Rejsebreve fra Søværnets enheder. 2006

Printet fra http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/2006/

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



VÆDDEREN



RAVNEN



GLENTEN



VIBEN



OPLOG TEAM ALFA



FO TF 150



FO UNIFIL



ESBERN SNARE



ABSALON



THETIS



TRITON



HVIDBJØRNEN



OLFERT FISCHER



PETER TORDENSKIOLD



SVANEN og THYRA



STØREN

Indholdsfortegnelse

Rejsebreve fra inspektionsskibet VÆDDEREN 2006	**2**
Rejsebreve fra RAVNEN 2006	**78**
Rejsebreve fra GLENTEN i 2006	**95**
Rejsebreve fra VIBEN 2006	**116**
Rejsebreve fra OPLOG TEAM ALFA 2006	**122**
Rejsebreve fra FO TF150	**150**
Rejsebreve fra FO UNIFIL i 2006	**159**
Rejsebreve fra ESBERN SNARE 06	**168**
Rejsebreve fra ABSALON 2006	**186**
Rejsebreve fra inspektionsskibet THETIS 2006	**199**
Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON 2006	**209**
Rejsebreve fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN 2006	**224**
Rejsebreve fra korvetten OLFERT FISCHER 2006	**248**
Rejsebreve fra korvetten PETER TORDENSKIOLD 2006	**254**
Rejsebreve fra SVANEN og THYRA 2006	**277**
Rejsebreve fra STØREN 2006	**306**

Rejsebreve fra inspektionsskibet VÆDDEREN 2006

Godt nytår fra Galathea - Sekstende rejsebrev fra VÆDDEREN 27-12-2006
Så er julen ved at være forbi. Men selvom der naturligvis er ting, som vi på Galathea har måttet undvære i julen, så har vi alligevel haft en begivenhedsrig jul.

Galathea 3: Femtende rejsebrev fra VÆDDEREN 22-12-2006
Læs om juleforberedelser på Galathea, nyt fra forskningens verden og teknikdivisionens julesange.

Besætningsskift på Galathea - Fjortende rejsebrev fra VÆDDEREN på Galathea 3 16-12-2006
Så er VÆDDEREN atter på havet – ikke kun med en række nye forskere, journalister og fotografer, men denne gang også med en helt ny skibsbesætning.

Billeder fra paraden i Sydney 12. december 14-12-2006
Der er nu kommet billeder fra paraden i Sydney.

Galathea 3: Trettende rejsebrev 11-12-2006
Vi har haft 14 dage på havet, inden vi kom til Hobart på Tasmanien.

Galathea 3: Tolvte rejsebrev 27-11-2006
Togtben 7 fra Cape Town til Fremantle / Perth var i tid et meget langt togtben, og logisk nok var der jo så god tid til forskning.

Galathea 3: Elvte rejsebrev 16-11-2006
Som jeg sluttede sidste brev: Hverdagen er vendt tilbage!

Galathea 3: Tiende rejsebrev 09-11-2006
Så nåede vi til Australien.

Galathea 3: Niende rejsebrev 30-10-2006
Siden onsdag d. 18. oktober, hvor vi sejlede fra Cape Town i Sydafrika, har vi sejlet på Indiske Ocean.

Galathea 3: Ottende rejsebrev 23-10-2006
Søndag d.15. oktober vågnede vi til en dejlig solskinsdag. Det gik som en løbeild gennem skibet, at nu var vi der.

Galathea 3: Syvende rejsebrev 12-10-2006
Tidligt om morgenen d. 3. oktober ligger vi på reden ud for Tema/Accra, Ghana. Byen ligger derinde næsten som et fatamorgana.

Galathea 3: Sjette rejsebrev 03-10-2006
Jeg vil straks begynde med at sige, at det lykkedes for skildpaddefolkene!

Galathea 3: Femte rejsebrev 02-10-2006
Halo høj, hvor det går! Vi rider ikke som Klods Hans på en ged, selv om vi af og til "kærligt" kalder VDRN for "Geden", ...

Galathea 3: Fjerde rejsebrev 19-09-2006
Vi havde 6. september kastet krogen ud for bygden Kapisillit, som ligger i den inderste del af Godthåbsfjorden ca. 75 km fra Nuuk.

Galathea 3: Tredje rejsebrev 08-09-2006
Efter nogle dage på Holsteinsborg Dyb nåede vi lørdag d. 2. september til Sisimiut (Holsteinsborg).

Galathea 3: Andet rejsebrev 01-09-2006
I øjeblikket sejler vi omkring i nærheden af Polarcirklen. Her har både Søværns- og ekspeditionsbesætningen vældig travlt.

Galathea 3: Første rejsebrev 22-08-2006
På hele 1. halvdel af Galathea 3 ekspeditionen skriver VÆDDERENs præst Eigil Andreasen hver uge rejsebreve til SOKs hjemmeside. Her er det første:

Galathea 3: Første rejsebrev

På hele 1. halvdel af Galathea 3 ekspeditionen skriver VÆDDERENs præst Eigil Andreasen hver uge rejsebreve til SOKs hjemmeside. Her er det første:

22-08-2006 kl. 15:15

Inspektionsskibet
HDMS VÆDDEREN
Galathea 3

Mandag d. 20. august 2006
Kysten ud for Sydøstgrønland

Rejsebrev nr. 1

Rigtig meget har vi oplevet om bord på VÆDDEREN, siden vi ledsaget af et stort og flot ceremoniel forlod København d. 11. august. I skrivende stund ligger vi ud for Sydøstgrønlands kyst. Vi kan ikke se den, for tåge og småregn omgiver skibet. Men lad os begynde længere tilbage i tid:

GALATHEA 3 ekspeditionen begynder jo ikke med, at besætning, forskere, mediefolk, skoleelever går om bord 11. august, mens skibet ligger til kajs ved Amaliehaven, for så at sejle af sted og begynde ekspeditionen. Nej, der er store forberedelser, som skal gøres, inden vi kommer så vidt. Det tager faktisk år at forberede en sådan ekspedition.

Først og fremmest skulle VDRN ombygges, så den både lukafmæssig og forskermæssig kunne rumme ekspeditionsbesætningen, som jo består af videnskabsfolk, mediefolk, skoleelever, lærere o.a.

På helikopterdækket er der placeret containere, som rummer forskernes laboratorier og al muligt teknisk grej, som skal hjælpe forskerne med at tage vandprøver, havbundsprøver osv. Det er alt sammen meget avanceret, og det giver store udfordringer til Søværnsbesætningen at betjene dette særlige grej, udfordringer, som vi selvfølgelig går til med krum hals.

Det er temmelig ejendommeligt for os at opleve det ellers tomme helikopterdæk fyldt op med containere, slanger, ledninger af en hver art, kraner, indrettet til forskellige formål. En af dem er forsynet med en kæmpe klo, som skal kunne tage havbundsprøver. Dette uhyre har vi straks døbt "Brutalis".

Hangaren, hvor "pipfuglen" (helikopteren) plejer at have sin "pind", den kan sove på, er omdannet til auditorium, biograf, kirke og meget andet, som tjener til fællesskabets bedste.
I disse tider kan man selvfølgelig ikke undvære en 50 tommers stor fladskærm i sådan et lokale. Hen over den glider spændende billeder ved powerpointshow som ledsagelse til instruktive foredrag holdt af forskerne, så vi almindelige mennesker fra Søværnet kan få forståelse af, hvad de går og bakser med i laboratorierne.
På den måde får vi et godt indblik i forskernes hverdag om bord på VDRN.

I løbet af første halvdel af 2006 har VDRN været udsat for alle disse ombygninger. Den har også været på værft, hvor den er blevet efterset på kryds og tværs helt ind til dens ædlere dele, så den var fit for fight til det 8 måneder lange togt.

I midten af juli sejlede vi på forskole, og 11. august lå efterhånden truende nær. Der var nemlig i grunden for lidt tid til klargøringen af skibet, så for at blive færdige måtte alle i besætningen løbe meget stærkt de sidste uger op til afsejlingen.

Tirsdag d. 8. august sejlede vi ud på eftermiddagen i al stilhed fra Frederikshavn.
Her opdagede vi, at alt i skruen var ikke, som det skulle være. Man besluttede at gennemføre hele arrangementet i forbindelse med den officielle afgang fra København, for så derefter at gå i dok for at få repareret fejlen.

Torsdag d. 10. august og fredag d. 11. august blev to hektiske dage fulde af gode oplevelser. Vi fik besøg af høj som lav.
Prins Joachim aflagde os visit torsdag formiddag. Ekspeditionsfonden holdt reception torsdag eftermiddag, hvor fornemste deltager var kronprinsen. Ellers var der ministre, forsvarschefen, CH SOK, folk, som havde sejlet GALATHEA 2 og mange, mange andre.

Om aftenen holdt vi en hyggelig reception om bord for alle vores pårørende. Ind imellem klargjorde vi mange ting i skibet, og forskerne begyndte i en lind strøm at komme om bord med alt deres løse grej.

Fredag d. 11. august: Store afsejlingsdag. Den blev lige så hektisk som den forrige dag. Der var stadig ting, der skulle klargøres. Forskerne gik stadig ud og ind af skibet. Vi skulle træne til parade. Det samlede mange nysgerrige på kajen, da vi stillede op til fin parade på kajen iført funktionsuniformer – en lidt broget skare i småregnen.

Nu nærmede det store øjeblik sig. Vi fik skiftet til hvid paradeuniform, og flotte så vi ud – når vi selv skal sige det – da vi stod på kajen på række og geled.

Tamburkorpset spillede og Københavns Drengekor stillede op til sang. Efterhånden ankom så admiraler, ministeren, formanden for ekspeditionsfonden og til sidst kronprinsen.
Kronprinsen skridtede fronten af sammen med CH SOK, og i en lang snorlige række gik vi alle derefter om bord. Flere af tilskuerne gav udtryk for, at vi så rigtig godt ud!

Så blev der holdt taler af kronprinsen, formanden for ekspeditionsfonden, ministeren og admiral Tim Sloth Jørgensen. Indimellem sang Drengekoret danske sange.

Præcis kl. 18,45 gled VDRN stille væk fra kajen, der blev saluteret fra Sixtus og vi svarede igen, DANNEBROG frontede: En flot afsejling!

Lige inden havde der været kysse-farvel-rulle på kajen, og nu stod alle vores pårørende og vinkede til os. Mange havde nok en klump i halsen og en tåre i øjenkrogene, men der var også smil over hele linien, for nu sejlede vi af sted på GALATHEA. Det betød, at nu skulle vi ud på en halv jordomsejling af 4 måneders varighed.

Vi sejlede direkte til Stavanger, hvortil vi ankom mandag morgen 14. august i godt vejr. VDRN kom i dok, og da vandet var ude af dokken gik teknikere både fra Danmark og Norge i gang med at skille skruen ad. Efter nogen søgning blev fejlen fundet, og tirsdag var vi klar til at sejle til Færøerne.
Mens vi lå i dok, fik mange chancen for at se den del af VDRN, som normalt er under vand. Det var spændende at se skibet lidt fra neden. Ligeledes fik mange lejlighed til at komme en tur ind til Stavanger mandag aften. Det gav lidt kulør til livet i Stavanger sådan en stille mandag aften, da byen fik uventet besøg af besætningen fra VDRN.

Tirsdag aften sejlede vi ud af Stavangerfjorden i sensommeraftenens sidste lys. Rundt om på skærgårdskysten tændtes tusind lys.
På sejladsen til Thorshavn blæste det op, så der var lidt buler på vandet. Det skulle ekspeditionsbesætningen lige vænne sig til.

Torsdag morgen 17. august ankom vi til Thorshavn. Vi blev flot modtaget af vores helikopter og inspektionskutteren AGDLEK. Vi skulle sejle igen ved midnat, så besøget var lidt kort, og der skulle nås meget den ene dag.

Først skulle vi allerede tage afsked med nogle af forskerne og sige velkommen til nye. Om aftenen havde vi åbent skib. Rigtig mange tog en tur omkring havnen for at aflægge VDRN et besøg.
Thorshavns borgere er ellers vant til at se et dansk inspektionsskib, men alt det nye udstyr om bord og duften af en verdensomsejling tiltrak thorshavnerne.

Forskerne holdt korte foredrag i Nordens Hus om deres projekter, og Rigsombudsmanden inviterede til reception samme sted, og så var en dejlig dag i Thorshavn slut.
Mange af os nåede dog at komme i byen, få købt lidt ind og kigge forbi i Café Natur på tilbagevejen til skibet. Vi kunne kun konstatere, at Thorshavn lignede sig selv.

Ja, så ligger vi ud for Grønlands kyst. I går afholdt vi togtets første gudstjeneste. Den var særdeles velbesøgt. Forskerne har nået at få taget rigtig mange prøver op fra havet og luften her i weekenden, og de melder ud, at de allerede på dette tidlige tidspunkt af togtet har nået fine resultater.

Så vi kan slutte med, at vi er glade på VDRN, vi ser fremad fulde af forventning til, hvad der venter os af oplevelser længere fremme i togtet.

Eigil Andreasen. Orlogspræst VÆDDEREN.

Galathea 3: Andet rejsebrev

I øjeblikket sejler vi omkring i nærheden af Polarcirklen. Her har både Søværns- og ekspeditionsbesætningen vældig travlt.

01-09-2006 kl. 17:26



Forfatteren, Eigil Andreasen, ved Polarcirklen

Udstyret til seismiske undersøgelser skal bare spille, de fine apparater, der skal tage vandprøver både på kryds og på tværs i suppen, og når vi sejler og ligger stille, store og lille Brutalis, der tager bundprøver, alle skal de i funktion, og hvad instrumenterne måtte bringe indenbords, skal forskerne i gang med at undersøge ude i laboratorierne i containerne på helodækket, så kort sagt, vi har pt ganske almindelige arbejdsdage her om bord på VDRN, hvor alle både i søværns- og i ekspeditionsbsætningen passer deres daglige dont, nøje overvåget af medierne om bord.

Kl. 19,00 hver dag samles vi i hangaren, og en af forskerne fortæller om, hvad han eller hun i grunden går og laver, om hvilke resultater man har nået frem til og håber på at nå frem til. Alt sammen meget spændende.

For mange af os i søværnsbesætningen er det en ny verden, der åbner sig. Det er ikke hver dag, man har lejlighed til at følge forskere på så nært hold, som vi har her på VDRN. Men i går aftes var det en fra søværnsbesætningen, der var på. PL Bjarne Hansen, skibets Drift (driftsofficer), fortalte meget levende og morsomt om oliens vej fra olielommen i jordens undergrund til skibets brændstoftank og videre ud i maskinen, hvor den bliver "spist", således at maskinen kan arbejde og vi kan sejle.
Sejle, ja, vi må ud at sejle. Vi må en tur gennem Prins Christians Sund.



Asbjørn nyder Prins Christians Sund

Tirsdag morgen d. 22. august begyndte vi indsejlingen til "Prinsen". Selv om mange om bord har taget turen mange gange, så er det hver gang en fantastisk naturoplevelse at sejle igennem her. Så kan man selv regne ud, hvilken åbenbaring det er at opleve det første gang. Vejret var den dag balsamisk smukt.

Solen skinnede fra en skyfri himmel, luften var krystalklar og kold. Langsomt sejlede vi igennem det smalle farvand på det grøn-blå hav, med nogle gange nøgne, nogle gange græsbevoksede fjelde på begge sider. Fjeldenes formationer antog de særeste figurer. Ind imellem dem kunne man flere gange skimte indlandsisen, hvorfra bræen løb som en kæmpe istunge ud i havet. Alle, der overhovedet kunne for deres vagt eller andet arbejde, var ude på dækket, og man kunne næsten ikke se sig mæt i dette fantastisk smukke skue, som moder Natur fremviste.

Vel ude af "Prinsen" ankom vi til Nanortalik (stedet, hvor der er isbjørne) ved 14 tiden samme dag. Her blev vi modtaget, så man skulle tro "Vor Mor" var med om bord. Samtidig med at vi gik ind i den lille havn, kunne vi se byens befolkning strømme ned mod kajen, og da vi havde fået sat landgangen, var der en stor skare af glade nanortalikker med borgmesteren i spidsen til at modtage os. Borgmesteren sagde velkommen og Chefen takkede, og da den officielle velkomst var forbi, var der frit slag for byens børn til at lege omkring skibet og klatre på landgangen. Danske børn havde ikke fået lov til denne glade, men måske lidt farlige leg!

Ud på eftermiddagen blev vi alle inviteret på en spadseretur rundt i byen. I dette lille samfund havde man alt: Rådhus, skole, kirke, kulturhus, brugs, ja, sågar et lavprisvarehus. Vi blev budt på et traktement af grønlandske specialiteter: kød af lam, ren, moskusokse, hval,sæl og flere slags tørret fisk. Det smagte herligt.

Så blev et nyt museum åbnet. Her viste man en udstilling om østgrønlændernes indvandring til Kap Farvel Landet omkring år 1900 og deres møde med den tyske Herrnhuter mission. Ved åbningen overrakte Chefen en CD-rom med tegninger af VDRN, sådan som den er rigget til nu, til et bysbarn, der vil lave en model af VDRN. Han vil forsøge at gøre modellen færdig til VDRN ´s hjemkomst sidst i april næste år.

Vi fik fremvist den gamle del af Nanortalik, hvor husene er omdannet til museum. Der var tale om et rent frilandsmuseum. Til vores ære blev der sejlet i kajak og konebåd. Kvinderne parterede en sæl, og vi skulle smage på den friske, rå lever. Der blev opført trommedans. De unge dansede folkedans, som er forskellige variationer af polka, og det lokale kor sang i kirken. Om aftenen fortalte Morten Meldgaard om Galathea 3 i Kulturhuset. Sikken en dag i Nanortalik!

Dagen efter tog vi i strålende solskin afsked med Nanortalik. Turen gik nu nordpå. Vi kastede anker ud for øen Uunartoq, hvor der findes varme kilder. Med gummibåden blev vi sat i land, og det var meget vederkvægende at få sig et bad i det 38 grader varme vand. Det er varmen fra jordens indre, der varmer vandet op til legemstemperatur, og det er fantastisk at ligge i det varme vand med udsigt over fjordens iskolde blå vand med drivende isfjelde. Også denne specielle oplevelse fik vi med den store lampe tændt.

Så kom vi til Narsarsuaq, der ligger i bunden af Skovfjorden. Her findes en kaj, en lille lufthavn, et hotel og ikke meget andet. Oprindeligt var der her en amerikansk luftbase, oprettet i 1941. I forbindelse med luftbasen byggede amerikanerne et hospital, hvor sårede soldater på vej hjem fra det krigshærgede Europa og senere Korea blev behandlet. Amerikanerne forlod Narsarsuaq i 1959. Der er kun ruiner tilbage af dette hospital.

Det spændende her er Qassiarsuk eller Brattahild, som ligger på den anden side af fjorden. Det er et frodigt og grønt område, så man forstår udmærket, hvorfor nordboerne kaldte landet Grønland. Her findes mange velbevarede ruiner efter nordboerne og tidligere eskimoiske bopladser. Det var her Erik den Røde landede o. 985, byggede sin kongsgård, og hans kone, Tjodhilde, der var gået over til troen på Hvide Krist, byggede en kirke. Der findes rester af et inuitisk vinterhus (tørvemurshus). Rigtig mange fra VDRN nåede pr. gummibåd over til Qassiarsuk og fik sig en ordentlig en på opleveren den eftermiddag.

Men altså: Vi er på havet igen og oplever ganske almindelige hverdage om bord på VDRN, og det er i grunden ikke så galt! Rigtig meget lykkes for os! Dog kan kong Neptun drille os lidt, men det lader vi os ikke slå ud af. Vi knokler videre med vores forskellige opgaver og projekter i højt humør, og samtidig går samtalen lystigt mellem søværnsbesætning og ekspeditionsbesætningens forskere og mediefolk. Det er alt sammen meget spændende og berigende.

Eigil Andreasen. Orlogspræst VÆDDEREN.



Bredefjord



Brutalis gøres klar til dykning



Brutalis hives indenbords



Brutalis tilrigges



CTD -en med en ny fangst af vand



VDRN som hun er



Et godt forskerobjekt

Galathea 3: Tredje rejsebrev

Efter nogle dage på Holsteinsborg Dyb nåede vi lørdag d. 2. september til Sisimiut (Holsteinsborg).



Sisimut med Kællingehætten

08-09-2006 kl. 08:44

Onsdag d. 6. september 2006
Godthåbsfjorden

Dagene på Holsteinsborg Dyb gik med forskerarbejde. Seismikken var i sving. Alle de mange andre redskaber på dækket, Brutalis, CTD´en osv. kom en tur i bølgerne de blå, så de kunne bringe bundprøver og vandprøver op til forskerne til nærmere eftersyn i laboratorierne. Det var for alle om bord gode arbejdsdage. Alt lykkedes fint, og vejret var perfekt til at gennemføre forsøgene.



Martin og Karin arbejder

Lillebror – gummibåden - var tit en tur ude for sig selv for at fiske krabber og andet godt op fra havet, op til nærmere undersøgelse af forskerne. Både ekspeditionsbesætningen og Søværnsbesætningen havde travlt med at få det hele til at fungere optimalt, og alt blev ivrigt overvåget af mediefolkene.

Men altså i lørdags kom vi ind til Sisimiut. Sandelig om ikke byen netop i den weekend fejrede sit 250 års jubilæum. Det grønlandske navn Sisimiut betyder ”rævehulefolkene”. Det danske navn har byen fået efter grev Johan Ludwig Holstein, som var leder af den danske mission, der i 1756 oprettede kolonien ved Ukiivik ved mundingen af fjorden Ndr. Isortoq. 8 år senere flyttede byen 50 km sydpå til nuværende placering. Med sine godt 5000 indbyggere er Sisimiut Grønlands anden største by.

Lørdag eftermiddag sejlede vi ind i havnen for at afgive salut – Danske Løsen – til ære for den jubilerende by, og så også for at sige, at vi kommer med venlige hensigter, at vores kanon er skudt tom for ammunition.

Salutten blev afgivet kl.15,00, netop da man skulle afsløre et mindesmærke for byen. Desværre kom vi ikke til kajs lørdag, fordi "Naja Arctica" lå ved Atlantkajen og spærrede for os. Dér agtede hun at blive liggende til søndag formiddag, fordi noget var gået i stykker i hendes ædlere dele og måtte repareres. Dog kom Nk, togtleder Minik og Holger fra ekspeditionsbesætningen i land pr. gummibåd, så de kunne deltage i byens middag lørdag aften.



Naja arctica tager plads op for VDRN

På VÆDDEREN holdt vi "Martha – aften" i hangaren. Med kaptajnen i spidsen sad vi "skulder ved skulder", søværnsbesætning og ekspeditionsbesætning, og lod gode, gamle MARTHA sejle over skærmen, mens alle spiste popcorn og drak sodavand til. For mange et glædeligt gensyn med MARTHA, og en ny søværnsoplevelse for ekspeditionsbesætningen. MARTHA er et must for alle om bord på Søværnets enheder.


Så er busturen forbi

Hele lørdagen skinnede solen fra en skyfri himmel. Søndag morgen vågnede vi til en grå og lidt våd dag. NAJA ARCTICA sejlede ud, og vi sejlede ind. Aldrig så snart havde vi lagt til, før vi drog af sted på busrundtur i Sisimiut. Selveste borgmesteren, Hermann Berthelsen, var guide. Meget humoristisk fortalte han om livet i byen, hvilke projekter man havde gang i nu, og om fremtidige projekter. Det blev klart for os alle, at Sisimiut er en by, hvor der virkelig sker noget, og al den aktivitet skal ses i lyset af den barske natur, byen og dens befolkning er placeret i.

Søndag eftermiddag spillede vi fodbold mod Sisimiuts ynglingehold. Vi havde dannet et hold bestående af både folk fra Søværnsbesætningen og fra ekspeditionsbesætningen og resten var heppekor. Vi ankom til byens fodboldbane, som er belagt med grus, og straks så vi, at byens spillere var særdeles veloplagte. De fór allerede rundt efter bolden, samtidig med at de udførte forskellige opvarmningsritualer.

Dommeren kom stormende ind på banen, og så var kampen i gang. Vi gik hårdt til dem, og heppekoret gjorde, hvad de kunne for med råb og fagter at holde gang i drengene. Jo, vi gav de hårde, men dygtige grønlandske spillere, kamp til stregen, og snart scorede Christian messegast da også et flot mål. Det blev vores eneste, selv om vi mange gange var lige ved og næsten at score. Men "næsten" slår ingen mand af hesten, og kampen sluttede med 6 – 1 til hjemmeholdet.


Så er kampen i gang

Bjarne driftsofficer, der også er idrætsofficer, havde dog stor ros til drengene for en velspillet kamp. Denne kamp kunne så være en god træning til, at vi skal spille igen i Nuuk mod byens brandmænd i weekenden. Men altså: Well done!

Samtidig med fodboldkampen havde vi åbent skib på VÆDDEREN. Det blev en kæmpe succes. Over 900 mennesker besøgte skibet. Sat i relief til befolkningstallet i Sisimiut, så må vi sige, at det var rigtig flot, at så mange lagde deres vej forbi VÆDDEREN.

Søndag aften blev der hygget rundt om i messer og i mandskabsbaren. Det sidste sted fik vi besøg af de grønlandske fodboldhelte. Det var en god sidste aften i Sisimiut.


Chef og vagtchef

Dagen efter sejlede vi fra Sisimiut i det dejligste solskin. Fodbolddrengene var lidt stive i lemmerne efter gårsdagens hårde kamp, men ellers var vi fit for fight igen.

Vi gik ind i Amerloq fjorden syd for Sisimiut, hvor vi igen havde gang i Brutalis og seismik og var på krabbefiskeri. Alt sammen skete det med polarsolen tændt over vores syndige hoveder.

Om aftenen gik vi ud på det åbne hav og forlagde sydover til Godthåbsfjorden. Her var der en smule buler på suppen, som fik os til at rulle lidt i køjen.

I skrivende stund ligger vi nu i den allerinderste del af den meget smukke Godthåbsfjord ud for bygden Kapisillit. Vi har kastet krogen, og skal nu på opdagelse i den lille bygd og dens smukke omgivelser. I nærheden findes en kælvende bræ, som afleverer isbjerge til fjorden. Men mere om det i næste brev.

Eigil Andreasen
Orlogspræst VÆDDEREN

Galathea 3: Fjerde rejsebrev

Vi havde 6. september kastet krogen ud for bygden Kapisillit, som ligger i den inderste del af Godthåbsfjorden ca. 75 km fra Nuuk.


VDRN ved Kapisillit

19-09-2006 kl. 08:53

Fredag d. 15. september

Jeg begynder, hvor jeg sluttede i sidste rejsebrev. Vi havde 6. september kastet krogen ud for bygden Kapisillit, som ligger i den inderste del af Godthåbsfjorden ca. 75 km fra Nuuk.
Hver halve time sejlede gummibåden ind til bygden, så vi kunne få os en spadseretur. Kapisillit huser ca. 100 mennesker, så der er ikke brug for biler eller andre motoriserede køretøjer og i øvrigt er bygdens små huse placeret på fjeldet, så man rent faktisk er nødt til at klatre rundt mellem dem.


Kirken og VDRN Kapisillit

Mange af stierne er dog flisebelagte, og der er gadelys. At kravle op til den lille kirke, der ligger øverst oppe, og se ud over bygden og fjorden, hvor VÆDDEREN ligger som et lille legetøjsskib, er en helt fantastisk oplevelse.

Stilheden her skal også føles, som en særlig oplevelse. Vi, der kommer fra den såkaldte moderne verden, er så vant til at leve i alskens støj, som vi til sidst ikke hører, så stilheden her ved kirken i Kapisillit er næsten støjende.

Men man skal ikke tage fejl. Selv om dette samfund ved første øjekast kan virke primitivt på sådan nogle som os, så er det det ikke, hvis man ser det lidt efter i sømmene. Sjældent har man da set en brugs med et så stort udbud af forskellige varer, som i brugsen her i Kapisillit set i relief af, at den kun skal betjene 100 mennesker.

Hjemme i Danmark er der slet ingen brugs eller andre butikker i en landsby med 100 indbyggere. Hvis det går højt er der måske en kirke. Så har de en anden ting i sådan en lille bygd, som i dag også er sjælden i Danmark i landsbyer af samme størrelse: De har et godt fællesskab. Da vi besøgte Kapisillit var der fest i byen, og alle beboere var naturligvis indbudt. Tag den i Danmark!


Gaster i Kapisillit

Nogle var mere hardcore og lod sig sejle længere

ind i fjorden bagved bygden. Selv om de var godt klædt på, blev de temmelig våde. Det småregnede og terrænet, de vandrede i, var meget sumpet. Men de fik en enestående oplevelse. De fik set den del af fjorden, som var fyldt godt op med isskosser fra den kælvende bræ i nærheden.

Om aftenen holdt Morten Sølvsten et underholdende og meget spændende foredrag om opmåling af havbunden, og om hvordan man skal tolke betydningen af fastlandssoklen rent juridisk. Og så var der færøaften! Kko Runi Dali og provianten John Davidsen diskede op med specialiteter fra deres hjemland. Man kunne smage tørret skærpekød serveret på rugbrød, drysset med salt, tørret grindekød, tørfisk, tørsaltet hvalspæk, dertil kunne man spise kolde kogte kartofler og drýl – et særligt færøsk brød.

I dagens anledning var det tilladt, at drikke et enkelt glas færøsk øl. Et meget fint og på alle måder hyggeligt arrangement for hele besætningen. Godt midnat lettede vi anker og begyndte sejladsen mod Nuuk.


Indsejling til Nuuk

Torsdag d. 7. september kom vi til kajs i Nuuk kl. 20,30.
Nuuk er noget helt andet end Kapisillit. I forhold til den lille bygd var vi nu kommet til en storby – Grønlands metropol. Med sine godt 13.000 indbyggere er den selvfølgelig Grønlands største by, men den er også Grønlands første koloni og ældste by.

I 1721 kom præsten og missionæren Hans Egede til Grønland for at finde nordboerne. Han landede på ”Håbets Ø”, hvor han anlagde en koloni, men 7 år senere flyttede han kolonien til det sted, hvor Nuuk – ”Næsset” – nu ligger.

I dag er de gamle kolonibygninger kun en lille del af en moderne by med høje hoteller, restauranter og cafeer, stormagasiner, boligblokke, bybusser, masser af private biler og taxaer, rådhus og Landsting. Nuuk er centrum for det grønlandske selvstyre. Nuuk har sit eget universitet og en del andre uddannelsesinstitutioner. Hele herligheden ligger omgivet af storslået grønlandsk natur mellem hav og fjeld.

Der var rigelig lejlighed til at få sig en på opleveren i løbet af de 4 dage, vi lå i havn her. Ekspeditionsfonden havde mange fine arrangementer, som alle kunne deltage i. Der var rundvisning på Nationalmuseet, hvor vi så de berømte mumier, og Minik viste os stenen, som kan løse gåden om jordens skabelse, der var rundvisning på Naturinstituttet, man kunne sejle ud med undersøgelsesskibet ADOLF JENSEN og se på hvaler, og naturligvis blev der afholdt en


så går vi i land i Nuuk

”Galathea-aften” i Kulturhuset, hvor forskerne fortalte om deres projekter. Lørdag d. 9. september blev et grønlandsk Galathea-frimærke afsløret. Her var også CH-GLK til stede.

Og så spillede vi fodbold igen! Denne gang var modstanderne Nuuks brandmænd. Det gik hedt for sig, men kampen i Sisimiut forleden havde givet os god træning, så resultatet blev ikke så ringe endda – når vi selv skal sige det! Det blev til 4 – 2 til brandmændene. Men for nu at spille lidt violin: Brandmændene havde også skaffet sig forstærkning udefra. Efter kampen havde vi et hyggeligt og morsomt samvær med brandmændene i deres klublokale.

Men når alt det kulturelle var forbi, så havde vores naturlige nysgerrighed ikke fået nok. Så måtte vi ud og studere Nuuks aften- og natteliv, og det er ligeså spændende her, som i andre storbyer. Særlig spændende var det at prøvesmage alle de grønlandske specialiteter på restauranternes spisekort.

Kl. 16,00 mandag d.11. september afgik vi fra Nuuk i øsende, kold regn. Vi frontede HVIDBJØRNEN, som lå uden for Nuuk, og så gik det ellers sydover mod varmen.



KKO på vej tilbage fra Dalshoppen Grønnedal

Men man sejler da ikke bare forbi ”Dalen”!? Nej, da! I det smukkeste solskinsvejr ankom vi til Flådestation Grønnedal kl. 14,00 tirsdag d. 12. september. Vi affyrede salut: Danske Løsen. Det blev til tre gode timer. Vi gav ”Dalshoppen” et ordentligt opsving, og for ekspeditionsbesætningen var der udflugt til Ivittuut.

Indtil 1968 blev der brudt kryolit her. Lagrene var dog så store, at først i 1987 blev sidste læs lastet, og virksomheden lukkede helt. I dag er byen en spøgelsesby. Her bor kun en familie.

Besøget i ”Dalen” gav anledning til mangen en hyggelig snak med ”gamle” skibskammerater, som nu er udstationeret her. Alle var vi glade for det lille besøg i ”Dalen”. Præcis kl. 17,00 samme dag stævnede vi ud mod havet igen.

Godt ude på havet fik vi lejlighed til i den lyse aften at afprøve kanonen. Skydeskive var et flydende isbjerg. Afprøvningen gik fremragende. Godt at vide, at kanonen virker! Der kunne måske spores lidt vemod her og der, for nu var vores grønlandsbesøg slut.

I skrivende stund ligger vi midt i Atlanten. Vi har været lidt for nærgående mod en ”Dame” ved navn ”Florence”. Det er hun åbenbart blevet vred over: Som den ”Tante Sofie” hun er, hvæser hun af os, så havet piskes op. Vi ryger

lidt rundt mellem hendes 6 m høje bølger, men mon ikke vi med vores sædvanlige charme kan formilde hende, så vi når til Azorerne i godt vejr.

Eigil Andreasen
Orlogspræst VÆDDEREN



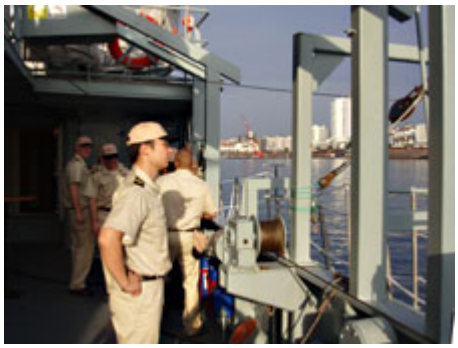
Kirken og VÆDDEREN i Kapisillit



VÆDDEREN i Grønnedal

Galathea 3: Femte rejsebrev

Halo høj, hvor det går! Vi rider ikke som Klods Hans på en ged, selv om vi af og til "kærligt" kalder VDRN for "Geden", ...


Porta Delgada

02-10-2006 kl. 13:38

men vi "rider" mindst lige så godt hen over "Stepperne" på vores vædder, som Klods Hans på sin ged.

Vi kom godt væk fra "Florence" – den træske kvinde - og vi skulle ikke langt fra "Kappen" (Kap Farvel), før termometeret steg mærkbart i graderne. Det ses straks på livet om bord. Aldrig så snart er temperaturen behagelig, før der kommer liv på dækket. Nu er det ikke bare forskerne, der opholder sig her, fordi deres arbejde kræver det, nej, nu står man i smågrupper, og taler hyggeligt sammen om alt muligt.


Regnbue over VDRN Ponta Delgada Sao Miguel

Azorerne vinkede forude og ud over de daglige gøremål, så skulle der også ske andre ting. Lørdag d. 16. september holdt vi togtets første bingospil. Det blev holdt helt efter Søværnets traditioner. Præsten var den "venlige" og "retfærdige" Bingo-Karl, godt assisteret af sine "Knald-hamrende" dygtige bingo-assistenter.

Når der blev råbt "Bingo"! et eller andet sted i skibet, så måtte man vente spændt på, at den heldige sjæl kom ned i "kontrolle" (kontrolrummet), som i dagens anledning var bingo-central.

Var det nu rigtigt, at rækken eller pladen var fuld, og hvad bestod præmien af? Alle havde vi en hyggelig aften i hinandens selskab, og bagerens boller og varme chokolade lå godt i posen.

Søndag den 17. september var en travl dag. Efter frokost var der gudstjeneste i hangaren, og så var der forskning til langt ud på aftenen.

Mandag d. 18. september blev vi vækket af ”Rejse, rejse ud af køjerne”! Nu skulle vi i havn. Vi kunne se ind til Sao Miguel, den største af de 9 øer, som Azorerne består af.


Indgangsbønnen.

Her ligger også øernes største by og hovedstad Ponta Delgada. Langsomt sejlede vi ind, og bag ved byens mange hvide huse rejste vulkanerne sig med de flade toppe – nogle indhyllet af tåge. Der var nu noget Færøerne over hele prospektet!

Samme dag var der pressekonference og reception om bord med deltagelse af videnskabsminister Helge Sander. Nye besætningsmedlemmer og ny togtledelse med Søren Haslund-Christensen i spidsen kom om bord.

Øernes historie og skæbne hænger uløseligt sammen med Portugals. Det var portugiserne, der i midten af 1400- tallet på Henrik Søfarerens befaling koloniserede øerne.


Patchwork landskab Sao Miguel

Opdagelsesrejsende fra bl.a. Firenze havde dog opdaget øerne tidligere, men det var portugiserne, der gik i land for good, og kunne så, måske til deres lettelse, konstatere, at øerne var ubeboede. Øerne har en meget dramatisk historie. De har været plaget af sørøverangreb.

I nyere tid har de spillet en strategisk vigtig rolle i både 1. og 2. Verdenskrig. Også under Falklandskrigen og 1. Golfkrig, blev de brugt. Man kan læse mellem linierne, at det er englænderne, der især har nydt godt af Azorernes velvilje.

Naturen er en anden faktor, som kan gøre livet dramatisk her. Azorerne ligger på Den midtatlantiske Ryg, hvor nogle af de store kontinentalplader mødes og ”Skurer” mod hinanden.

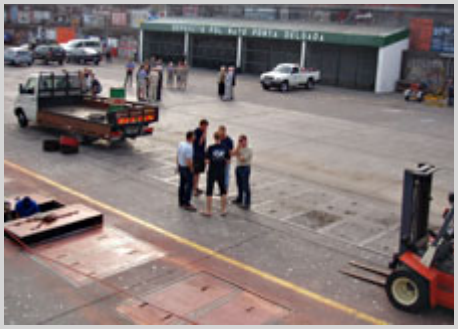
Det betyder, at Azorerne ligger i et jordskælvsområde, og at der er vulkansk virksomhed her. Siden øernes opdagelse har der været 30 vulkanudbrud, og ni vulkaner er stadig aktive. Med vulkansk aktivitet følger en række geologiske fænomener, så som varme kilder og kogende og boblende mudderhuller.

Vejret kan være dramatisk. Vi taler så meget om ”Det azoriske Højtryk” hjemme i Danmark. Når det er over øerne, så påvirker det meget vejret i Europa. Men der kan på den anden side komme et kraftigt lavtryk hen over øerne, og så går det hedt for sig, hvis man vover at stikke snydeskaftet udenfor. Det fik vi på VDRN at mærke om onsdagen.


Nordvestspidsen i storm Sao Miguel

Mere om det senere. Men når vejret viser sig fra sin venlige side er her bare grønt og frodigt og smukt. Op ad bjergsiderne ligger markerne som kvadratiske lodder indhegnet af blomstrende hortensia eller smukke stendiger. Køerne går fredeligt og græsser. Jamen, de ligner da!? Ja, nemlig! De ligner dansk kvæg, for de er det, i hvert fald halvt eller kvart.

Ud over sædvanlige landbrugsplanter, dyrker man også tobak, the og passionsfrugt og i drivhuse ananas. Når man kører gennem landskabet op og ned ad de gamle vulkaner i halsbrækkende hårnålesving, så oplever man frodigheden inde bag de levende hegn af hortensia, man ser ud over stille kratersøer eller det store, almægtige Atlanterhav. Man kører gennem små landsbyer, hvor alle huse er hvide som kridt, og alt er så rent og net. Befolkningen er venlig og imødekommende.


De første på kajen Ponta Delgada

Ponta Delgada er en by med ca. 20.000 indbyggere. Den har et vist storbypræg med pulserende liv og trafik. Men man finder også smalle, hyggelige gyder med butikker og cafeer og torve med en smuk brolægning i mange mønstre, hvor kirker, rigt dekorerede i bedste manuelsk stil, hegner torvet ind, så man får en dagligstuefornemmelse, når man står der.

Alt det oplevede vi på VDRN. Dels på egen hånd og dels på præstens bustur. Busturen blev kørt både tirsdag og onsdag, så alle havde mulighed for at deltage. Der skal jo altid være et vagthold om bord. Selv om ruten var den samme begge dage, så blev turene meget forskellige.

