LINDORMEN-klassen var man på tidspunktet ikke klar over hvad det nye år ville bringe. 2004 var lige skudt i gang og havde endnu ikke lagt sig fast på rygmarven, så man skulle hele tiden huske på at lave en bevist handling, for at få kuglepennen til at skrive det firetal i enden af årstallet.

LOSSENs farvel til Søndereborg

På LINDORMEN-klassen var man på tidspunktet ikke klar over hvad det nye år ville bringe. 2004 var lige skudt i gang og havde endnu ikke lagt sig fast på rygmarven, så man skulle hele tiden huske på at lave en bevist handling, for at få kuglepennen til at skrive det firetal i enden af årstallet.

17-09-2004 kl. 14:10

Tekst & foto: MSPC Karl-Erik Andersen

Det var en herlig tid. Divisionen havde fået en opblomstring i det år der var gået. Faktisk var det startet allerede i år 2002. Grunden hertil var MCMFORNORTH (NATO Stående Minerydningsstyrke i Nordeuropa). Vi skulle være stabsskib for MCMFORNORTH stab. Det vigtigste skib i styrken. Vi havde overtaget vores kollegaers plads i hierarkiet. Vi var rigtig operative. Vi skulle være spydspidsen i 3. Eskadre. Det var nu os der havde førsteprioriteten.

Det var i hvert fald sådan vi opfattede situationen og vi handlede derefter. Vi havde før haft vigtige opgaver at udføre, selv om vi rent størrelsmæssigt godt kunne ligne en enhed i voksenalderen. Men denne opgave var den største, det kunne vi mærke. Og vi var alle indstillede på, høj som lav, at vise omverdenen at vi på trods af størrelsen, også var i stand til at løfte opgaven.

Vi er først i januar måned 2004. LINDORMEN er i gang med at gøre klar til dens andet togt i styrken, en tur til sydens varme, for at overvintre der sammen med styrken, om man så må sige. Der er stor aktivitet i divisionen for at få flyttet staben på plads i LINDORMEN og få dem af sted. Men hvad nu med os; LOSSEN?

Vi viste, at vi i perioden havde nogle opgaver, før vi hen sidst på foråret skulle afslutte opgaven i MCMFORNORTH. Ville vi få tid til vores adoptionsbesøg i år? Skulle vi som så mange gange før en tur til Sønderborg, for at hilse på vores adoptionsby? - Eller var det her et af de år, hvor der ikke blev tid til det? Spørgsmålet lå i luften. Vi skulle snart blive meget klogere!

Selvfølgelig viste vi da godt, at der var et nyt forsvarsforlig under opsejling. Og vi var også klar over at det var en stor sag. Tankerne gik dog mest til vores kollegaer i ubådene. Ville de overleve et nyt forsvarsforlig? Rygterne svirrede. I marts fik vi det første fingerpeg om LINDORMEN-klassens fremtid da regeringens oplæg til forsvarsforlig blev offentliggjort.

LINDORMEN kom hjem den 26. marts 2004 og rokaden mellem søsterskibene gik i gang igen. En proces vi havde prøvet nogle gange inden for det sidste år. Nu var det vores opgave at afslutte turen med MCMFORNORTH. Vi sejlede den 22. april 2004.

Forsvarsforliget blev underskrevet og offentliggjort i juni umiddelbart efter vores hjemkomst fra sidste tur i MCMFORNORTH. Kort efter blev besætningerne i Division 32 orienteret om at LINDORMEN-klassen skulle stryge kommando i begyndelsen af sidste kvartal i 2004. Dog vil LOSSEN kunne gennemføre sit sejladsprogram for 2004 uændret.

”Jamen, det kan da ikke passe?” ”- Læs det igen!” – Jo, den er god nok. LINDORMEN-klassen skal ikke blive meget ældre. Det er ikke bare os der ryger, men hele familien af dedikerede minelæggere. Der er ikke brug for os i et nyt forsvar. Og det, endda før vi er nået at blive store.

Ville vi nu nå at komme til Sønderborg?

YES! – Vi skal til Sønderborg! ”Det er lidt usikkert hvor lang tid vi får lov til at være der. Det bliver nok ikke et weekend-ophold, men vi skal af sted. På den sidste tur til Sønderborg.”

Vejret havde ikke ligefrem været med os i ugen op til besøget. For september måned var det jo nok et meget normalt vejr. Måske var det endda varmere end det plejede at være, men det blæste en del og vi fik ved et par lejligheder en gevaldig gyngetur. Det var årstiden for de store orkaner i den Mexicanske Golf og i år har det været rigtig slemt. Det var resterne af disse tropiske storme vi sejlede rundt i. Opgaven var farvandsovervågning.

Det var også den opgave der begrænsede tiden vi havde til rådighed, ved vores besøg i Sønderborg. Og ikke nok med det; vi var på en times varsel.

Fredag den 17. september klokken tolv skulle vi samle 20 elever fra Humlehøj Skolen, samt to repræsentanter fra Marineforeningen i Sønderborg op ved Ballebro. Vi var der til tiden.

Vores gæster skulle sejle med ind til Sønderborg, hvor vi skulle lægge til klokken 1400. Vejret viste sig fra sin bedste side og det blev en god oplevelse for alle ombord.

Vi har kontrol over meget, men ikke hvornår vi kan komme under broen i Sønderborg. DSB har tilsyneladende vetoret og klokken 1345 skulle der et tog over broen. Vi kapitulerede og lagde til kaj klokken 1405. Hurtig omklædning og så af sted til det første officielle engagement; Reception på Sønderborg Rådhus.

Borgmester A. P. Hansen tog imod os på rådhuset. Og sammen med borgmesterens egne gæster fyldte vi rigeligt i byrådssalen.

Sønderborg har selvsagt en fantastisk historie og en kultur som ikke mange kan skilte med. Det hænger selvfølgelig sammen med placeringen midt i grænselandet, hvor påvirkningerne af lokalsamfundet i gennem historien først har været den ene vej og snart den anden. Alt dette kunne borgmesteren fortælle om efter en hjertelig velkomst. Borgmesteren gjorde endvidere gældende at det var svært at forstå, at det nu var sidste gang vi var i byen. Men håbede på at vi fik en rigtig god tid i Sønderborg, om end tiden var kort.

Chef LOSSEN kaptajnløjtnant Brian Hørby gav udtryk for den store gæstfrihed vi altid havde modtaget ved vores besøg i Sønderborg og takkede herfor. Chef LOSSEN kunne samstemmende sige at vores årlige tur, med enkelte misere, ville blive savnet af os alle.

Sædvanen tro inviterede LOSSEN samme aften til cocktailparty på minedækket kl. 1830. En bred vifte af Sønderborgs repræsentanter var inviteret. Chef LOSSEN kaptajnløjtnant Brian Hørby bød gæsterne hjertelig velkommen og håbede på, at alle ville få et par hyggelige timer ombord. Cocktailparties er nu engang cocktailparties. En hyggelig sammenkomst hvor det drejer sig om small-talk i en uformel atmosfære. Partyet var godt besøgt og der herskede en god stemning.

Lørdag formiddag klokken 1000 var der to arrangementer; besøg i marineforeningen og åbent skib. Vi blev budt hjertelig velkommen i marineforeningen af formanden Carl Langer. Menuen har tidligere været solæg men det var det ikke i år. For som formanden sagde; de havde ved flere lejligheder observeret at måske specielt søfolk ikke kunne tåle dem. Så i år ville de prøve med

sønderjyske ringriderpølser. Og det var et udmærket alternativ, og der var faktisk ikke nogen der blev syge. Det blev en god og mindeværdig formiddag.

Vel kommet ombord igen, var det tid til klargøring til sejlads. Åbent skib havde været en succes med omkring 500 besøgende. På trods af at alle i Sønderborg vel gennem tiden havde været ombord, var der mange der lige skulle ned og sige farvel til "deres" skib.

Det var et godt og mindeværdigt besøg for alle parter. En stor tak til Sønderborg skal lyde herfra. Klokkeren 1600 truttede LOSSEN afgang fra Sønderborg for sidste gang.



























Rejsebreve fra undervandsbåden SÆLEN 2004

- [Rejsebreve nr. 10](#) 10-11-2004
Kursen hedder nu 090, øst, og dermed kommer Danmark til stadighed nærmere. Det er i dag mandag, og vi har forladt Edinburgh og Skotland for sidste gang. Denne gang var vejret med os for første gang i mands minde var der vindstille og havblik i Firth of Forth, fjorden hvori Edinburgh ligger.
- [Rejsebreve nr. 9](#) 05-11-2004
Joint Maritime Course er hermed en saga plot for danske undervandsbåde. Vi har vendt boven mod Edinburgh og forladt the Minch, farvandet vest for Skotland, for sidste gang.
- [Rejsebreve nr. 8](#) 31-10-2004
Så blev det søndag, og dermed er vi mere end halvvejs gennem JMC 043. Her natten mellem lørdag og søndag overgik vi fra serialfasen til scenariofasen. Det betyder, at hvor vi i sidste uge havde relativt mange små korte øvelser, er de deltagende enheder nu delt ud på hold.
- [Rejsebreve nr. 7](#) 28-10-2004
Så blev det torsdag og kurset er i fuld gang. Første uge af kurset består af en form for klargøring til den egentlige krig. Den første uges program er sammensat af mindre øvelser med 1-3 andre enheder, krydret med natlige krige, hvor flere styrker deltager - nogle gange op til 12-15 stk.
- [Rejsebreve nr. 6](#) 26-10-2004
Efter en hård tur frem til øvelsesområdet og en kort men intensiv weekend i Edinburgh er vi nu i gang med det egentlige formål med denne tur, øvelsen/kurset nordvest for Skotland.
- [Rejsebreve nr. 5 fra undervandsbåden SÆLEN](#) 22-10-2004
SÆLEN har nu tilbagelagt 350 sømil siden mandag, og besætningen er ved at være godt inde i rutinerne, I går eftermiddags modtog vi en vejrmelding der varslede op til 26 m/s og bølgehøjder på op til 6 meter. Det blev ikke helt så slemt, men det er specielt i tider som disse, man priser sig lykkelig over ikke at være om bord på et overfladeskib.
- [Rejsebreve nr. 4](#) 20-10-2004
SÆLEN er hermed begyndt på det sidste togt for en danske undervandsbåd. Togtet bringer SÆLEN til Skotland for at deltage i Joint Maritime Course, en stor engelsk øvelse.
- [Rejsebreve nr. 3 fra undervandsbåden SÆLEN](#) 14-09-2004
Weekendens havnebesøg i Hanstholm er vel overstået og SÆLEN stævnedes ud fra Hanstholm mandag middag i en hård sydvestlig kuling. Ved passage af de ydre havnemoler i Hanstholm stod bølgerne til langt op på tårnet og SÆLENS snude dykkede ganske dybt i de store dønninger, der mødte SÆLEN.
- [Rejsebreve nr. 2](#) 10-09-2004
SÆLEN har nu været neddykket i en uge og rutinerne er ved at komme på plads.
- [Rejsebreve nr. 1](#) 07-09-2004
SÆLENS sidste besætning på havet. På dette togt skal SÆLEN deltage i øvelse SEF og besøge adoptionsbyden Hanstholm for sidste gang.

Rejsebrev nr. 1

SÆLENS sidste besætning på havet. På dette togt skal SÆLEN deltage i øvelse SEF og besøge adoptionsbyen Hanstholm for sidste gang.

07-09-2004 kl. 10:54

SÆLENS rejsebrev nr. 1. onsdag 7/9-04.

Afgang Flådestation Frederikshavn.

SÆLEN afgik fra Flådestation Frederikshavn mandag eftermiddag for at deltage i den tysk ledede øvelse SEF.

I de næste fem dage skal vi befinde os i et øvelsesområde i Skagerrak, hvor vi skal øve med en tysk undervandsbåd og et tysk maritime patruljefly. Vi skal primært øve Anti-Submarine-Warefare (ASW), hvor de to ubåde er imod hinanden og hvor det maritime patruljefly skiftevis hjælper den ene ubåd med at finde den anden.