Det skyldtes netop vejret. Tirsdag var vejret smukt, solrigt og varmt; næste dag rasede den tropiske storm ”Gordon” over os. Det betød, at første dag så vi ved ”Kongens udsigt” på den nordvestlige side af øen den blå og grønne kratersø i al sin skønhed; næste dag var der bare mælkehvid tåge at se.

Havudsigten ”Belvedere” på øens nordvestligste punkt var stilfærdig smuk første dag, mens vi oplevede et brølende hav for vores fødder næste dag: En stor og dramatisk oplevelse. At besøge Furnas, med de varme kilder, kogende mudderpøl og at bade i en helbredende kilde, var den samme oplevelse begge dage. Men det skyldtes nok, at ”Gordon” havde tabt pusten efter frokost onsdag. Ellers mødtes vi på VDRN forskellige steder i Ponta Delgada på shopping eller til en stille øl og godt samvær.



Det syder Lagoa das Furnas Sao Miguel

Et godt og begivenhedsrigt havneophold sluttede torsdag aften kl. 20.00, hvor vi afgik, og sejlede ud på det store Atlanterhav. Her ligger vi i dag i nærheden af Cape Verde Øerne i dejligt højtryksvejr. Vi har netop haft den første ”skildpadderulle”. Desværre fik vi ikke fat i havskildpadden, men det var næsten og lige ved. Bedre held næste gang!

Eigil Andreasen
Orlogspræst VÆDDEREN

Galathea 3: Sjette rejsebrev

Jeg vil straks begynde med at sige, at det lykkedes for skildpaddefolkene!


Læderskildpadden i soppebassin

03-10-2006 kl. 10:08

I fredags fik de et meget sjældent eksemplar af en læderskildpadde i nettet, men mere om det senere i brevet.

Vi har siden sidste brev haft en god uge på havet med mange aktiviteter og festlige mærkedage. I dag søndag har vi nået den højeste temperatur, vi indtil nu har oplevet på togtet: 34 grader! Når vi går ud på dækket rammer varmen os som et knytnæveslag.
Men lad os tage fat i nogle af de begivenheder, der har fundet sted i den forgangne uge.


Alf bringer net i orden

Havneophold er altid spændende - fulde af gode oplevelser, men når vi har været i havn 3 – 4 dage, så begynder det at rive i os, så vil vi gerne på havet igen. Det helt almindelige hverdagsliv på VDRN er nemlig heller ikke til at kimse ad.

Ikke en dag om bord uden der sker et eller andet spændende eller usædvanligt, og som bryder dagligdagens rytme.

Ja, dagligdagen om bord er meget vigtig, for det er i den, vi først og fremmest udfører alle de opgaver, vi alle hver især er sat til at løse.
Forskerne har jo deres projekter, og for at kunne nå frem til nye banebrydende opdagelser, så har de en hverdag med mange rutiner efter princippet: try,try and try again!

Det bliver rutine at søsætte deres forskellige redskaber, som bringer prøver op fra dybet, prøver de kan arbejde med ude i deres laboratorier på helodækket.


CDTen skal i vandet

Og så sker det, at rutinen brydes af nye opdagelser, hvilket vi så alle sammen om bord i fællesskab kan glæde os over.

For os, skibets stambesætning, er der også en daglig rutine. Skibet skal jo sejle, og til den ende har de forskellige divisioner deres opgaver, og ingen kan undvære de andre.

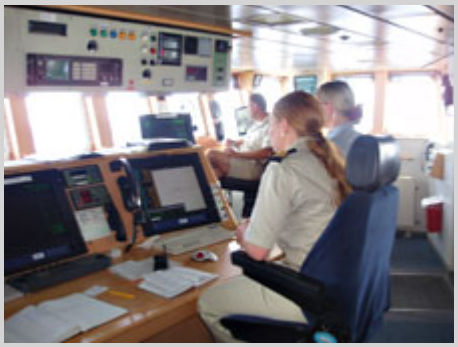
Maskinen skal fungere, ellers kommer vi ingen steder. Det sørger ”Maskindepartementet” dygtigt og godt for. Det er aldrig maskinens skyld!


Benny i maskinen

Maskinen er skibets hjerte. Det skal slå og vedblive med at slå.

Hjertets ”rytme” overvåges dels i "kontrolle” (kontrolrummet), hvor man på computerskærme nøje kan følge, hvor meget fuel, der er i tankene, og om hver enkelt del af den store, komplicerede maskine kører, som den skal, dels går maskinfolkene – bøderne – runderinger i maskinen, så man har fysisk kontakt til dens ædlere dele.

Her i skibets hjerte er det tko: ”Den store Mester” (Johs. 13,13), vlo, driften, msb, fsb, og alle de andre ”bødere”, der regerer, for slet ikke at tale om Møller i skibets last. Han giver også en hånd med i maskinen.


Sigrid på broen

Hjertet må have kontakt til hjernen. Det er broen. Hjernen udtænker alle skibets bevægelser. Den styrer skibet, så vi sejler derhen, hvor man har planlagt, vi skal sejle hen.

Til hjælp har hjernen mange par øjne fra chefen, nk, vagtcheferne, kib, rorgængeren og udkiggen.

Kroppen – selve skibet – skal passes og plejes. Det gør dæksfolkene. Det er et hårdt og nødvendigt arbejde at sørge for, at VDRN´s krop er i orden hele tiden.

Samtidig med har dæksfolkene: nk, vlo, matrosen, dygtige dæksgaster, fiskemester Aage og Frank travlt med at hjælpe forskerne med at bruge og sætte deres grej og sætte ”Lillebror” – gummibåden, når det er nødvendigt.

Der er mange flere, som er med til at holde liv i HDMS VÆDDEREN, men jeg vil vente til kommende breve med at beskrive deres bidrag til, at vi kan sejle.

Nu skal vi nemlig se på ugen, der gik.


Æresport for chef og hustru

Søndag d. 24. september holdt Chefen og hans kone rubinbryllup. Det blev fejret med morgensang på ”blå gang” uden for Chefens lukaf.

En flot æresport lavet af triaxus wire, som af sikkerhedshensyn er vedhæftet grønne pyssenysser, var rejst rundt om døren. Æresporten var pyntet med hjemmelavede dannebrogsflag og balloner.

Det var et festligt arrangement!

Samme dag afholdt vi lerdueskydning på fordækket. Mange kom frem af hullerne for at prøve lykken. Helt nemt var det ikke at ramme ”duerne”, når de svirrede rundt efter at være blevet kastet ud i den blå luft fra en dertil indrettet maskine.

I løbet af ugen fik vi også et par gange holdt ”for øvelse: Klart skib!” under hvilke vi fik afprøvet alle vores våben. Godt at vide, at det hele bare virker perfekt.

Vi afholdt også en havariøvelse, hvor især røgdykkerne var på banen og fik afprøvet deres færdigheder.


Havariøvelse. Grejet er på

Det handler om sikkerheden om bord. Den skal bare være i top hele tiden, derfor skal disse øvelser afholdes meget jævnligt.

Heldigvis har vejrguderne været med os i denne uge. Stille og varmt vejr har fulgt os, så det næsten hver dag sidst på eftermiddagen har været muligt at afholde baderulle.

Det er meget populært, og hvis man er til mere motion, kan man jo bare besøge skibets udmærkede og veludstyrede motionsrum.

Rigtig mange aflægger dette rum et besøg og cykler sig en tur, eller ror 5 km eller hiver i alle de andre dertil indrettede installationer, så meget god sømandssved flyder ned på dørken. Alt sammen er for at yde kabyssens gode og nærende mad og bagerens gode brød og lækre kager en modvægt.



Man lytter til skildpadde-folkene

Hver aften kl. 19,00 mødes vi i hangaren. Her bliver der sat skub i vores hjernevindinger. Forskerne fortæller på skift om, hvad de arbejder med, så vi alle får en kraftig opdatering af vores naturvidenskabelige viden.

Så skete sensationen sent fredag eftermiddag. Det lykkedes skildpaddefolkene at fange en ung læderskildpadde. Ved hjælp af en skibets bårer blev den bragt ned i det fyldte soppebassin, som hurtigt var blevet sat op på dækket.

Alle var med. Skildpaddefolkene fik målt den på alle leder og kanter. Den blev mærket, der blev taget blod-og vævsprøver. Uden den sikkert selv véd det, så var den star for en dag. Alle skulle se den og røre ved den, og den blev simpelthen verdens mest fotograferede og filmede skildpadde.



Lædderskildpadden

Da det blev aften behøvede vi næsten ikke at tænde dækslys. Fotografernes blitzlys oplyste alt på dækket. Ellers fandt skildpadden sig i det hele. Dens gammelmandsansigt forandrede sig ikke så meget under hele seancen bortset fra, at den en gang imellem åbnede sin takkede mund og sprøjtede vand ud af næseborene, men den blev dog meget vred, da doc tog prøver på den.

Efter nogle timers besøg på VDRN, blev den sat i havet igen med en lille sender på ryggen, som gerne skulle gøre, at vi stadig har forbindelse med den. I skrivende stund véd jeg, at vi har modtaget signaler fra den, så den har det godt.

I går lørdag d. 30. september fejrede vi chefens runde fødselsdag. Igen var vi oppe ved ”hjørnelejligheden” og synge morgensang.



Chefens fødselsdag

Om eftermiddagen var vi alle samlet i hangaren for at fejre fødselsdagen. Orlogsflaget prydede bagvæggen, og bageren havde i kransekage lavet en flot model af VÆDDEREN. Vi nænnede næsten ikke at spise den, så vi måtte inden i os selv synge ”først skal den vises, siden skal den spises”, og så kom der gang i at smage på den gode kransekage.

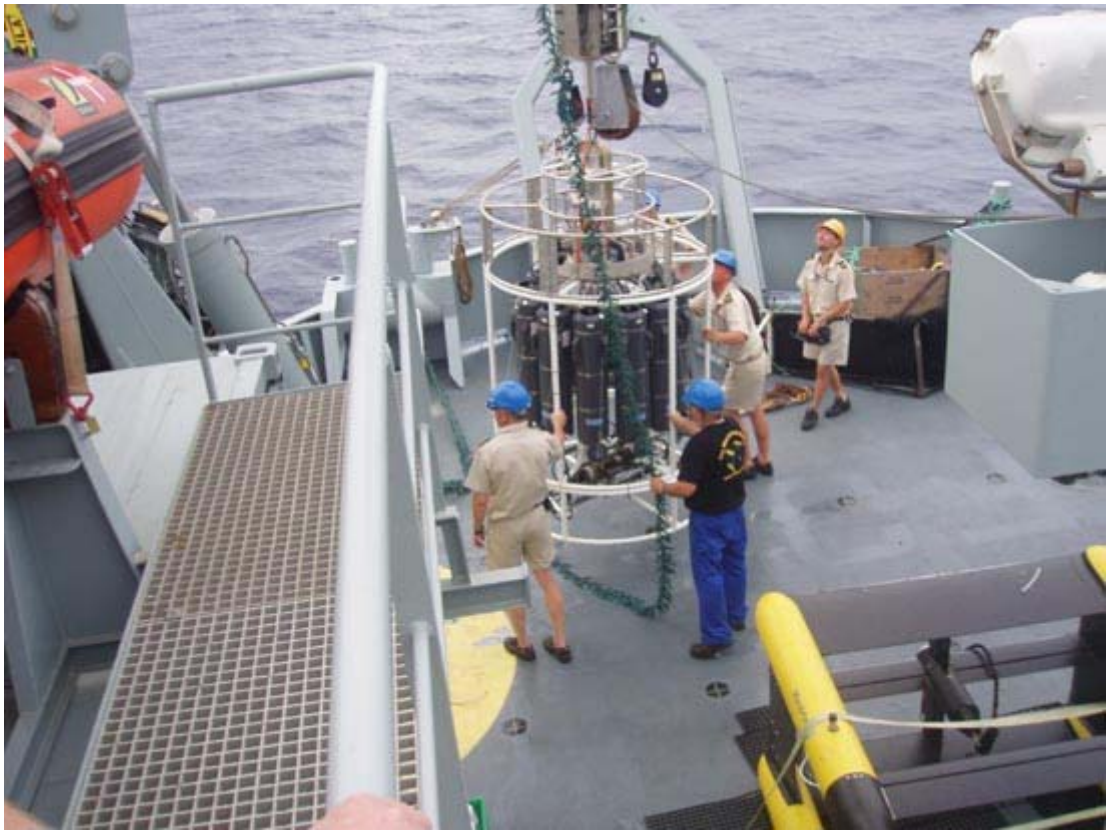
Der var hilsener til Chefen fra Forsvarschefen og Chef 1. Esk, og nk holdt en fin tale. Efter chefens takketale ”gik den igen”. Det var en flot og festlig markering af Chefens runde dag!

Nu sejler vi ud for Vestafrikas kyst. Et par pukkelhvaler svømmer sammen med os i passende afstand, og på tirsdag går vi ind til Accra i Ghana til et sikkert spændende og begivenhedsrigt havneophold.

Eigil Andreasen
Orlogspræst VÆDDEREN.



Baderulle



CTD `en skal i vandet



CTD ´en igen



Der dyrkes kondi. Præsten på cykel



Lerdueskydning



Læderskildpadde i soppebassin



VDRN ´s smukke maskine

Galathea 3: Syvende rejsebrev

Tidligt om morgenen d. 3. oktober ligger vi på reden ud for Tema/Accra, Ghana. Byen ligger derinde næsten som et fatamorgana.


Landgangen sættes i Accra

12-10-2006 kl. 19:03

Der er nemlig både noget farligt og noget eventyragtigt over hele sceneriet, og jeg tror, der fløj lidt sommerfugle rundt i posen på os alle af bare spænding over alt det nye og meget anderledes, som vi nu skulle i land og opleve.

Masser af oplysninger om dette fremmede land, om dets skønhed, dets grimhed, dets farlighed, dets historie osv. var blevet pumpet ind i vores hoveder gennem pamfletter fra ambassaden, fra Mærsk, fra præsten, ja, fra alle leder og kanter, så i takt med, at vi nærmede os landet steg vores spænding.


Ambassadøren går om bord

Vi blev budt velkommen med fuld musik. Afrikanske rytmer på kajen blæste os i møde med en decibel så høj, at det var svært at høre, hvad man selv tænkte under manøvrerullen. Men rytmerne gik lige i kroppen på os alle, så vi dansede lidt med på VDRN.

Det var under ingen omstændigheder et europæisk land, vi var kommet til. Havnen så i grunden ud som alle andre havne verden over, men varmen, som omgav os, var af en styrke, som vi aldrig ville opleve under vore egne himmelstrøg, og på kajen stod der en masse mennesker, der havde en noget mørkere hudfarve, end vi er vant til, mange med Dannebrog i hånden.

I spidsen for dem chefen for Ghanas flåde med følge. Enkelte hvide ansigter lyste op: Den danske ambassadør i Ghana, kontreadmiral Tim Sloth Jørgensen, repræsentanter for Mærsk i Ghana, her bosiddende danskere og nye besætningsmedlemmer. Alle kom de om bord, og blev budt velkommen af vores chef.

En stor gruppe ghanesiske gymnasieelever kom også om bord og fik en rundvisning på skibet. Det var utrolig høflige og videbegærlige unge mennesker. Om aftenen var VDRN vært ved en reception, hvor mange af dem, der stod på kajen og tog imod os, deltog - og mange, mange andre.


Skoleelver om bord på VÆDDEREN i Accra

De næste dage bød på mange farverige og spændende oplevelser. Af sted det gik på bustur både onsdag og torsdag. Det blev hurtigt klart for os, at hvis vi ikke havde haft politieskorte til at lede bussen gennem den ubegribelige tætte trafik, så havde det været umuligt at gennemføre udflugterne.

Begge dage havde vi samme motorcykelbetjent til at føre an. Man skulle tro han var en direkte efterkommer af Moses. Ved hjælp af spark, tegn med ansigt og hænder, tilråb og blå blink skilte han "vandene" ad. Bilerne veg ud til begge sider og gjorde plads for bussen.

Men buschaufføren skulle også selv være hjemme, for det var ikke altid, at bilerne flyttede sig hurtigt nok. Så udviste han en ekvilibristisk kørsel, som ingen af os havde set magen til. Ofte var der ikke til øllet mellem ham og de andre biler, men han rørte dem aldrig. Der er 25 km fra Tema, hvor VDRN lå og ind til centrum af Accra.


Christiansborg, den ydre gård

Først besøgte vi Christiansborg, det gamle danske fort, som nu er kontor for præsidenten. Det er sandelig ikke alle beskåret, at komme på besøg på Christiansborg. Det er kun VIP´s med særlig tilladelse, der lukkes ind.

Christiansborg blev bygget af danskerne i 1661, og det var centrum for al dansk handelsvirksomhed frem til 1850, hvor vi endelig solgte vores besiddelser på Guldkysten. Udover Christiansborg havde vi 4 – 5 andre forter og nogle plantager på Guldkysten, hvorfra vi drev handel. Dem er der kun ganske få rester tilbage af.

Den vigtigste handel var slavehandelen. Den blev fra ca. 1730 til begyndelsen af 1800 tallet organiseret gennem den såkaldte "Trekantshandel". Danske købmænd lastede skibe med våben og spiritus og sendte til Guldkysten.

Disse varer byttede vi med slaver hos de lokale høvdinge. Slaverne blev sejlet over Atlanten til Dansk Vestindien, hvor de blev solgt til plantageejerne. Skibene blev nu lastet med sukker, tobak, rom og andre kolonialvarer, som blev sejlet til Danmark og solgt. Denne handel tjente vi danskere så meget på, at tiden, hvor den foregik, blev kaldt "Den florissante Periode".

Denne periode fik en brat ende. Slavehandelen blev forbudt i 1802, og i 1807 bombarderede englænderne København og tog vores flåde, og i 1813 gik den danske stat bankerot.

Det var spændende at se Christiansborg. Det var helt tydeligt et lille stykke Danmark vi stod i, og stedets historie blev levende fortalt af den ghanesiske historieprofessor Irene Odotei ved det første besøg og af dekan Henrik Jeppesen ved andet besøg.


Christiansborg, Irene fortæller ved brønden

Derefter besøgte vi Wulffs hus. Det ligger et stenkast fra fortet og blev bygget af Wulff Joseph Wulff. Han var født i Randers i 1809 i en jødisk familie. Som ung kom han til "kysten" og blev 2. sekretær ved guvernementet på Christiansborg.

Han byggede sit eget hus i 1840, hvor han flyttede ind med sin negerkone og to børn. Huset – "Frederiksminde" - opkaldte han efter den nyligt afdøde konge Frederik VI. Hans efterkommere ejer stadig huset, og vi mødte tre af dem.

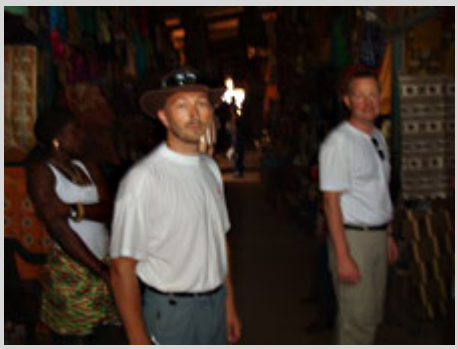

Accra Wulff´s hus, to efterkommere

Der var ikke meget dansk tilbage i dem. De var ganske sorte, men de var meget bevidste om deres danske rødder. Selv døde Joseph i 1842 af Klimatfeberen.

Klimatfeberen var under ét malaria, gul feber og Guinea-orm. Man kunne ikke skelne klart mellem de forskellige sygdomme. Disse sygdomme gik virkelig på strandhugst blandt danskerne. 2/3 af alle danskere, der kom til "Kysten", kom aldrig tilbage til Danmark.

Om eftermiddagen var vi på marked. Man må sige, at sælgerne gjorde alt for, at vi skulle købe deres varer. De hang på os som burrer, så det gjaldt om at være standhaftig, medmindre man var interesseret i at købe noget. Men festligt og farverigt var det. Her blev alle sanser pirret godt og grundigt. Efter sådan en indkøbstur var det godt at blive kølet af i Dutch Hotels lækre pool.

Nogle begivenhedsrige dage, fulde af meget eksotiske oplevelser, var forbi, og vi var på havet igen. Ghana ligger umiddelbar nord for ækvator, og nu hvor VÆDDEREN stævnede sydover lukkede vi øjnene og holdt os for ørerne – ja, vi stak hovedet i busken, for det kunne jo være, vi så slap over ækvator uden at kong Neptun opdagede os.



Markedet i Accra

Kun meget få i besætningen var ækvatordøbte, så næsten alle var kagler, og vi vidste, at vi meget nemt kunne få vrøvl med kong Neptun. Men vi skulle videre sydover. Vi troede næsten at den hellige grav var vel forvaret. Men så lørdag ved midnatstide, netop hvor vi krydsede ækvator (mange af os var gået på køjen), opstod der en frygtelig larm omkring skibet. Vi var blevet opdaget!

En meget vred kong Neptun kontaktede skibet og forlangte, at alle kagler kom på dæk til mønstring. Der var ingen kære mor! Der stod vi og modtog kongens vrede, som kom op til os nede fra hans slot på havbunden. Vi kunne kun formilde ham ved at ofre en kasse med gode cigarer og en øl til ham. Han erklærede da, at næste dag ville han komme op til overfladen og gå om bord, og se til at kaglerne blev behørigt ækvatordøbte.



Ækvatordåb, uddeling af dåbsbeviser

Næste dag – søndag – ankom Kong Neptun da i al sin magt og vælde ledsaget af sin dronning, den trivelige Neptusine, og hele hans hof. Det bestod af hans stjernetyder, hans livlæge, hans biskop og hans livvagt af drabelige havkarle, der skulle sørge for, at alt gik vel for sig.

Nu blev kaglerne kaldt frem fem ad gangen, og kongen må have været godt orienteret, for det med Galathea må han have hørt om. Han forlangte nemlig, at høre kaglerne synge Galathea – sangen, den ville dronning Neptusine nemlig så gerne høre.

Derefter blev hver enkelt kagle ført frem for stjernetyderen. Hvad de her fik at vide, bliver mellem dem. Men det skal siges, at kong Neptuns stjernetyder er meget dygtig til at se ind i fremtiden. Derefter skulle man besøge lægen. Heldigvis blev alle kaglers helbred godkendt.

Så kom man til biskoppen. Efter at have lovet Neptun og alle havkarle troskab blev man døbt, og biskoppen forkyndte ens navn, som man nu som nyslået havkarl skal bære med ære. Navnene, der blev forkyndt, var altid navne på havdyr eller fugle, for man véd jo ikke bedre i Neptuns rige.


Ækvatordåb, hele søopmålingen

Særlig dronning Neptusine gik levende op i dåben og hvilket navn, den enkelte fik tildelt. De nye havkarle blev alle budt på et let måltid ved Neptuns spisebord. Menuen var naturligvis fisk. Så forlod kong Neptun, hans dronning og hele hans hof igen VÆDDEREN. Han var rigtig fornøjet og i godt humør, da han gik fra borde og forsvandt i en stor bølge ned til sit Atlantis på havbunden. Men han bad Chefen sende HM Dronning Margrethe en hjertelig og kollegial hilsen.


Farvel til Accra og Ghana

Det var en festlig dag, og nu er vi tilbage i hverdagen, og det er i grunden ikke så galt. Der forskes og arbejdes, og i går aftes holdt vi en velbesøgt gudstjeneste i hangaren med deltagelse af en så fornem gæst som selveste kirkeministeren, der sejler med til Cape Town.

Ja. Cape Town bliver næste havneophold. Mere om det i næste brev.

Eigil Andreasen
Orlogspræst
HDMS VÆDDEREN

Galathea 3: Ottende rejsebrev

Søndag d.15. oktober vågnede vi til en dejlig solskinsdag. Det gik som en løbeild gennem skibet, at nu var vi der.


Cape Town med Taffelbjerget i baggrunden

23-10-2006 kl. 10:15

Vi tumlede ud af køjerne og op på dækket. Derinde lå Cape Town med det altdominerende Taffelbjerg som baggrund. Bjergets top er fladt som et spisebord, derfor har det fået sit kulinariske navn.

På hver side af Taffelbjerget kunne vi se dets små "søskende": "Løvehovedet" og "Djævlebjerget". Det var et fantastisk smukt syn, et syn, som alle om bord havde glædet sig til at se.

Vi begyndte indsejlingen, og efterhånden kunne vi se, at nede omkring havnen lå byens centrum, og op ad Taffelbjergets side klatrede de store luksusvillaer.


Modtagelseskomiteen på havnen i Cape Town

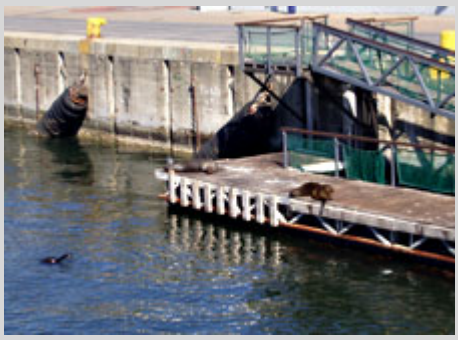
Senere blev vi klare over, at de fattige – mestendels de sorte – boede i de såkaldte Townships på den anden side af Taffelbjerget. Der havde de knap så smuk en udsigt fra de blikskure, de var henvist til at bo i.

Apartheid blev afskaffet i 1994 ved et demokratisk parlamentsvalg, hvor ANC (African National Congress), oppositionen gennem 40 års apartheidpolitik, fik 62 % af stemmerne. ANC ´s leder Nelson Mandela, den tidligere livstidsfange, blev landets første demokratisk valgte præsident.

Man bygger dog ikke et demokrati op i løbet af kort tid, så der er stadig alt for stor afstand mellem rig og fattig i Sydafrika. Men heldigvis kan man sige, at landet er på vej, og der er lys forude.

Vi kom til kajs på Victoria & Alfred Waterfront. Det var en meget heldig kajplads. Vi fandt hurtigt ud af, at det var her, der skete noget. Her var alt, hvad hjertet kan begære under et havneophold. Der var gode restauranter og hyggelige pubber, der var alskens forretninger og masser af mennesker og god stemning.

I havnebassinet legede søløver. De hvilede sig på en lille flydekaj, hvor de også talte sammen og af til tog sig en rask slåskamp. Søløverne havde stor underholdningsværdi for hinanden og for os.


Søløver i havnen i Cape Town

Første dag i havn er altid en dag, hvor der er en løben ud og ind ad skibet. Først kom ambassadøren med følge, og derefter kom alle de nye i ekspeditionsbesætningen om bord.

Dem var der rigtig mange af her i Cape Town. Det betød til gengæld, at der var rigtig mange fra den gamle ekspeditionsbesætning, som vi skulle tage afsked med. Det er altid lidt vemodigt at sige farvel til mennesker, som man lige har lært at kende godt, og som man har haft et godt samarbejde med og hyggelige stunder sammen med i fritiden. Men sådan er det!

Og så gik det officielle program i gang med reception om bord på VÆDDEREN og en middag, hvor ambassadøren var vært.


Ærkebiskop Desmond Tutu aflægger besøg på VÆDDEREN

Næste dag havde VÆDDEREN fint besøg. En af de mest markante modstandere mod apartheidpolitikken, modtageren af Nobels Fredspris, os et besøg. Efter 1994 blev han lederen af og dermed også en af arkitekterne bag Sandheds- og Forsoningskommissionen.

”Oprydningen” efter apartheid skulle ikke ende med en ny ”Nürnberg-proces”, ej heller skulle der fejes noget ind under gulvtæppet. Begge dele kunne nemt udløse en blodig borgerkrig. Nej, alt, hvad der var foregået af forbrydelser under apartheid begået af begge parter, skulle blotlægges, for at bane vej for forsoning og tilgivelse. Man må nok sige, at kommissionens arbejde er lykkedes fint. Overgangen til demokrati har været ganske ublodigt.

Vi blev alle taget ”på sengen”, for ærkebiskoppen kom en halv time for tidligt. Der blev travlhed ved falderebet, i messer og i kabys, men om bord kom dog den 150 cm høje mand, klædt i sin røde præsteskjorte og med et kæmpe kors på maven og læderkasket på hovedet.

Ved formiddagskaffen hos Chefen orienterede Søren Haslund-Christensen ham om Galathea 3 projektet, præsten fortalte ham om sit arbejde om bord, og så gik snakken ellers om løst og fast. Desmond Tutu er en karismatisk personlighed med en masse forløsende humor, der gør, at han er særdeles let at samtale med.

Nede på dækket hilste han straks på vores tre skoleelever, der lige var kommet om bord. Så vendte han sig til den kæmpe-kage, Benny bager havde brugt natten på at bage til ham i anledning af hans 75 års fødselsdag. Ærkebiskoppen blev rørt og glad, skar kagen for, og det var helt tydeligt, at den gode danske kransekage var noget hans smagsløg kunne lide.


Kæmpekagen

Nu var pressen der med kameraer og stenograferende journalister. Desmond Tutu appellerede til, at vi moderne mennesker udviste mere ydmyghed, og at vi skulle glæde os over denne Guds skabte verdens stor mangfoldighed i stedet for at have fordomme over for det, der vover at være anderledes. Fordomme kan føre direkte til vold og krig!

Man må sige, at netop Sydafrika er stedet, hvor mangfoldigheden i denne verden er repræsenteret meget koncentreret. Her oplever man en flora og fauna så rig, at man skal lede længe efter den. Her findes alle typer af mennesker, og dermed også alle former for kulturer og religioner. Ikke underligt, at man kalder landet for ”Regnbuenationen”.

Det moderne Sydafrika prøver at få alle disse forskellige mennesker til at leve i fred og fordragelighed med hinanden. Mennesker som Desmond Tutu har en sikker tro på, at det nok skal lykkes til sidst.

Både mandag og tirsdag kørte der busture ned på Cape-halvøen. Vi kom ikke op på Taffelbjerget, fordi der begge dage var ”dug” på, og så kan man intet se, og det er selvfølgelig for udsigtens skyld, at man tager op på ”spisebordet”.


Peaks drive

Men vi kørte langs hvide sandstrande. Vi sejlede ud i Hout Bay og besøgte søløverne på deres klippeøer, vi kørte op i Chapman´s Peak Drives vanvittige hårnålesving og så det oprørte hav dybt nede.

Inde i Kap Det Gode Håbs Naturreservat, som er den yderste spids af halvøen, mødte vi strudse, forskellige antiloper, og den lille bjergzebra, der bare stod og så ud som Æseldyret i Peter Plys.

Helt ude ved Cape Point spiste vi frokost og hilste her på de store bjørnebavianer. Her gjaldt det om at holde på hat, briller, tænder og andre

løse genstande. Selv de dygtigste lommetyve i verden kunne godt lære et og andet af disse hurtige aber.

Så stod vi på stranden ved Kap Det Gode Håb. Det var fantastisk at stå her i den stride blæst og se ud over det frådende hav og vide, at på den anden side af det ligger Antarktis.



Kap Det Gode Håb

Turen hjem gik langs False Bay. I Simon´s Town besøgte vi på stranden en koloni af brillepingviner. Vi kom så tæt på dem, at vi kunne klappe dem på hovedet, og hvem der kiggede på hvem, det er et godt spørgsmål. En dejlig dag var forbi, og alle havde vi fået en ordentlig en på opleveren!

Sidste dag i havn fik vi besøg af Chef Sok, der talte til os i hangaren. Vi er nu midtvejs siden vi forlod København d. 11. august. Vi fik sandelig ros for vores indsats indtil nu. Det var heldigt! Så nu gælder det bare om at holde gejsten oppe, til vi kommer til Sydney til december.


Myriaderne af lys for foden af Taffelbjergets skygge

Da vi manglede at få leveret noget grej, blev vi nogle timer forsinket i afgangen fra Cape Town. Ved 21 tiden onsdag aften kom vi da af sted. Flot at se ind mod Myriaderne af lys for foden af Taffelbjergets skygge.

Nu ligger vi i Indiske Ocean på vej mod Australien. Vi ” ryger lidt rundt”, men der er lovet os mere stille vejr i de næste dage.

Eigil Andreasen
Orlogspræst HDMS VÆDDEREN



Cape Town Bertel Haarder




75




Desmond Tutu
75

Galathea 3: Niende rejsebrev

Siden onsdag d. 18. oktober, hvor vi sejlede fra Cape Town i Sydafrika, har vi sejlet på Indiske Ocean.


Der forskes i hangaren

30-10-2006 kl. 12:54

Sejlretningen er hovedsagelig østlig, så vi stiller urene en time frem hver anden dag. Dagene bliver lidt kortere på den måde, men det er en meget blid overgang til vestaustralsk tid. Ingen af os kommer til at lide af jetlag.

Når man sejler jorden rundt med VÆDDEREN, så går det alligevel så langsomt, at vi når at få sjælen med os. Den bliver ikke efterladt i en eller anden tilfældig lufthavn på vej ud i verden. På denne søndag er vi fem timer foran jer hjemme, og så er vintertiden i Danmark endda regnet med.


Kaffepause

Nu tror I måske, vi sejler rundt i det dejligste varme vejr med højt solskin og kornblåt varmt vand, mens I må sidde i regn- og efterårsstormvejr i Danmark. Men vi har faktisk næsten samme vejrtype her som hjemme. I Danmark er det blevet efterår, her er det blevet forår.

Derfor er vejret køligt og af til lidt blæsende, hvor vi sejler rundt. Den ene dag forsøger solen at varme lidt, og den næste siler regnen ned. Det sidste er tilfældet i dag. Det er rigtig aprilsvejr, og temperaturen ligger på en 15 – 16 grader i disse dage, så det er ikke lige til korte bukser. Vi tager det nu meget roligt, for vi véd, at jo nærmere vi kommer Australien, des varmere bliver det, så om nogle dage vil lune vinde igen omslutte vores syndige kroppe.

Det er en rimelig lang sejltur fra Cape Town til Australien, så det er mange dage, vi ligger på suppen. Det er en dejlig fredelig sejlrute, vi følger. Det er yderst sjældent, vi overhovedet ser et andet skib. Det er slet ikke som i Middelhavet. At sejle dér i sejlruterne, svarer til at køre bil på Køgebugtmotorvejen i myldretiden.

Under sådan et godt langt togtben, som vi er ude i nu, handler det først og fremmest om, at få løst dagligdagens opgaver. Der skal forskes, der skal fotograferes og skrives artikler og andet godt stof til aviser og andre medier, og VÆDDEREN skal sejles. Og lad det være sagt: Vi gider godt Galathea alle 100 mand og kvinder om bord!


Der arbejdes med forskergrej

Ja, VÆDDEREN er netop i fuld vigør. I rejsebrev nr. 6 blev det beskrevet, hvordan skibets hjerte (maskinen og kontrolrummet) slog, og hvordan skibets hjerne (broen) bare fik det hele til at spille, og endelig hvordan dæksfolk og forskere arbejdede sammen om, at få forskningen til at køre. Her er lidt mere om hverdagslivet om bord.

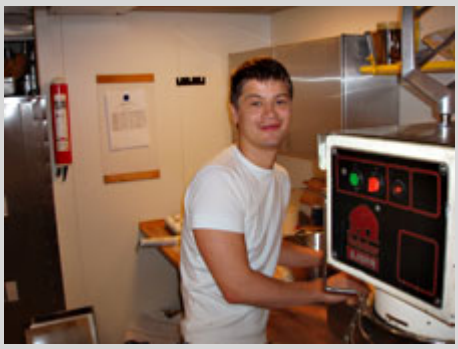
Sådanne helt almindelige hverdage på havet er inddelt i nogle perioder, som er afgrænset af skaffetiderne. Dagen indledes med morgenskafning. Efter formiddagens arbejde følger frokost. Så går det rask frem mod fyraften, som indledes med aftenskafning.


Lasse kok i kabyssen

Skulle man ud på aftenen synes, at posen er blevet lidt tom, så kan man gå ud i stirrids og lukke op for køleskabet, hvori man finder de lækreste rester fra dagens skafninger. Af dem kan man lave sig en nødhaps. Det plejer at smitte. Er først én begyndt at smøre sig en nødhaps, så følger andre efter. Godt vederkvæget af denne natmulje, er det så tid, at gå på køjen, medmindre man har vagt i maskinen eller på broen.

”Hjerte” og ”hjerne” kan ikke sættes på autostyring. I cafeteriet og i messerne står der altid en stor skål med den lækreste frugt, som man ind imellem skaffetiderne kan divertere sig med. Som der står i den gamle sømandssang, er det netop ”frugter som bonden aldrig ser”, for provianten har selvfølgelig været på det stedlige marked i Ghana eller i Sydafrika, eller hvor vi ellers kommer i havn for at ”handle ind”.

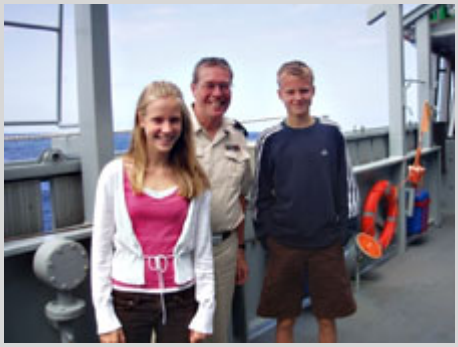
Her køber han ud over frugt også spændende grøntsager og forskellig slags kød og fisk. I går fik vi f.eks. kudusteg a la Cape Town (I kan selv slå op, hvad en kudu er for et dyr). Det smagte herligt!


Sune kok i kabyssen

Det er VÆDDERENS mave, kabyssen, der sørger for, at alle mand og kvinder går mere end mætte til køjs hver dag. Kokkene, bageren,

messegasterne, hovmesteren og skylleren arbejder i et fasttømret team under ledelse af provianten.

Der skal en god organisation til, når der skal tilberedes tre måltider om dagen til 100 mennesker. Dertil kommer, at bageren hver dag skal bage frisk brød: rugbrød, franskbrød, rundstykker osv. Ligeledes skal han tirsdag og torsdag bage kage, de to dage er nemlig "kagedage", dage som man virkelig ser frem til. Når der er fødselsdag om bord bakker bageren også ud med kage. Ja, der er gang i kødgryderne i kabyssen!


Præsten med konfirmander

Selv vores to skoleelever Inger og Thomas har også en hverdag her på eventyrets galej. De skal passe deres lektier ud over de andre opgaver, de får stillet. Deres konfirmationsforberedelse kan de heller ikke slippe for. Hver mandag mødes de med præsten i Chefens lukaf. Så må de høre et lille Guds ord og synge og arbejde med salmer. De skulle jo nødig være kommet bagud, når de hjemme igen møder hos deres sognepræst.

Hver aften kl. 19,00 har vi så den kulturelle time. En af forskerne fortæller os alle sammen om, hvad de i grunden går og forsker i. Ind imellem er det os fra søværnet, der er på.

I går aftes holdt Driften et interessant foredrag om oliens vej til maskinen, om hvordan maskinen spiser og fordøjer olien, så den får energi til at drive skruen rundt.

I tirsdags holdt præsten en velbesøgt gudstjeneste. Kl. 19,00 hver dag sker der noget i hangaren, det er alle indstillet på.


Forvalteren Dan arbejder i skibskontoret

Jamen holder I aldrig fri? ville nogle måske spørge. Jo, i tirsdags holdt vi søndag. Det passede så fint ind vi vores program, at dér kunne vi tage os en søndag. Det blev markeret ved, at vi kunne sove længe. Der var brunch i messer og cafeteriet fra kl. 9,30. Kun det mandskab, der var på vagt, havde opgaver den dag.

Sådan en dag får man lejlighed til at hvile ud, man kan læse, samtale, spille spil, tage sig en løbetur eller cykeltur i kondirummet og gøre mange andre fritidssysler. "Søndagen" sluttede så som sagt kl. 19,00 med gudstjeneste efterfulgt af en forevisning af "Martha". Således kan en helt almindelig tirsdag blive til søndag.

Eigil Andreasen
Orlogspræst
HDMS VÆDDEREN
Galathea 3



Indiske Ocean Forvalteren. Dan arbejder i skibskontoret



Indiske Ocean. Hovmester Ulrik i kabyssen



Indiske Ocean. biblioteket bruges



Indiske Ocean. Der forskes i Hangaren



Indiske Ocean. Kaffepause i mandskabsklubben

Galathea 3: Tiende rejsebrev

Så nåede vi til Australien.



VÆDDEREN med dansk og australsk flag

09-11-2006 kl. 09:10

Onsdag d.18. oktober forlod vi Cape Town med kurs mod Australien, og efter små tre ugers sejlads nåede vi i mandags til Australien, nærmere betegnet til Broome i Vestaustralien.

Tre uger kan synes at være lang tid at være på havet, men der sker så meget hver dag, at tiden går hurtigt for os alle. Som man også kunne læse i sidste rejsebrev, så har alle om bord en hverdag med mange opgaver, der skal løses.

I hverdagen er det vigtigt hele tiden at tænke på sikkerheden om bord. Derfor afholdes der forskellige øvelser/ ruller, så vi hele tiden er up to date med sikkerheden. Forleden gennemførte vi en omfattende havariøvelse. For øvelse var der brand i forreste maskinrum.



Christian pakker sammen efter havariøvelse

Røgdykkerne gik ind, fik slukket branden, bragt de sårede til hospitalet, hvor doc og hans håndgangne mænd tog affære og fik ofrene behandlet. Alt sammen for øvelse. Det var en vellykket, lærerig øvelse.