Øvelsen med og mod en anden ubåd stiller store krav til besætningens tålmodighed og færdigheder til at operere ubåden så stille som muligt.

Ganske lidt ekstra støjende adfærd eller dårlig håndtering af båden kan være forskellen på, om vi bliver fundet eller finder modstanderen først.

Endelig på havet.

Denne og næste uges sejlads er første længere sejlads efter SÆLENS værftsophold og systemkontrol. Besætningen og materiellet har et stort behov for at komme ud på havet og få dykket båden.

Mange ting kan ikke trænes, afprøves og vedligeholdes, mens SÆLEN ligger ved kaj.

Besætningen har blot ved at sejle SÆLEN ud fra Frederikshavn fundet mange små ting, som har skullet tilpasses og justeres.

Frem til slutningen af november skal SÆLEN sejle diverse nationale og internationale øvelser for at stå ved søværnets tilsagn om deltagelse. Derefter ophører det operative virke for SÆLEN.

Adoptionsbesøg i Hanstholm i weekenden.

Alle i besætningen glæder sig ud over det at komme på havet sig også til at ankomme til Hanstholm på fredag, for at gennemføre adoptionsbesøg. Hanstholm kommune og den stedlige marineforening har en lang tradition for at være adoptionsby for flådens skibe.

Da torpedomissilbåden RODSTEEN blev lagt op fik Hanstholm muligheden for at adoptere SÆLEN i 2001. Adoptionsbesøget i den kommende weekend bliver desværre SÆLENS sidste.

På trods af fremtidsudsigterne, glæder hele besætningen sig til at komme til Hanstholm for at møde venner fra sidst og gense byen.

Besøget afsluttes mandag, hvor SÆLEN sejler ud for at fortsætte deltagelse i SEF 2004.

Besætningen.

SÆLENS sidste besætning er sammensat af folk fra ubådene KRONBORG og SPRINGEREN, der allerede har stoppet det operative virke. De resterende folk i ubådseskadren, der ikke sejler med, er for manges vedkommende i gang med videre- og efteruddannelse for at kunne fortsætte med anden tjeneste i Forsvaret.

Selvom om 5. Eskadre skal lukke ved årsskiftet er humøret højt ombord. Det fascinerende, udfordrende og sjove ved at sejle ubåd eksisterer fortsat uagtet fremtidsudsigterne for SÆLEN.

Der er aldrig nogen, der kan tage oplevelserne fra os. Det er det, der kender tegner en ubådssejler, intet kan slå os ud.

Vi har i denne uge en gæst ombord. Han er historiker og skal dokumentere livet ombord for senere at kunne bruge materialet i forbindelse med SÆLENS videre færd. SÆLEN har fået i udsigt at blive en del af orlogsmuseets samling på Holmen. Materialet skal også bruges ved skrivningen af en bog om det danske ubådsvåben gennem 95 år.

Rejsebrev nr. 2

SÆLEN har nu været neddykket i en uge og rutinerne er ved at komme på plads.

10-09-2004 kl. 10:54

SÆLENS rejsebrev 2. fredag 10/9-04.

Skagerrak

Dagene går med intensive øvelser med den tyske ubåd og tyske maritime patruljefly. De som ikke er direkte beskæftiget med øvelsen laver mad, hviler sig og hygger sig om bord. Humøret er højt og stemningen positiv trods den intensiverede rengøring - båden skal tage sig ud fra sin bedste side når vi ankommer Hanstholm fredag.

Dagene på havet synes til tider lange, men et altid tilbagevendende lyspunkt er måltiderne. Vi spiser som de fleste andre 3 måltider om dagen, men det er de færreste der får alle måltider tilberedt af en professionel kok. Eneste hage ved at tilberede mad i en ubåd er dog manglen på ordentlig udsugning og ventilation. Således har vi tilbragt et par timer med tårer i øjnene de sidste par dage - kokken har nemlig besluttet at det skulle være ugen med masser af snittede løg.

Hanstholm

Hele besætningen glæder sig til det kommende besøg i Hanstholm. Besøget skal blandt andet byde på middag med borgmesteren og byrådet samt Marineforeningen. Besætningen inviterer også på besøg ombord både lørdag og søndag. For at gøre besøget ekstra festligt og underholdende kommer der en af Søværnets helikoptere og laver opvisning lørdag. Søndag kommer Søværnets Tamburkorps og underholder både ved rådhuset, bycentret og på havnen. Besætningen er også blevet inviteret på Thisted Bryghus og bunkermuseet. SÆLEN har i sin korte tid som adopteret af Hanstholm haft lejlighed til at besøge byen én gang før. SÆLEN blev adopteret i 2001 efter at torpedobåden RODSTEEN udgik af Flådens tal. På grund af den lange deployering til Middelhavet og Golfen samt værftsophold, har det ikke været muligt at gennemføre adoptionsbesøg før dette efterår.

SÆLENS besætning har imidlertid været i Hanstholm uden båd og besøgt borgmesteren og marineforeningen til stor glæde for alle.

Bekymringen i Hanstholm knytter sig til hvilket dansk flådefartøj byen nu kan få mulighed for at adoptere. Antallet af enheder med en besætningsstørrelse på 20-25 bliver desværre færre og færre.

Næste uge

I næste uge skal SÆLEN øve sammen med danske enheder fra 2. Eskadre i Skagerrak og det bliver sidste gang en dansk undervandsbåd deltager i Søværnets store efterårsøvelse. I den forbindelse har overfladeskibene planlagt at lave sail-past for SÆLEN. Det glæder besætningen sig til og er i fuld gang med at udtænke finurlige arrangementer som musik og udklædning. På trods af de vemodige omstændigheder og det politiske fravalg er besætningen fagligt stolte over at kunne aflevere en kapacitet og et våbensystem, som det danske søværn og samarbejdspartnere gennem næsten 100 år har sat stor pris på.

Rejsebrev nr. 3 fra undervandsbåden SÆLEN

Weekendens havnebesøg i Hanstholm er vel overstået og SÆLEN stævnede ud fra Hanstholm mandag middag i en hård sydvestlig kuling. Ved passage af de ydre havnemøler i Hanstholm stod bølgerne til langt op på tårnet og SÆLENS snude dykkede ganske dybt i de store dønninger, der mødte SÆLEN.

14-09-2004 kl. 12:10

SÆLENS rejsebrev 3. fredag 14/9-04.

Uge to af SÆLENS deltagelse i årets SEF / DANEX.

SÆLEN er stævnet ud for at deltage på sin anden uge af øvelse SEF. Programmet vil hovedsageligt komme til at bestå af øvelse med danske enheder, som alle sejler fra henholdsvis Korsør og Frederikshavn mandag morgen. SÆLENS deltagelse afsluttes på torsdag med ankomst til Frederikshavn.

Adoptionsbesøg i Hanstholm

Weekendens adoptionsbesøg var en meget stor oplevelse for besætningen og vil for altid stå som en dejlig oplevelse.

Vi blev varmt og kærligt modtaget med åbne arme. Der manglede hverken mad eller drikke og programmet var ganske intensivt. En af de oplevelser, der sent vil blive glemt er, da SÆLENS besætning i samlet flok istemte de gamle ubådssange, skrevet af ubådsfolk under de mange tidligere sejlads. Det fik hårene til at rejse sig i nakken på selv de mest standhaftige. Borgmesteren og marineforeningens formand blev meget imponerede over hvor stolte SÆLENS besætning er over vores båd og det at være ubådssejler.

Fulde af indtryk og mættet af en lang weekends dejligt socialt samvær drog SÆLEN på havet mandag.

Rigtig mange af byens borgere havde i tillæg til besøget mulighed for at se opvisning af Søværnets Helikoptertjeneste og Søværnets Tamburkorps samt få rundvisning ombord.

Øvelse med danske kapable enheder

De første dages program har desværre været plaget af ændringer i programmet på grund af den megen hårde blæst i Skagerrak. På trods af SÆLENS ringe størrelse har vi mulighed for at dykke under det dårlige vejr og stadig få noget fornuftigt gjort. De største af overfladeenhederne - inspektionsskibet THETIS, korvetterne NIELS JUEL og PETER TORDENSKJOLD - har heldigvis trodset vejret og øvet sammen med SÆLEN og øvelserne har båret frugt. Det har været spændende og udfordrende at øve sammen med enheder, der senest i foråret har deltaget i internationale operationer. De næste dages program vil desværre ligeledes være præget af det hårde vejr. SÆLEN får derfor lidt tid for sig selv i det næste døgn. Så bliver der mulighed for at opfylde ønsker fra besætningen om at sejle hurtigt, dybt, sakke og andet.

Besøg af orlogspræst Frank Christensen

Ubådskadren har ligesom andre eskadren i søværnet tilknyttet en orlogspræst. Vores orlogspræst er Frank Christensen, der sejler med denne uge. Vi er alle blevet enige om at hverken industrien, politikerne eller vores forældre kan give os nye ubåde og vi har derfor sat vores lid til vor herre. Frank vil tirsdag aften holde en gudstjeneste ombord, hvor det meste af besætningen vil være til stede.

Næste rejsebrev

SÆLEN forventer at skrive sidste rejsebrev fra denne øvelse i løbet af torsdagen.

Rejsebrev nr. 4

SÆLEN er hermed begyndt på det sidste togt for en danske undervandsbåd. Togtet bringer SÆLEN til Skotland for at deltage i Joint Maritime Course, en stor engelsk øvelse.

20-10-2004 kl. 12:22

SÆLENS rejsebrev 4. onsdag 20/10-2004.

Afgang fra Flådestation Frederikshavn

SÆLEN forlod Flådestation Frederikshavn mandag 18-10-2004 Kl. 11.00 og begyndte straks sejladsen nordover mod Skagen for dernæst at gå vestover mod Leith. Leith er industrihavnen i Edinburgh, Skotland. SÆLEN er hermed begyndt på det sidste togt for en danske undervandsbåd, der bringer os til Skotland for at deltage i en stor engelsk øvelse.

Vejret var overskyet og bølgerne stod ind over tårnet på vej nordover i Kattegat - en frisk og dejlig start på 4 ugers sejlads. Denne sidste gang SÆLEN stævnedes ud på togt blev markeret af staben, der alle var mødt op for at vinke farvel sammen med de få der er tilbage i eskadren. Ganske tankevækkende at skulle lade forspringet gå for sidste gang på flådestationen.

Forberedelser og sejlads

I øjeblikket befinder SÆLEN sig midt i Nordsøen. Vejret er blevet bedre og humøret er også tiltaget ovenpå den friske start. Det hjælper altid at få dykket. Alle i besætningen glæder sig til det forestående weekendophold i Edinburgh og de kommende ugers øvelse til trods for de trange forhold ombord.

Ud over besætningen er der også to gæster. En fra TV2 Nord og en freelance fotograf fra Orlogsmuseet. Begge skal dokumentere denne del af SÆLENS sidste tur over til Skotland. Besætningen er efterhånden vant til at have gæster med ud at sejle og lader sig derfor ikke mærke med de to gæsters tilstedeværelse.

Der jokes internt med at vi bliver museumsgenstande - mange er endnu ikke fyldt 30. SÆLEN selv har kun været i dansk tjeneste siden 1990 men blev bygget til den norske marine i 1965. SÆLEN er ved at være en gammel dame. Næste år ville SÆLEN have fyldt 40 og har gjort tjeneste lige fra Kirkenes i Norge til Den Persiske Golf.

I ugerne før afgang har hele besætningen været beskæftiget med forberedelser af enhver slags. Der har skullet bestilles proviant, hotel i Edinburgh, engelske søkort, ekstra pyroteknik og en opdatering på hvilke enheder vi skal samarbejde med har også fundet sted.

Ombord står tiden heller ikke stille og på vej til Leith bliver den bl.a. brugt på videre forberedelser til øvelsen, men der er også tid til kammeratligt samvær, quiz, kortspil og video. Planerne for weekendopholdet bliver også vendt - nogen skal til briefing om lørdagen, andre skal til fodboldkamp og andre igen planlægger en tur til Loch Ness. Der skal derfor nok blive noget at tale om søndag eftermiddag når vi igen afgår fra Leith mod øvelsesområdet nord for Skotland.