Men der skal også være tid til velfærd. Onsdag d. 1. november holdt vi ”Søndag” igen. Om aftenen gik det løs med bingo. Bingo-karl (præsten) og hans knald-hamrende dygtige bingoassistenter sørgede for, at spillet blev gennemført ”retfærdigt” og under ”god ro og orden”.

Det fremmer muligheden for gevinst, hvis man på forhånd véd, hvilket nummer ”Tykke Bertha”, ”svanehalse”, ”lange støvler”, ”en ordentlig én”, lange tasker” osv. er. Vandt man kun erfaring, så havde man dog haft en god aften i hinandens selskab. I pausen bakkede kabyssen ud med varm chokolade og boller.

I Danmark ruller Matador igen over skærmen i de små hjem; så vidt vi har hørt med stor succes. Vi vil da ikke stå tilbage ude på VÆDDEREN. Så vi ser i øjeblikket hver aften et afsnit i officersmessen. Man skal komme i god tid for overhovedet at få en plads! I går så vi afsnittet om ”Lauras store dag”.

Og nu til vores ankomst til Australien. Lige uden for Broome ligger der et koralrev. Tre steder stikker korallerne op af havet og danner nogle små øer. Det er jo ikke lige sådanne øer, man slår sig ned på for good, bygger hus og skaber sig en tilværelse.


Lille varan på besøg

Øerne er aldeles øde. Hverken mennesker eller planter kan finde "grobund" her, men faunaen er rigt repræsenteret. For det første kan man studere koraller, og samtidig får man farverige fisk at se. Alt sammen er det ganske ufarligt.

Men man kan også møde en saltvandskrokodille og giftige gopler og, hvad vores to havslangeforskere havde håbet på, giftige havslanger. Vi lå død i vandet ud for en af de tre øer, Cunningham Island. For at vi nu kunne sige, at vi havde sat vores ben på en øde ø,blev vi i små hold sejlet ind med gummibåden til øen.

Naturligvis havde de to slangeforskere håbet på gevinst, men desværre, havslangerne holdt sig langt væk. Det var kun de ganske ufarlige dyr, vi mødte derinde. Af de mere eksotiske skal nævnes, at nogle fik en stor rokke at se. Den svævede elegant igennem vandet.

Der var udpeget en ø-kommandant – "Commander of Cunningham Island" - som skulle sørge for, at alt foregik sikkerhedsmæssigt korrekt.


Journalisten arbejder

Vi kunne ikke lade være med at tænke på fordum tiders kolonialisering af fremmed og ukendt land. Ø-kommandanten var "very British" i sin hvide uniform.

Det sidste hold, der kom ind på øen fik ufrivilligt nogle timers ekstra ophold. Det blev hurtigere ebbe end beregnet. De måtte vente på højvande, så gummibåden kunne hente dem tilbage til skibet. Netop fordi man på forhånd havde sørget for, at alle sikkerhedsmæssige forholdsregler var overholdt, kunne alle vende tilbage til VÆDDEREN en god oplevelse rigere.

I mandags gik vi ind til Broome. Det er en by, med ca. 7.000 indbyggere. Den ligger ganske i nowhere. På tre sider er den omgivet af ørken og på den fjerde er havet. Der er flere hundrede km til nærmeste by. Vi skal nu vænne os til, at i Australien bor der ikke nær så mange mennesker pr. km2, som der gør i Europa. Her kan der være langt mellem beboede områder.

I begyndelsen af 1900-tallet foregik der et betydeligt perlefiskeri fra Broome. Det var japanske perlefiskere, som levede af dette ikke ganske ufarlige erhverv.

Byen har stadig en Chinatown i centrum. Dens små lave træhuse med kun ganske få kinesiske eller japanske ornamenter kan dog slet ikke sammenlignes med Chinatown i andre byer verden over.


China Town i Broome

Her i Broome er vi tilbage i et klima, der, hvad varmen angår, kan sammenlignes med Ghana. Temperaturen når ment over de 35 grader, og der er en rimelig stor luftfugtighed. Så hvis man ikke lige var i færd med at se på perler i de fine butikker i Chinatown, så var det dejligt at kunne besøge en pub og få sig en kold fadbamse eller noget andet køligt at drikke.


Så dybt ligger VÆDDEREN ved kajen

Dagen efter, hvor vi skulle afgå, spillede den store tidevandsforskel os igen et pus. Nogle tekniske opgaver kunne ikke løses på grund af lavvande. Det var sådan, at VÆDDEREN var lige ved at forsvinde under molen.

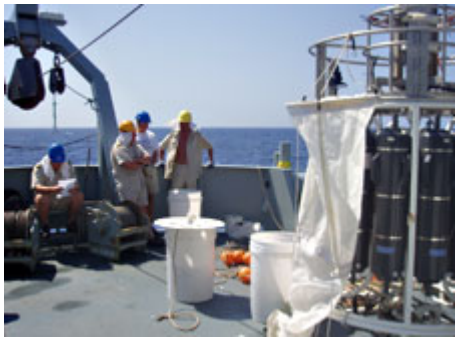
Når vandet var lavest, var det stort set kun mast og bro og hvad, der er på samme niveau, der stak op over molen. Ud på eftermiddagen, hvor det var blevet højvande igen og de tekniske opgaver var løst, kunne vi så sejle ud fra Broome.

Efter et par timers sejlads, lagde vi os død i vandet igen, og her ligger vi nu og forskerne forsker på livet løs. Vores hverdag er vendt tilbage.

Eigil Andreasen
Orlogspræst
VÆDDEREN
Galathea 3

Galathea 3: Elvte rejsebrev

Som jeg sluttede sidste brev: Hverdagen er vendt tilbage!


Forskning på agterdækket

16-11-2006 kl. 11:33

Hele den forgangne uge har det været hverdag her om bord på VÆDDEREN.
I en hel uge har vi ligget ud for Broome i Vestaustralien, og det daglige arbejde har gået sin gang. Søværnsbesætning som ekspeditionsbesætning har arbejdet fra tidlig morgen til ud på aftenen hver dag.

Selve arbejdsgangen er følgende: Vi ligger død i vandet på en bestemt position. Det kalder vi, at vi ligger på en ”station”. Her foretages der kast i havet med alle de mangeartede instrumenter og net, som forskerne bruger. Op fra forskellige dybder bringer instrumenterne og nettene vandlopper med samt deres lort, plankton, bakterier osv. osv., nogle meget små og mikroskopiske dyr til nærmere undersøgelser under mikroskoper og andre fancy instrumenter, som forskerne har i containerlaboratorierne og i hangaren.

Ved aftenens foredrag ser vi så billederne af disse væsener, stærkt forstørrede på hangarens storskærm, og man må undre sig over den skønhed og opfindsomhed, som Vorherre har lagt for dagen, da han skabte dem. Der er ikke grænser for, hvor fantasifuld dyrenes fysik er, og hvilke farver! Hele paletten har han brugt, den gode Skaber. Og så er disse små væsener sandelig nyttige! Ikke bare dem selv, men også deres lort er vigtige elementer i fødekæden.


Der forskes i hangaren

Nu kan det lyde ganske enkelt bare at kaste instrumenter og net i havet fra agterdækket, men sådan er tingene ikke skruet sammen. Nogle af instrumenterne er meget store og meget tunge. For at få dem i havet skal de ud over skibssiden og sænkes ned fastgjort i tykke stålwirer, der er rullet op på kæmpe trisser. Der skal bruges kraner og maskiner, der får trisserne til at rulle wirerne af og på, alt efter om instrumentet skal i suppen eller op igen.

Det er ikke bare nogle få meter, instrumenterne skal sænkes ned. Nej det er ofte op til 1000 m, og somme tider dybere ned i havet. Det må stå klart for enhver, at det er et stort og tungt arbejde, at bakse med alle disse instrumenter og indretninger og arbejde med maskinerne, der skal få dem til at fungere.

Det er naturligvis vores dæksdrenge anført af næstkommanderende og matrosen, der styrer dette tunge arbejde på agterdækket og sidedækket. Indimellem, når maskinerne ikke vil det, vi vil, så må bøderne træde til med deres tekniske ekspertise. Og hu, hej, hvor det går ude på dækket, når det hele spiller og fungerer.

I den forløbne uge er hver dag gået med at ligge på en eller flere "stationer", hvor vi har foretaget disse kast af instrumenter og net i havet. Det tager et par timer, at forlægge fra "station" til "station", en forlægning, der giver et lille åndehul til alle. Hver "station" har sin havdybde, og selv om alle "stationer" ligger ud for Broome, så byder de altså på en masse nye opdagelser for forskerne.


Flagstangen repareres

"Jamen, så kommer I jo ikke ud af stedet!" vil mange sige. Nej, det gør vi i grunden ikke, men det er heller ikke meningen. Det har nemlig fra begyndelsen været planlagt, at alle disse "stationer" ud for Broome skulle besøges – og det gør vi så! Alt går altså efter bogen.

Fedt nok! Men der er en joker i dette spil. Den joker hedder vejret. Hele denne uge har det været ganske ens. At vi ligger ud for Broome betyder, at vi befinder os i den sydlige ende af Australiens tropiske bælte, og temperaturen har hver dag svinget oppe omkring de 40 grader. Solen har sendt sine bragende, varme stråler ned over VÆDDEREN og dens besætning fra solopgang til solnedgang, og nattens stjerner var slet ikke kolde. De bragte i hvert fald ikke megen kølighed med sig.


Chef og Jørgen i arbejde

Om dagen har vi måttet beskytte os mod solen og varmen. Vi har måttet iklæde os de til situationen rigtige klæder. Derfor har man set dæksfolkene og forskerne været iført hvide hovedklæder under arbejdshjelmene, så det næsten så ud som om, vi havde fået en gruppe arabere om bord eller soldater fra fremmedlegionen.

Skulle man i en pause have fået lyst til at slikke af det varme solskin, så gjaldt det bare om at få solcreme med den rigtige faktor på kroppen. Da nætterne ikke har budt på megen kølighed, så har vi alle ligget som strandede hvaler og gispet på køjerne. Der har flydt megen god sømands- og forskersved ud på dækket og mange andre steder på skibet i disse dage!

Fritid har der ikke været meget af, så derfor var det vældig hyggeligt med en grillaften i mandags. Alle mand og kvinder samledes vi om grillen på ras-dækket, hvor kabyssen bakkede ud med de lækreste burgere og hotdogs. Dertil blev der serveret en kølig færøsk milkdrink.


Grilaften

Stemning var god, og det herlige måltid blev nydt på dækket, mens snakken gik livligt på tværs af søværns- og ekspeditionsbesætningerne. Et sådan fælles arrangement var lige, hvad vi trængte til. ”Vi havde ikke lyst, men vi trængte!” for nu at citere fru murermester Jessen fra Matador.

Men vores svedige kroppe blev jo ikke afkølet. Hvad kunne der gøres? Chefen fik en god idé. Han tegnede et bassin, og ved hjælp af tømmer og en stor presenning blev bassinet til en realitet i løbet af nul komma fem.


Bornholmerbassinet i funktion

At sidde i ”bornholmerbassinets” kølige havvand på VÆDDERENS dæk er bare velfærd.

Her kan vi nu sidde i grupper høj som lav og ordne verdenssituationen ude midt på Indiske Ocean, samtidig med at sveden vaskes bort af det kølige saltvand. Vandet er i hvert fald køligere end luften.

Sådan har den forgangne uge på Indiske Ocean ud for Broome været, men i morgen er det sidste dag her. Så begynder forlægningen sydover med kurs mod Fremantle / Perth. Det er så langt sydligere, at her kommer vi ned i noget, der ligner dansk sommervejr, når det er bedst og varmest. Det er jo ikke lige sommervejr, vi er vant til i sidste halvdel af november hjemme i Danmark, så vi glæder os alle til havneopholdet dér.

Det er nu ikke bare vejret, der minder os om, at vi er langt fra Danmark. I aften har vi til aftenskafningen fået stegt krokodille, og om et par dage skal vi have kængurufilet.

Krokodillen smagte dejligt. Vi håbede alle, at vores krokodille ikke havde spist menneskekød!

Eigil Andreasen
Orlogspræst
VÆDDEREN
Galathea 3



ogtben 7 ud for Broome. Doc interviewes i swimmingpoolen

Galathea 3: Tolvte rejsebrev

Togtben 7 fra Cape Town til Fremantle / Perth var i tid et meget langt togtben, og logisk nok var der jo så god tid til forskning.



Velkomstbanner i Fremantle

27-11-2006 kl. 09:00

Indiske Ocean, ud for Vestaustraliens sydkyst

Som jeg skrev i sidste rejsebrev, så blev tiden også udnyttet til det yderste. Vores "kasse" ud for Broome, som vi sejlede tyndt på kryds og tværs fra "station" til "station", blev gennemundersøgt af forskerne for vandlopper, bakterier og mange andre mikroskopiske væsener.

Dertil kom de mere synlige dyr som havslanger og et par delfiner. Der var rigeligt med arbejde fra tidlig morgen til sen aften til alle om bord, både for den ene og den anden besætning, og det i 40 graders varme og på et dæk, som udstrålede 58 graders varme.


Maersk er også i Fremantle

Det lod sig alt sammen gøre, når blot man sørgede for, for det første at drikke rigeligt med vand iblandet en lille smule salt og sukker, for det andet at klæde sig rigtigt på og for det tredje sørgede for at køle kroppen ned i det svalende vand i "Bornholmerbassinet", som blev beskrevet i sidste rejsebrev.

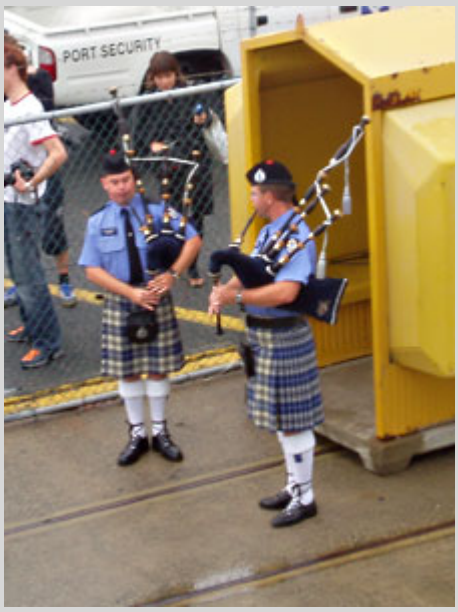
Disse tre enkle foranstaltninger blev gennemført efter gode råd fra Doc, og på grund af dem lykkedes det faktisk at løse alle vores opgaver til punkt og prikke på trods af de hårde vilkår, den stærke varme bød os. Alle var tilfredse og glade.

Fredag d. 17. november begyndte vi forlægning mod Fremantle / Perth, men i løbet af forlægningen var der også indlagt forskertid. Dæksfolkene manøvrerede de store, tunge instrumenter i suppen, og dermed fik forskerne taget adskillige, nyttige prøver under forlægningen.

Efterhånden som vi kom sydover, fjernede vi os fra de tropiske himmelstrøg ned mod de subtropiske. Temperaturen dalede i samme takt, og da vi nåede ned på ca. 25 grader føltes det næsten køligt. Navnlig faldt temperaturen behageligt om natten. Mange begyndte endog at tage dynerne i anvendelse igen.

Vi skulle mærke, at vi stadig var i Australien. Lørdag d. 18. november serverede kabyssen kænguru filet. Det smagte dejligt – næsten samme smag som dyrekød.

Forlægningen sluttede med, at der var gudstjeneste søndag aften. Denne gang i cafeteriet, da hangaren stod fuld af kasser med materialer og prøver, som forskerne skulle have hjem fra Fremantle.



Sækkepiber på kajen i Fremantle

Mandag morgen tidlig d. 20. november ankom vi til Fremantle. Vi blev modtaget med sækkepibemusik. To politibetjente iført kilt spillede traditionelle skotske sange for os, mens en lille, men udsøgt skare af højtstående embedsmænd, blev budt velkommen om bord af Chefen.


Aboriginalhøvding på besøg

Det småregnede dejligt, da vi ankom, men vejret slog snart over i solskin og ca. 30 graders varme, og sådan forblev det under hele opholdet.

Perth blev grundlagt som koloni i 1829. Den blev placeret 16 km oppe ad Swan River. Som havneby for Perth grundlagde man samtidig Fremantle ved flodens munding. Først i anden halvdel af 1800 tallet, da guldfeberen ramte de to byer, begyndte de at vokse sig store og stærke. I dag er Perth med sine 1,4 millioner indbyggere Australiens svar på Dallas.

Byen er en slags hightech modvægt til de ældre og mere overbefolkede byer på østkysten. De mange skyskrabere, som rummer store firmaers kontorer, danner Perths skyline, og taler deres eget sprog, mens Fremantle, med sine mange toetagers huse, bygget i kolonial stil, har bevaret sin oprindelige charme.

Når man går tur i gaderne i Fremantle og ser på de udsmykkede, velholdte facader med de rigt udskårne balkoner, så fornemmer man klart stemningen, som den må have været i 1800 tallet.

Vi fra VÆDDEREN nød et par dage i disse hyggelige omgivelser i fulde drag. Når man ikke var på vagt, gjaldt det om at bruge den sparsomme fritid til at komme lidt væk fra skibet.

Nogle besøgte Rottnest Island ud for Fremantle for at bade og snorkle. Hollandske opdagelsesrejsende kaldte i 1696 denne smukke ø for "Rotterede", fordi de troede, at quoklaerne – små mini kænguruer, der kun lever her – var rotter.


Kænguru på spring

Rigtig mange tog med på præstens bustur til Swan Valley lidt øst for Perth. Her langs Swan floden er det ideelt at dyrke vin. Vi besøgte da også en vingård, og fik lov at smage på stedets produkter. At vi befinder os på den anden side af kloden, blev vi rigtig klare over, da vi fik at vide, at vinhøsten finder sted sidst i februar først i marts.


Doc blæser os et stykke på en didegeridoo

En stor butik med aboriginal - kunst var også et mål. Selvfølgelig kunne vi købe, men ikke afprøve boomeranger. Dem blev der købt en del af. Vi kunne til gengæld godt få lov til at prøve at spille . Ikke mange var gode til at få de dybe bastoner ud af dette mærkelige 2 – 3 m lange rør af et blæserinstrument, og kun få købte et eksemplar. Men det var morsomt at prøve.

Men først besøgte vi en Wildlife - park, som lå i et rigtigt australsk bush - landskab. Til forskel fra andre zoologiske haver kunne vi her få lov til at komme ind til mange af dyrene. F.eks. kom vi ind til kænguruerne og kunne fodre dem. Vi kunne sidde med en vombat på skødet og klø en koalabjørn på ryggen.

Vi fik i det hele taget oplevet alle de særlige australske dyr: dingoen, den tasmanske djævel, emuen, ikke at forglemme, nogle af Australiens giftige slanger osv.

Mærkeligt at tænke sig, at hvis man kørte fra Swan Valley videre østover, så var der ca. 4.000 km til Sydney igennem "nowhere". Perth er den mest øde beliggende millionby i verden. Vel tilbage på VÆDDEREN kunne vi konstatere, at vi atter havde haft en vellykket udflugt!


Chefen følger gæster om bord ved ankomst til Fremantle

Det lakker mod enden for søværnsbesætningen om bord. Om tre uger er dette spændende og begivenhedsrige togt forbi, og vi vil have tilbagelagt en halv tur rundt om jorden.

Det præger os naturligvis på forskelligt sæt og vis, at hjemturen nærmer sig, men der er stadig meget arbejde at gøre, mange opgaver at løse. Vi er nu på vej mod Hobart, Tasmanien; togtben 8 er i fuld gang. Der er kommet et nyt hold forskere om bord.


KKO og en wombat hygger sig

Det er geologerne, der er vendt tilbage for fulde gardiner, og i de kommende tolv dage skal vi have rigtig megen forskning til side. Godt vederkvæget efter et begivenhedsrigt havneophold i Fremantle / Perth med megen god velfærd, er vi i søværnsbesætningen parate til med fornyet kraft at give den en ordentlig skalle igen.

Det hjælper også meget på arbejdsglæden og ydeevnen, at klimaet er blevet mildt og venligt – lige et klima for os nordboere. Den gode velfærd i havn bliver således forvandlet til velfærd i dagligdagens arbejde.

Vi har det godt med hinanden og går til opgaverne med krum hals. "Vi gider godt Galathea!"

Eigil Andreasen
Orlogspræst
VÆDDEREN
Galathea 3



Fremantle. Ankomst

Galathea 3: Trettende rejsebrev

Vi har haft 14 dage på havet, inden vi kom til Hobart på Tasmanien.


Ankomst til Hobart

11-12-2006 kl. 07:55

Det var som sagt et rigtig godt havneophold i Fremantle/Perth, hvor man fik sig en ordentlig en på opleveren. En af undtagelserne var måske "Maskinen". Noget i de "ædlere dele" drillede utrooligt! Der skulle tid til at bringe det i orden, så der var ikke rigtig nogen frihed at få for bøderne under det havneophold.

Vi har haft 14 dage på havet, inden vi kom til Hobart på Tasmanien. Det har været gode 14 dage for alle om bord. Der er blevet forsket på livet løs. Som sagt er geologerne vendt tilbage til skibet. Det er jo noget med at undersøge forholdene på havbunden og ud fra det lære en hel masse om den jord, vi alle lever på; hvordan den er nu, og hvordan den har været for millioner af år siden.


Hovedrengøring i skibet

Geologerne studerer ikke de næsten usynlige væsener, som mikrobiologerne gør, nej, det er store kerner af sedimentet fra havbunden, som tages op af monsterlignende instrumenter, som fires ned i vandet fra agterdæk og sidedæk.

Disse kerner skal undersøges nøje enten om bord, eller de sendes hjem til Danmark. Først her kan forskerne få dem undersøgt, så indtil da må de vente i spænding på resultatet. Når disse kæmpe instrumenter skal op og ned, så er der rigtig meget at lave for søværnsbesætningen. Det er et tungt arbejde, og der er mange sikkerhedsforanstaltninger, man skal iagttage, så ingen kommer til skade.

Mangen en vejrudsigt har set så sort ud, så vi frygtede, at det planlagte arbejdsprogram ikke kunne gennemføres, men Vorherre holder selvfølgelig øje med VÆDDEREN og Galathea 3, så ét er, hvad meteorologerne siger, noget andet er det vejr, som Vorherre giver os; indtil nu har det i hvert fald været godt. (Eller er det fordi, vi bare sejler væk fra det dårlige vejr?)

Lidt velfærd har vi dog tilladt os i løbet af disse travle 14 dage. Søndag d. 3. december holdt vi – ja, søndag. Det betød, at hvis man ikke lige havde vagt, så kunne man sove længe. Hen på formiddagen bakkede kabyssen ud med brunch. Hvis man var vagtfri kunne man tage sig en "slapper" på dækket med en god bog eller bare få sig en "morfar" i en god stol.


Havnen i Hobart

Om aftenen kl. 19,00 var der adventsgudstjeneste i hangaren. Vi sang det nye kirkeår og julen ind. En stor menighed mødte op; mange måtte stå op. Det var som om det allerede var juleaften.

Og så til noget helt andet! Efter julegudstjenesten havde vi jule-bingo! I anledning af den tilstundende højtid gennemførte vi 4 spil. Hovedgevinsten var et videokamera. Der var telepatisk forbindelse mellem alle "hullerne", hvor vi sad i større eller mindre grupper; VÆDDEREN stod på gloende pæle, stemningen var helt i top.

I pausen bakkede kabyssen ud med juleboller, småkager og et enkelt glas gløgg. Det var på alle måder en dejlig søndag om bord på VÆDDEREN. Dermed fik vi "skudt" julen i gang.


Udsigt over Derwent River i Hobart

Så kom vi til Tasmanien. Torsdag d. 7. december tidligt om morgenen gik vi i havn i Hobart, Tasmaniens hovedstad.

Hobart har 180.000 indbyggere og er en stilfærdig, hyggelig lille hovedstad. Kort tid efter, at englænderne havde hejst Union Jack over øen i 1802, begyndte de frie nybyggere at anlægge byen.

Arbejdskraften leverede straffefangerne. De frie nybyggere fik gratis jord og arbejdskraft. Hvad kan man så forlange mere, når man skal bygge en tilværelse op helt fra bunden.

I de første mange år efter 1802 regnedes Tasmanien for at være "verdens ende". Var man her, så kunne man ganske enkelt ikke komme længere væk, set med europæiske øjne. Tasmanien var en udørk. Her kom kun de værste forbrydere, de groveste soldater, og de frie mennesker, som absolut intet ejede.

Men når man er her, oplever man en frodig ø – lidt større end Jylland – med et behageligt tempereret klima. Milde regnfulde vintre, og somre, hvor gennemsnitstemperaturen er 5 – 10 grader højere end i Danmark. Det

bjergrige landskab er grønt og smukt, og i dalene dyrker man korn og vin og avler frugt. Træerne har man bragt med sig fra Europa. Da man ved et folkemord i 1836 udryddede alle aboriginals på øen, så er befolkningen i dag "very british".

VÆDDEREN skulle ligge her fra torsdag til fredag, så tiden var knap. Vi nåede dog alt, hvad skulle nås. Skibet skulle have noget at leve af. Vi fik affald fra borde. Nye forskere kom, andre måtte vi sige farvel til. Der var den obligatoriske pressekonference. Kronprinsesse Marys søster med børn kom på besøg. Det gik bare derudad.


Gaster på Mount Wellington

Det australske søværn stillede en lille bus til rådighed begge dage, så vi kunne komme lidt op i landet. Det blev en tur til Mount Wellington, 1270 m over havet. Her kunne vi nyde den pragtfulde udsigt ud over Hobart. Den første dag blæste der to pelikaner oppe på toppen og det småregnede. Den stærke blæst gik gennem marv og ben.

Næste dag skinnede solen fra en skyfri himmel, hvilket selvfølgelig gjorde udsigten endnu smukkere. Andet punkt på programmet var et besøg i Richmond. Den lille by ligger fuldstændig, som da den blev bygget omkring 1830. Når man skræller den meget turistede overflade af, så kan man godt fornemme, hvordan stemningen i byen har været i kolonitiden.


NK og DOC i Richmond

Repræsentanter for VÆDDEREN både fra den ene og den anden besætning var til fin reception hos generalguvernøren. Også det var "very british". Og således havde vi to dejlige og begivenhedsrige dage i Hobart.

Nu er eventyret forbi. I skrivende stund ligger vi i Stillehavet med kurs mod Sydney. Vi ankommer i morgen tidlig, og foran os ligger der en travl uge, hvor vi skal lave overlevering til B-besætningen, vi skal på alle måder ud af skibet. Der er en masse officielle arrangementer, parade, receptioner osv. VÆDDEREN sejler fra Sydney d. 14. december om aftenen, derefter har vi et par dage i byen, hvor der bliver mulighed for at lege turist.

De fleste af os flyver hjem til Danmark d. 17. december, så vi ankommer d. 18. til Kastrup om formiddagen dansk tid. En del bliver tilbage i landet "down under" og holder jul. Nogle af dem får familien ned.

Derfor er dette det sidste rejsebrev fra vores besætning.
En glædelig og velsignet jul og godt nytår ønskes læserne af rejsebrevene.
Vi ønsker den nye besætning på VÆDDEREN og alle dens pårørende en

glædelig og velsignet jul i det fremmede og godt nytår!
GOD VIND!

Eigil Andreasen
Orlogspræst
VÆDDEREN
Galathea 3
Tasman Havet,
Stillehavet

Billeder fra paraden i Sydney 12. december






ATHEA 3







Besætningsskift på Galathea - Fjortende rejsebrev fra VÆDDEREN på Galathea 3

Så er VÆDDEREN atter på havet – ikke kun med en række nye forskere, journalister og fotografer, men denne gang også med en helt ny skibsbesætning.


Operahuset og Sydney Harbour Bridge

16-12-2006 kl. 09:41

Besætningsskiftet passer med, at Galathea nu har tilbagelagt halvdelen af togtet, og Sydney i Australien blev stedet, hvor skiftet skulle finde sted.

De første blandt den 50 personer store besætning rejste til Australien allerede den 13. november for at opleve noget af dette spændende kontinent, inden deres del af togtet skulle begynde. Flere andre fulgte efter i løbet af november. Den sidste del af besætningen fløj fra København den 6. december og nåede efter den lange flyrejse til Sydney den 7. december sidst på eftermiddagen (lokal tid).


Optrædende aboriginals i Sydney

Nogenlunde på samme tid stødte de rundrejsende besætningsmedlemmer til i Sydney, og besætningen fik således et par afslappede dage i hinandens selskab, hvor det handlede om at opleve byen og dens omgivelser.

Sydney er Australiens største by med mere end 4 millioner indbyggere. Det var også i det nuværende Sydney, den første europæiske koloni i Australien blev grundlagt i 1788.
I dag er Sydney en storby med masser af seværdigheder. Hovedattraktionerne for den nye Galathea-besætning var Zoologisk Have, Akvariet, det 300 m. høje Sydney Tower, Sydney Harbour Bridge fra 1920'erne og selvfølgelig Operahuset, tegnet i 1955 af den danske arkitekt, Jørn Utzon.


Operahuset by night

Nogle af besætningsmedlemmerne lagde også vejen omkring diskoteket "Slip Inn", hvor Kronprinsparret mødte hinanden for første gang under Olympiaden i 2000.

10. december kom VÆDDEREN i havn. Det var spændende at møde den afgående besætning og høre om deres oplevelser og erfaringer.


VÆDDEREN i Sydney

De første to dage blev brugt på ”overdragelsesforretninger” i de forskellige divisioner, ligesom der lå et stort arbejde med at få nye forsyninger bragt om bord.

12. december var så den store skiftedag, hvor der blev båret køjesække og kufferter op og ned ad landgangen. Derpå samledes begge besætninger til parade på kajen, hvor der var kommandoskift mellem de to skibschefer, kommandør Carsten Schmidt og kommandør Lars H. Hansen, og taler ved forsvarsminister Søren Gade og chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Nils Wang.

Et besøg af Galathea-skibet påkalder sig naturligvis også lokal interesse. Onsdag aften holdt den danske menighed i Sydney sin traditionelle julesammenkomst på kajen ved skibet.


Danskere i Sydney og VÆDDEREN

Der var samlet godt 100 mennesker og arrangementet bestod i solosang, fællessang med alle de kendte danske julesalmer og taler.

Her medvirkede både den afgåede og den tilgåede orlogspræst samt den danske generalkonsul. Det betød tydeligvis meget for de danske i Sydney, at de kunne holde dette julearrangement i sammenhæng med VÆDDERENs besøg – nærmest et stykke Danmark, der var kommet sejlende til dem.


Arne, Jakob, Henning og René ved afsejlingen fra Sydney

14. december oprandt endelig den store dag, hvor den nye besætning efter flere måneders forberedelse kunne komme på havet med Galathea 3.

Kl. 19 stævnede VÆDDEREN ud fra Sydney, og blandt dem, der havde taget opstilling på kajen for at vinke farvel, var også de afgåede besætningsmedlemmer, der til lejligheden havde fremstillet et stort banner med påskriften ”God tur”.

Inden udsejlingen af Sydney havn rundede skibet Operahuset, hvorefter ruten mod Salomonøerne påbegyndtes.

Der hersker ingen tvivl om, at alle i den nye besætning er glade for at være kommet på havet. Det er jo derfor, vi er taget herned, og det er også først nu,

at der er blevet tid og overskud til at lære de ombordværende forskere og formidlere at kende.

Det bliver spændende at få et nærmere indblik i de forskellige forskningsprojekter, der allerede er i fuld gang – og man fornemmer en stor imødekommenhed og velvillighed fra såvel skibsbesætningen som fra forskerholdene. Sideløbende med de daglige rutiner samt forsknings- og formidlingsarbejdet om bord, skal vi i gang med forberedelserne til julen. Men det kommer I til at høre meget mere om i det næste rejsebrev!

Mange hjertelige hilsener til jer alle hjemme i Danmark på vegne af Galathea-besætningen,

orlogspræst Peter Thyssen.
Fotos: DOC Niels M. Nielsen



Ude på søen har Benedikte udskiftet rundhuen med en mere sæsonbestemt hovedbeklædning

GALATHEA 3:

15. rejsebrev – 22. december 2006

Jul på Galathea

Læs om:
· Juleforberedelserne på Galathea
· Fra forskningens verden
· T-divisionens julesang

Juleforberedelserne på Galathea

Der er vel ikke noget mere mærkeligt end at se julepynt midt om sommeren. Hjemme i Danmark søger vi da også for at få julepynten gemt godt af vejen, så snart julen er ovre. Vi vil under ingen omstændigheder se julepynt uden for sæsonen.

Ikke desto mindre er det nærmest, hvad vi oplever på VÆDDEREN i disse dage. Solen skinner og det er 33 grader varmt – og der er kun få dage til jul!

Men jul er det og jul skal det være. Derfor har vi også sat alle sejl til for at få en jul, der ligner den vi kender hjemmefra mest muligt. Mandag var den store klippe-klistre dag, hvor alle messer var i gang med at lave julepynt.



Så er guirlanderne klar til ophængning

Såvel de faste besætningsmedlemmer som forskere, journalister og fotografer (de sidste dog mest med kamera) glemte helt det umage vejr over deres kunstfærdige produktioner.



Et af skibets plastic-juletræer, indkøbt i Sydney. Pynten er dog lavet af Galathea-besætningen.

Men trods al julepynten, må det siges, at julestemningen har trange kår her i tropevarmen.



Næstkommanderende, OK Lars H. Nielsen med en "orlogskaptajn-engel", designet og fremstillet af Susanne Vase Petersen fra Kulstofprojektet. Susanne synes imidlertid ikke at have tænkt på, at der ikke findes distinktioner i Himlen!



VÆDDEREN en tidlig morgen i Koralhavet

Gode kår har til gengæld forskningen. Men den befinder sig jo også i sit rette element. Det viste sig ikke mindst ved en gummibådsekspedition til koralrevet Great Barrier Reef, hvor de heldige dykkere så både havslanger, skildpadder og hajer!



Banjermester Michael C. Jakobsen – set fra en sjælden vinkel

Samme dag blev der også fisket fra skibet – til glæde for både forskerne og alle os andre, der fik lov at nyde resterne ved den grillaften, der blev holdt på dækket i det fine vejr.

Peter, orlogspræst



Kokkene Sune og Morten ved grillen

Fra forskningens verden

Et af de hyppigste anvendte redskaber på VÆDDEREN i disse dage er det, som i daglig tale kendes som "CTD" (Conductivity - Temperature - Depth).

I virkeligheden består CTD'en af tre forskellige instrumenter, som henholdsvis måler vandets saltholdighed, temperatur og dybde. Disse instrumenter er monteret på en ramme sammen med en række andre instrumenter, som kan f.eks. registrere planternes biomasse, iltkoncentration og lys gennemtrængning i vandet. Der er også påmonteret en række store vandflasker på rammen.

Ved at sænke CTD'en ned i vandsøjlen kan man "se" hvordan vandsøjlen er sammensat af forskellige vandmasser og hvordan planterne fordeler sig gennem vandet. Man følger CTD'ens nedsænkning i vandet på en computerskærm og når forskerne "ser noget spændende" ved en bestemt dybde, kan de via computeren lukke en eller flere flasker for at indsamle vand fra den pågældende dybde.

Tre af de gennemgående projekter på Galathea 3 er helt afhængige af dataindsamlingen fra CTD'en, så det er et redskab, som næsten dagligt er i anvendelse. Det betyder, at CTD'en er et af de steder, hvor den faste besætning kommer hyppigst i kontakt med forskerne og forskningsarbejdet om bord på Galathea 3.

Hvad skal forskerne så bruge alt det vand og alle de data til? Vandet bruges bl.a. til et projekt, hvor man leder efter bakterier, som kan slå andre bakterier ihjel. Man håber nemlig at kunne udvinde stoffer fra disse bakterier, som kan bruges til nye former for antibiotika til bekæmpelse af sygdomme.

Hovedparten af det vand og de målinger, der er tilbage, går til de to projekter, som kortlægger kulstofkredsløb i havet.

Disse projekter er yderste relevante i forhold til klimaforandringer. Havet indeholder

nemlig 50 gange så meget kulstof som atmosfæren, og er i kontakt med atmosfæren over 71 % af jordens overflade. Der sker derfor en udveksling af kulstof mellem havet og atmosfæren. Indtil nu har havet optaget omkring halvdelen af den ekstra CO_2, som mennesker har udledt til atmosfæren. På den måde har havet holdt atmosfærens CO_2 koncentration nede, og "forsinket" klimaforandringer.



Katherine ved CTD'en

Meget tyder dog på, at havets biologi er ved at ændre sig pga. de store mængder CO_2, som opløses i det. På sigt skulle de to kulstofprojekter gerne munde ud i en basis for bedre klimamodeller samt et bedre kendskab til de processer i havet, som spiller en rolle i regulering af atmosfærens CO_2 koncentration. Med det kendskab vil man måske endda kunne finde måder, hvormed mennesker kan bruge havet til at bekæmpe klimaforandringer.

En CTD-kørsel ser kedelig ud – men tag ikke fejl! Selv om CTD'en ikke tiltrækker nær så mange tilskuere som et fiskeritræk, er det et vigtigt redskab, og de data, som forskerne indsamler med hjælp af CTD'en, kan have meget langtrækkende konsekvenser!

Katherine Richardson, togtleder på 10. togtben

Julesang i T-divisionen

3. søndag i advent fik de fleste om bord på VÆDDEREN sig noget af en overraskelse, da er kl. 13 pludselig tonede en julesalme ud over skibets praje- og højtaleranlæg.

Et større efterforskningsarbejde viste, at julesangen kom fra kontrolrummet – og at teknikdivisionens medlemmer havde aftalt at synge en julesang i fuld offentlighed hver dag indtil jul.

Forinden havde de bedt præsten om at lave et sangblad med nogle af de mest kendte julesalmer og julesange, og i løbet af få dage var T-divisionens daglige julesang blevet en fast del af skibets rytme.



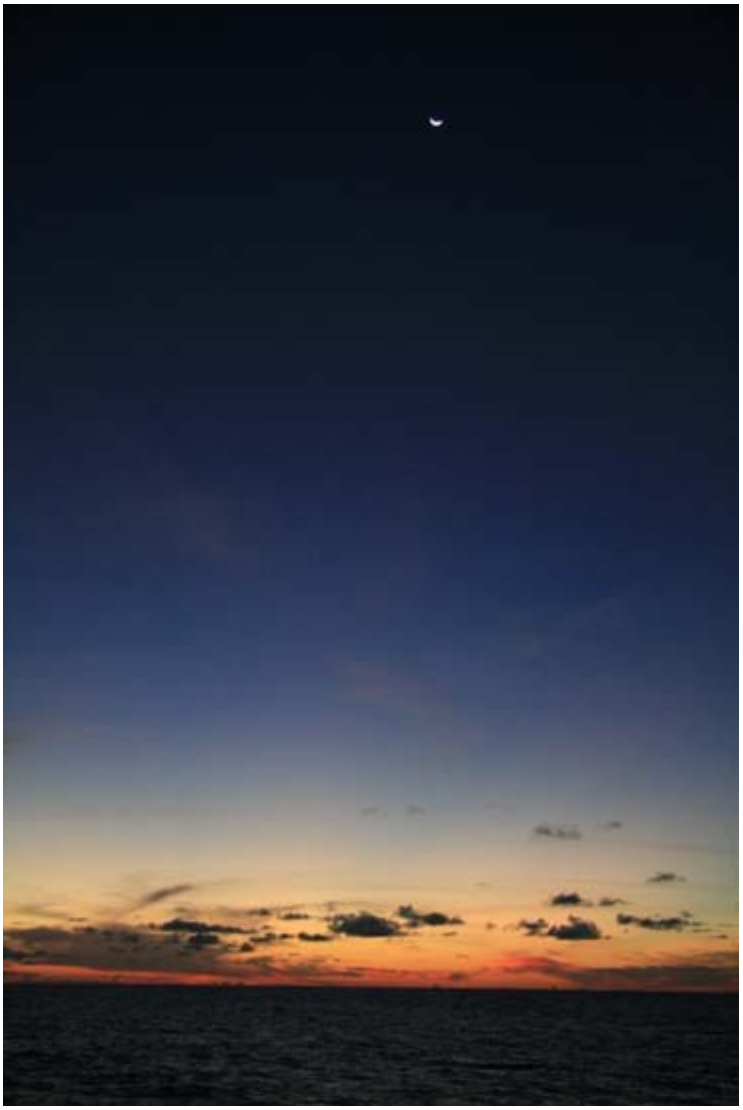
Julesang i T-div. Pressens meninger var dog delte:
"… et tydeligt uskolet herrekor…" (Berlingske)
"… sømandsenglene brummer himmelsk…" (JP)

Juleaften kl. 16.00 er der julegudstjeneste i Hangaren og der vil det sikkert komme alle til gode, at T-divisionen har ydet så ihærdigt et stykke opvarmningsarbejde.