Sidste gang

Det er ganske tankevækkende at vi er de sidste, der sejler en dansk undervandsbåd på togt - turen til Skotland har vi næsten alle taget før og det gør det vemodigt. Samtidig er vi alle opsatte på at vise, at vi selv på falderebet løser vore opgaver til tiden og professionelt. Det som holder humøret oppe og det daglige arbejde i gang er stoltheden hos hver enkelt over at kunne sejle ubåd. Det har aldrig

været hvem som helst, som har kunnet sejle ubåd. Bevidstheden om at vi gennem mange år har løst opgaver under danske og fremmede himmelstrøg, og dermed bidraget aktivt til dansk sikkerhedspolitik kan de ikke tage fra os.

Sammenholdet ombord, når vi spiser, sover og arbejder under så ekstreme forhold som der er ombord, bidrager også positivt til selvbevidstheden og selvværdet. En gang ubådsmand altid ubådsmand.

Rejsebrev nr. 5 fra undervandsbåden SÆLEN

SÆLEN har nu tilbagelagt 350 sømil siden mandag, og besætningen er ved at være godt inde i rutinerne, I går eftermiddags modtog vi en vejrmedling der varslede op til 26 m/s og bølgehøjder på op til 6 meter. Det blev ikke helt så slemt, men det er specielt i tider som disse, man priser sig lykkelig over ikke at være om bord på et overfladeskib.

22-10-2004 kl. 11:54

SÆLENS rejsebrev 5. fredag 22/10-2004.

Så nåede vi til torsdag.

Dagen hvor vi ankommer til Leith.

Stemningen om bord er stadig høj, og der er kommet mange forslag til hvad folk godt kunne tænke sig her på den sidste tur. Alt lige fra snorkel-smøger til paradeuddykning og baderulle - det sidste bliver der nok ikke noget af. Det er ikke vandtemperaturen der afholder os, men derimod det faktum, at vi simpelthen har for travlt med at komme frem og tilbage fra øvelsesområdet.

Underholdningen internt i båden er ved at komme i omdrejninger. Tilmelding til kampludo-turneringen, The Final Tournament, hvor hovedpræmien er den evige ære som de absolut sidste vindere af en traditionsrig turnering, som har fødder mange år tilbage i tiden.

Quizzen med daglige spørgsmål er allerede i fuld gang, indtil videre har vi skullet besvare spørgsmål som: Hvor mange domkirker er der i Danmark? Hvilket ædelmetal gemmer sig bag betegnelsen argentum? og By med gudesygdom?

Besætningen er også ved at have gennemført havarimatrixen, hvor opgaverne har koncentreret sig om placering af bådens brandslukningsgrej og førstehåndsindsats. Havarimatrixen er gennemført som optakt til mere komplekse havariøvelser, som vil foregå under selve øvelsesfasen.

Motivationen for en sådan forstyrrelse for besætningen er, at havari såsom brand og vandindtrængen er yderst risikofyldt i en undervandsbåd. Et succesfyldt udfald af et havari i en ubåd er 100 procent afhængig af lynhurtig førstehåndsindsats. Derfor skal alle ombord være fuldt ud fortrolig med dette.

I forbindelse med udfærdigelsen af dette rejsebrev passerede vi her kl. 12.35 (torsdag) nulmeridianen, et sikkert tegn på, at vi er på rette vej og nærmer os Skotland.

For dem, der stadig grunder over vores quizsprøgsmaal, er svarene:
10, sølv og Budapest.

Rejsebrev nr. 6

Efter en hård tur frem til øvelsesområdet og en kort men intensiv weekend i Edinburgh er vi nu i gang med det egentlige formål med denne tur, øvelsen/kurset nordvest for Skotland.

26-10-2004 kl. 12:03

SÆLENS rejsebrev 6. tirsdag 26/10-2004.

Vi ankom Edinburgh fredag middag efter endnu en dag med hårdt vejr i Nordsøen. Første punkt på dagsordenen var at overgå til engelsk tid. Urene blev derfor sat en time tilbage, hvorved fredagen blev forlænget med en time, til stor glæde for alle andre end vagtholdet. Herefter stod den på almindelig ankomstrutine med rengøring, opklaring, bunkring, bestilling af proviant samt udveksling af information med forbindelsesofficeren.

Det var også blevet tid til at tage afsked med vores to journalister, der begge havde travlt med at komme hjem til Danmark og redigere deres indsamlede materiale, deadlines skal jo overholdes.

Efter aftrædning for den vagtfrie del af besætningen gik turen til hotellet, hvor de sædvanlige problemer opstod. Det er tilsyneladende umuligt for selv store hoteller at håndtere gruppe-reservationer - uanset hvor mange faxer, e-mails og telefon-opringninger, der er afsendt/foretaget. Efter en lille times spildtid lykkedes det endelig at få vores værelser.

Som traditionerne foreskriver mødtes besætningen nu først i mindre grupper for derefter langsomt men sikkert at samles. Det er egentligt tankevækkende, at man umiddelbart efter en sejlads har lyst eller måske endda behov for at klumpe sig sammen på bare et enkelt værelse. Når så den netop overståede sejlads og alle mulige andre emner er blevet vendt og drejet, splittes besætning igen i mindre grupper for at gå ud at spise. Men man kan også være sikker på, at folk samles igen i løbet af aftenen.

Ved ankomsten til Leith blev vi bl.a. modtaget af den danske konsul. Han er tidligere borgmester i Edinburgh og bruger nu sin tid som konsul for Danmark. Han ville byde os velkommen til Edinburgh og benyttede samtidig chancen til at invitere kaptajnen med to ledsagere til middag i hans klub, "The New Club", kl. 1930.

Klubben viste sig at være en meget fin klub der bl.a. har Sean Connery og byens spidser som medlemmer.

Lørdag skulle de operative officerer til briefing i Faslane, der er den engelske ubådsbase og samtidig der hvor øvelses-ledelsen holder til. Faslane ligger på den modsatte side af Skotland i forhold til Edinburgh, hvilket betød tidlig afgang fra hotellet. Selve briefing tog ikke meget mere end 2 timer, men vi var alligevel først tilbage kl. 16.