Kl. 18.30 spiser vi julemiddag i de respektive messer og kl. 20 samles vi omkring juletræet i Hangaren, hvor der vil være en gave til hver enkelt deltager – og måske også noget interessant underholdning!

Peter, orlogspræst

Galatheas besætning ønsker alle hjemme i Danmark en rigtig Glædelig Jul!



Solnedgang over Salomonhavet juleaften



Julegudstjeneste i Hangaren



uletræet med pakker



Anne Sofie Berendt med sin julegave



Der danses 'Nu er det jul igen'



Der slappes af i poolen

Rejsebreve fra RAVNEN 2006

UNIFIL = United Nations Interim Force In Lebanon

Den sidste patrulje for RAVNEN - Rejsebrev nr. 6 fra RAVNEN i UNIFIL 07-12-2006
I skrivende stund, befinder RAVNEN sig ud for Libanons kyst, på den sidste patrulje på det azurblå hav.

Rejsebrev nr. 5 fra RAVNEN i UNIFIL 29-11-2006
Så nærmer RAVNEN sig slutningen på sin deployering i operation UNIFIL MAROPS. Denne gang er det Sergent-messen, der skriver.

Rejsebrev nr. 4 fra RAVNEN i UNIFIL 09-11-2006
Nyt fra RAVNENs 4. patrulje i UNIFIL

Rejsebrev nr. 3 fra RAVNEN i UNIFIL 24-10-2006
Efter en lang transit ankom vi endelig til Limasol, Cypern, som skal være vores ”hjem” de næste par måneder, når vi ikke er i operationsområdet.

Rejsebrev nr. 2 fra RAVNEN i UNIFIL 09-10-2006
Efter turen over Biscayen ankom vi om aftenen d. 24. september til La Coruña.

Rejsebrev nr. 1 2006 fra RAVNEN i UNIFIL 27-09-2006
Lad os begynde fra starten på GLENTEN, PETER TORDENSKIOLD OG RAVNENS eventyr.

Rejsebrev nr. 1 2006 fra RAVNEN i UNIFIL

Lad os begynde fra starten på GLENTEN, PETER TORDENSKIOLD OG RAVNENS eventyr.



RAVNEN. Arkivfoto Guy Toremans

27-09-2006 kl. 08:39

Efter nogle ret hektiske uger på flådestationen i Korsør, fik vi endeligt signal om, at PETER TORDENSKIOLD, GLENTEN og RAVNEN skulle forlægge sydover mod Wilhelmshaven. Det blev til en fin lille tur med godt vejr og en god stemning ombord. 'Nu skete der endelig noget'. Vi ankom Wilhelmshaven meget tidligt om morgenen den 11. september.

Opholdet i Wilhelmshaven blev lidt længere end først forventet, men var præget af lækkert vejr, perfekt til at dyrke en masse idræt.

I Wilhelmshaven blev vi varmt modtaget og har nydt den store gæstfrihed tyskerne har udvist.

Mens vi lå i Wilhelmshaven, fik vi styr på de sidste hængepartier og øvet alt, hvad vi havde behov for. Så nu er RAVNEN godt rustet til operationer i det østlige Middelhav med en dygtig og erfaren besætning ombord.

Vi fik også lejlighed til at slappe lidt af og tage en tur ind til Wilhelmshaven by for at shoppe. Nogen stykker ombord lejede et par biler og kørte en tur til 'Heide Park', som er en stor forlystelsespark.

En del af besætningen har også været rundt og hilse på vores tyske kollegaer.

Så blev det den 21. september og det tyske demokrati fik endeligt fastslået deres bidrag til UNIFIL-styrken. Det blev et stærkt flertal for, at Tyskland skulle lede styrken og derved kunne deres to fregatter, 4 hurtigtgående patruljebåde samt to støtteskibe afgå fra Wilhelmshaven med kurs mod den libanesiske kyst.

Dette skulle selvfølgelig ske med militær pomp og pragt, så der blev stillet op til parade og de danske besætninger fra PETER TORDENSKIOLD, GLENTEN og RAVNEN blev inviteret med. Der blev holdt taler af den tyske styrkechef, chefen for den tyske marine og den tyske forsvarsminister.

Disse udtrykte alle stor glæde over, at danskerne lå klar i Wilhelmshaven og var klar til at støtte den tysk ledede operation.

Der var massiv presse dækning til paraden. Så massiv, at en fotograf måtte en tur i suppen foran landgangen til MECHLENBURG VORPOMMERN, det tyske

flagskib, da de fine herrer skulle fra borde. Dette blev løst med Tysk grundighed og den uheldige fotograf blev hurtigt bragt op på kajen igen.

Klokken 1250 gik RAVNENs sidste trosse og vi stævnede ud af Wilhelmshaven, som skib nummer 2, lige i hælene på den tyske fregat, KARLSRUHE. Et par tyske tilskuere på havnemolen fik sig en overraskelse, da det viste sig, at RAVNENs hækbølge resulterede i en del våde tyske fødder.

Ved afgangen fra Wilhelmshaven havde FN endnu ikke endeligt afgjort sammensætningen af UNIFIL-styrken, så PETER TORDENSKIOLD, GLENTEN og RAVNEN var endnu ikke helt sikre på, at de skulle sejle helt til Middelhavet.

Dette blev dog afklaret senere på eftermiddagen, da vi modtog et signal fra SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO om, at FN havde besluttet at missilfartøjerne GLENTEN og RAVNEN skulle deltage, men at korvetten PETER TORDENSKIOLD ikke skulle med i denne omgang.

Vi er kede af korvetten ikke skal med og ønsker dem en god sejlads hjemover. RAVNENs besætning er dog glade over, at vi endeligt har fået det signal, vi har ventet på de sidste mange uger, og nu endeligt kan komme ned og vise hvad vi duer til.

Efter passage af Biscayen ligger vi nu og afventer olie i La Coruna i den nordvestlige del af Spanien. Vejret her er sommerligt og de korte bukser til uniformen er blevet fundet frem.

Kærlige hilsner lyder fra besætningen ombord RAVNEN til alle jer derhjemme i Danmark.

Rejsebrev nr. 2 fra RAVNEN i UNIFIL

Efter turen over Biscayen ankom vi om aftenen d. 24. september til La Coruña.


Små gader i La Coruña

09-10-2006 kl. 09:12

Her blev der tid til en skøn tur oppe i byen, hvor de hyggelige gader fik den i forvejen gode stemning hos besætningen til at stige endnu mere.

Efter et dejligt ophold i La Coruña, hvor der både blev tid til lidt hockey på kajen og en strøgtur i byen, gik turen videre sydpå mod den amerikanske/spanske flådebase Rota.


Stationsøvelser kreeret af NK

For dele af besætningen var gensynet med Rota et håb om et besøg på golfbanen eller en tur i NEX´en (amerikansk toldfri butik). Men efter påfyldning af diesel, og frabordtagning af affald, gik turen dog hurtig videre. Så det store ophold blev det ikke til på Rota, men vi skulle jo videre mod vores destination.
For at imødekomme en trussel under turen gennem Gibraltarstrædet foregik gennemsejlingen i fuldt beredskab (klartskib).

Dette var god træning for hele besætningen, så man kunne prøve den måde, der skal sejles under i operationen. Turen herned gav også mulighed for at gennemøve nogle af rullerne ombord.

Så der blev blandt andet øvet nødstyring, brandslukning, førstehjælp og træning af personel på LMG.

Dyrelivet på turen var også en stor oplevelse, da vi både fik set flyvefisk, delfiner, hvaler og skildpadder.



Baderulle på ca 2,5 Km. Vand

Forlægningen mod Cypern gav også mulighed for at dyrke lidt idræt på agterdækket, samt en svømmetur i det varme middelhav.



Temperaturmåling i solen.

Det ca. 21 grader varme vand var tiltrængt oven på de mange øvelser i varmen.

Indsejlingen til Valletta (Malta) var super flot, de gamle bygninger samt det gode vejr, gav den del af besætningen, som under havnemanøvre er på dækket, en uforglemmelig oplevelse.

Den maltesiske hurtighed gjorde, at vi hurtig kom videre på vores færd mod Limassol. Dog fik den vagtfrie del af besætningen mulighed for at komme lidt rundt i Valletta. Der blev selvfølgelig taget nogle billeder, så alle fik "set" lidt af Malta.

Næste stop på turen blev Soudha Bay på Kreta, hvor der blev mulighed for det efterspurgte besøg i NEX´en. Efter slamsugning, påfyldning af diesel og en lille shoppe tur gik turen raskt videre.

Under turen fra La Coruña til Cypern, blev der fejret fødselsdag for MOKS EK 377, og MOKS AT 225. Dette blev gjort med valgfri aftensmad og dejlig Lagkage kreeret af vores 2 Kokke.

Dog blev der jo også brugt en del kanel, på MOKS AT 225´s 25 års fødselsdag samt en gratis tur i havnen.
Så kom vi til Cypern, og vores kollegaer i OPLOG TEAM ALPHA ventede på kajen, da vi lagde til. Dette var et glædeligt gensyn, og vi er jo glade for deres assistance.


Indsejling til Valletta Malta


OPLOG´s lejer i Limassol

Som afslutning på dette rejsebrev vil vi gerne sende en hilsen fra RAVNEN hjem til familier og pårørende for at sige: "vi har det godt og er ved godt mod".

På utallige opfordringer fra skibets maskinfører, vil dette rejsebrev slutte med et lille citat.

Crop circles are Chuck Norris´ way of telling the world that sometimes corn needs to lie down.

Rejsebrev nr. 3 fra RAVNEN i UNIFIL

Efter en lang transit ankom vi endelig til Limasol, Cypern, som skal være vores "hjem" de næste par måneder, når vi ikke er i operationsområdet.

24-10-2006 kl. 14:43

Vi startede med, at få hvilet ud og set lidt på omgivelserne de første par dage. Derefter sejlede vi ud sammen med tyskerne for at lave forskellige øvelser såsom Boarding, havari eget og andet skib, skydninger og mange andre spændende ting.



RAVNENs besætning

Dette var rigtig god træning for besætningen så man ikke er i tvivl om, hvad man skal gøre hvis en rigtig situation skulle opstå. Det skal så lige tilføjes at der også blev plads til lidt baderuller, hvilket tyskerne kalder "Acapulco".

Derefter gik turen atter til Limasol, hvor vi bl.a. skulle have skiftet den ene hjælpemotor og nogle andre småting.



Såkaldte ATVér (all terræn vehicles).

Imens OPLOG (dem med logistikken i Limassol) kæmpede med motorskiftet havde besætningen vagt og dagligt arbejde, men der var også tid til igen at se på Limassol og omegn. Nogle tog på stranden, shoppingtur, sightseeing og Der kom også nogle lokale arbejdere og malede store hvide firkanter på skibssiden med UN i sort. Vi fik også FN baretter og kasketter, som vi skal gå med, mens vi er af sted.

Mandag aften havde det tyske hjælpeskib ELBE inviteret alle på grill aften, og alt hvad der måtte følge med, i anledning af, at det var sidste dag vi alle var samlet i havn. Det eneste vi skulle medbringe var det gode humør og så lige vores egen grill. Det var en rigtig god mulighed for besætningen at lære de andre skibes besætninger at kende og alt i alt en hyggelig aften.

Tirsdag morgen klokken 9 den 17. oktober blev den sidste trosse hevet om bord og vi sejlede mod Libanon. 6 timer senere var vi kommet frem til vores operationsområde og overgået til anden beredskabsgrad, med halvdelen af besætningen tørnet til.

På en stille eftermiddag blev der observeret en rød olietønde i vandet, samme tønde som var blevet set aftenen inden. For at undgå at vi sejlede ind i den, eller i værste fald, at det var en hjemmelavet mine, blev den libanesiske kystvagt tilkaldt. De næste 2 timer sejlede vi rundt om tønden, for hele tiden at vide hvor den var, indtil kystvagten kom og bjærgede den.

Som dagene gik, fik vi lavet en del hailinger (hvilket betyder, at vi kalder skibe op og får alle deres oplysninger). men vi fandt ingen mistænkelige skibe, derfor har vi til dato ikke lavet nogen boardinger eller meldt skibe videre til den libanesiske kystvagt.

Lørdag ved 22 tiden kom vi tilbage til vores midlertidige hjem, Limassol. Her havde posten pakker og breve med til de heldige som jo naturligvis blev glade, for at modtage ting hjemmefra.

Søndag morgen havde vores præst arrangeret en mindre gudstjeneste for os i OPLOG-lejren, hvilket han gjorde rigtig godt.



Gudstjeneste i OPLOG-lejren

Til sidst vil vi afslutte dette brev med at sende en hilsen hjem til familier og pårørende for at sige at vi har det godt, og er ved godt mod.

Søndagen gik for nogle stykker med at køre til Larnaca for at aflevere en maskinmand i lufthavnen der skulle hjem, og hente en anden

der skulle afløse. De fleste andre valgte at tage til stranden i det meget gode vejr. Om aftenen blev der spillet en lille hockeykamp mod OPLOG. Som OPLOG desværre vandt. (vi tager selvfølgelig hævn næste gang)

Dette rejsebrev var skrevet af pigerne i KI-sektionen MAKS 207 & MOKS 306 (RAVNEN) Operation UNIFIL 2006

Rejsebrev nr. 4 fra RAVNEN i UNIFIL

Nyt fra RAVNENs 4. patrulje i UNIFIL


RAVNEN, DACHS og GÄVLE

09-11-2006 kl. 18:51

Vi på missilfartøjet RAVNEN er just sejlet ud på den 4. patrulje, siden FN iværksatte den maritime del af operation UNIFIL (United Nations Interim Forces In Libanon) også kaldet UNIFIL MAROPS (Maritime Operation). Den maritime styrke er blevet døbt Task Force (TF) 448.

Det område som TF 448 opererer i kaldes for AMO (Area Of Maritime Operations). Det strækker sig fra kysten af Libanon og ca. 39 sm (72 km) ud. Området er inddelt i zoner, hvor RAVNEN primært er i de zoner, der ligger tættest på kysten.


HELO-hoist

Da FN opererer i samarbejde med Libanon, er Libanon ansvarlig for de zoner der ligger lige uden for den libanesiske kyst.

Den tætte patrulje er afhængig af vejrliget, og derfor overtager TF 448 patruljeringen fra de libanesiske styrker under de perioder, hvor vejret er dårligt.

De libanesiske væbnede styrker er kun i besiddelse af mindre fartøjer, der ikke er i stand til at holde søen på samme måde som TF 448 enheder.

RAVNENs patruljemønster er beskrevet i tidligere rejsebreve, 63 % til søs og 37 % til RRR (Repairs, Replenishment and Rest).

Det kan for udenforstående virke som en ”ferie”. Det er det ikke. Besætningen ombord går det vi kalder to tørn, hvilket vil sige, at de er på 100 % i 12 – 14 timer i døgnet. De resterende timer skal bruges til at sove og spise.

Nu er det ikke sådan, at de møder ind klokken 0800 og går fra igen klokken 2000 og omvendt. Deres vagter er inddelt således, at de er på vagt 4-6 timer ad gangen.


RAVNEN i hårdt vejr

Når det er dårligt vejr er skibet meget uroligt, hvilket gør, at det er svært at få en sammenhængende søvn.

Når besætningen er på post, skal de være oppe på mærkerne således, at intet undgår deres opmærksomhed og alle uidentificerede spor opdages og identificeres. Dette for at have et komplet billede af alle skibe, det være sig alt fra store containerskibe til små lystbåde, i AMO'en.


RAVNENs agterdæk i dårligt vejr

Under RAVNENs sidste patrulje var vejret ikke særligt godt. Som skrevet ovenfor betyder det, at TF 448 enheder sejler ind tæt på kysten for at sikre sig, at billedet stadigvæk er komplet.

Nu er det sådan at de to danske enheder har en større endurance (udholdenhed) end vores norske og tyske samarbejdspartner (læs de norske og tyske mindre enheder af HAUK-klassen og 143-klassen).


RAVNEN rammer målet

Derfor måtte RAVNEN blive tilbage for at sikre tilstedeværelsen af TF 448 enheder i området da vejret virkelig tog til. Da vinden desværre var fra NV var det ikke muligt at søge læ, og vinden tiltog til 20 – 25 m/s med bølgehøjder på op til 6 meter.

Det var i sagens natur ikke særlig behageligt, men RAVNENs besætning holdt stand og kunne overlevere billedet til vores søsterenhed GLENTEN, da de kom ud i området.

Vi blev afløst midt på dagen den 5. nov. og kunne starte forlægningen mod Limassol, i de første mange timer med meget lav fart igen grundet de herskende vejr forhold. Da vi endelig ankom Limassol, var det en meget træt besætning, der kunne se frem til lidt sammenhængende søvn, på et roligt underlag.



RAVNEN skyder varselsskud

Dagen i dag bliver brugt på øvelser med helikopter, skydning og intern havariøvelse således, at vi er klar til at indgå i operationsområdet i nat.

STATUS 15 OKT - 09 NOV 2006

RAVN har været 381 timer på patrulje, sejlet 2318 sm og hailet 58 skibe.

Rejsebrev nr. 5 fra RAVNEN i UNIFIL

Så nærmer RAVNEN sig slutningen på sin deployering i operation UNIFIL MAROPS. Denne gang er det Sergent-messen, der skriver.



Ravnen. Foto: Knud Grænge Mortensen

29-11-2006 kl. 10:35

Den sidste tid i RAVNEN har været meget begivenhedsrig. Imellem vores patruljer har vi haft besøg af Chefen for Søværnets Operative Kommando (CH SOK) og den danske ambassadør på Cypern Svend Wæver.

En del af besætningen har været på rundtur i Nicosia og til fodboldlandskamp mellem Cypern og Tyskland, og sidst men ikke mindst har der været afholdt UNIFIL Hockey Championship på kajen i Limassol.

For at starte med patruljerne, så har de sidste patruljer for RAVNENs vedkommende foregået som ”commander” i den sydlige del af operationsområdet, nede ved den israelsk/libanesiske territorialfarvandsgrænse. Der har RAVNEN ligget og moniteret den trafik, der har været både i luften og på vandet. En rutinepræget farvandsovervågning som den vi kender derhjemme, men dog en vigtig del af den samlede opgave hernede.

Vejret har gudskelov været med os på de sidste patruljer, så humøret har været godt, og hele besætningen har været ved godt mod. Det skyldes sikkert også, at der i skrivende stund kun er 12 dage til, at besætningen genforenes med deres familier og venner hjemme i Danmark. Efter nuværende plan flyver vi hjem i midten af december til en, efter vores mening, velfortjent vinterferie.

Den 15. november havde vores Orlogspræst Henning Nielsen arrangeret en guidet tur til Nicosia, hvor der var mulighed for at se ”The Green Line”, linien som deler Cypern i den græske og den tyrkiske del, og området hvor tidligere og nuværende kolleger patruljerede, som udsendte FN-soldater på Cypern.

I forbindelse med den tur var der også tid til et smut ind på den tyrkiske del af Nicosia hvor dagens frokost blev indtaget. Dette resulterede desværre i, at en stor del af officers/sergent-messen de efterfølgende dage havde et krav om at have et WC inden for 10 sekunder. De er dog alle ovenpå igen, og en erfaring rigere.



Landskampen.
Foto: RAVNEN

Om aftenen skulle der spilles landskamp mellem Cypern og Tyskland, så dem der ikke var med i Nicosia steg på busserne i Limassol sammen med 350 entusiastiske tyske soldater, alle med den overbevisning, tyskerne i hvert fald, at den sejr allerede var i hus.

Hvilket de efter 90 minutters bustur, med tysk schlager musik, og 90 minutters spilletid måtte sande ikke var tilfældet. Kampen endte 1-1 med et underkendt mål til cyprioterne. Så stemningen i bussen hjem var ikke så livlig som tyskerne nok havde håbet på.

Den 16. november fik RAVNEN besøg af CH SOK og den danske ambassadør på Cypern. Under besøget fik CH SOK mulighed for at samle hele besætningen, og fortælle om de tanker, der var gået forud for deployeringen af de to danske enheder.

Derudover fik besætningen en sjælden mulighed for at "skyde" på admiralen omkring fremtiden for Søværnet og de tiltag, som er på vej og som er i fuld gang. Besætningen mødte en meget ærlig admiral, der bestemt ikke holdt sig tilbage med at skyde tilbage.



CH SOK på besøg.
Foto: RAVNEN

Mens der blev "skudt" på admiralen, blev ambassadøren med følge vist rundt på RAVNEN af skibets taktiske divisions officer, der med store armbevægelser fortalte vidt og bredt om RAVNEN og FLEX-konceptet. Arrangementet på RAVNEN sluttede af med en lille times sammenkomst på RAVNENs agterdæk, hvorefter der var fællesspisning i OPLOG lejren.

Tilbage til patruljerne:
Den 17. november sejlede RAVNEN igen ud på patrulje i den sydlige del af området. Mange erfaringer rigere, et tidspunkt for hjemrejse og 3 dage tættere på hjemkomst.

På denne patrulje havde vi en israelsk flåde øvelse i udsigt. Selve flådeøvelsen så vi ikke meget til, men som sædvanligt var der masser af israelske altvejrsjagere (F-15/16) på vingerne til at holde de to vagthold på tæerne.

Da israelerne har deres øvelsesområde for deres fly i vores Area of Maritime Operation (AMO), så ser vi 20-30 flymissioner om dagen med disse flytyper. Da en af opgaverne hernede er at monitere alt til vands og i luften, er der rigeligt at se til, når de israelske piloter kommer farende.

Derudover fortsatte de libanesiske fiskere med at sejle tæt op og ned af det hegn, israelerne har stillet op ude i vandet, og som de helst ser de holder sig i

god afstand fra. Det resulterer i en del varselsskydninger og affyringer af flares (hvide lyskugler) fra de israelske patruljefartøjer i området mod de libanesiske fiskere.



Hoist-træning med den tyske helikopter.
Foto: RAVNEN

Udover patruljen blev der også tid til at træne hoist med de tyske helikoptere (S-61 Seaking), til stor jubel for de få udvalgte, der dog ikke vidste, hvad der var i vente, når de skulle sættes på dæk igen. De ”grønne” fik en tiltrængt vandgang af helikopteren, inden de igen, næsten tørskoet, kunne vende tilbage til de vante omgivelser på RAVNEN.

Den 21. november om aftenen, lagde RAVNEN igen til kaj i Limassol. Denne gang med The 1st UNIFIL (full contact, no body-armor) Hockey Championship i vente. OPLOG var i fuld gang med at etablere en hockeybane efter internationalt standardmål til begivenheden. Den 24. november (1 måned til jul) løb arrangementet af staben.

RAVNEN stillede med to hold og OPLOG stillede med ét, derudover var der flere tyske og norske hold med. Efter tre kampe stod det klart, at Danmark er hockey nation nr. 1 i operation UNIFIL MAROPS. RAVNENs to hold var i finalen. Chefen med sine tropper på den ene side og NK med sine på den anden.

Er det nødvendigt at sige, at her tæller rang ikke. Chefens hold fik lammetæv, blev rundbarberet og fik bøllebank af sine underordnede, der på den måde udviste en sjælden form for lydighedsnægtelse. Chef eller ej, så måtte chefens hold forlade banen med et nederlag på 6-0 og en samlet 2. plads. OPLOG kom ind på en flot 4. plads.



Det vindende hold
Foto: RAVNEN

Ellers gik resten af dette havneophold med at få styr på de administrative dele af vores hjemrejse og totalmønstring af grej i RAVNEN.

Den 25. sejlede vi af sted på vores næstsidste patrulje. Nogle med temmelig ømme ben og baller efter opholdets fysiske udfoldelser. I udsigt lå igen 5 dage op og ned af den Libanesiske/Israelske grænse. Med på denne patrulje er vores orlogspræst Henning, der er med for at se hvad det er vi laver i operationsområdet. Dette giver os også muligheden for at afholde en gudstjeneste inden ankomst til Limassol.



CNN folkene afleveres.
Foto: RAVNEN

Vel ankommet overtog vi igen som ”commander” for den sydlige del af området, og gik i gang med vores arbejde. Om aftenen den 26. sejlede vi mod Beirut for at hente en gruppe nyhedsfolk fra en mindre nyhedskanal ved navn Cable News Network i daglig tale kaldet CNN.

Disse blev afleveret ombord på den tyske fregat Brandenburg tidligt om morgenen den 27’ende, efter et kort ophold ombord i RAVNEN.

Herefter gik det igen sydover mod vores patrulje område og de sidste dages patrulje inden et sidste ”rekreations” ophold i Limassol. Ud over de administrative opgaver, der skal løses og gøres færdige inden hjemturen, kommer dette ophold også til at indeholde en årligt tilbagevendende ”dansker aften”.

Den foregår på et lokalt spisested i Limassol, ejet af en tidligere dansk FN-soldat, hvor, efter sigende, hele den danske fastboende del af Cypern deltager, herunder naturligvis også ambassadøren. Menuen står på flæskesteg og Ris a la Mande (mums). Det glæder vi os meget til.

Til slut er der kun at sige: Vi har det alle godt og glæder os til det snarlige gensyn med familie og venner.

Pas godt på jer selv så længe.
Hilsen Sergent-gruppen på RAVNEN

Den sidste patrulje for RAVNEN - Rejsebrev nr. 6 fra RAVNEN i UNIFIL

I skrivende stund, befinder RAVNEN sig ud for Libanons kyst, på den sidste patrulje på det azurblå hav.



Orlogspræst Henning Nielsen afholder gudtjeneste om bord på RAVNEN

07-12-2006 kl. 09:35

Besætningen er ved at kunne se enden på deres udmønstring. De sidste breve og pakker fra de pårørende til besætningen har været præget af julestemning. Nogle har endda været så heldig at kunne smage årets første hjemmebagte brunkager under fremmede himmelstrøg. Det gør længslen efter at komme hjem endnu større, men med en lille uge tilbage, må vi finde den sidste energi frem, så vi får afsluttet vores togt på ordentlig maner.

Vi havde den fornøjelse, at have Orlogspræsten Henning med på forrige patrulje. Det er altid rart at se andre mennesker end dem man vanligt omgås. Før ankomsten til Limassol den 30. november kl. 0900, blev der ringet ind til gudstjeneste på RAVNENS agterdæk. Sangstemmerne blev øvet, så de kan være klar til sangene og salmerne juleaften.



Vi havde under sidste havneophold den glæde at deltage i et dansk julearrangement på restaurant Kolossi. Restauranten er ejet af Erlind, der er tidligere FN-soldat udstationeret på Cypern, og hans cypriotiske kone Nina. Alle fast boende danskere på øen var inviteret og ca. 70 personer var mødt op, hvor af de 37 kom fra OPLOG TEAM ALFA og RAVNEN.

Værterne bød på gløgg og småkager ved ankomsten til restauranten. Derefter var der julesang og dans rundt om det fint pyntede juletræ. Julemanden dukkede også op til stor glæde for de børn, der var med. Så var der julemiddagen, der bød på flæskesteg, brunede kartofler og rødkål, og som prikken over i'et risalamande med varm kirsebærsovs.

Vi er bestemt ikke kommet bagud med juleriet selvom vi ikke er hjemme i vante omgivelser. Dog virker det lidt underligt, at der er pyntet op til jul, når temperaturen til tider sniger sig op over de 20 grader.

Den sidste tid ombord er gået med optælling, mønstring af udstyr og nedpakning, så alle er klar til at forlade RAVNEN og tage hjem på en velfortjent ferie.


RAVNEN

RAVNEN bliver sejlet hjem ombord på CONDOCK I, et ”FLO FLO” skib, dvs. et skib der er i stand til at transportere store konstruktioner og skibe. Her vil RAVNEN blive sejlet til Flådestation Korsør.

Dette gøres for at kunne blive længere tid i operationsområdet, og fordi vejret i det vestlige middelhav, den spanske vestkyst og Biscayen i vinter månederne ikke er det bedste for et skib som vores. Det bliver missilfartøjet VIBEN, der skal overtage jobbet efter RAVNEN og GLENTEN.

RAVNENS besætning ønsker pårørende, familie og læsere en rigtig god jul og et godt nytår.
Af: Det navigatoriske departement.

Rejsebreve fra GLENTEN i 2006

UNIFIL = United Nations Interim Force In Lebanon

Den sidste solnedgang - Rejsebrev nr. 7 fra GLENTEN i UNIFIL 04-12-2006
Så er der en time til, der er fem minutter til, vi (besætningen) mødes på agterdækket -

Rejsebrev nr. 6 fra GLENTEN i UNIFIL 27-11-2006
Så nærmer starten på enden sig for GLENTEN's besætning, på denne vores første tur til "De varme lande".

Rejsebrev nr. 5 fra GLENTEN i UNIFIL 14-11-2006
Vi er nu kommet godt ind i rytmen med patruljer ved Libanons kyst og havneophold i Limassol, der bruges til at restituere, genforsyne samt afhjælpe defekter.

Rejsebrev nr. 4 fra GLENTEN i UNIFIL - I torden og lynild 19-10-2006
Så skete det. Søndag d. 15-10-2006 var på flere måder en stor historisk dag.

Rejsebrev nr. 3 fra GLENTEN i UNIFIL 10-10-2006
Efter afgang fra den amerikanske Flådebase i Rota, er vi nu på vej ind i Middelhavet, hvor vandtemperaturen har sneget sig op på 21º C.

Rejsebrev nr. 2 fra GLENTEN i UNIFIL 27-09-2006
Hvis Paris er kendt som byernes by og Beruit er kendt som mellemøstens Paris så er det for fremtiden kun på sin plads at omtale Wilhelmshaven, ...

Rejsebrev nr. 1 fra GLENTEN i UNIFIL 22-09-2006
Fredag morgen d. 08. september 2006 blev Skibschefen ringet op med den befriende besked, om at nu skulle vi sejle.

Rejsebrev nr 2. 2006 fra GLENTEN på øvelse BRILLIANT MARINER 06 07-04-2006
Som grundlag for hele denne uges øvelse var der opdigtet et stort scenarie, som fortalte om, hvori konflikten, de to flåder var ude i, bestod.

Rejsebrev nr. 1 2006 fra GLENTEN 01-04-2006
I forgangen uge gjaldt det SQUADEX 12, som blev afviklet i indre danske farvande - nu gælder det BRILLIANT MARINER 06.

Rejsebrev nr. 1 2006 fra GLENTEN

I forgangen uge gjaldt det SQUADEX 12, som blev afviklet i indre danske farvande - nu gælder det BRILLIANT MARINER 06.


GLENTEN (arkivfoto).

01-04-2006 kl. 14:13

Farvandet ud for Sydnorge / Kristiansand
Torsdag d. 30. marts 2006

Så er BRILLIANT MARINER godt i gang.

I forgangen uge gjaldt det SQUADEX 12, som blev afviklet i indre danske farvande med mange gode øvelser med skydning ved Sjællands Odde, luftværnsøvelser med deltagelse af mange fly både fra Danmark og Tyskland og meget mere.

Efter vel udført øvelse gik en stor del af styrken ind til Kristiansand, hvor weekenden bl.a. skulle bruges til at tilrettelægge og aftale de sidste ting angående BRILLIANT MARINER.

Et weekendophold giver også besætningen en chance for at få en på opleveren. Aldrig så snart landloven bliver givet, og man ellers er vagtfri, så gælder det om at komme ud af skibet og op i byen.

Kristiansand blev grundlagt af vores egen Christian den Fjerde i 1639. Byen opkaldte han efter sig selv, som han så ofte gjorde, når han byggede en ny havn eller by eller andre store anlæg.

Kristiansand blev anlagt efter ”Christian den Fjerde kvadratur” med retvinklede gader. Byen var jo en fæstning, der skulle afløse tidligere fæstningsværker fra Christian den Tredjes tid. Som fæstning skulle byen være med til at kontrollere Skagerrak, som er indsejlingen til indre danske farvande. Byen havde betydning som fæstning helt op til og med Anden Verdenskrig. Tyskerne byggede da fæstningsværker her i Kristiansand og i Hanstholm og opstillede langtrækkende kanoner, hvormed de lukkede indsejlingen til indre danske farvande. Mere om det senere.



I dag er Kristiansand med sine 75.000 indbyggere hovedbyen i Sørlandet, og byens økonomi er baseret på industri, handel og turisme.

For RAVNENS og GLENTENS besætninger blev Kristiansands kanonmuseum ”Batteri VARA” åbnet lørdag eftermiddag. Det var meget spændende at blive vist rundt på hele den kæmpe fæstning, som

blev bygget af tyskerne i løbet af de første år af Anden Verdenskrig. En af fæstningens store kanoner kan man se her fuldstændig intakt.

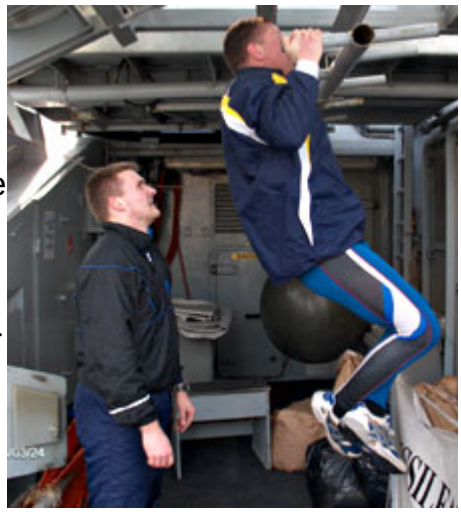
Med en forskel på få millimeter er der faktisk tale om, at man står over for verdens største kanon. Med en kaliber på 38 cm har kanonen en rækkevidde på op til 55 km. Lignende kanoner opstillede tyskerne i Hanstholm, så det var klogt at tænke sig godt om, inden man sejlede ind i Skagerrak på vej ind i danske farvande.

Kanonerne holdt da også effektivt de allieredes skibe væk. Der blev ikke løsnet et skud med dem under krigen. Det var en stor oplevelse at se hele anlægget omkring denne overdimensionerede kanon, Man fik et tydeligt billede af, hvordan livet på fæstningen havde været for mandskabet, de mange civile arbejdere og russiske krigsfanger. Al materiel, belægningsstuer, kabys, messer - you name it, er alt sammen helt intakt og alt funktionerer perfekt den dag i dag.

Ellers er Kristiansand en hyggelig by med smukke, gamle træhuse. Der er mange forretninger, restauranter, pubber og biografer - alt sammen faciliteter, som vi på GLENTEN benyttede os af. Når man er i havn er det rigtig godt at gå ud og spise et lukullisk måltid mad sammen og bagefter gå i biografen og se en spændende film.

Selv om vi i netop i den weekend gik over til sommertid, så var der ikke meget sommer over Kristianssand. Om lørdagen var det bitterlig koldt, og om søndagen begyndte det at sne under morgenmønstringen, og det blev bare ved til ud på aftenen, så vi til sidst vadede rundt i adskillelige cm sne.

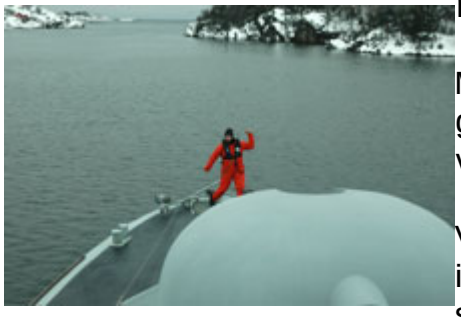
To ting kunne måske lægge en dæmper på vores landlovsaktiviteter: det kolde vintervejr, og så de efterhånden meget høje norske priser! Men en dejlig weekend blev det til med en god blanding af mange faglige møder på de forskellige enheder og fritidsaktiviteter.



Men tilbage til BRILLIANT MARINER.
Mandag d. 27.marts gik det løs. Her den første uge ligger vi med en del af styrken ud for Norges sydkyst, hvor vi skal deltage i mange enkeltstående øvelser med de andre enheder. Først i næste uge – øvelsens uge 2 – skal vi indgå i en sammenhængende øvelse, der strækker sig hele ugen igennem til torsdag d. 6. april. To flådestyrker vil på grund af en politisk konflikt stå skarpt og truende over for hinanden, og alt kan ske.

Vi kan lige så godt indrømme det med det samme: Vi hører til ”the bad guys”! Alt sammen er det FOR ØVELSE! Men meget mere om det i rejsebrev nr. 2.

Mange gode og lærerige øvelser var tilrettelagt her i øvelsens uge 1, men det går ikke altid som præsten prædiker! Mange kæppe kan stikkes i vores hjul – navnlig på denne årstid! Indtil nu har det været som om Kong Vinter havde mere at skulle have sagt end Vorherre! En stærk vind piskede havet op. De høje bølger tog godt fat i vores lille FLEX, og vi røg bare rundt. Og var det ikke stærk vind, så var det en tyk ærtesuppe af tåge, som Kong Vinter svøbte os ind i. Alt sammen har det gjort, at øvelser er blevet aflyst eller ændret, bl.a. blev missilskydningen i tirsdags aflyst, hvilket var en skuffelse for os på GLENTEN. Det har kort sagt været svært "at lege" med hinanden denne uge.



Men man skal selvfølgelig ikke gå i spåner af den grund. Der er altid alternativer, man kan sætte i værk, og det gør vi så – naturligvis.

Vi har taget fat på at udføre mange interne øvelser i skibet. Vi har gennemført havariøvelser til eget skib og redningsøvelser "Mand over bord" – f.eks. Det handler om sikkerheden om bord, og den kan vi ikke øve os nok i at opretholde!

Selvfølgelig fik vi da gennemført øvelser med de andre. Med sigte på den stående terrorbekæmpelse er det vigtigt at gennemføre øvelser mod assymetriske trusler. Proceduren i det forhøjede beredskab, vi skal være i under disse øvelser, kan vi heller ikke øve for tit. Igen handler det om vores sikkerhed.

Som et andet eksempel kan nævnes en øvelse, hvor man søger et forsvundet skib og foretager en redningsaktion. Sådanne øvelser kræver naturligvis, at flere enheder deltager i "legen".

Den første uge i BRILLIANT MARINER går på hæld, men forude venter uge 2 med nye spændende og lærerige udfordringer.
Mere om dem i næste rejsebrev.

Med venlig hilsen
Besætningen på GLENTEN.
Eigil Andreasen
Orlogspræst.

Rejsebrev nr 2. 2006 fra GLENTEN på øvelse BRILLIANT MARINER 06

Som grundlag for hele denne uges øvelse var der opdigtet et stort scenarie, som fortalte om, hvori konflikten, de to flåder var ude i, bestod.


GLENTEN.

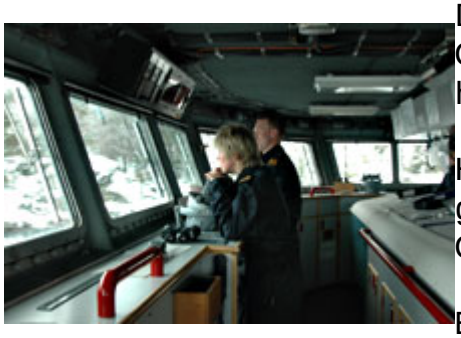
07-04-2006 kl. 06:32

Farvandet ud for Sydnorge
Torsdag d. 6. april 2006

Ja, så går anden uge af BRILLIANT MARINER på hæld, og det er tid til at sende rejsebrev nr. 2, hvis det skal nå hjem, inden vi selv kommer hjem.

Anden uge har budt på gennemførelsen af et stort set up, hvor to flåder bestående af flere forskellige typer af enheder, spillede ud mod hinanden.

Lad os da tage fat i dette scenarie. Man skal forstille sig, at Danmark hedder Ashland og Norge hedder Oakland. De to nationer var ét land med et kommunistisk regime. I 1990 blev de delt og blev to selvstændige nationer. Ashland fik hurtigt indført et demokrati, mens Oakland blev til et post-kommunistisk diktatur. I de mange år, hvor de var én nation, har de to befolkninger naturligvis blandet sig med hinanden.



Det mærkedes især i den sydlige provins af Oakland, Roseland, med Kristiansand som hovedby.

Her befinder der sig et flertal af ashlændere. Det gør, at man beslutter, at nok er Roseland en del af Oakland, men provinsen skal have selvstyre.

Efter1990 stiger modsætningen mellem de to befolkningsgrupper i Roseland. Det fører til borgerkrig i provinsen og til væbnet konflikt mellem Ashland og Oakland. I Roseland dannes en militær gruppe, som kalder sig OAKLAND FIGHTERS. De kæmper for, at Roseland skal blive en fuld integreret del af Oakland. Overfor den gruppe står ROSELAND LIBERATION ARMY, som rekrutterer soldater blandt ashlænderne og den hær støttes af ROSELAND INDEPENDENCE PARTY. Som navnet siger, går det parti ind for selvstændighed for Roseland.

FN følger naturligvis nøje med i den stående strid mellem Ashland og Oakland omkring provinsen Roseland, og da der igen i begyndelsen af 2006 udbryder væbnede stridigheder mellem de to parter i Roseland, har man fået nok. 26. februar giver FN mandat til, at en forstærket NATO-flåde indsættes til at sejle op til Roseland og ”spille med musklerne”.

I begyndelsen af denne uge nåede NATO-flåden frem til Roseland og sejlede straks ind i landets territoriale farvand uden at spørge om lov. GLENTEN, der er en enhed i Oaklands flåde, blev sammen med den øvrige flåde sat i forhøjet beredskab, og sammen med andre enheder blev vi sendt på havet for at ”se” på NATO-flådens enheder.

Vi synes selv, at vi var godt rustede til en sådan mission. Vores øvelsesaktivitet op til denne uge har været på et højt plan. Navnlig i sidste uge, som vi allerede har fortalt om. Men nævnes skal det, at vi i tirsdags gennemførte en vellykket skydeøvelse. Et fly med en pose i halen fløj over os, kanonen blev indstillet og posen blev skudt ned. Sådan!
Tilbage til konflikten.

Mandag fik vi besøg af et TV- hold fra Oakland, der interviewede flere af os om bord på GLENTEN.



I går onsdag nåede vi frem til flere af NATO-flådens enheder, som krænkede vores territoriale farvand. Sammen med det gode skib TJELD, en lille, hurtig og meget vågen enhed, harassede vi først et fransk skib og siden PETO. Det engelske ord ”harass” betyder at pine, plage, chikanere, og det er netop, hvad vi gør: Chikanere. Vi sejler på alle mulige måder tæt på ”fjenden”, så tæt, som sikkerhedsreglerne tillader.

TJELD og GLENTEN lagde sig på et tidspunkt på hver side af ham, så han blev tvunget til at sejle den kurs, vi ønskede. Det handlede om at chikanere ham til at kalde os op, så vi kunne foreholde ham, at han uden tilladelse var sejlet in i Oaklands territoriale farvand, og at han skulle forføje sig bort hurtigst muligt. Stort set samme behandling fik PETO.

Natten til i dag lå vi for anker i en lille, meget smuk fjord i skærgården med TJELD på siden af os. Der blev mulighed for i den smukke aften at besøge hinanden. Det var meget hyggeligt.

I dag torsdag gik det løs igen. Nu måtte der ske noget. Det endte med at PETO blev skudt ned – ”blæst ud af havet”, som vi siger, og NATO-flåden sejlede ud af vores territoriale farvand. Det var i grunden bare det vi ønskede. Vi mener ikke, at nogen magt – heller ikke hverken FN eller NATO, skal have ret til at krænke Oaklands suverænitet, krænke Oaklands ret til at være herre i eget hus.

ALT SAMMEN VAR DET FOR ØVELSE!

Men ud over at deltage i øvelsen har vi jo også vort interne liv om bord. Natten mellem tirsdag og onsdag lå vi på siden af det tyske skib ELBE, også i en smuk fjord i skærgården.

Det gav os lejlighed til onsdag formiddag, mens vi endnu lå stille, at få givet skibet en ordentlig omgang rengøring. I det hele taget er der altid en masse vedligeholdelsesarbejde at tage fat på om bord på et skib som GLENTEN. Midt i det hele smed vi klud, moppe og støvsuger fra os og holdt gudstjeneste i officersmessen.

I skrivende stund – torsdag eftermiddag – er øvelsen forbi. Hvordan det senere gik med konflikten mellem Oakland og provinsen Roseland og Ashland, det melder historien intet om. Men måske kommer der på et andet tidspunkt en slutning.



Nu går det bare derudad over "stepperne" for fuld gasturbine hjemad. Vi skal lige afvikle en skydeøvelse ved Sjællands Odde i morgen tidlig, inden vi når frem til Korsør.

Hov, vi har helt glemt vejret! I denne uge har det bortset fra et par "smuttere" været rigtig "flex-vejr". Høj solskin, med udsigt til de endnu sneklædte norske fjelde og fladt azurblåt vand.

Vi på GLENTEN glæder os alle til at komme hjem og holde påskeferie efter en godt endt BRILLIANT MARINER.

Med venlig hilsen
Besætningen på GLENTEN.
Eigil Andreasen.
Orlogspræst.

Rejsebrev nr. 1 fra GLENTEN i UNIFIL

Fredag morgen d. 08. september 2006 blev Skibschefen ringet op med den befriende besked, om at nu skulle vi sejle.


GLENTEN/RAVNEN i Wilhelmshaven

22-09-2006 kl. 09:59

Rygterne havde huseret længe på Flådestation Korsør og blandt vores besætningsmedlemmer i særdeleshed. En ikke uvant bemærkning kunne være, ”så du Nyhederne i går?”.

Korvetten PETER TORDENSKIOLD samt missilfartøjerne GLENTEN og RAVNEN fik besked på at sejle til Wilhelmshaven – som sagt så gjort – søndag d. 10. september 2006 kl. 0900 forlagde de tre skibe gennem Kielerkanalen mod nye opgaver.

Afgangen fra Flådestation Korsør var planlagt således, at pårørende og venner blev inviteret ned til skibene for at sige og vinke farvel. Pressen havde meldt sin ankomst, og enkelte snapshots af sømænd m/k og deres pårørende med blanke øjne blev taget.

Missionen var til at starte med ikke klart defineret. Vores endelige destination var ikke afgjort. Hvorvidt vi skulle deltage i den kommende FN mission var heller klart osv.

På trods af den manglende information var besætningen dog glad for at datoen nu var afgjort, og vi var kommet af sted.

Turen til Tysklands flådebase i Nordsøen forløb planmæssigt og kl. 0400 efter 19 timers sejlads ankom vi til Wilhelmshaven.


RAVNEN i Kielerkanalen

Havneopholdet i Wilhelmshaven blev ikke sløset væk. Mange møder blev holdt med vores tyske værter og kommende operationspartnere. Skibene foretog de sidste forberedelser inden afgang. Uddannelse af personellet foresatte. Enkelte øvelser blev afholdt. Og ikke mindst det daglige arbejde blev foretaget af en stadig motiveret besætning.

Men måske endnu vigtigere fik vi lejlighed til at udforske en (forholdsvis) ukendt ny kultur nemlig den af Frisland. Mange besætningsmedlemmer benyttede sig af muligheden for at besøge selve Wilhelmshaven by, der under krigen blev ødelagt, hvorfor den nu består af temmelig nye bygninger. Dette giver på trods af byens 83.000 indbyggere en lidt mat stemning.

Wilhelmshaven har dog adskillige fortovscaféer, restauranter og små knejper, der serverer de lokale retter og drikke (læs: surt øl og sauerkraut). Andre nød den nærliggende golfbane, tog løbeture i det gode vejr og et enkelt velfærdsarrangement med deltagelse fra alle danske enheder i Wilhelmshaven blev det søreme også til.

Desværre var vi ikke kommet alene til Wilhelmshaven – vi havde en blind passager med. Et enkelt besætningsmedlem var så uheldig at være blevet smittet med fnat i Danmark.

Besætningsmedlemmet og lukafkammeraten blev hurtigt isoleret og kom umiddelbart i behandling med hjælp fra lægen om bord PETER TORDENSKIOLD. Sengetøj, tøj, lukaf samt døre og håndtag blev vasket, rengjort og desinficeret. I skrivende stund har der ikke været flere smittede (vi krydser fingre).

Efter at have ligget i Tyskland i 10 dage samt en veloverstået parade afsejlede vi Wilhelmshaven sammen med de tyske skibe fregatterne MECKLENBURG-VORPOMMERN og KARLSRUHE, hjælpeskibene FRANKFURT AM MAIN og ELBE samt FPB'erne OZELOT, NERZ, HYAENE og DACHS. Vi sejler mod Middelhavet, udfordrende opgaver samt nye gode oplevelser.

Med venlig hilsen
Missilfartøjet GLENTEN

Rejsebrev nr. 2 fra GLENTEN i UNIFIL

Hvis Paris er kendt som byernes by og Beruit er kendt som mellemøstens Paris så er det for fremtiden kun på sin plads at omtale Wilhelmshaven, ...



27-09-2006 kl. 14:40

som "stedet hvor jeg aldrig sætter mine ben igen". Wilhelmshaven er blevet vejet og fundet for let.
Hvilket gjorde afsejlingen torsdag d. 21-09-2006 ekstra behagelig.

Det var dog ikke uden bekymringer, vi afsejlede Wilhelmshaven. Vejrudsigterne for den nært forestående Biscay var ikke særlig gode. Indledningsvis viste bølgekortene, at der ville være 5-7meter høje bølger.

I de fleste skibe er sejlads i 5-7 meter høje bølger ubehageligt, men i en FLEX er det FORFÆRDELIGT, hvis man bare har den mindste tendens til søsyge. Igennem den Engelske kanal viste søen sig fra sin venlige side, og da der blev prajet "White Cliffs of Dover om styrbord", var hovedparten af den vagtfrie del besætning da også ude på agterdækket for at se dette geologiske fænomen.

Under hensyntagen til vejrudsigterne blev det besluttet at tanke brandolie om lørdagen i Cherbourg i stedet for Brest. Fordelen ved at tanke i Cherbourg var, at så ville vi komme ud i Biscayen en halv dag senere, hvilket ville betyde, at det fremherskende lavtryk ville være trukket så meget mod nord, at Biscaypassagen ville være tålelig.

Efter at have haft fornøjelsen af en åndedrætsbesværet, svært lugtende lods, der skulle "hjælpe os ind i havnen" og anvise os den rette pier, viste det sig at vi ikke kunne få brandolie før mandag. Derfor blev det besluttet at afsejle Cherbourg næste morgen med kurs mod La Coruna.

Udgangspunktet for denne beslutning var en vurdering af, at hvis man ikke kan regne med franskmændene, så er spanierne da til at regne med. Vi blev klogere et par dage senere!!!



Missilfartøjet GLENTEN i Biscayen

Turen over Biscayen var ikke så slem som forventet, fordi tidligere nævnte lavtryk fulgte den bane, som metrologerne havde lovet. Derfor blev de mørke nætter brugt på at øve procedure og højne besætningens allerede høje træningsniveau.

Det bør dog nævnes, at enkelte besætningsmedlemmer med jævne mellemrum ofrede deres gastronomiske indtag, og antog en

væsentlig blegere kulør end normalt.

Søndag d. 24-09-2006 skulle vores lykke være gjort med ankomsten til La Coruna. For spanierne dem kan man da regne med, ikke sandt? Vi blev lovet at hvis lastbilerne ikke stod klar på kajen, så ville de i hvert tilfælde være klar mandag morgen.

I skrivende stund (tirsdag d. 26-09-2006 kl. 1500) er der ankommet en tankvogn med vores brandolie, men nu viser det sig, at vi ikke må tanke før kl. 1600 fordi vores bestilling gælder først fra kl. 1600.


La Coruna

Den manglende brandolie har dog givet anledning til, at besætningen har haft lejlighed til at udforske La Coruna og tage udfordringen op med en nordspansk skaldyrsmiddag.

Hvornår vi kommer herfra, er der ikke rigtig nogen, der ved, men der afholdes et arrangement her i byen om tre uger, der mest af alt minder om Aarhus fest uge – det glæder vi os meget til.

Med venlig hilsen til nogle og kærlig hilsen til andre.
Besætningen ombord på Missilfartøjet GLENTEN.

Rejsebrev nr. 3 fra GLENTEN i UNIFIL

Efter afgang fra den amerikanske Flådebase i Rota, er vi nu på vej ind i Middelhavet, hvor vandtemperaturen har sneget sig op på 21° C.



GLENTEN ankommer til Malta. Foto: Chris Mifsud, Malta

10-10-2006 kl. 13:48

En dag i T-DIV

Det var lidt af en oplevelse, at ligge til på flådebasen i Rota, især for et lille dansk orlogskib, som os. Vi startede da også ud med at gøre opmærksom på vores ankomst, ved lige at snige os ind foran det canadiske flagskib, fra SNMG styrken (NATO's flådestyrke), med tilhørende admiral ombord.

Dog stjal vi ikke hans parkeringsplads, men nøjedes med, "ved et uheld" at udløse en af vores nødbøjer, som udsender en kraftig orange røg samt nødsignal, idet vi lagde til kaj.

Vi, som besætning, er sikre på at det var Chefen's måde at komme i kontakt, med en af dem fra toppen af. Men han selv, var dog noget rød i hovedet, da han måtte over og stå skoleret for admiralen og forklare om den "danske måde" at lægge til på.

Mens der blev bunkret olie, var der tid til sportslige aktiviteter som f.eks. en tur på flådebasens egen golfbane eller en løbetur på området. Nogen foretrak dog hellere at beundre de mange køretøjer, som var medbragt fra Staterne, af basens personel.



T-DIV poserer i Valletta, Malta

Turen fra Wilhelmshaven til Rota forløb smertefrit, for maskinens vedkommende. Piben fik dog en anden lyd, da vi anløb Rota.

Pludselig var det, der skulle have været et nemt og hurtigt havneophold, blevet til et større projekt.

Det startede med at styrbord styremaskine (den maskine der drejer det styrbord ror) brækkede sammen. Det viste sig at være et hydraulik rør der var knækket pga. de svære rystelser, der sommetider opstår under hårde manøvre og høj sø.

Et andet problem i styremaskinen, der længe har været under observation, var vores trimflaps (virker lidt som en hæk spoiler på en bil, men her sidder de

bare under vand). Trimflaps'nes tilbagemeldingssystem har ikke fungeret korrekt, og man mente nu, at fejlen var lokaliseret, der skulle bare lige byttes lidt rundt på noget elektronik og så skulle alt være godt igen… eller!

Det vil sige, at et af de printkort der skulle byttes rundt, var muligvis også defekt, at det stod helt af under ombytningen. Vi regner dog med, at det hele kører igen, når vi får reservedele i næste havn.

Da problemer sjældent kommer alene, var der da også lige lidt bøvl med den ene generator (den der laver strøm til skibet), den ville ikke rigtig arbejde sammen, så pludselig smed den strømmen, på et af de værst tænkelige steder, hvor der var fyldt med hajer og pirater….

Det hele endte med "sort skib", og så lige midt i Gibraltar strædet. Dette lille problem fik T-DIV (Teknisk Division) da hurtigt afværget og i løbet af 1 minuts tid, var strømmen tilbage igen.

Vi har også måtte konstatere, at Vsat'en (skibets satellitopkobling) ikke har virket som den skal, og derfor har internettets goder været frataget besætningen, siden vi afgik fra Rota. Der står dog en tekniker parat til at løse problemet, når vi anløber Cypern.

På grund af de mange strabadser og udfordringer for T-DIV… og resten af besætningen, forbarmede chefen sig og fik omgående skibet lagt stille i vandet, så vi kunne få afholdt en forfriskende "baderulle", der blev foretaget udspring fra sidedækket (7m), gummibåden blev sat og vandskiene spændt for.

Lidt velfærd skal der jo også være plads til.

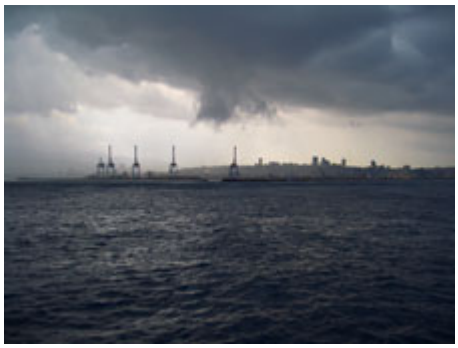
De varmeste middelhavshilsener til søens folk, almene landkrabber, samt familie, koner, kærester og børn.
T-DIV - Missilfartøjet GLENTEN



Et øjebliks velfærd på agterdækket

Rejsebrev nr. 4 fra GLENTEN i UNIFIL - I torden og lynild .....

Så skete det. Søndag d. 15-10-2006 var på flere måder en stor historisk dag.


Beirut i det fjerne

19-10-2006 kl. 08:02

Det var den dag, hvor det første danske flådefartøj, siden de puniske krige (eller deromkring) sejlede ind på libanesisk territorial farvand. Og det var den dag, hvor vi præcis 1 måned og 5 dage efter afsejling Korsør kom i gang med det, vi rent faktisk er her for!

Søndag overtog MTF 448 officielt operationen fra italienerne. Det blev markeret med en tilpas storslået ceremoni på det italienske hangarskib ITS GIUSEPPE GARIBALDI i Beirut havn med repræsentanter fra de deltagende lande, Italien, England, Frankrig og naturligvis Libanon.


GLENTEN, GÄVLE og RAVNEN

For en gang skyld, var der ingen måder mangel på frivillige, da GLENTEN skulle stille en delegation på 6 mand til at deltage i ceremonien, faktisk var der nærmest slåskamp om hvem der skulle med (meget usædvanligt). Det er vel heller ikke hver dag, men får chancen til at betræde Beirut – det giver en del ”street-credit”.

De få heldige blev kl. meget meget tidligt søndag morgen samlet op af en motorbåd fra flagskibet MECKLENBURG-VORPOMMERN og bragt til denne, idet hun var det eneste skib i styrken, der ville gå i havn i Beirut (til stor fortrydelse for alle os andre).

Vejret var i særklasse et kapitel for sig selv. Til tider stod himmel og hav i et. Tordenen gav genlyd i de libanesiske bjerge, der på smukkeste vis omkranser Beirut – det var et skræmmende syn og spektakel. Sigten kunne opgøres i centimeter. Og vores ceremonideltagende besætningsmedlemmer var temmelig våde, da de endelig nåede frem.

Ceremonien forløb, som ceremonier nu gør. Der blev indledningsvis øvet, så det kunne se pænt ud. Så løb det hele af stablen med en masse pæne taler, en masse journalister og resten af styrken liggende uden for havnen, som en passende baggrund, sejlende i små cirkler...

GLENTEN delegation skulle efter sigende have haft en spændende dag, mest imponeret var de dog over det kagebord GARIBALDI havde disket op med til deltagerne. De taler de faktisk stadig om det (igen til stor fortrydelse for alle os andre).

Til gengæld nåede de at blive våde hele to gange til, inden de var tilbage i god behold ombord på GLENTEN. Der var nemlig lige en de-tour til FRANKFURT AM MAIN, og mere mad, inden de kunne få lov at komme hjem.



GLENTEN, GÄVLE og RAVNEN

Nu er vi så gået i gang med vores patruljer ud for Libanons kyst, og har været det et par dage. Selvom vi op til har sejlet øvelser med resten af styrken, er vi stadig ved at luge de værste børnesygdomme ud, og få procedurerne til at køre. Om ikke så længe vil vi få selskab af nordmændene, der er på vej herned, og så skulle vi være fuldtallige.


Tornadokonference ud for Beirut

Vejret har som sagt været helt kapitel for sig. Tirsdag fik vi selskab af ca. 20 skypumper plus tordenvejr. Det er et imponerende syn, specielt når en af dem på det nærmeste er på vej hen over GLENTENS agterdæk.

Det kom den så ikke, men forfatteren synes, det var lige tæt nok på for hendes smag. Er også ret overbevist om, at et glasfiberskib og en skypumpe er en meget dårlig kombination.

Vi er heller ikke helt fri for at udstyret brækker ned, således var der lige en bonustur til Limassol. Det var maskinen igen, hvad kan vi sige?? Sådan er krigens vilkår nu en gang..

I skrivende stund er solen på vej op, det er resten af skibet også. Det bliver en pragtfuld dag, om nogle timer vender vi næsen mod Limassol, og så er der tid til et par dage i havn, inden vi begiver os ud på næste patrulje.

O-DIV sender de varmeste hilsner til familie, venner, koner, hunde, katte, kærester, akvariefisk og børn. :o)

Rejsebrev nr. 5 fra GLENTEN i UNIFIL

Vi er nu kommet godt ind i rytmen med patruljer ved Libanons kyst og havneophold i Limassol, der bruges til at restituere, genforsyne samt afhjælpe defekter.


GLENTEN i dårligt vejr

14-11-2006 kl. 07:38

Hej alle derhjemme!

Så er det blevet tid til et rejsebrev her nede fra varmen (eller bare varmere end i Danmark, for her er faktisk ikke varmt længere hele tiden).

Vejret her ved Cypern/Libanon har været temmelig dårligt i de sidste par dage, så vi har fået afprøvet vores søben. Alt der ikke er spændt fast, vælter omkring, men det meste er nu spændt fast.

Når det er dårligt vejr, er tiden ekstra lang!. Man bliver meget træt, fordi vi bruger mange kræfter på at holde os fast, når alt gynger op og ned. Om natten sover vi heller ikke optimalt, fordi vi nogle gange er på vej ud af køjen eller bare letter fra køjen. Søsygen har også haft gode forhold :-)


T-DIV (for engangs skyld i rent arbejdstøj)

Men nu er vejret blevet bedre og så kommer marinerne op af hullerne for at nyde solen. Enten ved at dase på agterdækket eller dyrke noget fut for at holde sig i gang.

Der er også duelighedsbevis ”skole” om eftermiddagen/aftenen, for dem der har lyst til det og har tilmeldt sig. Det er jo altid godt, at der er nogen andre end navigatørerne, der kan søfartsregler og skibslys, når man sejler i Søværnets skibe.

Vi har før i vores rejsebreve skrevet om maskinproblemer, men siden da har der ikke været det helt store (7-9-13, knock on wood og alt det der). Varmen er det største problem her nede. Vores elektronik har det meget varmt, og det giver altid nogle småproblemer.

Vi har kunnet løse de fleste problemer med det samme - ved at tænke kreativt - derudover er OPLOG TEAM A i Limassol en stor hjælp, da de har de fleste reservedele og erfarne folk. I samråd med TEAM A har vi løst problemerne.

Under opholdene i Limassol, og man ikke har vagt, går tiden med at daffe rundt oppe i byen, hvor der som på andre turiststeder er mange butikker at se på. Priserne er præget af netop turisternes kommen, men hvis man kommer lidt væk fra turisthelvedet og ind i den gamle by, er priserne mere rimelige, og de sælger andet end souvenirs.


Fuld fart i badering

Vi kan også bruge vores frihed på at sejle en tur med vores gummibåd - det er altid sjovt at sejle i gummibåden. Om bord GLENTEN har nogle købt en badering, vi kan spænde efter gummibåden. Det er pænt vildt at hænge efter båden i baderingen, da gummibåden kan sejle omkring 30 knob (ca. 55 km i timen). Knubs og blå mærker er prisen for en tur i baderingen.

Vores ene radiogast (ku'eren) har haft fødselsdag under et ophold i Limassol, så det har vi fejret med kagemand(kone) og varm kakao.


Badering efter gummibåden

Nu er vi atter på patrulje ved Libanons kyst. Vi går vores vagter, sover og spiser så tiden går rimeligt hurtigt indtil, vi atter er i Limassol havn for at lade op til næste patrulje og få olie og proviant. Vi starter hårdt ud med diverse skydeøvelser, rygtet vil vide, at vores 265 (Christina) igen har udmærket sig som en fremragende skytte – så tillykke til hende.

Så en stor hilsen fra Maskindepartement, Chefen og hans besætning til alle derhjemme.

Rejsebrev nr. 6 fra GLENTEN i UNIFIL

Så nærmer starten på enden sig for GLENTEN's besætning, på denne vores første tur til "De varme lande".



27-11-2006 kl. 16:40

Og alle glæder sig til at komme hjem og gense familier, venner m.fl. og holde en, synes vi, velfortjent juleferie!

Siden sidst har GLENTEN haft besøg af vores alle sammens chef, nemlig admiralen fra Århus, Chefen for Søværnets Operative Kommando. Han havde valgt at tilbringe et par dage i Limassol sammen med OPLOG, RAVNEN og ikke mindst GLENTEN. Det blev også til et kortvarigt besøg hos den tyske admiral, der er overordnet chef for den internationale maritime styrke.

Besøget gav mulighed for, at alle i besætningen kunne stille de spørgsmål, man måtte have på hjertet, og admiralen besvarede beredvilligt disse. Dette var startskuddet til en interessant debat i officersmessen, hvor vi alle var samlet – spørgsmål og svar forbliver 9om bord

I skrivende stund, er vi ved at nærme os af slutningen på denne, vores næstsidste patrulje udfor Libanons kyst. Og vi må blot konstatere efter at have været i området i 2 måneder, at der sker ikke helt vilde! Om det er fordi eventuelle smuglere eller andre med urent mel i posen, alligevel ikke synes, det er besværet værd at forsøge at snige sig forbi adskillige flådefartøjer, eller om det altid har været sådan, skal vi lade være usagt.

Men faktum er, at dagligdagen kan blive en anelse triviel, når vi ikke lige selv arrangerer noget "sjov" i form af forskellige øvelser internt eller med andre enheder i FN-styrken. For nogle om bord blev patruljen dog anderledes – nemlig vores duelighedselever. De blev for første gang sat overfor, at skulle "sejle" i søkortet, udregne farter, tider og distancer, udsætte positioner – hele hornmusikken med andre ord. Det varer ikke længe, før der farer adskillige små navigatører rundt om bord.



Hoist

En af de øvelser, vi har haft på denne patrulje, er "WINCHEX" med en helo fra det tyske forsyningsskib FRANKFURT AM MAIN. "WINCHEX" betyder i alt sin enkelthed, at et eller flere besætningsmedlemmer fra GLENTEN bliver hoistet op (samlet op) i helikopteren.

Således blev seks nøje udvalgte personer fra GLENTEN's besætning, hoistet fra agterdækket og

op i helo'en. Hvorefter den tyske pilot, der netop havde rundet 2000 flyvetimer, viste dem, at en Sea King også kan flyves som en Ferrari.

Efter det lille show blev 5 af de oprindelige 6 besætningsmedlemmer pænt sat af igen på GLENTEN's agterdæk. Den 6. og sidste person var vores ene "gnist", og hende ville vores tyske venner meget nødig af med igen. Det lykkedes dog til sidst at få vores 115 tilbage, og hun er igen i sikkerhed på GLENTEN's radio.

Det flotte show blev belønnet med et velfortjent digt i dagens SITREP (en daglig rapport til vores styrkechef, der beskriver hændelser og andet relevant). Digtet var forfattet af en af vores kampinformationsgaster. I al beskedenhed kunne vi efterfølgende konstatere, at helikopterbesætningen blev så benovede over digtet, at de så snart lejligheden bød sig (efterfølgende havneophold), indfandt sig om bord og havde medbragt gaver til besætningen. Dette skulle nok få eventuelle forfatterspirer om bord frem i lyset.

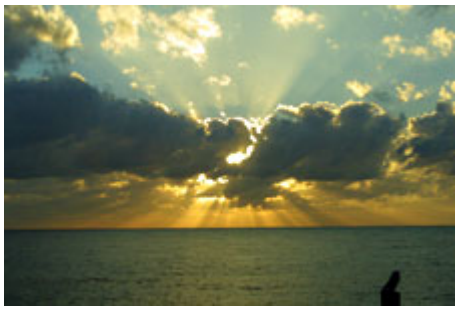
Digtet:
Look there is Spider seven one
The grandmasters of flying fun.
It's nice to see your tricks and things
We believe you are the airborne
kings.
You are very professional in your job
Especially when you race your chop.
We hope to see you somewhere
again
Our cool German airborne friend.

Som en lille bonusopgave fik GLENTEN til opgave at sejle nogle tyske journalister fra flagskibet BRANDENBURG til Limassol. Disse tyske journalister kom fra de "små" tyske dagblade Frankfurter Algemeine og Süddeutsche Zeitung. Vi kunne blot konstatere, at vores mission har stor mediebevågenhed i Tyskland.

Så vi vil blot slutte af med at sende de kærligste hilser til alle derhjemme fra GLENTEN's besætning! Og nu ses vi snart, I kan godt begynde at tælle ned!

Den sidste solnedgang - Rejsebrev nr. 7 fra GLENTEN i UNIFIL

Så er der en time til, der er fem minutter til, vi (besætningen) mødes på agterdækket -


Den sidste solnedgang

04-12-2006 kl. 12:03

eller missilhaven, som vi ynder at kalde agterdækket, for at nyde den absolutte sidste solnedgang på vores patrulje. Vores sidste patrulje i denne omgang. Jeg sidder på mit lukaf og tænker på nogle bevingede ord, som jeg vil sige til besætningen i denne anledning – og en anledning er det.

Vi har været udsendt i snart tre måneder, tre måneder med afsavn fra familie og venner, tre måneder med gode og knap så oplevelser – heldigvis flest gode. Det har i hvert tilfælde været tre ekstraordinære måneder, hvor vi har været med til at skrive historie.

For første gang i FN historie, har FN sanktioneret en maritim operation – og vi har været dér. Nu, står vi praktisk talt med det ene ben på falderebet, lysene slukkes, timeglasset er ved at være tomt, solen er ved at gå ned, og når vi ankommer Limassol, står den på afrigning, nedpakning, sige farvel og hjemrejse – det er vel noget, der skal fejres med en skål.

Der står i vores politik på området, at Chefen i ganske særlige tilfælde kan dispensere fra vores generelle nul-alkohol politik. Det er netop denne mulighed, jeg i denne helt specielle situation vil udnytte. Vi vil bidrage til at holde en gammel og smuk tradition i Søværnet ved lige, nemlig at høj som lav mødes og siger; ”tillykke”, ”god vind”, ”tak for denne gang” eller, hvad man nu lige for fremstammet.

Det er også nu, jeg sidder og gør status over turen. Hvor mange sømil har vi mon sejlet, kan jeg huske, de steder vi besøgte (Wilhelmshafen, TY, Cherbourg, FR, La Coruna, SP, Rota, SP, Valletta, MA, Souda Bay, Kreta og Limassol, CY), hvor meget krudt har vi brugt (vi har heldigvis kun brugt det til at øve), hvor meget brændolie er forbrugt, hvor mange signaler har vi modtaget og sendt, hvor mange e-mails er skrevet og læst osv. osv.

Jeg overvejer også – her i skumringstimen, om vores tilstedeværelse hernede, vores deltagelse i denne første FN sanktionerede maritime mission – har det hjulpet overhovedet? Det er ganske naturligt og berettiget at gøre sig disse overvejelser – og jeg er ikke den eneste om bord, der gør sig disse overvejelser.

Hvor ville det dog være dejligt befriende, hvis resultatet ville vise sig bøjet neon og larmende som et rungende ”JA”. Men (for der er altid et men) så let

og simpelt kan vi ikke forvente, det er. Man kommer desværre temmelig ofte i tvivl, når man læser om situationen i Libanon, hvor massedemonstrationer, mord på politikere, bilbomber, trusler, blokader og politisk kaos hører til dagens orden eller i hvert tilfælde mediernes orden.

Derfor ønsker jeg at understrege endnu engang, at hvis vores tilstedeværelse hernede, vores deltagelse, Danmarks bidrag til FNs mission kan bidrage til, at Libanon får lov at udvikle sig fredeligt, have en fremtid med sikkerhed, fremgang og lykke for alle, da bør vi deltage – da bør vi lide afsavn fra familie og venner.

Nu er tiden ved at rinde ud, klokken slår snart til mønstring, men jeg kan godt nå lige at løfte sløret for nogle af de tanker, der skal formidles videre til min besætning om lidt.



GLENTEN, GÄVLE og RAVNEN

Først og fremmest – jeg er stolt over at være deres Chef. Missilfartøjerne VIBEN og GLENTEN fik deres besætninger lagt sammen i august måned – faktisk næsten umiddelbart inden vores udsendelse – et mareridt for en Skibsledelse. Men det er gået forbløffende godt. Besætningen har professionelt, rettidigt og effektivt taget hånd om de opgaver, der ligger i at sammenlægge to besætninger, to kulturer og to af hvad som helst.

GLENTENs besætning fremstår nu, som en homogen sammensætning af individer. Planlægningen og udførelsen af opgaven (eller på søværnsk ”den operative opkøring og missionsdeltagelse”) er udført til min absolutte tilfredshed. På trods af afsavn, kærestesorger og søsyge har besætningen til enhver tid været soldater i dette ord bedste betydning. Vi kan med rette være stolte af deres indsats – i hvor høj grad vores deltagelse har medvirket til at forbedre situationen hernede – må tiden vise.

Dette bliver det sidste rejsebrev, som vi sender hernede fra. Vi håber, at Jer, der har læst vores rejsebreve, har følt Jer godt informeret. I det nye år vil GLENTEN igen begynde at skrive om vores bedrifter, dagligdag mv.

På besætningens og egne vegne
Glædelig Jul og Godt Nytår

Lasse Hirsch
Skibschef

Rejsebreve fra VIBEN 2006

UNIFIL = United Nations Interim Force In Lebanon

VIBENs besætning på første patrulje - Rejsebrev nr. 1 fra VIBEN i UNIFIL 14-12-2006
Missilfartøjet GLENTEN, med VIBEN besætning, har nu været på første patrulje i snart 48 timer.

Rejsebrev nr. 2 fra VIBEN i UNIFIL 25-12-2006
Så er VIBEN besætning ombord i GLENTEN anden patrulje ved at være overstået.

IBENs besætning på første patrulje - Rejsebrev nr. 1 fra VIBEN i UNIFIL

Missilfartøjet GLENTEN, med VIBEN besætning, har nu været på første patrulje i snart 48 timer.


VIBEN i dokskibet

14-12-2006 kl. 06:35

For en ny læser kan det måske virke lidt forvirrende med overskriften anført ovenfor. Så derfor tillader jeg mig, at kigge lidt tilbage.

Med baggrund i den af FN sikkerhedsråd vedtagne resolution 1701 besluttede Danmark at bidrage til United Nations Interim Force in Libanon (UNIFIL) med et maritimt styrkebidrag. I forbindelse med denne beslutning blev det hurtigt klart, at Missilfartøjerne GLENTEN og RAVNEN ville blive udsendt af en varighed af op til 3 måneder. Herudover fremgik det, at disse 2 enheder skulle afløses i december måned af Missilfartøjet VIBEN.

Dette betød, at denne besætning – som på daværende tidspunkt – sejlede på Missilfartøjet SKADEN forudså, at vi skulle afløse vores kollegaer i slutningen af året.

Derudover blev det besluttet, at besætningen skulle gennemføre deres deployering i VIBEN, idet denne enhed var den seneste, der var kommet fra periodisk værft eftersyn, og herfor selvfølgelig ville være den enhed, som kunne være længst tid i operationsområdet inden store planlagte eftersyn skulle gennemføres.

Skibsledelsen samt myndigheder i land iværksatte herefter en plan for, hvorledes denne afløsning kunne finde sted mest smidigt. Besætningen blev sendt på missionsforberedende enkeltmandsuddannelse, der blev foretaget enhedsskift (fra SKADEN til VIBEN). De sidste systemkontroller på VIBEN blev gennemført,

herunder test på afmagnetiseringsbanen samt NATO's målebane ved Stavanger, Norge. Derudover lykkedes det at finde tid til at gennemføre nogle nationale opgaver samt gennemføre enhedstræning, så besætningen kunne være helt klar til udsendelsen.

Sluttelig blev der gennemført en inspektion af 3 dages varighed, så man kunne få bekræftet, at enheden og besætning var helt klar. Når man så kigger tilbage, og konstaterer, at dette kunne lade sig gøre på kun lidt over 2 måneder, så bliver man som Chef lidt stolt.

At dette lykkedes skyldes selvfølgelig at VIBEN har fået meget støtte fra alle myndigheder i land, men primært skyldes det, at jeg har været så privilegeret at blive tildelt 28 utrolige velmotiveret besætningsmedlemmer, som har kæmpet, det bedste de har lært fra dag 1.

Vores kollegaer sejlede ned til operationsområdet i starten af efteråret, hvor det fremgår i deres rejsebreve, at transitten i nogle tilfælde foregik i lidt dårligt vejr. VIBEN besætning var planlagt til at sejle ned i vinter sæsonen.

Derfor var VIBEN lidt spændt på hvorledes denne planlagte transit ville gå i bl.a. Biscayen på den årstid. Denne spænding/bekymring blev gjort til skamme, da det blev besluttet, at afprøve et nyt koncept med forlægning på et dokskib for 2 af enhedernes vedkommende (VIBEN ned og RAVN hjem).

Dette betød, at VIBEN blev dokket ind i et dokskib i Kalundborg i starten af december. Dokskib med VIBEN ombord forventes at ankomme til Limassol lige omkring juletid.

Efter endt inddokning af VIBEN, fløj besætningen ned til Limassol. I sidste weekend ankom hele besætningen. Vi modtog en grundig overlevering af vores kollegaer, og for at tilsikre at dansk tilstedeværelse i operationen ikke blev reduceret mærkbart, var det blevet besluttet, at besætningen sejler patrulje i GLENTEN indtil VIBEN er sikkert ankommet i operationsområdet.

Efter en intens og hurtig klargøring af GLENTEN i løbet af mandagen sejlede GLENTEN af sted på første patrulje sidst på eftermiddagen. I forbindelse med forlægningen ud i det primære operationsområde, som jo bekendt befinder sig ud for Libanons kyst, havde GLENTEN mulighed for at træne internt, så alle var bekendt med GLENTEN små forskelle i forhold til vores egen enhed.

Herudover gennemførte Vi en øvelse med 2 norske torpedobåde. Dette var en god måde at komme i gang med samarbejdet med nogle af de andre nationer, som deltager i operationen. Efter afslutningen af øvelsen, forlagde GLENTEN sydpå i operationsområdet, hvor man kommer tæt på Israel og det sydlige Libanon. Dette er et af patruljeområderne, hvor der er en del trafik, så besætningen fik deres ilddåb hurtigt.

Når man betragter statiske opgørelser over vejr, som kan forventes i dette område i vinterperioden, så fremgår det, at vejret vil være sådan lidt som en god dansk forårsdag. Altså gennemsnitstemperaturer på 18° endvidere kan der forventes op til ca. 5 storme om året, hvor man selvfølgelig kan forudse, at en del af disse vil komme i forbindelse med overgang fra meget varmt vejr til lidt køligere.

Med besætningens meget korte erfaring for området er dette heldigvis blevet gjort til skamme. Vand og luft temperaturen har ligget på et gennemsnit af ca. 20°, og endnu vigtigere så har vinden været svag til jævn, så GLENTEN har ligget roligt i operationsområdet.

Som det fremgår af ovenstående, så har besætningen haft en intens periode i hele efteråret indtil udsendelsen. Vi er på plads i operationsområdet. Besætningen løser de stillede opgaver.

Det er besætningens ambition, at der vil kunne blive fremsendt regelmæssige rejsebreve hjem til, således at alle i Danmark kan følge med i Vores hverdag i det østlige Middelhav.

Med håb om en god jul og et godt nytår til alle vores kære i Danmark.
Chefen for Missilfartøjet GLENTEN/VIBEN

Rejsebrev nr. 2 fra VIBEN i UNIFIL

Så er VIBEN besætning ombord i GLENTEN anden patrulje ved at være overstået.

25-12-2006 kl. 18:19

I skrivende stund er der mindre end 24 timer tilbage, inden vi forlægger mod Limassol og nogle dage i havn. På de første patruljer har vejrguderne været med os det meste af tiden. Det er kun i nogle kortere perioder, der er kommet lidt buler på suppen. Men vi skal ikke klage (endnu), for det kan blive meget værre, har vi ladet os fortælle.

Besætningen går en fast 2 tørn, hvilket vil sige, at vi har 12 timers vagt og 12 timer til at spise, sove, afholde øvelser og løse de øvrige arbejdsopgaver, så som rengøring og administration.

Nogle bruger frivagterne på skibets medbragte kondicykel, mens andre prioriterer at sove. Alle er kommet godt ind i rutinen, og kender deres poster under de forskellige hændelser, man kan blive udsat for i en operation. Dette blev trænet inden vi skulle ned i området, og bliver løbende vedligeholdt gennem daglige øvelser.

Så skibet og besætningen altid er klar til at løse de opgaver, som vi måtte blive stillet over for.



Tæt ved Libanons kyst

GLENTEN er under patruljerne kommet helt tæt under Libanons kyst. Udsigten her fra vandsiden er rigtig god, og man nyder ligefrem at være her.

Dog har vi alle sammen i hovedet, hvorfor vi er her. Det er en ting, vi ikke kan eller vil tillade os at glemme.

Julen har der selvsagt ikke været så meget tid til at forberede. Det er dog lykkedes for vores logistiske støtteenhed at fremskaffe et juletræ som den vagtfrie del af besætningen vil bruge juledag til at pynte.

Julemiddagen blev, grundet de noget anderledes råvarer, kabyssen har til rådighed, ikke som vor mor plejer at lave den. Men det var alligevel lykkedes kabyssen at fremstille en fremragende middag.

Det nærmeste vi kom på en hvid jul var lidt hvide bølgetoppe i operationsområdet (og dem vil vi gerne være foruden).

En rigtig juleaften med gudstjeneste og rigtig julemad afholder vi den 25. december når vi ikke er på patrulje, og hele besætningen derfor kan deltage.

I skrivende stund er GLENTEN på vej mod Limassol til et par velfortjente dage ”off task”, hvor der forhåbentligt bliver tid til lidt julehygge, inden besætningen tager fat på at skifte over i søsterskibet VIBEN som er fragtet til Limassol på et FLO/FLO skib.

Da VIBEN er vores ”eget” skib glæder alle sig til at omskiftningen er overstået, og til vi er på hjemmebane igen.

Til sidst skal der lyde en varm hilsen til alle besætningens familier, venner og bekendte med ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.

På besætningens vegne
OPERATIONS DIVISIONEN (O-DIV)



GLENTEN juletræ som vi selvfølge skal have med for at holde stemningen oppe.