Alt imens de operative officerer var til briefing havde de menige planlagt en tur til Loch Ness - et glimrende initiativ – bortset fra at det skulle vise sig umuligt at opdrive en udlejningsbus i Edinburgh hvis ikke den var bestilt i forvejen. Ærgerligt, men nu er den da bestilt til næste gang vi ankommer Edinburgh.

Rejsebrev nr. 7

Så blev det torsdag og kurset er i fuld gang. Første uge af kurset består af en form for klargøring til den egentlige krig. Den første uges program er sammensat af mindre øvelser med 1-3 andre enheder, krydret med natlige krige, hvor flere styrker deltager - nogle gange op til 12-15 stk.

28-10-2004 kl. 12:06

SÆLENs rejsebrev 7. torsdag 28/10-2004.

Internt i båden er krigen også startet. Her er der endnu mere på spil, eftersom det drejer sig om vores kampludoturnering. Indtil videre er der afviklet 3 spændende kampe med følgende resultater:

Harald-arvid-fluggågnk: 0-5,
mudolakker-danmarks djævla: 4-0 og
Dsss-nokop: 5-0.

Intet er afgjort, da der endnu mangler 9 indledende kampe før semifinaler og finale kan afvikles.

Quizzen fortsætter også på højeste blus med udfordrende spørgsmål såsom:

Største by på Ærø,
hvad hed Napoleon til efternavn og
hovedstad som sø-pige.

Som om det ikke var nok, er der også taget initiativ til en omfattende sten/saks/papir-konkurrence, hvor tilmeldingslisten lover flotte præmier.

Midt i det travle øvelsesprogram er der også blevet plads til afvikling af en brandøvelse. Scenariet var, at der var gået ild i vores hovedtavle stedet hvor bådens batterier bindes sammen med alle forbrugerne lige fra elmotoren ude agter til kokkens komfur samt lys og varme. En brand i hovedtavlen betyder derfor, at båden mørklægges og fremdrivningen mistes, kort sagt en meget alvorlig situation, såfremt den skulle opstå i virkeligheden. På baggrund af vores fokusering på, at hele besætningen til al tid skal være uddannet indenfor havaribekæmpelse, forløb øvelsen tilfredsstillende. Den simulerede brand blev hurtig slukket fordi førstehåndsindsatsen blev ydet hurtigt og korrekt. Den tilskadekomne, der led af svære forbrændinger og havde mistet bevidstheden, blev behandlet med nedkøling i form af vandspray og kunstig alue-vera, samtidig med at vedkommendes tilstand blev overvåget.

Med sidste havneophold stadig i frisk erindring og med alle erfaringer og oplevelser udvekslet, er vi nu begyndt at se frem til næste ophold i Edinburgh. Denne gang skulle der være gode chancer for, at den planlagte sightseeingtur gennemføres - bussen er i hvert fald bestilt. Der er også en del af besætningen, som vil forsøge at komme ud at se en fodbold- eller rugbykamp - stemningen skulle efter sigende være helt fantastisk.

For at I ikke alle skal ligge søvnløse over de svære quizspørgsmål, er svarene som følger: Marstal, Bonaparte og Havanna

Rejsebrev nr. 8

Så blev det søndag, og dermed er vi mere end halvvejs gennem JMC 043. Her natten mellem lørdag og søndag overgik vi fra serialfasen til scenariofasen. Det betyder, at hvor vi i sidste uge havde relativt mange små korte øvelser, er de deltagende enheder nu delt ud på hold.

31-10-2004 kl. 18:27

SÆLENS rejsebrev 8. søndag 31/10-2004.

Spændingerne mellem de opdigtede nationer er løbende tiltaget gennem det seneste stykke tid, og alt tyder på krigslignende tilstande i løbet af denne uge meget heldigt det sker netop nu, og ikke i næste uge, for der er alle de deltagende enheder taget hjem.

Vores opgave bliver hovedsageligt at ligge som fremskudt enhed og rapportere tilbage til hovedstyrken. Det betyder dog ikke, at vi ikke selv skal simulere angreb, for når muligheden byder sig, slår vi til og viser den slagkraft, en dansk undervandsbåd er i besiddelse af. Førnævnte primære opgaver krydres løbende med specialmissioner, hvilket var tilfældet også tidligere i dag.

Dagens specialmission var at sejle ind tæt på kysten og affotografere to mindre skotske landsbyer, der kunne skjule en fjendtlig radarstation. Missionen forløb tilfredsstillende og vi fik taget en masse billeder af gårde, huse, køer og får, men som forventet, var der ingen radar. Vi forlægger nu mod fjendeland, for vi er mindst lige så gode på udebane, som vi er på hjemmebane.

Internt i båden fortsætter de drabelige kampe ligeledes. Både kampludoturneringen, sten/saks/papir-konkurrencen og quizen er nu godt undervejs.

I kampludo er den ene pulje ved at være afgjort, mens alt endnu er åbent i pulje to.

I quizen er spørgsmålene, der tidligere omhandle alt fra almen til umulig viden, nu blevet krydret med kryptiske matematisk gåder. Som det efterhånden er blevet en tradition, får i her endnu et par eksempler på, hvad vores quizmaster udsætter os for:

- En fisk har et hoved på 4cm, en krop, som udgør 3/4 af den samlede længde og en hale, der er lige så lang som hovedet og 1/4 af kroppen - hvor lang er fisken?
- Hvilken by ligger umiddelbart nord for Tåsinge?
- Hovedstad - lej en kvittering?

Her de sidste par dage har bådens manøvrengang været præget af en meget ubehagelig lugt. Faktisk lugtede der slemt af opkast. Det viste sig dog at lugten ikke skyldtes, at nogen havde spist den forkerte vej, men derimod at 3 liter mælk var blevet glemt under airconditionanlæggets strømforsyning. Her var mælken på vej til at blive til ost, hvilket selvsagt forårsagede de førnævnte lugtgener.