Rejsebreve fra OPLOG TEAM ALFA 2006

UNIFIL = United Nations Interim Force In Lebanon

Rejsebrevene fra OPLOG TEAM ALFA skrives af orlogspræst Henning Nielsen.

»Rør blot ikke ved min gamle jul .. !« - Rejsebrev nr. 5 fra OPLOG, Team Alfa 22-12-2006
December måned har indtil nu budt på mange sjove og gode oplevelser for os hernede i »Camp Alpha«.

»Det er ikke arbejdsgiverne,der betaler lønningerne, det er kunderne …. « - Rejsebrev nr. 4 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL 11-12-2006
Ovenstående citat stammer fra bilfabrikanten Henry Ford og vi ville gerne kunne gøre ordene til vore egne.

» Stå aldrig til søs, lad de andre stå … « - Rejsebrev nr. 3 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL 24-11-2006
Så er det atter blevet tid til at »fortælle løst og fast om udsendelserne« hernede fra Limassol.

»Kun gjort gerning står til at ændre …« - Rejsebrev nr. 2 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL 01-11-2006
Den livskloge digter, Benny Andersen, har formuleret overskriften til dette nyhedsbrev. Det er faktisk vise ord, den gode hr. Andersen skriver.

Rejsebrev nr. 1 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL 22-10-2006
Vi kom, vi så - og vi blev, indtil hold 2 afløste os …

Rejsebrev nr. 1 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL

Vi kom, vi så - og vi blev, indtil hold 2 afløste os …


OPLOG TEAM ALFA

22-10-2006 kl. 19:18

Aller yderst på havnekajen, på »Nokken«, ganske tæt på havneindløbet i Limassol Havn på Cypern, har vi efter hånden fundet os til rette ved det, vi vist mest tænker på som »Danskerkajen«.

Vi, dvs. OPLOG – Team ALFA, Korsør, hold 1, ankom til Limassol i begyndelsen af oktober fra et begyndende efterår i Danmark til det dejligste sommervejr med temperaturer op til lige godt 30 grader. Holdet var en næsten ligelig blanding af OPLOG Korsør og OPLOG Frederikshavn. Vi var 23 i alt, incl. orlogspræsten, der bliver hernede sammen med hold 2, når vi på hold 1 tager tilbage til Danmark.

Baggrunden for at vi er hernede findes i en resolution, nr. 1701, der blev vedtaget i FN's sikkerhedsråd i forlængelse af konflikten i Libanon mellem Israel og Hizbollah-grupper i Libanon. Iflg. resolutionen skal en flådestyrke under FN forhindre kampe mellem Israel og Hizbollah-militsen og sikre, at der ikke bliver indsmuglet våben ad søvejen til illegale, militante grupper i Libanon.

Danmark bød ret hurtigt i forløbet ind med tre flådefartøjer, korvetten PETER TORDENSKIOLD og de to flexfartøjer, GLENTEN og RAVNEN. Efter nogen usikkerhed om, hvor vidt alle tre fartøjer skulle af sted til Middelhavet, blev det dog, til stor skuffelse og frustration for besætningen om bord på PETO besluttet, at korvetten skulle vende om og sejle tilbage til Korsør, medens GLEN og RAVN kunne fortsætte med kursen mod det østlige Middelhav.

Skuffelsen på PETO var til at få øje på, idet besætningen nu, for anden gang, måtte sejle tilbage til basehavnen i Korsør, hvor skibet stadig ligger. Men alle om bord prøvede at tage situationen med ophøjet ro og udvise stor professionalitet. Det må vist kaldes intet mindre end danmarksrekord i det, der - med et moderne udtryk - hedder omstillingsparathed…!

Flådeoperationen i den østlige del af Middelhavet trådte officielt i kraft søndag den 15. oktober som en underafdeling af den FN-mission, der benævnes UNIFIL (United Nations Interim Forces In Lebanon).

For at sikre den bedst mulige operative og logistiske støtte til flexerne, blev OPLOG – Team ALFA formeret hjemme i Danmark og skulle på meget kort tid sørge for, at alt nødvendigt grej blev pakket i de lastbiler, der skulle sejles til

operationsområdet, så alt kunne være på plads, når de danske skibe anløb den basehavn, der skulle udpeges.



GLENTEN og RAVNEN ved "Danskerkajen" sammen med det svenske fartøj, "Gävle"

Forud for vores ankomst havde en lille gruppe nøglepersoner, et RECCE-hold, fra OPLOG Korsør samt de såkaldte »Terminalfolk«, der står for transport af Søværnets materiel til alle destinationer i verden, været på Cypern for at finde ud af, hvor den bedste placering for det danske Team ALFA ville være.

Det blev ret hurtigt besluttet, at havnefaciliteterne i Limassol på den sydlige spids af Cypern ville være den bedst mulige placering.

Herefter blev det danske materiel lastet fra havnen i Kalundborg på et russisk fragtskib, VITALI KOZHIN, som afsejlede fra Danmark mandag den 18. september. To mand fra hold 1 på Team ALFA, "Norton" og Karsten Reifenstein, blev udpeget til at være vogtere over det danske materiel og skulle derfor sejle med på det russiske skib, der ankom til Limassol sent om aftenen, tirsdag den 03. oktober. Herefter kunne losningen af det danske materiel påbegyndes.

Losningen af det russiske fragtskib varede det meste af natten, men allerede næste morgen kunne vi fra hold 1 gå i gang med at få stillet materiellet op og samlet stumperne.

Udenforstående kan slet ikke gøre sig forestilling om den logistiske hovedbrudsgymnastik, der udfoldes, inden det er besluttet, hvad og hvor meget, der skal med på en udsendelse. Så meget som muligt skal pakkes hjemme i Danmark. Det drejer sig i den ene ende om køkkengrej, servietter, affaldssække, toiletpapir osv. Så er der borde og stole til brug ved skafning. Beboelsesvognene skal udstyres, så folkene hurtigt kan flytte ind, hvorfor der også skal være dyner, puder, linned, håndklæder osv. Alt sammen udstyr, der skal tjene til OPLOG-mandskabets behagelighed.



OPLOG TEAM ALFA opstillet

Men det største kunstgreb er alligevel at få pakket alle de reservedele, der muligvis kan blive brug for ved reparationer på skibene, vi skal "servicere" i basehavnen. Det drejer sig selvfølgelig om alt nødvendigt værktøj. Men det drejer sig, ikke mindst, om at kunne forudse, hvad der skal med af reservedele til skibene. For vi ved, at hver gang, der

mangler en stump, vil det tage kostbar tid at få det ned fra Danmark, og det koster mange penge i transport!

Vores primære opgave på hold 1 var at få lejren etableret, således at hold 2, der skulle ankomme til Cypern ca. 10 dage efter, kunne rykke ind i en velfungerende lejr. De første par dage boede vi på hotel - med dejlig havudsigt (vi skulle jo vænne os til det våde element) – og kørte frem og tilbage til arbejde på havnen. Men torsdag den 5. oktober kunne vi flytte permanent ind i lejren her ude på »Nokken« og her har vi været siden. Vi befinder os godt og arbejder som små, flittige myrer på at få så meget på plads, at hold 2 ikke kan undlade at blive imponerede over vores indsats.

Det er, som altid, spændende at begynde helt fra begyndelsen. Men med vanlig sans for, hvordan tingene skal spille, og med stor opfindsomhed, kom lejren meget hurtigt til at ligne et sted, hvor vi vil kunne bo, og have stor lyst til at bo, i rigtig lang tid. Kun er det lidt ærgerligt, at vi skal hjem så hurtigt. Men også her gælder det gamle, bibelske udtryk, at »én sår, en anden høster!« Vi må så blot håbe på, at hold 2 vil værdsætte vores indsats. Vi er i hvert fald ret sikre på, at de vil kunne høste mange fold på de sædekorn, vi har lagt i vort ansigts fodsved på »Nokken«!

Vi har overtaget et helt nøgent havneområde, hvor der godt nok ligger en masse gammelt skrammel. Det vil vi dog på meget kort tid få til at ligne en velfungerende, dansk landsby med alle de faciliteter, man kan tænke sig.

Beboelsesvognene er fint opstillet i to snorlige rækker, der danner en ”gade” i den danske lejr. For den ene ende afgrænses gaden af radiovognen, for den anden af den opstillede kontor-container, »Det Hvide Hus«.



De første, lidt primitive badeforhold – kun med kold hane …!

Der skal etableres toiletforhold og badefaciliteter. Kabysvognen skal selvfølgelig etableres, så vi kan få noget at spise - og så vi kan få et sted at brygge kaffe, det helt uundværlige fluidum, der holder liv i gæve, danske søfolk på hårdt arbejde! Vi skal have rejst et telt, hvor vi kan skaffe og i det hele taget opholde os i fritiden.

Vi skal have rejst et mindre telt, hvor vi kan få opstillet det motionsudstyr, vi har med fra Danmark, så mange liter sund orlogssved kan tapløbe af »ofrene«, der helt frivilligt vover sig derind. Motion er sundt, siges det - men også nødvendigt - for med hensyn til maden hernede mangler der absolut intet. Måske kunne vi tage lidt mindre portioner, men når det nu smager så godt …..!

Vi arbejder hårdt på at få etableret mulighed for

at »kunne gå på nettet, som rigtige edderkopper gør«. Vi skal nå rigtig, rigtig mange ting … og vi er overbevist om, at hvis vi ikke lige når det hele, vil vore efterfølgere fortsætte i samme, gode gænge.

Vi fik hurtigt en god dagsrytme, hvor arbejde og lidt afslapning i det dejlige vejr sagtens kunne kombineres. Om aftenen kunne vi også nå en lille tur i byen og shoppe lidt, så de kære derhjemme kunne se, at vi havde været på fremmede breddegrader. Vi nåede også at deltage i en velbesøgt gudstjeneste ved orlogspateren, søndag den 8. oktober kl. 10. Kirkegangsprocenten nærmede sig stemmeprocenten i de gode, gamle sovjetdage, altså omkr. de 90, så præsten kunne ikke klage – heller ikke over salmesangen, der med lethed ville kunne udgives på en cd og sælges i flere oplag!

Fra søndag den 8. oktober til mandag den 9. havde vi fint besøg fra Danmark, idet CH OPLOG - Korsør, KD Tidemand, aflagde fransk visit i lejren. Kommandøren spiste aftensmad i lejren og fik lejlighed til at hilse på alle indvånerne i lejren. Allerede næste dag skulle Tidemand hjem igen, men han var meget glad for at have haft mulighed for at danne sig et indtryk af, hvordan vi var i gang med at indrette os. Senere vil kommandøren aflægge et lidt længere besøg hos hold 2.

Gode mennesker har det altid godt og keder sig aldrig. Men vi måtte nødtvungent indse, at døgnet kun har 24 timer, så det var ikke alt det, vi havde sat os for, vi nåede, inden vi allerede fredag den 13. oktober returnerede til gamle Danmark. Men inden vor afrejse nåede vi heldigvis at give en god overlevering til vore efterfølgere på hold 2. Vi synes selv, vi gjorde en stor og god indsats. Så vi kunne tage hjem med god samvittighed og samtidig stille lejren under hold 2's beskyttelse. Vi er overbeviste om, at de vil tage fat, hvor vi måtte slippe og gøre lejren endnu bedre.



Main Street" mellem rækken af forvogne og "sætterne"

Vi vil tænke tilbage på de få og hektiske dage i Limassol med stor glæde - og lidt vemod. For det var faktisk et rigtigt godt sted at være.

Vi kunne ønske hold 2 velkommen i Limassol og drage hjem til gamle Danmark og et typisk, dansk efterårsvejr med regn, rusk og meget lavere temperaturer end på de limassol(skin)ske breddegrader.

Henning Nielsen,
Orlogspræst
pt. Limassol

»Kun gjort gerning står til at ændre …« - Rejsebrev nr. 2 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL

Den livskloge digter, Benny Andersen, har formuleret overskriften til dette nyhedsbrev. Det er faktisk vise ord, den gode hr. Andersen skriver.



OPLPOG TEAM ALFA Foto: Henning Nielsen

01-11-2006 kl. 07:58

Man skulle nærmest tro, de var møntet på os her på "Nokken" i Limassol. For vi har bare knoklet og knoklet lige siden, vi kom herned for små tre uger siden og vi har engang imellem måttet indse, at nogle ting i lejren kunne gøres på en anden måde – og så har vi bare gjort det på en ny og bedre måde!

Vi overtog en lejr fra hold 1, hvor de mest basale ting var bragt på plads. Men også her måtte vi sige, at Benny Andersens ord kom til at holde stik. »Kun gjort gerning står til at ændre …"«

Men der er vel heller ikke noget galt i at tænke videre, tænke anderledes og tænke klart? Og vi måtte igen, med lidt hjælp fra Benny Andersen, sige: »De første skulle blive de sidste og de sidste skulle blive de første – men hvad med alle os andre …?«



Kruuse i "House of Pain"
Foto: Henning Nielsen

Efter at vi har fået pakket motionsmaskinerne ud og fået stillet dem op inde i FUT-teltet (»motionscenteret«), er der blevet slidt godt og grundigt på maskinerne, der jo for nogle af os er de rene torturinstrumenter!

Der er somme tider kø for at få lov til at svede et par liter dovent orlogssved ud på romaskinen; på de to cykler med indbyggede programmer, som er bjergetapen på »Tour de France« værdigt; på »bjergvandringsmaskinen« eller på styrketræningsmaskinen, hvor selv den slappeste orlogsmave kan trimmes til et helt fladt vaskebræt.

Nogle forsøger med sved på panden at løfte 5 kg, medens andre, let og adræt, løfter 80 kg med et svedent grin, medens de tænker på os andre slapsvanse: »Så kan de lære det …!«

Når man en sen aftentime går forbi FUT-teltet, kan man høre de hårde rytmer fra mp3-afspilleren gennem teltets højttalere, medens taktfast stønnen og prusten afslører, at der nu igen er én, der prøver at vinde over de ”aflejringer”, vores dygtige kok, Preben, sætter på vore alt for modtagelige sideben.

Nu er der altså ingen vej uden om. For nu har vi mulighed for at skrælle de overflødige pund af i motionscenteret, der med rette kan leve op til at bære navnet. »House Of Pain«.

Hold 1 havde gjort en mængde gode tiltag til forskønnelse af lejren:

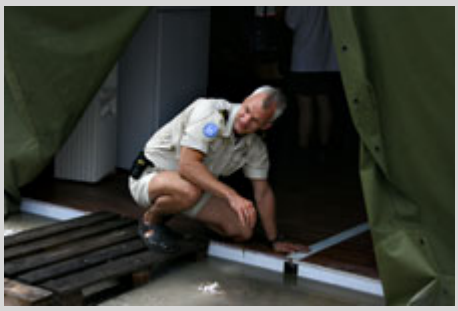
- De havde jo modtaget en stort set øde havnekaj, godt nok med en del skrammel og gammelt ragelse på.
- De fik ryddet op på området, og de havde fået stillet nogle festivaltoiletter op, hvor nødtørften kunne forrettes.
- De havde fået belagt stillepladsen med hvide sten og de havde fået stillet et velfærds- og skaffetelt op samt et mindre telt til »motions-monstrerne«.
- De havde oven i købet fået etableret en fin badecontainer, så vi ikke skulle stå i kø for at få skyllet de ædlere dele under den udendørs bruser, der kun var skærmet af et lille flethegn.

Men vore ærede forgængere på hold 1 har jo så heller ikke oplevet, hvordan regnen bare kan vælte ned i lårtykke stråler i Limassol! Hold 1 havde stort set (Limas-)solskinsvejr med godt 30 grader i skyggen hver eneste dag, da de var hernede.

Vi har selvfølgelig også nydt solen ind imellem. Men vi har altså også mærket, at vejret kan arte sig fra en helt anden side! I snart en uge har vi stort set oplevet, at dagene er begyndt ganske pænt med sol fra morgenstunden. Vi har derfor måttet arbejde om formiddagen med solen skinnende næsten ubarmhjertigt ned på os.

Men efter frokost, hvor vi begyndte at glæde os til at få bare 10 minutters sol på maven efter udskejning, har det så trukket sammen med skyer. Skyerne har givet regn – floder af regn! Og så har vi bare oplevet de mest fantastiske tordenvejr. Det har tordnet og lynet, så (vejr)guderne til sidst måtte forbarme sig over os og lade solen stå op igen om morgenen, som om intet var hændt aftenen i forvejen.

Derfor er vi da også meget glade for, at hold 1 nåede at tage mål og bestille gulve til både velfærdsteltet og motionsteltet. Disse gulve er nu kommet og lagt på plads, hvad vi skal være glade for. Ellers måtte vi nemlig have siddet med støvler på – eller evt. med bare tæer – de sidste par dage, for uden gulvene ville der nemlig have stået vand i teltene til op over anklerne på os.



OPLOG - til lands eller til vands ...
Foto: Henning Nielsen

»Kun gjort gerning står til at ændre …!« Dét ord har vi prøvet at efterleve på forskellig vis ved at foretage gode og fornuftige justeringer i lejren. Vi har fået tingene godt og grundigt på plads i lejren – men vi har jo også skullet præstere en almindelig, daglig rutine ved siden af.



Der knokles med indviklede diagrammer.
Foto: Henning Nielsen

En af ”flexerne” skulle således have skiftet hjælpemotor og gear – en ret stor omgang – hvor vi måtte have kran til hjælp til at løfte stumperne op på kajen. Men skibet kom til at sejle igen, så alle er glade.

Vores fornemmeste opgave er jo faktisk at være så meget på forkant med vedligeholdelsen af ”flexerne”, at de stort set ikke har brug for os.

Og så ved vi jo alligevel godt, at der hele tiden opstår skader, der liiiige skal udbedres – at der er ting, der liiiige skal udskiftes. Men så smøger vi bare ærmerne op og gir den en ordentlig skalle!

Ved en mønstring forleden morgen kunne vores team-leder, Peter – (eller ”CHEFEN”, som han ikke kan lide, vi kalder ham) – meddele, at vi nu var gået fra at have befundet os i opstarts- og etableringsfasen over i driftsfasen.

Det udtryk vakte selvfølgelig en del munterhed, for vi har da efter hånden været her så længe, at selv ordet tog-drift lyder lidt frækt! Men under alle omstændigheder er vi altså nu i driftsfasen… så det må vel betyde, at drifterne nu får frit spillerum! Derfor vil nogle af os, efter udskejning, sikkert skrive hjem til koner eller kærester for at fortælle lidt om driftsfasen!


Det er mig, der er CHEFEN!
Foto: Henning Nielsen

Vi er også ved at finde vores identitet. Ikke bare i handling men også i ord! Vi har således udfoldet stor fantasi for at finde ud af, »hvad barnet skal hedde« – altså hvad lejren skal hedde.

Inden hold 1 tog hjem, nåede de lige at sætte et stort papskilt op på siden af radiovognen, hvor vittige hoveder havde foreslået, at lejren skulle hedde »Camp Zero« – meeen der ér nu ikke meget ved at blive kaldt et nul …! Derfor besluttede vi også i velfærdsudvalget at udskrive en konkurrence om, hvad lejrens rigtige navn skulle være. Der indkom faktisk en hel del forslag, som udvalget kunne vælge imellem.

Nogle forslag var meget udspekulerede, medens andre var lige ud ad landevejen. Vi måtte i udvalget foretage en kampafstemning mellem de mange forslag, og vi nåede frem til, at navnet »Camp ALPHA« ville være meget dækkende.

Bogstavet Alpha er det første bogstav i det græske alfabet, lige som bogstavet A er det første bogstav i de allerfleste alfabeter fra arabiske sprog over hebraisk til græsk, latin og vist stort set alle kendte europæiske sprog.

Så hvis man mener noget med at begynde med begyndelsen og så ellers bygge op - og bygge ud - derfra, er det vist det klogeste at sige A først, for derefter at fortsætte frem i alfabetet. For: »har man sagt A må man også sige B …!« Eller som den kloge forfatter til Peter Plys-bøgerne, A.A. Milne, siger: »For den ikke uddannede er et A bare tre streger«.


Main Street.
Foto: Henning Nielsen

Men når stregerne sættes rigtigt sammen, danner de en god og sikker begyndelse – nemlig bogstavet A! Derfor tog vi konsekvensen af at sige A i et sprogområde, hvor der tales græsk – og så lå det lige for at kalde lejren, hvor Team ALFA bor, for »CAMP ALPHA« !

Vi har nu været hernede i snart tre uger og vi må sige, at lejren virkelig har fået løft. Vi er meget stolte over resultatet. Hvis man sammenligner de billeder, vi tog den første dag i lejren og sammenligner dem med, hvordan lejren ser ud i dag, så må man i al, klædelig beskedenhed sige, at vi har faktisk gjort det temmelig godt.

Ja, vi vil være så ubeskedne, at vi godt tør sige, at vi har gjort det rigtig, rigtig godt!!

Søndag den 15. oktober kl. 12:00 blev virkelig en mærkedag i Søværnets historie. For det var det tidspunkt, hvor et udsendt mandskab fra SVN, for første gang i historien, anlagde FN's lyseblå baret og det tilhørende ærmemærke. Det var faktisk lidt af en historisk begivenhed for os alle. For selv om mange af os har været udsendt til tjeneste i udlandet før, så er det første gang, et helt mandskab bærer den lyseblå baret.



De lyseblå baretter er anlagt, 15. oktober 2006.
Foto: Knud Grænge Mortensen

Så må vi leve med, at der også, til den reglementerede påklædning hører en lyseblå halsklud til – måske for at skjule tegn vildtvoksende mandighed i skjorteåbningen? Nogle vil måske kalde halskluden en sutteklud … Men en sutteklud er til trøst … og vi skal ikke trøstes! Vi er gæve sømænd, der gør vort arbejde, så godt og vel … vi har jo alle prøvet at få sø-ben og vi har alle mærket suset i frisuren, når vi er pløjet gennem bølgen blå. Derfor er vores motivation også i top, når vi ser, at Glenten eller Ravnen skal have en hjælpende hånd.

» Hvis du vil have bygget et skib, skal du ikke kalde folk sammen for at tilvejebringe tømmer eller tilvirke redskaber. Du skal ikke uddelegere opgaver til dem eller fordele arbejdet - men du skal vække deres længsel efter oplevelserne på det store åbne hav…«

Antoine de Saint-Exupery

Vi sender de varmeste og aller hjerteligste hilsener hjem til jer, vore kære derhjemme i Danmark. Vi har gennem pressen fået at vide, at den første

nattefrost har meldt sin ankomst hos jer – men så må det da være en trøst for jer at vide, at vi virkelig føler med jer, når vi sidder i korte bukser efter aftenskafningen og nyder livet – trods alt…!

Henning Nielsen,
Orlogspræst
pt. Limassol

» Stå aldrig til søs, lad de andre stå … « - Rejsebrev nr. 3 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL

Så er det atter blevet tid til at »fortælle løst og fast om udsendelserne« hernede fra Limassol.



Klokken i præstetårnet er doneret af det lokale skibsværft.

24-11-2006 kl. 08:29

Og byen forsøger virkelig at leve op til sit navn, Limassol, for solen skinner faktisk stadig meget ned til os – lige fra den tidlige morgenstund. Allerede lidt før halv syv om morgenen står solen op, og det varer ikke lang tid, før dens varmende stråler gør godt i de gamle, stive led. Vi overvejer derfor at omdøbe byen til Limassolskin …!

På havnen her i Limassol er der efterhånden ved at være lidt trængsel. Når vi tænker tilbage på, da vi kom hertil for godt en måned siden, var der ikke så mange skibe og heller ikke så mange nationer hernede. Men nu vrimler det med forskellige sprog på »Nokken«.

Svenskerne er her med det gode skib, GÄVLE; nordmændene er kommet med indtil flere skibe og fylder ganske godt op, næsten alt for godt, på den kaj, hvor vi ellers har følt, at det var »vores kaj«.

Tyskerne kommer også med en stribe skibe af og til og fylder op – men vi holder ufortrødent fanen højt og kan ses viden om, fordi vores baseenhed ligger yderst og mest synligt her på »Nokken« - og så har vi jo altså også formået at hæve os lidt over massen og lidt længere mod den blå himmel, fordi vores præst har fået et fint kirketårn af mandskabet og tårnet er nu stillet op på toppen af præstens beboelsesvogn.


Overrækkelse og opsætning af præstetårnet.

Klokken i kirketårnet er doneret af det lokale skibsværft og inskriptionen på klokken lyder helt klokkeklart: »The One And Only Priest In Cyprus« - mere enkelt kan det sådan set ikke siges …!

Vores hverdag i lejren er i høj grad bestemt af de opgaver, vi er sat til at løse for vores »arbejdsgivere«, i dette tilfælde de to flexbåde, GLENTEN og RAVNEN.

Det veksler meget med antallet af de arbejdsopgaver, der skal løses. Men ét er sikkert: Vi forsøger at leve op til det ry vi har fået som gode problemløsere og vi vil arbejde en vis legemsdel ud af bukserne for at beholde dette gode ry!

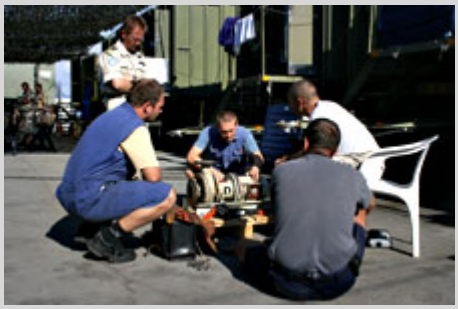
Det er nok ikke jer alle sammen, der har det fulde overblik over, hvad det egentlig er for en »blandet landhandel«, vi udgør hernede. Derfor vil vi her prøve at liste op, hvad det er for mangeartede opgaver, vi kan løse:

For at skibene skal kunne sejle sikkert, er det meget vigtigt, at al teknik svinger. Det kan være det rent maskinmæssige lige fra styremaskine, hovedmotorer, hjælpemotorer og gearet. Og det kan også, i vor højt teknologisk udviklede tid, dreje sig om alle de printkort, små dippedutter og dingenoter, der er placeret i de bittesmå eller lidt større relæer, computere, våbensystemer eller hvad navn de elektroniske vidundere nu har på skibene.

Når et af skibene kommer i havn her på »Nokken«, forandres den lidt rolige, adstadige atmosfære i OPLOG til et mylder af folk fra skibene, der spørger, om nu dé eller dé reservedele er kommet og om vi kan udbedre det - her og nu. Og det kan vi heldigvis og naturligvis – vi er her jo for deres skyld!

Efter en lille uges patruljesejlads inde under Libanons kyst, er der næsten altid en lang liste over småfejl og tekniske mangler, som vi skal se efter i sømmene på vore to kampflexer.

Derfor går vi på med krum hals, smider alt, hvad vi har i hænderne, uanset hvad vi ellers har gang i – og uanset tidspunktet på døgnet.


Et pumpedyr undersøges nøje af maskinen folk

En arbejdsdag mellem 8 og 16 duer slet ikke hernede. Når en opgave skal løses, bliver den løst her og nu, eller, som det hedder på »moderne dansk« : ASAP (As Soon As Possible) – og vi bliver ved, til fejlen er fundet eller skaden er udbedret. Det kan derfor godt blive sent på aftenen eller måske ud på de små timer, inden vi kan sige: Det var dét!

Når fejlen er fundet, føler vi alle i Camp Alpha, at vi har udrettet noget:

Kokken er stolt. For selv om han ikke direkte har fundet fejlen i maskineriet, så er det jo i virkeligheden ham, der har sørget for, at maskinfolkene eller teknikerne har fysisk og psykisk overskud til at kaste sig ud i de arbejdskrævende opgaver. For: »Uden mad og drikke duer helten ikke!« – som et gammelt ord siger!

Prebens mad er ganske enkelt »Second to None«! Bistået af den trofaste Gert tryller vores kok i den velassorterede kabysvogn, så enhver madskribent må have den helt store pose frem med de fem stjerner eller kokkehuer.

Det er »stjerne-kok-mad«, vi bliver diverteret med – og det kan ses på os – i meget svær grad! Hvis nogen havde drømt om at smide fem kilo hernede, kan

de godt vågne op til barske virkelighed og spænde livremmen et par huller ud i stedet!

Og Radiofolkene føler, at det er dem, der har bidraget til løsningen af problemerne på skibene, for folkene i Radiovognen skal jo netop sørge for, at kommunikationen virker – og alle antenner er derfor ude og oppe i Q-vognen.

Forsynerenheden er stolte, for det er jo dem, der sørger for, at stumperne når frem fra de velspækkede lagre i Korsør eller Frederikshavn.

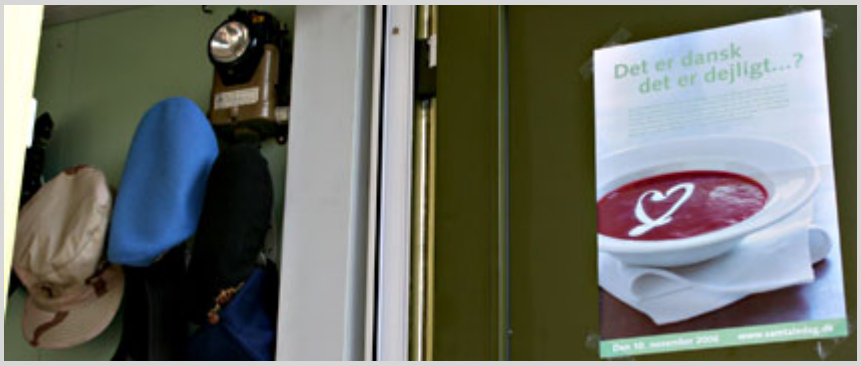
Mellemlederne er stolte, for det er jo, i virkeligheden, dem, der sørger for, at deres folk kommer ud i alle hjørner: maskinfolkene, teleteknikerne og våbenteknikerne.

Og præsten er stolt og svæver glædestrålende over vandene, dog mest af den årsag at han ikke kan gå på vandet. Men han kan til gengæld så mange andre ting: tage billeder af det hele, skrive om det og i det hele taget opmuntre de faldne - og trøste de ængstede samvittigheder! Sådan føler vi, at vi er med – ALLE sammen!

Når vi er i et fremmed land, er det vigtigt, at vi ikke glemmer, at vi er danske. Derfor benyttede vi også muligheden for netop at diskutere et emne, som mange danskere lige nu er optaget af, nemlig: »Hvad er en dansker?«

Efter at vi havde sat Mortensanden til livs på selve Mortensaften, samledes et par håndfulde mennesker i skaffeteltet for at diskutere danskhed. Der blev vendt mange indfaldsvinkler om emnet efter at pateren var kommet med et lidt provokerende oplæg. Man bliver ikke mindre dansk af at opholde sig i udlandet.

Og vi fandt ud af, at det var meget spændende at diskutere hvad danskhed er, når vi befinder os flere tusinde kilometer fra hjemmet og den trestjernede salamispegepølse. Jeg tror, vi fandt ud af, at det rykkede lidt i os at diskutere problemet med de fremmede iblandt os danskere, når vi selv, som danskere, befandt os blandt fremmede her i Limassol.



Det er dansk, det er dejligt ….?

Men danskheden kan vi også føle, når vi har kontakt med den danske ambassade her på Cypern. De er uhyre hjælpsomme, når vi har et problem, vi ikke lige selv kan løse. På den danske ambassade i hovedstaden, Nicosia, råder man ikke over en talløs skare af medarbejdere. Til gengæld er dem, der arbejder i ambassaden både meget kapable og uhyre hjælpsomme.

Det gælder ambassadøren, Svend Wæver; det gælder vicekonsul Birgit Wegener og det gælder den unge praktikant, Line Fink. Selv om staben er lille, er den meget effektiv. Ambassadens medarbejdere tager sig altid god tid til at vende problemer, når vi har en udsending af sted til Nicosia.

Selvfølgelig er det opgaver, der er naturlige for ambassaden at løse, men vi føler hver gang, at vi nærmest får særbehandling med hensyn til kvalitet, venlighed og godt humør.

Det gode samarbejde med ambassaden ønskede vi at kvittere for, da vi i sidste uge havde inviteret hele staben fra ambassaden på besøg i Camp ALPHA og på RAVNEN. Ambassadøren og hans stab mødte op i lejren sidst på eftermiddagen, hvorefter ambassadefolkene fik en grundig rundvisning på RAVNEN, inden vi kunne give en lignende rundvisning i Camp ALPHA. Rundvisningen i lejren sluttede med en superb middag i skaffeteltet, hvor også RAVNENs besætning var inviteret.



Ambassadør Svend Wæver og CH SOK om bord på RAVNEN

Ambassadørens besøg faldt oven i købet sammen med fint besøg fra Danmark, idet Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Nils Wang, var på tjenestestedsbesøg sammen med sin adjudant.

Så til middagen sad vi alle til højbords med både en ambassadør og en ægte, levende admiral!

Det blev på mange måder en både munter og uforglemmelig aften – og vi har allerede fået mange venlige hilsener fra ambassadens medarbejdere, der var meget glade for at få lejlighed til at se lejren og et af vore skibe.

Morgenen efter ambassadørens besøg og festmiddagen, fik vi lejlighed til at mødes med admiralen til et meget tidligt morgenmøde, kl. 07:00. Men heldigvis fik vi lov til at spise (morgen-)brød til, da admiralen gav os en »pep-talk« og roste vor indsats i OPLOG, Team ALFA.

Efter admiralens rosende ord og opmuntrende tale til os var der rig mulighed for at stille spørgsmål til Nils Wang, og en stor del af lejrens folk benyttede sig af muligheden for at spørge om personalemæssige anliggender. For en del udsendte er det jo ikke uden personlige omkostninger at skulle være hjemmefra i tre måneder, så det var godt at få sat nogle ting på plads.



CH SOK i samtale med personel fra OPLOG TEAM ALFA

Advents- og juletiden nærmer sig med stormskridt og vi skal til at tænke på at tilbringe denne traditionsrige periode langt fra hjemmet – og uden mulighed for at pakke gaver ud sammen med koner, mænd, kærester, børn eller hvem vi nu fletter vore julehjerter sammen med … Men det vil I høre om lidt senere!

Vi sender vore varmeste og hjerteligste hilsener hjemover – og vi er selvfølgelig nødt til at holde os til sandheden, så vi indrømmer blankt, at vi savner jer alle sammen græsseligt – men på den anden side nyder vi nu alligevel, at vi kan stå op kl. 06:30 og opleve at solen allerede på dette næsten ukristeligt tidlige tidspunkt varmer så herligt.

Vi må også indrømme, at vi ikke har det fjerneste imod, at temperaturen midt på dagen stadig ligger på den helt rigtige side af de 20 grader.

Tekst og foto: Orlogspræst Henning Nielsen

»Det er ikke arbejdsgiverne,der betaler lønningerne, det er kunderne …. « - Rejsebrev nr. 4 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL

Ovenstående citat stammer fra bilfabrikanten Henry Ford og vi ville gerne kunne gøre ordene til vore egne.

11-12-2006 kl. 09:59



Udskiftning af Hjælpemotor J på GLENTEN

For vi synes ind imellem, at vi har mange kunder, men vi synes også, ind imellem, at lønningerne er for lave. Det er nemlig ikke et almindeligt otte-fire-job, vi i OPLOG Team-Alfa har påtaget os hernede i Limassol!

Er der arbejde, der skal gøres, bliver det gjort, om det så er en sen lørdag aften, hvor man hellere ville sidde og hygge over en kop kaffe og måske se »The Julekalender«. Som nu i aftes, hvor der skulle skiftes en hjælpemotor ud på GLENTEN. Bare på med vanten - og aldrig spørge, om det nytter!

Det kræver en god indsats og godt humør at stå en sen aften på en forblæst kaj på ferieøen Cypern og synes, at det er specielt morsomt at skulle skrue på og bakse med en hjælpemotor til en af vore flexer, men det gir et ganske godt billede af, hvorfor vi er her: Når en af vore kunder, i dette tilfælde GLENTEN, skal have udskiftet en hjælpemotor, er det her og nu, det skal ske, for skibet skal jo sejle, om ikke i nat, så om få dage. Og så skal alt jo være på plads og i orden!

Oven i købet oplever vi lige nu, at de to besætninger fra GLENTEN og RAVNEN er ved at »pakke deres sydfrugter« - eller, hvis ordet fandtes, skulle vi måske sige: »nordfrugter«? De er nemlig på vej hjemover efter at have gjort tjeneste om bord, siden de den 10. september sejlede fra Flådestation Korsør med kurs mod den østlige del af Middelhavet. De ankom hertil i begyndelsen af oktober og har gjort en fin indsats i operationsområdet, tæt på Libanons kyst, sammen med de andre nationer, der deltager i »Taskforce 448«, som deres opgave kaldes.

De fleste af os andre kom først herned i begyndelsen af oktober, så vi kan bare passe vort arbejde, kan vi - medens de to skibsbesætninger tager hjem for at fejre jul med deres kære og for at holde en velfortjent ferie, inden de allerede i marts kommer tilbage hertil for at genoptage deres bevogtningstjeneste ud for Libanons kyst.



Fragtskibet CONDOCk, der skal fragte VIBEN herned
Kilde: Condock Befrachtungs Gesellschaft mbH

VIBENs besætning er ankommet hertil i god tid før deres skib, idet båden først er afgået fra Danmark for få dage siden i bugen af et tysk specialtransportskib af typen »condock« og med navnet »M/V Condock 1«.

Det er planen, at VIBEN ankommer hertil tæt op mod jul måske først Juledag - lidt afhængig af vejret. En god gang vippetur over Biscayen har jo før kunnet forsinke selv et sødygtigt skib.

Men VIBEN hviler altså lige nu i en specialbygget »vugge« i bugen på condock'en, næsten som i fortællingen i Det gamle Testamente om Jonas i hvalfiskens bug. Så er det bare spændende, om condock'en spyer VIBEN ud, lige som hvalfisken gjorde det med Jonas! Når VIBEN er blevet gjort fri af sin »vugge« er det så planen, at RAVNEN skal sættes om bord i transportskibet og derpå sejles hjem til Korsør.

Men tilbage til udskiftning af hjælpemotoren på GLENTEN: Det er ikke en helt nem sag at udskifte hjælpemotor J, der er placeret i skibets agterende i bagbords side.



Det ses tydeligt, hvor trang pladsen er i maskinrummet

En hjælpemotor vejer nemlig næsten et ton, og den fylder også en del, så først måtte en del af flex-konceptets containere løftes på land af en, til lejligheden bestilt mobil kran.

Derpå blev den defekte hjælpemotor løftet i land, inden maskinens folk endelig kunne anbringe en ny hjælpehakker på dens plads. Men selv om det gir en del albuerum i skibets agterste maskinrum, når containeren med flexens kran er løftet i land, så er det alligevel noget af et puklearbejde at få tilpasset alle lejer, rørforbindelser mv. så maskineriet kan arbejde igen.

Efter godt et par timers intenst arbejde denne sene aften kunne Team-Alfa dog tørre sveden af panden og sige til hinanden: »well done, folkens!« Endnu engang blev indsatsen et godt eksempel på, at søværnet er en spændende og dynamisk arbejdsplads, der kræver noget af sine folk - men hvor samarbejdet og den gode tone folkene imellem er meget inspirerende og gør, at man glad og gerne yder en ekstra indsats uden hele tiden at skulle skele til, hvad klokken er ….!

Det er imponerende for en »teknisk mongol« som denne artikels forfatter at følge hele ar-bejdsprocessen, fra krancontaineren løftes i land, til den nye hjælpemotor er færdigmonteret. Der er mange løse ender, der skal nå sammen, men det uhyre velfungerende og sammentømrede mandskab fra

Team-Alfas side viste endnu engang, at vi har dygtige folk i søværnet! Præstationen må vist, efter den nye karakterskala, kunne indbringe en velfortjent topkarakter, et 12-tal!

Nu kan VIBENs besætning gå om bord i GLENTEN og sejle ud på deres første patrulje alle-rede dagen efter deres ankomst til Limassol, vel vidende, at tingene spiller, som de skal - fordi folkene her i Team-Alfa gør en forskel - som det hedder! Vi ønsker mandskabet fra VIBEN velkommen her i Limassol og føler med dem, idet de vist nok skal sejle ud for Libanon selveste juleaften - med mindre de får lov til at vende hjem til os i Team-Alfa lidt før, så de kan deltage i julegudstjenesten her hos os.

Ellers er tiden siden det sidste nyhedsbrev gået med mange forskellige gøremål i både småtingsafdelingen og i den store målestok. De daglige rutiner har vi passet, så godt vi kan - og det er slet ikke så ringe endda – som det hedder på jysk!

Sidste søndag var det 1. Søndag i Advent. Det markeredes med en velbesøgt adventsgudstjeneste i lejren, hvor også RAVNENs besætning deltog. Det var godt at få sunget nogle adventssalmer.

Om eftermiddagen og aftenen var vi inviteret i byen, idet de fastboende danske-re på Cypern hvert år samles den første søndag i Advent for at holde en før-julefest. Denne festlighed var vi blevet inviteret til at tage del i - et tilbud vi tog imod med kyshånd. Det kan nemlig engang imellem være dejligt at tale med andre mennesker, der taler dansk, når vi nu hver eneste dag skal kommunikere med cyprioterne på engelsk. Julefesten fandt sted på en danskejet restaurant i byen Kolossi, der kun ligger 12 km fra havnen i Limassol.