I dag har vi fejret fødselsdag ombord. Fødselaren er messegasten, der fylder 25 år. Det betød, at da han i dag stod op klokken 04.00 for at lave morgenmad til resten af besætningen, var hans arbejdsplads, kabyssen, pyntet op med kanelstænger. Som fødselar har man flere privilegier ombord, blandt andet er der tradition for at vedkommende for lov at bestemme dagens menu. Det betød, at frokosten var boller i karry, mens der til aften blev serveret oksefilet med flødekartofler og garniture bestående af broccoli, aubergine og squash. Kokken diskede også op med tre lagkager med forskellig smag ananas/makroner, banan/chokolade og jordbær/hindbær. Lagkagerne var endvidere pyntet med diverse tegninger blandt andet af messegastens fødeby, Nørresundby.

Her i den sidste uge har vi oplevet meget skiftende vejrforhold lige fra vindstille med havblik, til stærk kuling med 4-5 meter bølger. En af dagene havde vi sågar store atlanterhavsdønninger, hvilket gjorde at båden bevægede sig på en noget anderledes måde end vi normalt er vant til.

Afslutningsvis skal i selvfølgelig have svarene på quizspørgsmålene: 128 cm, Svendborg og Lissabon.

Rejsebrev nr. 9

Joint Maritime Course er hermed en saga plot for danske undervandsbåde. Vi har vendt boven mod Edinburgh og forladt the Minch, farvandet vest for Skotland, for sidste gang.

05-11-2004 kl. 18:31

SÆLENS rejsebrev 9, fredag 05/11-2004.

Det sidste døgn af øvelsen var meget begivenhedsrigt. Vi var den sidste tilbageværende ubåd i øvelsen, og derfor valgte øvelsesledelsen at bruges os på en noget utraditionel måde.

Dagen begyndte med, at vi tilhørte den ene side i konflikten, og i den rolle sænkede vi modstanderens helikopter-hangarskib og fik dermed konflikten til at bryde ud i lys lue. Dette foregik langt væk fra det sted, hvor overfladeenhederne senere var udset til at skulle udkæmpe det sidste og altafgørende slag. Derfor skabte det stor forvirring, da vi 8 timer senere angreb vores tidligere holdkammerater. De følte sig jo netop overbevist om, at der ikke var nogen ubådstrussel mod dem, eftersom den sidste ubåd til deres vidende stadig var på deres hold - men det var vi ikke. Vi havde fået en anden opgave: skyd på alt, hvad der rør sig.

Midt i forvirringen valgte vi at dykke ud, vinke pænt farvel og starte forlægningen mod vores sidste punkt på dagsordenen en Sail past, hvor der skulle siges farvel for evigt til os og det danske ubådsvåben.

Denne Sail Past var oprindeligt planlagt til at skulle have fundet sted i uge 38, under en dansk/tysk øvelse i Skagerrak, desværre umuliggjorde vejret det ved den lejlighed. I dag var vejret perfekt, solen skinnede fra en nærmest skyfri himmel, vinden havde aftaget til en let brise og bølgerne var svundet ind til små krusninger. Desværre var vores landsmænd, de to korvetter, NIELS JUEL og PETER TORDENSKJOLD samt inspektionsskibet, THETIS, bundet af andre opgaver, og dermed ude af stand til at deltage. Derfor blev opgaven lagt i hænderne på den engelske Flåde. Herfra stillede helikopter-hangarskibet, OCEAN, hvilken var netop den enhed, vi havde sænket mindre end 24 timer tidligere, samt fregatten, CRAFTON. Derudover kom der en norsk ubåd, som var på vej til en anden engelsk øvelse forbi. Chefen ombord på den norske båd, er en tidligere holdkammerat til vores kaptajn. De har gennemgået og bestået den norske chefskole sammen for mindre end 6 måneder siden.

Efter dette meget bevægende scenarie, endnu et tydeligt bevis på, at det snart er endegyldigt forbi, fortsatte vi vores forlægning i overfladen mod Pentland Firth. Som de af jer, der har læst vores tidligere rejsebreve, sikkert kan huske er Pentland Firth kendt eller rettere berygtet for en overordentlig kraftig tidevandsstrøm. Strømmen er til tider så kraftig, at vi rent faktisk ikke vil kunne passere, såfremt vi har maksimal modstrøm. Efter passage af dette smalle stræde, er vi nu tilbage i Nordsøen.

For ikke at snyde jer for endnu nogle spørgsmål fra vores spændende quiz, der for øvrigt afsluttes i morgen med hele ti spørgsmål, får i tre at gruble over:

1. Hvor mange knogler har en kat?
2. Hvor ligger verdens største vulkan?
3. Hovedstad - eksplosiv gourmet?

I sten/saks/papir-konkurrencen er de tre finaledeltagere fundet, den står mellem elektronikgasten, elektrikeren og kommunikationsbefalingsmanden.

I kampludoturneringen er vi kun en kamp fra at finde de fire semifinaledeltagere. Dette skulle gerne ske inden ankomsten til Edinburgh, så de afgørende kampe kan spilles på hjemturen til Frederikshavn.

Apropos Edinburgh ser vi nu alle frem til endnu et par dage i denne smukke by med alle dens seværdigheder. Den værste forhindring for en succesrig sightseeingtur er nu også ryddet af vejen bussen er bestilt, og vi har fået bekræftet, at den rent faktisk kommer. Desværre ser det ud til at bådens fodboldtilhængere må tage fra Skotland med uforrettet sag, da der ikke spilles i den bedste liga i Edinburgh i weekenden.

Her efter vi har forladt øvelsesområdet, er der løbende kommet afskedsbreve per signal fra de andre øvelsesdeltagere. Disse nekrologer, som vi kalder dem, giver alle udtryk for, at vi vil blive savnet i fremtiden. Vi ved dog, at det er for intet at regne mod det savn, vi lider over ikke kunne deltage som ubåd i fremtidige Joint Maritime Courses.

For at blækket på dette rejsebrev ikke skal udtværes helt af vore tårer, får i afslutningsvis svarene på quizspørgsmålene:

244, Hawaii og Bangkok.

Hermed burde tankerne være andetsteds.