Indehaverne af restauranten, »Kolossi SteakHouse« hedder Nina og Erlind Jensen. Medens Nina er græsk-cypriot, er Erlind pæredansk, oven i købet født og opvokset i nabosognet til »Deres udsendtes« civile embede i det østjyske! Erlind var for en del år siden dansk FN-soldat udsendt til Cypern, og han tabte sit hjerte til både øen og en af de lokale piger her. De blev gift på Cypern og tog en kortere årrække til Danmark men de vendte for snart mange år siden tilbage til Cypern, til Kolossi, hvor de nu driver en velbesøgt restaurant.

Vi mødtes sidst på eftermiddagen med mange fra den danske koloni på Cypern til et glas glögg og lidt andet mundgodt, inden vi kunne samles om juletræet og synge sammen med de forventningsfulde børn af danskerne, der deltog i festen. Der lød sang fra de unge sømandsstruber, i en stil og grad så børnene gjorde store øjne.



Julemanden på besøg med gaver til børnene

Efter sangen om juletræet ankom julemanden i fuldt skrud og delte gaver ud til de forventningsfulde børn. Så var spændingen så meget udløst, at vi kunne gå til bords. Det var annonceret, at menuen stod på dansk julemad - og det kom til at holde stik! Nina havde til de omkring 70 gæster stegt flæskesteg af 45 kg kød, så der var rigeligt med kød til alle. Med både hvide kartofler og brunekartofler samt rødkål og god sovs, var succes'en hjemme! Kokkene fra RAVNEN og Team-Alfa nød at kunne deltage i spisningen, uden at de først skulle have stået i deres respektive kabysser og have puklet over stegegryderne. Vi var i alt 37 fra søværnet, der deltog i festen. Fra arrangørerne har vi efterfølgende fået melding om, at alle de fastboende danskere var meget glade for det sømilitære islæt ved festen. Således skriver en af festens arrangører, tandlæge Claus Schmith, i en artikel i det kommende nummer af bladet for danskere i udlandet:

» Det var helt fint, men så kommer næsten det bedste: Danmark har missilfartøjerne Glenten og Ravnen til at patruljere farvandet ved Libanon og med base (OPLOG - Team ALFA) bemandet med 20 mand her i Limassol, og det lykkedes velfærdsofficer orlogs-præst Henning Nielsen at arrangere, at 37 marinere m/k kunne komme med. De blev en dejlig oplevelse; de blandede sig glade med os civile, snakkede gerne om deres arbejde, var meget velopdragne og havde en pragtfuld appetit. Og så syntes jeg, de alle virkede meget unge, når man tænker på de ansvarsfulde job, de har; men jeg er naturligvis selv utrolig gammel …. «

Blandt de fastboende danskere, der deltog i festen, var også det danske ambassadørpar, Gunilla og Svend Wæver samt praktikant på ambassaden, Line Fink.

Efter hovedretten var der taler af chefen for RAVNEN, KL Peter Jaszczak og chefen for OPLOG, Team-Alfa, KL Peter M.S. Jensen.



Chefen for Team-Alfa, KL Peter M. S. Jensen overrækker et våbenskjold til Nina og Erlind Jensen

Begge talere overrakte Nina og Erlind Jensen et våbenskjold fra hhv. RAVNEN og OPLOG Team-Alfa – en gave som den gamle FN-soldat var tydeligt bevæget over.

Som I ser af ovenstående, lever vi et godt liv hernede, såvel arbejdsmæssigt som i vor sparsomme fritid. Og apropos fritiden: i anledning af den tilstundende julefest, som vi skal fejre med hinanden her, i stedet for med jer kære deroppe i det høje nord, gør vi alt for at komme i julestemning:



En noget uvant situation for os danskere. Man pakker et kunstigt juletræ ud af en papæske og prøver at få det til at ligne et rigtigt juletræ

På taget af »Det Hvide Hus«, vores IT-container, er der anbragt det fineste juletræ, som vi selv har samlet…! Det er nemlig et 100 % »kunstigt træ« af det pureste, reneste plastic.

Der er små diode-lys på træet, der om aftenen og natten står og lyser og blinker ud i mørket og minder os om julens kommende glæde, der eksploderer julenat i den store lysfest.

På samme måde har flere indbyggere i lejren investeret i meget kunstfærdige og opfindsomme måder at pynte deres beboelsesvogne op på - og opfindsomheden har været så stor, at vi, efter nogens mening, nærmer os grænsen for påhitsomheden!

Men vi må så også sige, at vi er vidner til påhitsomhed, hvad angår kunstige julepynteting. Således kunne man se dette "flotte og julede" juletræ i UN-Headquarter i sidste uge. Her synes vi vist alle, at grænsen for udsøgt hæslighed er mere end overskredet!


Juletræet ved UN-HQ i Nicosia – værre kan det vist næppe blive!

I den kommende uge skal vi holde en adventshyggeaften, hvor der serveres et glas glögg og vi skal have en omgang rigtigt Bingo-banko-spil med flotte præmier, der er doneret af gode venner i Danmark: således har »Soldatens og Orlogsgastens Fond« doneret et beløb til den menige del af mandskabet i lejren. Samtidig er der også tikket en fornem, kontant gave ind fra søværnets egen kirke, Holmens Kirke i København.

Det betyder, at vi nu kan forberede julen med knas, godter og en rigtig »klippe-klistre-hygge-nygge-advents-bingo-banko-aften«. Vi er meget taknemmelige for de flotte gaver fra Danmark. Det er dejligt at mærke, at der er nogen, der tænker på os hernede i udlændigheden - fjernt fra hjemmet!

På lørdag, den 16. december, er der arrangeret en dansk gudstjeneste for de fastboende danskere på Cypern. Det er vores orlogspræst, der skal prædike i Saint Pauls Anglican Cathedral i Nicosia. Efter gudstjenesten er der en reception hos ambassadørparret. Vi gæve, danske søfolk er også inviteret med, så en del fra Team-Alfa vil troppe op og synge dansk i en engelsk kirke i den græsk-sprogede del af cypriotiske Cypern!

Vi sender de varmeste og hjerteligste advents- og julehilsener hjem til Danmark: Til venner, kammerater og kolleger i søværnet samt - ikke mindst - til alle jer, vore kære, der netop i den-ne tid savner en ven, søn, datter, ægtefælle, kæreste, mor, far, farmor, bedstefar eller morfar.

Vi tænker helt naturligt meget på jer i denne tid - og vi er helt overbeviste om, at I sagtens kan nå at skrive til os, så julebrevet eller julekortet kan nå frem inden jul. Den hurtigste måde at få posten frem til Cypern på er at benytte den postbox-adresse, I allerede har fået af os.

Vi regner med og håber på, at vi kan nå at få endnu et nyhedsbrev af sted til jer inden jul, så vi prøver at rubbe neglene ….!



Forleden morgen blev morgenmønstringen afløst af noget, der mest af alt kunne minde om nissernes vagtparade!

»Rør blot ikke ved min gamle jul .. !« - Rejsebrev nr. 5 fra OPLOG, Team Alfa

December måned har indtil nu budt på mange sjove og gode oplevelser for os hernede i »Camp Alpha«.


Juletræet bliver sat på fod

22-12-2006 kl. 10:06

Juletræet er sat på fod hernede i Limassol – men vi venter stadig på lidt julesne – lige som I vel også gør det oppe i det høje nord, lige lidt syd for julemanden? Vi hører i hvert fald, at I mangler julesne som aldrig før!

Medens I derhjemme har puklet med at bage til jul, købe ind til julemaden, købe julegaver og se julekalender i fjernsynet, har vi også her brugt lidt af vores sparsomme fritid til at forberede os på julefesten. Vi har selvfølgelig været i byen og købe små gaver til jer alle sammen.


Så udsøgt kan den danske kabys byde to norske ministre velkommen

Vore gode naboer i den norske lejr har haft fint besøg, der også kom til at smitte lidt af på os. Således måtte vi forleden aften »lægge telt« til forberedelserne af en middag for den norske statsminister og hans forsvarsminister.

Forretten til middagen blev, under kyndig ledelse af vores kok, Preben, og hans hjælpere, anrettet til mindst fem kokkehuer. På samme måde blev hovedretten tilberedt i den danske kabys. Vi håber, at maden bekom de fine, norske gæster vel, for vores folk puklede med opgaven og fortjener stor ros for deres indsats.

Vi har et par søndage eftermiddage været samlet i teltet, hvor vi normalt skaffer, og har spist ægte, uforfalskede, hjemmelavede æbleskiver, klippet julehjerter og lavet guirlander, så juletræet rigtig kan stråle og tage sig festligt ud juleaften. For vi vil, selv om vi ikke er hjemme hos jer i Danmark juleaften, prøve at leve op til ordene i Peter Fabers kendte julesang, »Sikken voldsom trængsel og alarm«, hvor det bl.a. hedder:

» Drej kun universet helt omkring,
vend kun op og ned på alle ting,
jorden med, - thi den er falsk og hul, -
rør blot ikke ved min gamle jul!«

Nej, ingen eller intet skal få lov til at røre ved vor gamle jul! Vi prøver, så godt vi nu kan, at forberede os på, hernede i varmen, at lade som om det også hernede bliver jul på den gode gamle, uforfalskede måde!



Skal vi flette vore julehjerter sammen?

På søndag er det så juleaften og vi er derfor i fuld gang med at gøre de allersidste forberedelser til julefejringen her på havnen. For de fleste af os er det vist første gang, vi skal prøve at holde jul under fremmede himmelstrøg, uden alle jer kære derhjemme.

Så det kan da godt være, at øjet dugger en lille smule også hos os, når vi synger med på de gamle, uopslidelige julesalmer ved gudstjenesten søndag eftermiddag – under åben himmel!

Eller under julemiddagen, hvor vores dygtige kok, Preben, har lovet, at den helt bestemt står på helt traditionel, dansk julemad med andesteg, flæskesteg, hvide kartofler, brunekartofler, brun sovs og rødkål – efterfulgt af ris-a-la-mande med kirsebærsovs, mandel og selvfølgelig en mandelgave.

Eller når vi synger ved juletræet. Men helt sikkert er det, at når gaverne hjemmefra skal pakkes op, bliver det også helt sikkert med den helt store klump i halsen! Sådan skal dét være – også selv om vi selvfølgelig meget hellere ville sidde bænket hyggeligt med jer derhjemme i gamle Danmark.


Æbleskiver tilberedes i kabyssen

Men nu er vi altså hér – og vi skal såmænd nok få det rigtig hyggeligt med hinanden, her under de sydlige himmelstrøg. Vi vil prøve at opføre os helt efter reglementet – selv om vi selvfølgelig nok har 1.000 tanker om jer kørende rundt i hovedet i løbet af aftenen.

Men glæd jer så over, at så snart julen er overstået, jamen, så skal vi ikke tælle fingrene på ret mange hænder, før vi forenes med jer derhjemme, når vi kommer væltende hjem den 12. januar…

Der skal dog ske masser af ting, inden vi drager nordpå: vi har fået melding om, at det gode skib, »Condock 1«, med VIBEN i bugen, befinder sig lidt øst for Kreta, så den når planmæssigt frem lige inden jul. Det betyder, at vi dårligt når at fordøje al den gode julemad, inden vi skal pukle løs med at hjælpe til, når VIBEN skal ud af condock'en – og når RAVNEN skal med retur igen til Danmark. Det bliver spændende at være med, for det har vi aldrig prøvet før!

Vi har selvfølgelig snakket frem og tilbage om, hvordan det hele skal lykkes. Om alt nu klapper og går, som det skal, når VIBEN glider agterud af condocken. Men vi er enige om, at det hele vil gå helt smertefrit. For dels er det dygtige folk, der har sat skibet om bord hjemme i Danmark. Dels vil vi stå parate her til at gøre alt for, at intet skal gå skævt!

Aldrig så snart har vi fået VIBEN i vandet omkring nytår og fået sendt skibet af sted på patrulje, før vi skal til at forberede os på det helt store rykind i begyndelsen af januar. For allerede den 8. januar kommer Team-Alfa, hold 3, ned for at overtage efter os.

Vi skal dog være sammen med de nye nogle få dage, hvor vi grundigt skal give alle vore mangeartede gøremål i overlevering. Hold 3 skal holde ørerne stive og høre godt efter, for vi har virkelig meget at fortælle om alle vore mange gøremål, så de kan føre de stolte traditioner videre.

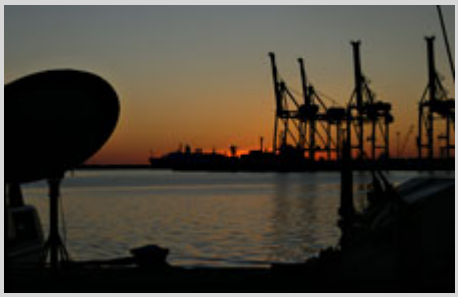
Vi har, hvis vi må være så beskedne, nået virkelig meget under vores ophold her på havnen i Limassol. Ud over at vi har arbejdet, somme tider både dag og nat, på at udbedre skader og reparere på flex'erne og gøre dem sejlklare og »fit-for-fight«, har vi faktisk også puklet og udvist megen opfindsomhed i lejren. Vi synes i hvert fald selv, at »Camp Alpha« fremtræder både hyggelig og meget praktisk indrettet.

Vi har holdt meget af at være her, men nu vil vi gerne hjem til de vante omgivelser. Hjem til vort arbejde, hjem til vores egen seng, hjem til

højrekørsel i vore egne biler og sidst – ikke mindst – hjem til jer, vore kære, derhjemme.

En opfindsom sjæl har lavet en fin, lille kalender til opslagstavlen, hvor vi kan tælle ned til vores afgang hernede fra, så vi ikke et eneste øjeblik skal være i tvivl om, hvornår det nu lige er, vi er hjemme.

For det gamle ord bliver mere og mere tydeligt for os, at: »Ude er godt og smadder spændende, men hjemme er nu bedst!«



Nu lakker det snart mod solnedgang for tre måneders tjeneste for os i Team-Alfa, hold 2

Vi sender vore hjerteligste hilsener til jer alle sammen med ønsket om

EN RIGTIG GLÆDELIG OG HYGGELIG JUL og
ET GODT OG KNALDHAMRENDE STÆRKT NYTÅR

Tekst og foto: orlogspræst Henning Nielsen

Rejsebreve fra FO TF150

Kaptajnløjtnant L.W. Hansen, Søværnets Taktiske Stab, varetager funktionen som dansk forbindelsesofficer (FO) til Task Force 150 (TF 150), der er en del af operation ENDURING FREEDOM.

Overlevering - Rejsebrev nr. 3 fra FO TF 150 22-12-2006
Alting har en ende – også en deployering med en tysk CTF 150-stab.

Opgaverne i Task Force 150 - Rejsebrev nr. 2 fra den danske FO i TF 150 07-12-2006
Som beskrevet i sidste rejsebrev, så er forholdene hernede i regionen anderledes end de miljøer, som det danske søværn normalt færdes i.

Rejsebrev nr. 1 fra FO TF 150 03-11-2006
Task Force 150 er en del af Operation Enduring Freedom.

Rejsebrev nr. 1 fra FO TF 150

Task Force 150 er en del af Operation Enduring Freedom.



FGS SCHLESWIG-HOLSTEIN passerer USS IWO JIMA. Fotograf: KA Lange, GEN.

03-11-2006 kl. 08:19

Det geografiske operationsområde for Task Force 150 er stort, idet det omfatter mere end 6000 sømils kyststrækning fra Det Røde Hav til Hormuz-strædet (i Den Arabiske Golf), samt fra Hormuz-strædet og ned til grænsen mellem Somalia og Kenya.

Dette enorme område patruljeres for tiden af sømilitære enheder fra USA, Tyskland, Storbritannien, Frankrig og Pakistan i en "Coalition of the Willing", men også enheder fra Australien, Italien og Canada opererer i regionen.

Opgaven for Task Force 150 er at udøve MSO (Maritime Security Operations), hvilket er et omfattende begreb, men det inkluderer bl. a. bekæmpelse af pirateri, bekæmpelse af illegal våbensmugling og bekæmpelse af terroristrelateret aktivitet til søs.



Den tyske flådetanker SPESSART omgivet af "kunder". Fotograf: KA Lange, GEN.

Desuden er en anden af hovedopgaverne at yde uddannelsesmæssig støtte til nationer som f. eks Djibouti, således at svagere nationer selv bliver i stand til at udøve kontrol på eget søterritorium.

Umiddelbart kunne man drage den konklusion, at en gruppe på 10-12 udenlandske flådefartøjer, der opererer i den vestlige del af Det Indiske Ocean ikke har meget med Danmark at gøre, men det har det nu alligevel en lillebitte smule, hvilket jeg vil vende tilbage til senere.

Task Force 150 har siden 24 AUG 06 været under ledelse af en tysk kontreadmiral (CTF 150), hvilket er fjerde gang Tyskland har påtaget sig dette hverv siden starten af Task Force 150, som en del af Operation Enduring Freedom.

CTF 150 udøver kommando fra den tyske fregat SCHLESWIG-HOLSTEIN. Med en besætning på over 200 mænd og kvinder er det ikke nogen lille fregat, men der ud over har CTF 150 en stab på 24 mand til at assistere kontreadmiralen i hans ledelsesfunktioner. Staben består af tyskere, en amerikansk søofficer – og en dansk søofficer fra Søværnets Taktiske Stab.

Det danske islæt er blot en lille del af det samarbejde, som det danske søværn har med den tyske Bundesmarine.
Min funktion i staben er at være Duty Staff Officer (én af tre vagtholdsledere), N3(Air) og lejlighedsvis adjudant for CTF 150.

Hverdagen her nede i regionen er noget anderledes fra det, som vi er vant til i Danmark. Når SCHLESWIG-HOLSTEIN går på post efter Boardingrulle, så er det ikke for øvelse – og alle pjecerne har været klar siden skibet forlod Suez-kanalen.



CTF 150 med sin danske adjudant under et besøg på USS SAIPAN.
Fotograf: LtCdr Covington, US NAVY.

Det hænder også, at vi møder iranske flådeenheder i vores operationsområde.
Og så er der lige de vejrmæssige forhold. SCHLESWIG-HOLSTEIN har netop afsluttet et havneophold i Muskat i Oman, hvor der blev taget forsyninger om bord, og da vi forlod havnen stod termometeret på 31 grader i skyggen – i oktober måned.
Forsættelse følger…

Af Af KL L. W. Hansen, CTF 150-stab (og STS)

Opgaverne i Task Force 150 - Rejsebrev nr. 2 fra den danske FO i TF 150

Som beskrevet i sidste rejsebrev, så er forholdene hernede i regionen anderledes end de miljøer, som det danske søværn normalt færdes i.



FGS SCHLESWIG-HOLSTEIN øver formationssejlads med enheder fra Yemens Coast Guard under en TSC-event. Foto: SLH-fototeam.

07-12-2006 kl. 12:06

Hvis jeg skal forsøge at inddele opgaverne for TF 150, så må det blive med følgende fire hovedpunkter, selvom disse punkter ofte har sammenhæng og overlap:

1. Maritime Interdiction Operations (MIO).
2. Maritime Security Operations (MSO).
3. Theater Security Cooperation (TSC)
4. Search and Rescue (SAR).



Boardingholdet på vej. Foto: KL L. W. Hansen.

MIO består i, at enhederne fra TF 150 patruljerer i de respektive egne af operationsområdet, og når enhederne så møder anden skibstrafik, så er der forskellige muligheder.

Hvis der er tale om større skibe, der udelukkende transiterer igennem området med høj fart, som f.eks. de store MÆRSK-containerskibe til og fra havne i Europa og Fjernøsten, så bliver de normalt bare kontaktet for at høre, om de har observeret noget mistænkeligt.

Hvis der er en mistanke om, at skibe, der udelukkende sejler i lokalområdet, kan have våben eller anden last med tilknytning til terroristrelateret virksomhed om bord, så vil man typisk sætte et boardinghold (BT) om bord for at visitere et sådant skib.

BT fra FGS SCHLESWIG-HOLSTEIN (SLH) sættes i sådanne tilfælde normalt om bord på disse skibe ved hjælp af SLHs to helikoptere. BT gennemsøger så det pågældende skib, mens det forsætter sin sejlads. Alt imens er SLH positioneret i umiddelbar nærhed, hvis BT skulle have brug for forstærkning eller anden assistance.

En stor del af den lokale trafik til søs hernede udføres af de såkaldte Dhows. En dhow er en mindre fragtbåd bygget af træ på 40-50 meter, der bruges til al slags trafik, så som mennesker, kameler, biler, korn og fødevarer. Men dhows bruges også til regulært fiskeri efter arter som tunfisk eller hajer.

Hvis BT skal om bord på en dhow, så anvender SLH oftest skibets egne to RHIBs (gummibåde) til det formål. Det samme gør sig gældende, når BT aflægger et besøg hos de lokale fiskerbåde.
Så sammenfattende kan man vel sige, at MIO kort fortalt er kontrol af det gods, der transporteres i regionen til søs.


RHIB'en (gummibåd) venter i baggrunden, mens Boardingholdet undersøger en lokal dhow.
Foto: SLH-fototeam.

MSO er primært beskyttelse af skibe og installationer til søs. Et eksempel kunne være, når enheder fra TF 150 eskorterer udvalgte civile eller militære fartøjer igennem Hormuz-strædet. Med det formål at beskytte disse fartøjer imod søværts terroristangreb eller anden chikane, således at disse enheder kan få deres gods – eller passagerer – sikkert ud af eller ind i Den Arabiske Golf (også kaldet Den Persiske Golf).

Som før nævnt, så er forskellen mellem MIO og MSO ofte svær at bestemme, når man står i den aktuelle situation. I NATO-termer er MIO derimod ofte forbundet med en embargo-operation imod et specifikt land eller landområde.

TSC er forskellige former for støtte til regionens svagere nationer, således at de selv kan blive i stand til at hævde deres suverænitet og beskytte egne grænser.
Indtil videre har vi i den nuværende TF 150 afholdt TSC med Djibouti, Kenya, Oman og Yemen.


Et par tyske besætningsmedlemmer får en prøvetur med en Coast Guard-enhed ud for Aden under en TSC- event.
Foto: SLH-fototeam.

Sammenlignet med de øvrige tre nationer, så er Oman klart den mest velstående nation. Oman har i form af sin beliggenhed tæt til Hormuz-strædet og Iran stor betydning i flere henseender. Men Omans flåde har som alle andre nationers flåder brug for træningspartnere, så man kan øge det faglige niveau. Derfor afholder TF 150 diverse øvelser med Oman, når lejligheden sig byder.

Som dansker var det noget af en overraskelse at notere sig, at omkring halvdelen af personellet i deres flåde er af herkomst ikke fra Oman, men derimod er en del fra bl. a. Pakistan.

Det mest "udfordrende" var nok vores TSC-event med Yemen. SLH var i Aden 11-12 NOV. I flådekredse er Aden i nyere tid nok mest kendt for et selvmordsangreb på USS COLE. Og det er ikke, fordi der har været så mange udenlandske flådeenheder i Aden siden da. Det kan vel tælles på én hånd.

Det var derfor under meget strenge forholdsregler, at vi anløb Aden. Al landlov var inddraget. Absolut ingen færdsel på dækket, med mindre man var en af mange ekstra vagtposter – og kun iført fuld sikkerhedsudrustning.



Lokal fisker med FGS SCHLESWIG- HOLSTEIN i baggrunden.
Foto: SLH-fototeam.

De eneste, som kom i land i Yemen var vores admiral og et par stabsofficerer til nogle koordinationsmøder med de lokale myndigheder – under bevogtning af politi og andet uniformeret personel (bevæbnet med AK-47) konstant.

Men Yemen er præget af intern uro, så det var årsagen til de før omtalte foranstaltninger. På vandet gik det bedre. Vi fik øvet forskellige discipliner med Yemen Coast Guard, bl. a. boarding. Og nogle af officererne fra Yemen var om bord på SLH for at se, hvordan vi arbejder. Det virker som om, at de er meget ivrige for med rette at forbedre deres image og faglige kunnen.

Personligt tror jeg nu nok, at jeg ville foretrække et havnebesøg i Kiel. Men TSC er jo en del af vores opgave.



Boardingholdet ”går” om bord.
Foto: SLH-fototeam .

Som altid for flådefartøjer, så deltager vi i opkomne SAR-operationer. Hvis jeg skal komme med en kort beskrivelse af, hvilke former for SAR-operationer, som TF 150 har deltaget i siden AUG, så har vi bugseret én dhow maskinproblemer til Adens red. Til en anden dhow er der ydet pumpeassistance og bugsering til Salalah, fordi den var ved at synke.

Men nogle af disse dhows er også i en forfatning, som ville få Søfartsstyrelsen i Danmark til at besvime.

På USS SAIPAN har de tre fuldt udstyrede operationsstuer, samt hospitalsfaciliteter til godt 100 patienter. SAIPANs lægehold har indtil videre bl. a. fjernet blindtarmene fra en pakistansk og en engelsk patient.

På SLH har vi tre læger om bord, hvilket er forårsaget af de tyske regler for lægebehandling til tyske soldater i internationale operationer. Vores lægehold har behandlet en del småskavanker hos nogle af de besætningsmedlemmer på de dhows, som vores boardinghold har besøgt.

Desuden havde vi en SAR til en spansk industritrawler et godt stykke ude i Det Indiske Ocean. En af fiskerne havde fået foden klemt, så den ikke kunne reddes, men den hurtige indsats fra de tyske læger reddede den arme fiskers knæ, idet resten måtte amputeres.

Nu må det ikke lyde alt for drabeligt, men hospitalsassistance i land i Somalia er ikke en option, så derfor må disse udfordringer oftest løses på "stedet" (vandet) af de læger, der findes på enhederne i TF 150.
Forsættelse følger…

Af KL L. W. Hansen, CTF 150-stab (og Søværnets Taktiske Stab)



Efter endt operation af FGS SCHLESWIG-HOLSTEINs lægehold flyves patienten ind til land.
Foto: SLH-fototeam.

Overlevering - Rejsebrev nr. 3 fra FO TF 150

Alting har en ende – også en deployering med en tysk CTF 150-stab.



Klargøring til COCC (Change of Commando Ceremony). Fotograf: Omt Tiedke, GEN

22-12-2006 kl. 07:27

Vi ankom til Djibouti 13 AUG. Den tyske CTF 150 overtog ved en Change-Of-Command-Cermoni (COCC) "roret" 22 AUG i Bahrain, hvor vi afløste en pakistansk-ledet stab.

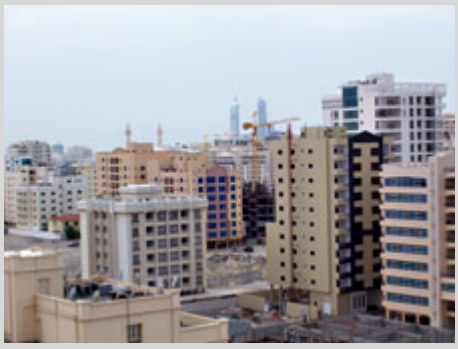
06 DEC var vores tørn så tilendebragt, og ved en COCC om bord på den canadiske fregat OTTAWA blev depechen så givet videre til den kommende britisk-ledet TF 150-stab.
Og de kommer helt sikkert ikke til at kede sig.



Afgående CTF 150 med stab.
Foto: OTT-fototeam

Det kan jo nogle gange være svært at sige farvel, men overleveringsfasen gik fint. Og set med danske øjne var COCC 06 DEC et flot vendepunkt, idet der for første gang i TF 150s historie var et Dannebrog repræsenteret i flagparaden.

Så for vores vedkommende var det nu, at vi skulle sige farvel til sommeruniformerne og varmen, og forberede os på vinterjakker og nordeuropæiske vintertemperaturer.



Boligformer i Bahrain.
Foto: KL L. W. Hansen

Hvis jeg skal se tilbage på de knap fire måneder, som nu er gået, så er tiden gået hurtigt med masser af faglige udfordringer i et særdeles internationalt miljø. Det har været spændende – nogle gange næsten lidt for spændende.

Selvom vi kun havde ganske få ophold i havn, så kan man ikke undgå at notere sig, at man i stater som Bahrain og Forende Arabiske Emirater kan man opleve eksempler på ekstreme grader af økonomisk rigdom, mens man i Afrika kan finde eksempler på den diametrale modsætning.



Nybyggeri i Bahrain
Foto: KL L. W. Hansen

Som nordeuropæer, så tror jeg aldrig, at jeg helt kommer til at vænne mig til de lokale klimatiske forhold. Ved COCC 22 AUG stod termometret på 42 grader Celsius – i skyggen.

Dette var jo nok hovedårsagen til, at tre mand drattede om og måtte bæres ind i til "nedkøling" midt under paraden.

Det gik bedre 06 DEC, men der var temperaturen også kun et par og tyve grader – i skyggen.



Boligformer i Djibouti.
Foto: KL L. W. Hansen

De høje temperaturer sætter visse begrænsninger for den fysiske aktivitet for personellet midt på dagen, men temperaturen sammenholdt med havvandets høje saltholdighed gør også, at det er nødvendigt med en hel del ekstra vedligeholdelsesmæssige tiltag for materiellet, herunder især nedkøling.

På en moderne fregat som FGS SCHLESWIG-HOLSTEIN, der havde aircondition-systemet nogle gange svært ved at følge med, når havvandstemperaturen sneg sig over de 31 grader.



Nybyggeri i Djibouti.
Foto: KL L. W. Hansen

Af KL L. W. Hansen, CTF 150-stab
(og Søværnets Taktiske Stab)

Rejsebreve fra FO UNIFIL i 2006

Orlogskaptajn Claus Nielsen varetager funktionen som dansk forbindelsesofficer (FO) for den tyske kontreadmiral Andreas Krause, der er chef for flådestyrken United Nations Interim Force In Lebanon (UNIFIL).

Rejsebrev nr. 4 fra FO UNIFIL 27-11-2006
Forleden dag blev skib nr. 1000 anråbt i det maritime operationsområde ud for Libanon.

Rejsebrev nr. 3 fra FO UNIFIL 12-11-2006
I begyndelsen af november blev det maritime operationsområde og FN flådestyrken – TF 448 – ramt af dårligt vejr.

Rejsebrev nr. 2 fra FO UNIFIL 30-10-2006
Den maritime operation i regi af UNIFIL forløber efter planen. Operationen har nu været i gang i mere end 2 uger.

FNs flådeoperation ved Libanon - Rejsebrev nr. 1 fra FO 19-10-2006
Orlogskaptajn Claus Nielsen er forbindelsesofficer om bord kommandoskibet.

FNs flådeoperation ved Libanon - Rejsebrev nr. 1 fra FO

Orlogskaptajn Claus Nielsen er forbindelsesofficer om bord kommandoskibet.


GLENTEN

19-10-2006 kl. 08:21

I slutningen af september fik jeg besked på at varetage funktionen som forbindelsesofficer om bord på den tyske fregat Mecklenburg-Vorpommern (MVP). MVP er kommandoskib for den tyske kontreadmiral Andreas Krause, der er chef for den FN flådestyrke, som assisterer libanesiske myndigheder med at stoppe indførelsen af illegale våben fra søsiden.

Operationen er en konsekvens af FN's sikkerhedsresolution nr. 1701, der har til formål at forhindre kampe imellem Israel og Hizbollah grupper, herunder indsmugling af illegale våben til militante grupper i Libanon. Flådeoperationen blev formelt iværksat 15 OKT 2006 og er en delopgave af den FN mission, som benævnes United Nations Interim Force in Lebanon (UNIFIL).


Styrken i formation. Fotograf: Den Tyske Flåde

FN flådestyrken består af 5 fregatter, 10 missil- og torpedobåde, 3 forsyningsskibe og 6 flådehelikoptere samt forskellige logistiske støtteenheder. Disse enheder kommer fra Tyskland, Tyrkiet, Grækenland, Bulgarien, Sverige, Norge og Danmark, hvor Danmark bidrager til operationen med missilfartøjerne GLENTEN og RAVNEN samt en logistisk støtteenhed.

Om bord på MVP arbejder en 26 mand stor stab, der planlægger, leder og kontrollerer operationen. Staben er bemandet til varetagelse af opgaver inden for operationer, planlægning, kommunikation, logistik, jura, kultur samt personalemæssige forhold.

Min opgave som forbindelsesofficer består i at varetage de danske skibes interesse i planlægningen og udførelsen af operationen. Jeg skal derfor kunne besvare spørgsmål fra staben samt søge svar på spørgsmål fra de danske enheder.

Ud over forbindelsesofficersfunktionen arbejder jeg også i den sektion, som varetager planlægningen af operationen.
Den maritime operation har fem fokusområder:

- Opbygning af overfladebilledet, herunder at monitere den civile skibstrafik.
- Opbygning af luftbilledet.
- Assistere de libanesiske myndigheder i håndhævelsen af FN resolution 1701, hvilket omfatter:
  - Anråb af skibstrafikken.
  - Bording af civile skibe med suspekt opførsel; dog kun inden for det libanesiske søterritorium og på anmodning fra de libanesiske myndigheder.
- Sikre et godt samarbejde mellem flådestyrken, FN og de libanesiske myndigheder.
- Medvirke til bevarelse af stabiliteten i området.



Styrken i formation. Fotograf: Den Tyske Flåde

Ud for den libanesiske kyst er etableret et maritimt operationsområde. Det er i dette område skibstrafikken kontrolleres, og hvor orlogsskibene patruljerer. Dagligt foretages omkring 20 anråb af civile skibe, hvoraf 5-10 anløber en libanesisk havn. Indtil videre forløber operationen efter planen, og alle enhederne bidrager på professionel vis til løsning af opgaven.

Af orlogskaptajn Claus Nielsen, forbindelsesofficer om bord på fregatten Mecklenburg-Vorpommern.

Rejsebrev nr. 2 fra FO UNIFIL

Den maritime operation i regi af UNIFIL forløber efter planen. Operationen har nu været i gang i mere end 2 uger.


FN-flaget

30-10-2006 kl. 07:21

Task Force 448, som FN flådestyrken også kaldes, har nu opnået fuld styrke og alle enheder er blevet familiære med opgaven. Det maritime operationsområde patruljeres af op til 10 orlogsskibe dagligt. Øvrige enheder er enten i havn eller foretager øvelse og træning. Havneophold til forsyning og hvile foregår hovedsageligt på Cypern, hvor de fleste enheder har forsyningshavn.

TF 448 har anråbt over 300 handelsskibe på nuværende tidspunkt og har det man benævner for et recognized maritime merchant picture over det maritime operationsområde.


MECKLENBURG-VORPOMMERN på vej i havn

Fregatten MECKLENBURG-VORPOMMERN (MVP) bliver snart afløst af søsterskibet BRANDENBURG, da et værftsophold står for døren. MVP er et stort skib på 4.500 tons og har en længe på 139 m. Skibet kan have to helikoptere om bord og er udstyret med forskellige missil- og kanonsystemer. MVP har en besætning på 219 mand.

Når skibet er på patrulje, er besætningen meget opmærksomme på at kunne imødegå en asymmetrisk trussel i form af angreb med små hurtigtgående fartøjer. Dagligt trænes dette beredskab, hvor maskinkanoner hurtigt bemandes og afprøves.

Tilsvarende tørner havariorganisationen til og træner brandslukning og assistance til tilskadekomne. Der finder også samvirkeøvelser sted med de andre skibe. Disse øvelser omfatter skydninger, bording, helikopterflyvning samt sømandskab.

En typisk dag i staben om bord forløber som følger:
0700-0800: Vækning og morgenmad.
0800-0930: Forberedelse af briefing for styrkechefen.
0930-1000: Briefing for styrkechefen.
1000-1200: Udfærdigelse af administrative og taktiske signaler.
1200-1230: Spisning.
1200-1600: Udfærdigelse af daglige rapporter og ordrer.
1600-1630: Stabsbriefing, hvor alle sektioner giver en status for deres

område.
1630-1800: Udfærdigelse af daglige rapporter og ordrer.
1800-1900: Spisning.
1900-2200: Udfærdigelse af daglige rapporter og ordrer.
2200: Fri.

Denne cyklus kører alle ugens 7 dage for at tilgodese en operation, der er on 24/7/365.

Humøret er godt i staben, og arbejdet holder os beskæftigede, hvorved dagene hurtigt skrider frem. Der er dog også tid til pauser i programmet, hvor det gode vejr med solskin og 25-28 graders varme kan nydes.


GLENTEN ud for Beirut

Af orlogskaptajn Claus Nielsen,
forbindelsesofficer
om bord på fregatten MECKLENBURG-VORPOMMERN

Rejsebrev nr. 3 fra FO UNIFIL

I begyndelsen af november blev det maritime operationsområde og FN flådestyrken – TF 448 – ramt af dårligt vejr.


GLENTEN med FN-bemaling

12-11-2006 kl. 17:23

To lavtrykspassager med vind af kulingstyrke resulterede i bølgehøjder på op til 5 meter.

Om bord på flagskibet Mecklenburg-Vorpommern (MVP) kunne man godt mærke søens bevægelser, men for de mindre torpedobåde var søens indvirkning meget kraftigere, og et par hårde dage måtte forceres. Det dårlige vejr fik dog ingen operativ betydning, idet torpedobådene fortsat kunne varetage den kystnære overvågning.

På trods af vejrskiftet forløber operationen efter planen. Orlogsskibene ankommer til og forlader patruljeområdet efter det planlagte sejlprogram, og rutine og kendskab til området og de maritime opgaver præger nu operationen.

TF 448 har på nuværende tidspunkt anråbt 681 skibe og fastholder dagligt et recognized maritime merchant picture over området.

I begyndelsen af november fik TF 448 besøg af den tyske forsvarsminister og den tyske flådechef. Et særligt besøgsprogram var blevet udarbejdet til dette formål med reception om bord på MVP samt diverse demonstrationer af forsvar mod asymmetrisk trussel, bording og overførsel af brændstof til søs – Replenishment at Sea. Der var tillige en større deltagelse af den tyske presse ved ministerens besøg. Besøget forløb godt, og ministeren udtrykte anerkendelse af TF 448's arbejde.

Når jeg sejler ud på min næste patrulje bliver det med fregatten Brandenburg (BRA). BRA er på vej til Cypern, hvor et havneophold og en omskiftning venter, hvorefter BRA bliver det nye flagskib for flådestyrken. Når flagskibet er i havn fortsætter patruljeringen og arbejdet til søs.

En anden fregat får overdraget det praktiske arbejde med at koordinere operationen til søs og får tildelt funktionen som Maritime Interdiction Operations Commander (MIO CDR).



Mecklenburg-Vorpommern bag beskyttende containermur

MIO commanderen er ansvarlig for at overvågningen fortsætter, at handels-skibene bliver anråbt, at uregelmæssigheder bliver rapporteret og tilgår de libanesiske myndigheder samt at forestå assistanceopgaver inden for FN mandatet på anmodning fra de libanesiske myndigheder. Staben for flådestyrken fortsætter dog sit arbejde fra havn og lægger planen for MIO commanderens arbejde.

Jeg er ikke den eneste udlænding i staben. Der er fire andre udlændinge. Planlægningsektionen består af en svensk og norsk forbindelsesofficer og mig selv. Endvidere varetager en fransk pilot opgaven med at planlægge flådestyrkens helikopteroperationer, og en libanesisk forbindelsesofficer er om bord for at varetage libanesiske myndighedsopgaver i relation til operationen. Dette betyder, at der tales mange forskellige sprog om bord, men hvor engelsk er det fælles sprog, som staben benytter.

På trods af lidt spildt kaffe, som følge vejrpassagerne med det dårlige vejr, fortsætter arbejdet og det gode humør i staben.

Af orlogskaptajn Claus Nielsen,
forbindelsesofficer om bord på fregatten Mecklenburg-Vorpommern.

Rejsebrev nr. 4 fra FO UNIFIL

Forleden dag blev skib nr. 1000 anråbt i det maritime operationsområde ud for Libanon.


RAVNEN og tysk gummibåd

27-11-2006 kl. 13:37

Alle handelsskibe i området anråbes af TF 448 for at fastlægge destination samt indhente data om skibet, ejerforhold, last og besætning.

De fleste skibe passerer blot området, men ca. 25 % har destination til libanesisk havn. For et skib med destination til libanesisk havn kontrolleres det yderligere, om det er forventet i den pågældende havn førend havneanløbet kan foretages. Indtil videre forløber den maritime operation og moniteringen af skibstrafikken uden problemer og efter planen.

Operationen har været i gang i over en måned og samarbejdet med den libanesiske flåde omkring håndhævelsen af UNSCR 1701 fungerer godt og er fortsat under udvikling. Det er i den forbindelse vigtigt at kende hinandens operative muligheder og begrænsninger.


Rendezvous

Samvirkeøvelser er bl.a. et redskab til at opnå dette, hvorfor vi i planlægningssektionen har arbejdet med at fremstille en øvelsesordre til dette formål, der omfatter forskellige øvelsesområder inden for taktik i relation til den igangværende operation, kommunikation, sømandskab og havaritjeneste.