Rejsebrev nr. 10

Kursen hedder nu 090, øst, og dermed kommer Danmark til stadighed nærmere. Det er i dag mandag, og vi har forladt Edinburgh og Skotland for sidste gang. Denne gang var vejret med os for første gang i mands minde var der vindstille og havblik i Firth of Forth, fjorden hvori Edinburgh ligger.

10-11-2004 kl. 18:35

SÆLENs rejsebrev 10, onsdag 10/11-2004.

Weekenden i Edinburgh forløb overordentligt tilfredsstillende. Efter ankomst fredag middag, hvor alle de sædvanlige rutiner med opklaring, rengøring, affald fra borde og bunkring hurtigt blev klaret, var det tid til indkvartering på hotellet. Vi boede på det samme hotel som for 14 dage siden, hvilket betød, at de kendte os, og at de problemer, der sædvanligvis opstår i forbindelse med indkvartering, ikke var til stede.

Langt de fleste brugte den resterende del af fredag eftermiddag til shopping. Mange skulle lige have en enkelt gave med hjem, nogle startede julegaveindkøbene, mens atter andre bare ville forkæle sig selv. Selv i et land som Skotland med en mindre restriktiv lukkelov, lukker butikkerne på et tidspunkt, hvilket som altid førte til at besætningen samledes på et enkelt hotelværelse, for med en enkelt øl i hånden at diskutere de sidste 12 dages sejlads.

Lørdagens officielle program bestod af en debriefing i Faslane, en britisk flådebase på den skotske vestkyst. Hertil var chefen og operationsofficeren inviteret de endte med at sidde tilbage med røde ører ikke fordi vores indsats havde været utilfredsstillende, tværtimod - vi blev skamrost. Det alt overskyggende punkt på lørdagens program var dog aftenens besætningsfest. Aftenen forinden havde vi reserveret plads på en kombineret pub og restaurant. Her var vi blevet lovet et relativt afsides hjørne i kælderen. Dette løfte havde de dog glemt, og vi blev i stedet placeret knap så bortgemt fra de andre gæster. Det betød at stamgæsterne blev udsat for danske ubådssange fra vores vel næppe helt tone-rene røster. Om det var derfor, der relativt kort efter kom et liveband, som spillede ret højt, skal være usagt.

Vores længe ventede sightseeingtur fandt sted søndag. Vi blev samlet op ved hotellet kl. 10 og var først tilbage 9 timer senere. Vores chauffør var fuld af gode historier og anekdoter, faktisk stod munden ikke stille på ham før vi stod af bussen kl. 19. Ligeegyldigt hvilken bygning eller landsby vi kørte forbi, kunne han knytte en kommentar dertil. Dette gjorde turen meget mere medrivende, specielt når anekdoterne var af historisk karakter, idet man ofte følte sig ført tilbage i tiden og som en del af historien. Dagens første stop blev gjort ved Stirling Castle. Stirling Castle har været centrum for nogle af de største slag i skotsk historie, hvilket skyldes placeringen ved floden Forth. Efter halvanden times vandring rundt i det store og meget kuperede borgkompleks, var det blevet tid til frokost.

Denne blev indtaget i Aberfoyle, som er mest kendt for sit fjendskab med folk, som bærer navnet Campbell. Denne uvilje, der blandt andet betyder, at Campbells ikke kan indkvartere sig på byen hotel har rødder mange hundrede år tilbage i tiden. I 1692 var Campbell-klanen, som allerede dengang var uvelkomne på grund af nogle endnu ældre stridigheder, ankommet til Aberfoyle og havde efterspurgt gæstfrihed. En sådan forespørgsel skulle jævnfør traditioner efterkommes og indbyggerne i Aberfoyle bød da også om end modvilligt Campbell-klanen velkommen. Det viste sig

dog senere at være en dårlig ide, for efter at have modtaget de lokales gæstfrihed i mere end fjorten dage, stod de en morgen tidligt op og dræbte deres værter, mens de endnu sov.

Næste stop var Loch Katrine, en sø i højlandet, hvor de for nogle hundrede år siden fik den brillante idé, at søen skulle have en turbåd. Der er dog lige det lille problem, at søen ikke har noget afløb, som er stort nok til at man kan sejle dertil. Løsningen blev derfor at bygge en båd, adskille den igen, slæbe den op gennem højlandet på hesteryg for til sidst at samle den ved søn. Det skal lige nævnes at denne båd ikke er en 10 fods jolle, men derimod bedst kan sammenlignes med hjejlen fra Silkeborgsøerne.

Dagens sidste stop var ved whiskydestilleriet, Famous Grouse. Her havde vi en forventning om, at vi skulle rundt i de gamle produktionshaller og mættes af sanseindtryk til både øjne, næse og mund. Desværre blev vi spist af med et meget kommercielt multimedieshow, hvor hovedvægten var langt på den lille irriterende fugl, som er deres kendetegn. Lidt whiskysmagning blev det dog heldigvis også til, og eftersom Famous Grouse er en blended (blandet) whisky, bestod smagsprøverne selvfølgelig af de forskellige slags whisky, der indgår i det endelige produkt.

Her kl. 07.30 i morges forlod vi hotellet, for at tage ned til båden og forlægge hjemover. I forbindelse med mønstringen blev resultatet af quizzen offentliggjort. Det endte med en spinkel sejr til næstkommanderende med kampinformationsgast 2 på en flot andenplads.

Blandt de spørgsmål, der lå til grund for afgørelsen var følgende:

I hvilken afstand fra jorden ligger den geostationære bane?

Fra hvilken sportsgren stammer udtrykket isander?

Og hovedstad - straks indianerudtryk?

I Kampludoturneringen er vi nået frem til semifinalerne. De kan forventes afviklet indenfor de nærmeste par dage, så finalen kan spilles inden ankomst til flådestationen de for evigt regerende mestre skal jo findes. Sten/saks/papir-konkurrencen fandt sin vinder i torsdags. Det blev kommunikationsbefalingsmanden, der trak det længste strå i en spændende trepartsfinale med elektrikerens og maskingastens.

De absolut sidste quizsvar er: 36.000 km, udspring og Nuuk.