Jeg fik derfor mulighed for at deltage i stabsdrøftelserne med den libanesiske flåde, som blev afholdt 21 NOV i flådehovedkvarteret på flådestationen i Beirut. Vi ankom med Sea King helikopter til den militære lufthavn i Beirut og blev kørt til flådestationen.

Den libanesiske flåde er en del af hæren, hvorfor de libanesiske søofficerer har rangsystem efter hærprincipper. I flådehovedkvarteret bød chefen for den libanesiske flåde, der har rang af brigadegeneral, os velkommen, hvorefter vi fortsatte drøftelserne i arbejds-grupper.

Drøftelserne vedrørende samvirkeøvelser foregik i en positiv ånd, og et øvelsessamarbejde forventes at kunne påbegyndes medio december. Efter mødet blev vi inviteret på en køretur i området nord for Beirut, der er meget smukt og med bjergudsigt over Beirut bugten, inden vi atter blev fløjet tilbage til fregatten Brandenburg.


Naval Base Beirut

Min tid om bord på de tyske fregatter og i staben ved CTF 448 har nået sin afslutning, og jeg vil om få dage forlade operationen, for at vende tilbage til mit faste arbejde på Søværnets Taktikkursus.

Min afløser er klar, og han vil blive inddraget i mange interessante pro-jekter inden for operationer, samarbejde og stabiliseringsopgaver. Jeg vil selv returnere til Danmark med en viden og erfaring omkring gennemførelsen af en maritime interdiction operation i FN regi, hvor det har været både spændende og meget lærerigt at deltage i opstarten af operation UNIFIL MAROPS.

Af orlogskaptajn Claus Nielsen,
forbindelsesofficer om bord på fregatten Brandenburg.

Rejsebreve fra ESBERN SNARE 06

L17 - nr. 4 fra ESBERN SNARRE 22-06-2006
Denne sejlads indledte en længere periode med operative sejlads efter en længere periode med installationssejlads.

Rejsebrev nr. 3 fra ESBERN SNARE 04-01-2006
Hvad sker der i ESBERN SNARE? Laver de ikke noget? Jo så sandelig gør de det, og der har været travlt!

Rejsebrev nr. 3 fra ESBERN SNARE

Hvad sker der i ESBERN SNARE? Laver de ikke noget? Jo så sandelig gør de det, og der har været travlt!



04-01-2006 kl. 14:20

Så her er en opsummering af de aktiviteter, som ESBERN SNARE (ESSN) har udført i det andet halvår af 2005. Sidste rejsebrev var ved afslutningen af ESSN deltagelse i International Fleet Review, hvor ESSN deltog i parade for fejringen af 200 årsdagen for den britiske flådes sejr ved Slaget ved Trafalgar. Perioden umiddelbart efter denne sejlads blev benyttet til afrigning og klargøring til sommerferie.
Efter en vel afviklet sommerferie, hvor ESBERN SNARE lå i basehavnen FLS FRH, skulle vi forlægge til FLS KOR i starten af august for installation af bl.a. radioudstyr.

Formationssejlads med ABSALON



På denne forlægning, som blev udført som en mindre familiesejlads, hvor besætningen kunne medtage hver et familiemedlem.

Der var der planlagt helikopterflyvninger samt et Rendezvous med Søsterskiber ABSALON (ABSL)

Sejladsen var yderst vellykket, og det var herligt at se glade voksne og børn ombord.

Og så var det for øvrigt første gang at de to støtteskibe mødtes til søs, og anledningen blev effektivt udnyttet til formationssejlads, der heldigvis kunne fotograferes fra Søværnets Helikoptertjeneste LYNX.

Installationsperiode ved Flådestation Korsør

Installationsperioden ved FLS KOR blev vores første møde med flådestationen i forbindelse med de omfattende arbejder, der skal foregå i skibene frem til udgangen af 2007. Skibene ligger skiftevis i FLS KOR og FLS FRH, og nu var det vores tur til at gennemføre en ca. 3 måneders installering af radioudstyr. Endvidere skulle skibet forberedes på en operativ test, der skulle klarlægge de operative muligheder og begrænsninger, der er knyttet til helikopterflyvninger fra skibene, men derom senere.

Idet vi lå udenfor basehavnen i Frederikshavn, blev opholdet på FLS KOR en lærerig oplevelse. Installationerne og samarbejdet med SMK og værksteder forløb som planlagt og uden problemer, men samtidigt oplevede besætningen en dagligdag, der primært var en vekselvirkning mellem vagt og afspadsering, idet kun det absolutte minimum af besætning dagligt var til stede. Denne vekselvirkning mellem vagt og afspadsering er ikke befordrende for sammenholdet i skibet, og slet ikke over en så lang periode, så derfor var der da også planlagt 2 besætningssamlinger, hvor der både skulle være et fagligt indhold, men sandelig også et socialt indhold, således at besætningen kunne "samles" igen. Det er nu en gang bedst at være samlet, og når skibenes sejldage i forvejen er noget begrænsede i forhold til andre enheder, har disse samlinger en meget stor værdi.

Besætningssamlingerne



Ved den første samling, der blev afholdt i midten af september, var det primære tema den årlige uddannelse af besætningen i redningsmidler, og vi fik her afprøvet vores redningsmidler "live". Når skibet evakueres, og man springer i vandet fra RAS dækket, føles skibets størrelse faktisk ganske tydeligt, og for nogle besætningsmedlemmer var det da også en grænseoverskridende oplevelse. Men det var en god oplevelse, og der blev yderligere indhentet gode erfaringer vedr. redningsprocedurer.

Under samlingen var ESSN indsatsfartøj (LCP) også involveret i den årlige DANEX øvelse, hvor LCP optrådte i rollen som asymmetrisk trussel overfor de mange deltagende enheder i øvelsen. Endvidere blev der gennemført et kort besøg ved FKP, så alt i alt var der tale om en både effektiv og hyggelig samling.



Efter samlingen kaldte hverdagen igen, men idet skibet skulle forberedes til den ovenfor nævnte helikoptertest, var en samling på sin plads igen i slutningen af oktober.

Den anden samling omfattede den årlige gennemførelse af træningstilstandsprøven samt klargøring og forberedelse af skibet til testsejladsen, der skulle gennemføres i ultimo oktober til medio november. Ud over FUT og klargøring, var der som ved den første samling tid til fællesskafning og socialt samvær, men fokus og tankerne lå nu mest på den kommende testsejlads, der blev kaldt SHOL (SHIP HELIKOPTER OPERATION LIMITS).

SHOL

SHOL er den operative test af skib og helikopter, der skal afdække under hvilke vind- og søforhold skibet kan, og særligt ikke kan operere helikopter. Testen er ganske kompliceret, især fordi men hele tiden søger de operative grænser for netop at definere hvornår vi af sikkerhedsmæssige årsager ikke længere kan operere med helikopter. Af netop denne årsag er opgaven hele tiden at finde mere og mere dårligt vejr, så skibets bevægelser og vindens hastighed bliver større og større. Samtidig kunne skibets søegenskaber afprøves ved samme lejlighed.



Søværnets Materielkommando (SMK) havde til gennemførelsen af SHOL engageret det australske firma PRISM, der stillede med testpilot og måleteam, og de er specialister i den slags opgaver.

Dansk deltagelse på helikoptersiden var en dansk LYNX rigget med måleudstyr og præcist afvejet. Søværnets Helikoptertjeneste stillede med Pilot og teknikere, og FTK bidrog med en testpilot.
I det man kunne forudse helikopteroperationer i mange af døgnets 24 timer, blev ESSN egen besætning støttet af dæks- og maskinpersonel fra 1. Eskadre.

Selve testen startede blødt ud med at sejle i Kattegat, inden vi kunne iværksætte den mere hårde del af arbejdet. Efter en lille uge i danske farvande, der også omfattede 2 sammenfoldede LYNX i hangar og 1 LYNX på dækket, var det så tid til at søge nordpå mod Færøerne, hvor vi havde årets andet Rendezvous med ABSL, der var på vej hjem fra klimatest og ophold i bl. a. USA og Canada. Vi skulle have ABSL fendere ombord, og denne transfer forgik via gummibåde.



På vej mod Færøerne sejlede vi faktisk efter det dårlige vejr, og så er Færøerne på denne årstid det rigtige sted at være. Herudover kan øerne give den nødvendige læ for både vind og sø, således at de helt rette forhold kan opnås alt efter hvad man ønsker sig. Med helt rette forhold menes, når en PRISM medarbejder sagde: ”I dag kunne vi godt tænke os at arbejde med en relativ vind på 30 knob, en Pitch på max 4 grader og en roll på 10 grader. Kan i skaffe os præcist det?”. Og jo, det kunne vi, så testprogrammet fortsatte planmæssigt.

Det var i den forbindelse imponerende at se den lille LYNX kæmpe under de stadigt sværere betingelser, bryde af når det blev for farligt, og igen genoptage landingerne. Ja, den helikopter var ude på grænserne, og vi kan kun tage hatten af for helikopter, piloter og testteam.



Undervejs var der også tid til et taktisk anløb af Sund, hvor australierne spærrede øjnene noget op over den specielle og smukke natur. Under besøget tankede vi skibet og viste det frem for den færøske presse.

ESSN blev også afprøvet i det dårlige vejr, og vi skal hilse at sige at skibet sejler rigtigt godt, selv i 10-12 meter høje bølger.

Efter en uge på Færøerne var det tid til at stikke næsen hjem, idet der til sidst manglende nogle enkelte målinger under mere rolige forhold.

Vel ankommet til Kattegat, skulle de sidste landinger gennemføres. Denne del af testen var nok den farligste, fordi der over tid opstår en vis rutinering samt også mathed over de mange landinger. Og der er under sådanne forhold, at man skal være ekstra oppe på dupperne, fordi helikopteren jo stadig flyver på grænserne. Under lette vejrforhold var helikopteren nemlig lastet til bristepunktet, så man var hele tiden på marginalerne. Men efter ca. 350 dækslandinger på 18 dage og rigtig mange timer på dæk og i FDO hytte, kunne vi alle sige at testen var gennemført, og en glad besætning og testteam kunne arrivere FLS FRH 17. november.



Vi var heldige, havde det rigtige vejr, ingen havarier, men lykken står jo den kække bi. Det var nu tid til at forberede installationsskydning af skibets 5” kanon.

Installationsskydningen

Mandag morgen 21. november var det ”an igen” og modtage personel fra SMK og Forsvarets Forskningstjeneste, der skulle gennemføre og monitere skydningerne.

Efter opsætning af måleudstyr var det så afgang mod Sjælland Odde, hvor skydningerne skulle gennemføres fra tidlig tirsdag morgen. Målet med skydningerne var alene at kontrollere funktionaliteten af kanon og ladesystem, få checket at fundament og konstruktion af forskibet er som forventet, samt ikke mindst at få defineret begrænsninger på udlægningen af kanonen.

Denne begrænsning er yderst vigtig at få klarlagt, da blasten fra kanonen er temmelig voldsom. Så efter hvert skud blev udpegede områder checket for eventuelle skader og måledata blev indhentet.
Testen forløb problemfrit, skibstrafikken holdt sig pænt ude af vores skydeområde, og såfremt dette ikke skete, løste de udpegede sikkerhedsfartøjer opgaven på bedste vis.



Afslutning på året

Installationsskydningen blev årets sidste sejlende aktivitet, og det var nu tid til at få afrigget skibet, få gennemført nødvendige reparationer og vedligeholdelse. Sideløbende hermed begyndte vi på den operative testning af det installerede kommunikationsudstyr.
Året blev oplevelsesrigt og afvekslende, med etablering af besætning, navngivning, kommandohejsning, og afvekslende sejladser herhjemme og udenlands, så alt i alt havde vi et rigtig godt 2005, der jo også var det ”første” år for skibet.
Efter den nødvendige afrigning kunne vi så gå på fortjent juleferie og puste ud, efter at have afholdt fodbold- og hockeyturnering og en besætningsjulefrokost.

ESBERN SNARE

Det interne blad for Esbern Snare´s besætning

Argang nr. 2 blad nr. 4 juni 2006



Med ESBERN SNARE i kiel

Vores første RAS m.m.

L17, vores eget blad på ESBERN SNARE

Der er efterhånder flere der har spurgt, om ikke der snart kommer et nyt blad i serien af L17. Vores eget blad her ombord. Og jo det gør der. Du sidder faktisk med det!
Men det er jo lige med at finde tid og lejlighed til at få det gjort. Lejligheden er der nu. Ikke mindst fordi vi i øjeblikket oplever en masse spændende og for første gang er ude på egen hånd. Men også fordi vi er midt i et chef skifte.
Et chef skifte er en kompliceret ting. Ikke fordi der skal skiftes kommandotegn og holdes parade, det er i grunden det mindste . Men på den ene eller den anden måde, kommer det til at gribe ind i vores værdag. Nye procedure, andre måder at gøre tingene på og måske en helt anden ånd. Det er også derfor der ikke er nogen direkte kolofon i dette blad. Det kan dog skrives at vores nye chef OK Dan N. Rasmussen, herefter og med dette blad er ansvarshavende redaktør. Og jeg MSPC Karl-Erik Andersen har taget mig af lay out og tryk.
Der udover har vi haft en del flinke mennesker til at skrive nogle artikler. Og det er vi rigtig glade for. Tak for det!
Sidst men ikke mindst;
Rigtig god læse fornøjelse!!

Karl-Erik

Endelig. Endelig til søs igen; og denne gang ”på egne vinger”.

Det vil sige, at ESSN ikke skulle gennemføre ”en eller anden” SMK test, men at vi helt og holdent kunne bestemme selv.
Denne sejlads indledte en længere periode med operativ sejlads efter en længere installationsperiode.
Den operative periode var således planlagt til at begynde med en næste to ugers INDEX, hvor vi selv kunne bestemme farten. Vi skulle dog lige lægge vejen forbi Østersøen, hvor en del af resten af Flåden deltog i den årlige BALTOPS øvelse, og her skulle vi gennemføre den allerførste RAS i støtteskibene. Vi havde fået tildelt en periode med det store tyske støtte- og forsyningsskib FRANKFURT AM MAIN, hvor vi kunne tanke. RAS’sen vil blive nærmere beskrevet, men den gik faktisk rigtigt godt. ESSN modtog en større mængde olie på rekordtid og skibets systemer er helt klar til at håndtere disse store mængder olie.

Ud over RAS så har turen været brugt til at gennemføre en lang række aktiviteter, som alle skulle banke rusten af besætningen og gerne give mere udvikling i ruller m.v. – eller med andre ord enhedsuddannelse. Og helt elementært; så skulle vi få skibet ud at sejle og få maskineriet og elektronikken i gang igen. Det er jo ikke nogen nyhed, at skibe har bedst af at sejle, og det har denne tur også vist. Der har været flere faglige

udfordringer til teknisk division med at få hovedmotorer og hjælpemotorer til at køre ordentligt. Men det er jo også en del af hverdagen, at opbygge et så nært kendskab til materiellet som muligt.

På uddannelsessiden har vi bl.a. trænet skydning med vores tunge maskingeværer (TMG). Først en træningsskydning, hvor alle uddannede fik våbnet i hænderne igen og våbenlederne trænet procedurerne. Herefter udførte vi et par timers taktisk skydning på en TMG-handlebane, som Våbenkursus Sjællandsodde havde forberedt til os. Der blev manøvreret kraftigt og de fire pjecer fik på skift og flere sammen ordrer på at "nedkæmpe" de udpegede skiver. En rigtigt god øvelse, hvor vi fandt ud af, at det er hårdt arbejde at forsvare sig selv – ikke mindst i bagende solskin og høje varmegrader med hjelm og anti-flash grej (beskyttelsesgrej).
Ud over skydning har vi også trænet havariruller og mand-over-bord-ruller, vi har gennemført særlige træningsbaner for røgdykkerne og lægen og sanitten har gennemført førstehjælpsuddannelse. Vi har sejlet gummibåd og LCP.

Og så har vi brugt en del tid på overlevering og træning af den ny chef – næstkommanderende – som overtager kommandoen fredag den 16. juni. NK fik bl.a. mulighed for at træne havnemanøvrer i Kiel og på Langelinie i København.
At skifte chef betyder jo også en masse papirarbejde, så ud over den sædvanlige administration, så skulle der også udarbejdes og gives bedømmelser. Så de fleste officerer og sergenter har også haft travlt med det.

Jo det har været en god og travl tur, hvor jeg nok må sige, at vi har fået banket rusten af.



KK Stig Meyer, 1'ste chef på ESSN

På faldrebet vil jeg så gerne benytte lejligheden til at takke af og ønske min afløser velkommen. Det har været en fantastisk oplevelse at være den første chef i et helt nyt skib; og så oven i købet et skib, hvor opgaven var at finde ud af, hvordan det så faktisk skulle bruges. Det har været en meget stor udfordring og glæde – og det har kun været muligt, fordi besætningen har bakket så godt op om mig og om skibet. Så derfor en stor tak og lykke til med fremtiden, for den bliver ikke mindre spændende.

Stig Meyer
Den første chef i ESBERN SNARE

Indlæg fra NK ESBERN SNARE OK Dan N. Rasmussen

2006 har henover vinter og forår budt på mange og afvekslende aktiviteter.
Vi overvintrede jo i Frederikshavn hen over julen, og startede ud med en ”mild” choktest i januar, og testen gik over al forventning. Skibet kunne holde til de påvirkninger, som vi udsatte hende for, og på elektroniksiden så testen også meget fin ud. Så alt i alt var denne tur en god oplevelse for alle. Også ganske spændende at se og mærke de forskellige størrelser ladninger detonere så tæt på skibet. Derefter var det retur til Flådestation Frederikshavn for fortsatte tekniske installeringer.

Vi gik efterfølgende i dok
i Fredericia for at få monteret skibets skogmonterede sonar. Denne montering, samt øvrige mindre arbejder, der ligeså godt kunne blive udført i samme periode, blev udført langt over forventningen. Der er altid ting der kan drille, når det aldrig er prøvet før, men vi blev faktisk færdige næsten en uge før planlagt.

10. marts
var det tid til at sejle til Lysekil i Sverige for at gennemføre magnetisk signaturmåling. Denne sejlads blev også gennemført indenfor den afsatte tid. Lysekil var en stor udfordring: Lille målebane og stort skib gav sved på panden de fleste steder. Men området og vejret var smukt, og det blev da også til en enkelt aften i havn, så vi også fik skrevet Sverige ind i bogen. Efter Lysekil var det tid til installationsperiode igen på Flådestation Korsør.



NK på ESSN bliver vores fremtidig chef ombord.

Vi ankom 15. marts og frem til vores Sea Acceptance Test (SAT) af vores nyligt installerede sonar i slutningen af maj, afholdt vi 2 besætningssamlinger, hvor temaerne varierede mellem briefinger for besætningen, vedligeholdende skydninger, fysisk uddannelse og træning, afholdelse af træningstilstandsprøver, divisionsarbejder, klargøring til sejlads og selvfølgelig også hyggeligt socialt samvær for hele besætningen,

herunder bl.a. fællesspisninger.
Jeg tror ikke man kan overvurdere samlingernes betydning, og slet ikke når sejl programmet stadigvæk fylder væsentligt mindre en sejlads programmet. Det er vigtigt at vi især i Korsør, hvor vi er væk fra basehavnen, får samlet tropperne i en ellers fragmenteret hverdag, der hurtigt bliver et monotomt skift mellem afspadsering og vagt. Ingen besætning har godt af det, så vores samlinger har stor fokus.

22. maj afgik vi fra Korsør for at gennemføre SAT. Vi havde tyske teknikere, SMK og TAK folk med ombord, og derudover bidrog RAVNEN til testen ved at være målfartøj og platform for den transponder, der skulle teste sonaren. Vejret var undervejs på kanten af det ønskelige, men testen blev gennemført, og endnu engang med godt resultat. Den sonar vi får ombord kan altså mange ting, vi slet ikke har været vant til i søværnet, så den store udfordring bliver at få uddannelserne på plads, så alle de fine muligheder kan udnyttes fuldt ud.
25. maj var vi hjemme i basehavn igen, og så var det tid til at forberede vores INDEX 6.-16- juni, som er den sidste sejlads inden sommerferien.

Denne index, som sejles i skrivende stund, indeholder jo alt hvad vi kan ønske os. Vi har 5 MP'ere og 3 kadetter af teknisk linie ombord til uddannelse, og deres indlæg kan I læse om inde i bladet. Derudover har vi kørt forskellige uddannelser ombord, havarirulle, sejlet og bjærget vores LCP flere gange, og ikke mindst har vi haft en flot weekend i Kiel 9.-11. juni, med strålende vejr og god mulighed for at nyde opholdet og blandt andet også besøge de flotte maritime mindesmærker. Herudover har vi afprøvet vores Mand Over Bord Redningsflåde (MOR), gennemført skydninger med tungt maskingevær på ASO handlebane, og der venter yderligere ruller og havnemanøvretræning i København, inde vi sætter næsen nordpå med ankomst Flådestation Frederikshavn den 16. juni, hvor vi skal gøre klar til sommerferien.

Af redaktionelle og tidsmæsssige årsager stopper jeg derfor indlægget nu.
Håber at alle har nydt denne sejlads, og at I er enige i, at vi egentlig kan se tilbage på et ganske afvekslende og spændende første halvår af 2006. For mig har det i hvert fald været en fornøjelse at være sammen med jer, og jeg ser frem til sejladserne efter sommerferien. Det er intensionen at der udkommer 2 udgaver af L-17 efter sommerferien. Første nummer sender vi ud efter vores DANEX deltagelse i AUG-SEP, og sidste nummer vil udkomme efter vores tur til Rusland i SEP-OKT.
Med de ord vil jeg ønske jer god læsning af bladet, og en rigtig god sommer til alle.

RAS
(Replenishment At Sea)

Af OK Christer A. Storsveen

RAS er en nødvendig kompetence som skibe i internationale operationer skal kunne, for at opretholde den fornødne udholdenhed. ESSN skulle gerne holde sig op til 28 i søen ad gangen, hvilket nødvendiggør jævnlig optankning af skibets lagertanke med drivmiddel.



ABSL og ESSN har i snart 1½ år forsøgt at gennemføre en test af tankningsudstyret for RAS, dog uden at lykkedes, indtil nu!

Dækket og maskine havde i en længere periode talt og diskuteret hvordan denne øvelse nu skulle gennmføres. Der blev kigget i kloge bøger og drøftet med personer som havde erfaring fra andre enheder. Her ombord var der kun CH som havde erfaring fra tidligere RAS, hvilket viste sig at være til uvurderlig hjælp.



RAS rullen blev ”prøvekørt” rent organisatorisk flere gang for sikre os bedst muligt mod fejl. Men som altid er teori og praksis to vidt forskellige ting.
Den 7. juni oprandt og ESSN var klar til at prøve. Det kunne spores en vis nervøsitet og spænding inden det endelig blev vores tur at gennemføre RAS, efter THETIS.
FRANKFURT AM MAIN var klar og som billederne illustrerer lykkedes hele operation, til trods for nogle små tekniske fejl og overraskelser for dækket.



ESSN modtog 513 m3 F-76 (Diesel) på lidt over én time! Nok den største mængde som et dansk orlogsskib nogensinde har modtaget på RAS!
SMK og OSS kunne efterfølgende godkende systemet til at kunne modtage og handle 12m3/min, selv om vi ”kun” modtog med ca. 8 til 8,5 m3/min (det var det maksimale som FRANKFURT AM MAIN kunne levere!) TKO



Vedligeholdelsskydning med TMG

ESBERN SNARE har den 13. juni gennemført skydninger med TMG i skydefeltet nord for Sjællands Odde i strålende solskin og over 25 graders varme. Skydningerne blev udført fra alle 4 pjecer, under koordination af skibet SIO. Disse blev planlagt og udført som vedligeholdelsesskydn inger for skibets TMG uddannede personel, med tilfredsstillende resultat, samt efterfulgt af en lidt mere avanceret skydning, hvor skibet gjorde god fart gennem vandet.



Skiverne var udlagt i en såkaldt butterflyformation, der til forveksling ligner en femmer på en terning, og de var udlagt med 1000 yards afstand diagonalt. Sammenlagt en bane der gav rig mulighed for at manøvrere skibet således, at der næsten altid ville kunne skydes fra minimum 1 pjece mod minimum et mål. Dette vel og mærke selvfølgelig samtidigt med at skydefeltet kunne være frit. Skydningen blev på et tidspunkt forstyrret en smule af lystsejlere, men disse blev venligt, men meget bestemt, opfordret til at forlade skydeområdet af NAO og CH, hvilket selvfølgeligt straks blev efterkommet.

Forskellige former for styring af gruppeledere fra batterileder blev afprøvet, for at optimere processen under hurtigt engagement af pludseligt opdukkede mål, men også for at afprøve hurtighed og sikkerhed ved skift af mål m.v. Dette princip vil blive afprøvet på ny under næste skydning, samt udbygget betragteligt i sværhedsgrad. Desværre er vi endnu ikke blevet færdigt udrustet med de rigtige hjelme, med tilhørende INFOCOM, så kommunikationen foregik v.h.a. STORNO. Målet er at nå hele kommunikationen igennem fra detektion, klassifikation, måludpegning til engagement, kørende på to separate interne net. Mere personel vil derfor senere blive involveret, specielt på KI- siden, når skibets o-rum er installeret, men også før dette ved simulering af taktisk kommunikation. Endeligt vil dette stille endnu større krav til batterilederen i koordinering af ilden.

Så alt i alt en velgennemført skydning, med et friskt afbræk med en duft af sommer og krudtrøg.

MP- elever ombord på ESBERN SNARE.

Forventningerne var høje, da 6 MP- elever mødte i Frederikshavn tirsdag morgen.

Der havde været mange beretninger om hvordan livet ombord på et skib var, da der var nogle af os der havde sejlet før. Men forventninger om pirater og havfruer faldt hurtigt til jorden, da vi så det kun etårige skib; ESBERN SNARE.

Allerede fra starten blev vi godt modtaget, først af banjemesteren og derefter af chefen. Besætningen kiggede forventningsfulde over banjemesterens skuldre, da han viste os rundt på skibet, for at se hvordan 6 MP- elever så ud, det var jo også helt nyt for dem at se MP´ere på søen.

Turen gik sydover, men ESBERN SNARE lå roligt i vandet, så angsten for søsyge fortog sig hurtigt. Efter indkvartering og en god nats søvn, begyndte hverdagen på skibet med en frygtindgydende fløjte, som man umuligt kunne sove fra. Vi blev fordelt i divisionerne for at få indblik i arbejdsgangen ombord, hvilket for det meste var spændende, da det hele (for de grønne af os) var nyt.
Vi kunne tydeligt mærke besætningens forventninger og interesse for RAS- manøvren. Og da det gik over alt forventning var skibet klar til en velfortjent og festlig weekend i Kiel.

Mandag morgen kl. 10.00 sejlede ESBERN SNARE atter ud i det danske farvand, med retning imod ”TMG-banerne” ved Sjællands odde. Der skulle stadig gåes vagt, fx rundering i maskinen, hvor man skulle se efter ild, lys og vand. Eller på broen hvor man skulle lære at være udkig eller rorgænger.

De ti dage vi har sejlet, vil blive husket som en god og lærerig oplevelse. Tak for denne gang.

Med venlig hilsen MP hold 05-06.

Maskinkadetters oplevelse af ESBERN SNARE

Endelig, efter umindelige tider er det igen tid at komme ud at mærke gyngende grund under fødderne. Oprindeligt var det planlagt vi kun skulle være to, men da et andet skib havde tekniske problemer, blev vi 4 kadetter ombord på ESBERN SNARE. Vel mødt ombord, var vi travl beskæftiget med at følge Knuuyuud Malm fra DNV rundt i alle mulige og umulige afkroge af skibet. Et DNV eftersynet er lige som at være til syn med bilen, man krydser fingre for de ikke finder rust…
Efter at have været fast fortøjret til Flådestation Frederikshavn, kriblede det for alvor i de unge håbefulde kadetter for at komme ud at sejle. Efter en veloverstået pinseferie blev dette ønske opfyldt, tirsdag stævnede vi ud mod de store åbne have for at mærke naturens kræfter. Det eneste vi mærkede var ved svingningstesten med stabsene, da dette skib er skrogmæssigt konstrueret så fantastisk at det ligger som et barn i moders skød. Onsdag stod den på RAS, hvilket var meget interessant at følge. Næste oplevelse var planlægning/udførelse af "havari eget skib". En planlægning vi kadetter fik lov til at lave. Dette var en stor udfordring pga. det store skib og alt begyndelse er jo svær. Vores oplevelse var at man gik meget op i øvelsen, men nogle steder kunne der også spores lidt rust, derfor mener vi også det var meget passende med en lille øvelse.
Fredag gik turen så til Kiel, hvor flere mere eller mindre stadig mærkede lidt gyngende grund under fødderne. Fredag aften havde vi kadetter oplevelsen af at deltage i en messemiddag, hvor kokkene havde sørget for rigtig god mad og anretning der passede til påklædningen. Resten af weekenden var der frie manøvrer for vagtfrit personel hvor folk kiggede på Kiels glæder, for nogle var det gensynets glæde for andre første gang...
Mandag stak Esbern Snarre så snuden mod danske farvande, hvor den stod på diverse øvelser.
Efter mange indtryk og en lille smule indsigt i skibets dagligdag afmønstrede vi fredag den 16/6-2006.
Slutteligt vil vi gerne takke hele besætningen for altid at være klar til at bruge ekstra tid på at forklare os tingene.
I har et godt skib, pas godt på det.

Michael, Inga, Peter og Jakob.

Oh! Kiel du fagre by!

Af MSPC Karl-Erik Andersen

Det bliver ikke nemt at få afgjort om vi kom til Kiel en uge for tidligt, eller om det var det helt rigtige tidspunkt!
Men hvor om alting er ankom vi fredag den 9. juni, lige omkring frokost. Vejret viste sig fra den bedste side. Det var faktisk så godt at der var folk på stranden. Og der var mange. Vandtemperaturen var vel årsagen til, at der var god plads ude i vandet. Det gav på den anden side plads til Kitesurferne som med deres neuprendragte kunne holde varmen. Det var nu ikke stranden der tiltrak besætningen i første indstands.
Humøret ombord var højt og vi havde grund til at være i godt humør. Alle de træningspas vi havde været igennem var gået forrygende godt. Ikke mindst vores RAS (se side 6, 7 & 8).
Nu skulle der slappes af og nydes.

Når tidspunktet for vores ankomst kan diskuteres, er det fordi Kielerugen, den årlige festuge i Kiel skulle starte den 17. juni. Og vi kunne se at forberedelserne var godt i gang. Langs med promenaden fra flådestationen og helt ind til byen var boder og øltelte ved at blive stildt op og der var stor aktivitet, for at det hele skulle blive klar til tiden. Lidt heldigt for de store øltelte, var der VM i fodboldt. Så hvorfor ikke udnytte situationen ved at få fat i en storskærm og starte folkefesten med det samme?
Og sådan blev det! Det gav også plads til pølsegrillen lige uden for kunne starte op. Og alle var glade! Tyskere er pr. definition ikke kedelige når der er et øltelt. Situationen med VM og så videre, var en yderligere trumf.
Fredag aften blev en fest. Lørdagen var ikke gammel før den vagtfrie del af besætningen begav sig ind mod bymidten; af nysgerighed, for at handle og bagefter for at få en tår øl på torvet osv.
Nogen af de første fra besætningen på torvet, var efter servitrisens opfattelse gået hen og blevet lidt højrystede op af dagen. De blev derfor venligst bedt om at dæmpe sig lidt ned, af hensyn til de andre gæster. Hvilket de selvfølgelig efterkom. Men unge mennesker der hygger sig i hinandens selvskab, har det med at glemme hurtigt. Så stille og roligt steg lydniveauet. På et tidspunkt mente servitrisen, at det nu igen var tid til at bede om lidt ro. Men til hendes store overraskelse, da hun kom ud, var alle bordene slået sammen og torvet var nu uofficielt Esbern Snare-land. Servitriser kan sagtens lære nye ting! ”Pyt med om de larmer lidt, Nu skal der sælges øl!”
- og det gjorde hun!
Det var en fantastisk weekend. Ingen kom noget til og alle var parate til en ny tørn mandag morgen.
Kan man ønske mere?

Rejsebreve fra ABSALON 2006

ABSALON Navy News om den igangværende installationsperiode. 07-12-2006
På Støtteskibet ABSALON, der indgik i Flådens tal den 19. oktober 2004, foregår der netop nu en hektisk installation af militært udstyr.

Hæren afprøver kommunikationsudstyr på ABSALON 05-05-2006
Støtteskibet ABSALON anløb i sidste uge Fredericia, hvor skibet ombordtog enheder fra bl.a. 1 Brigade og Hærens Føringsstøtteskole.

ABSALON Navy News nr. 1 - 2006 05-05-2006
Efter endt installation af mere militært udstyr, stod ABSALON 30. marts atter til søs, denne gang med kurs mod København for at deltage i Maritim Uge.

5. MAJ 2006

57° 26′ N - 010° 32′ E

ABSALON NAVY NEWS



Nr. 1, 2006







Siden sidst

Siden sidste nyhedsbrev har ABSALON ligget ved såvel Flådestation Korsør som Flådestation Frederikshavn, for at få installeret mere militært udstyr om bord. Installationerne blev afsluttet den 30. marts og samme dag stod ABSALON atter til søs, men kun for en kort forlægning til København, hvor skibet skulle deltage i et hvervearrangement benævnt "Maritime Uge". Da arrangementet var afsluttet, og de i alt 2392 besøgende gæster havde forladt skibet, påbegyndte ABSALON en periode med uddannelse og træning af besætningen til søs, som afsluttedes den 11. april. Påsken 2006 blev tilbragt på Flådestation Frederikshavn, og derefter blev skibet klargjort til en såkaldt AG HAFS aktivitet (sejlads med Hæren), som blev afviklet i sidste uge af april.

Lidt om installationsperioderne

Da ABSALON den 16. november 2005 ankom til Flådestation Korsør påbegyndtes installationsperioden benævnt 3-16. 3 fordi det var den 3. i rækken af 5 installationsperioder efter leveringen fra værftet, og 16 fordi skibet har pennant-nummeret L16.

Installationsperiode 3-16 var relativt lille og omfattede en del forberedende arbejder for de efterfølgende perioder, men grundet tekniske vanskeligheder med indretningen af skibets operationsrum, O-rummet, blev afslutningen af 3-16 udskudt til den 1. april.

I løbet af perioden blev der udført en række udbedringer af garantisager og maskintekniske arbejder ombord, og på våben- og elektronikområdet blev følgende større projekter gennemført:

C4I Kampinformationssystem (C-flex)

Et af de store projekter var at klarkøre til installationen af C4I systemet benævnt C-flex. C4I systemet har til formål at integrere alle skibets sensorer og våbeninstallationer i et taktisk netværk, hvor skibets muligheder kan vurderes og hvor fra kapaciteterne kan anvendes. Rent fysisk består installationen af 26 konsoller med fire store fladskærme. Disse konsoller er placeret i operationsrummet, og de er grupperet i henholdsvis et ledelses-, et våben-, et overflade-, et luft- og et undervandsområde. Det er fra disse konsoller at de taktiske officerer, kampinformationsgasterne og våbenfolkene vil styre slagets gang.

Selve systemet skal installeres i den næste periode, 4-16, men i periode 3-16 blev størstedelen af det strukturelle arbejde udført. Dette omfattede opbygning af fundament for dørken i O-rum og stabsrummet, hvor konsollerne skal stå, samt svejsning af fundamenter til konsollerne. Der blev lavet arbejde på ventilationen, og rummet fik installeret en ny væg. Endelig blev der i de omkringliggende apparatrum klargjort til installationen af de mange computere, som skal drive systemet, ligesom der blev trukket en masse kabler imellem rummene.

SHF SATCOM

SHF (Super High Frequency) SATCOM er en satellitforbindelse til dataoverførelse, som skal anvendes til Internet samt tilslutning til de forskellige taktiske netværk. Systemet består af en gyrostabiliseret parabolantenne, som af hensyn til vejrpåvirkningerne er placeret i en dome.

Antennen er ret stor, og domen, som er placeret ovenpå centermasten, har en diameter på ca. 3 meter.



Nederste halvdel af domen set "indefra".

Flexdæk Recess

På skibets flexdæk er der i hver af recess-panelerne (små indhak i skotterne), blevet opsat skabe med diverse tilslutningsmuligheder for telefon, data og kommunikation. Disse tilslutninger er beregnet til at enheder fra hæren, eller en stab, kan tilslutte deres udstyr, og således benytte skibets antenner samt kommunikations- og IT-systemer.



Hæren med PMV'er og computere har indtaget flexdækket.

Systemet blev testet operativt på sejladsen 24. april til 28. april, hvor personel fra hæren sejlede med og tilsluttede deres udstyr fra 6 PMV'er og et antal andre køretøjer på flexdækket.

Værdibaseret ledelse

I januar – mens skibet lå under installation i Korsør - afholdt ABSALON et seminar om værdibaseret ledelse for hele besætningen. Hensigten med dette var at modernisere ledelsesformen om bord samt gennem "team-building" at knytte besætningsmedlemmerne tættere sammen. Værdibaseret ledelse går i grove træk ud på, at besætningen - med udgangspunkt i skibets (chefens) vision og mission for ABSALON – definerer de værdier der eksisterer, og hvilke man har til fælles. Derefter skal der sættes ord på en fælles forståelse af værdierne, og hvordan man i hverdagen lader disse værdier præge arbejde og arbejdspladsen.

På ABSALON fandt vi frem til at værdierne var:

- Respekt
- Fleksibilitet
- Tillid
- Humør

Det er så meningen at nye besætningsmedlemmer skal sættes ind i dette værdisæt når de møder om bord og være med til at udvikle det løbende, for at skabe et tilfredsstillende arbejdsmiljø. Det kræver dog at alle yder en indsats for at leve op til værdierne og ikke bare læner sig tilbage og tror at alt er i den skønneste orden.

Opfølgning på værdibaseret ledelse

Som opfølgning på de to seminarer vi har afholdt siden starten i januar, har Talsmandsudvalget (TU) besluttet, at gruppesekretærerne fra de i alt 7 grupper besætningen er opdelt i, skal udarbejde forslag til den videre proces og synliggørelse af resultaterne.

Den primære del af opgaven vil bestå i at udarbejde forslag til hvordan de fundne værdier

og resultater fysisk kommer til syne i hverdagen.

Under sejladsen i begyndelsen af april har vi bl.a. arbejdet med det visuelle i kraft af et logo, der bl.a. skal benyttes som symbol på vores valgte værdier.

Efter fremlæggelse af forslag fra alle gruppens medlemmer, blev det besluttet, at det der skal arbejdes videre på, er et bjærgemærs kombineret med en kompasrose.- evt. med indbygget Nato-stjerne.
En arbejdsgruppe skal i løbet af maj udarbejde forslag til det endelige resultat.

Desuden er der blevet arbejdet på en folder, der skal fortælle og forklare nyankomne, hvordan vi ombord på ABSALON, har defineret de værdi-ord, vi har valgt til at kendetegne os som en samlet enhed.
Der er også nedsat en arbejdsgruppe til at skaffe billeder til brug i folderen.

Der er under møderne kommet rigtig mange gode forslag til hvordan vi fysisk synliggør vores værdier rundt omkring i skibet.
Det vi bl.a. har talt om, er computerbaggrund med skiftende værdisætninger, skrift på skotterne som set i DSB-togene og det valgte logo i forskellige opsætninger. Logoet tænkes brugt som et gennemgående tema i udsmykningen over hele skibet.

Næste gang gruppesekretærerne mødes, under sejladsen sidst i april, vil det være for at vælge designet af vores endelige logo, samt se på billeder og layout af skibsfolderen. Desuden tager vi hul på selve udvælgelsen og fremlæggelsen af de budskaber, der blev skabt af besætningen under det sidste seminar.

Bevogtningsøvelse

Den 14. og 15. marts holdt ABSALON øvelse i bevogtning af eget skib. Dette skete med hjælp fra Marinehjemmeværnet i Frederikshavn, der stillede med folk, som fingerede sabotører, demonstranter og meget mere. Formålet med øvelsen var at afprøve den BUES (bevogtningsuddannelse eget skib), der blev gennemført for besætningen sidste sommer og samtidig se om materiellet og organisationen om bord på skibet fungerede.

Udstilling i København

I forbindelse med deltagelse i hvervearrangementet i København benævnt "Maritim Uge", havde ABSALON fået til opgave at holde "åbent skib" med en udstilling på flexdækket. På flexdækket udstillede Søværnets Dykkerskole, Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, Søværnets Officersskole, Marinehjemmeværnet samt enheder fra hæren. Pudsigt nok var den mest besøgte udstilling om bord under den "Maritime Uge" hærens selvkørende haubitser og kampvogn LEO 2, som nogle af de 2392 gæster var nervøse for at komme til at ridse lakken på!

Øvelse med GRIBBEN

Efter at have forladt København mandag den 3. april, forlagde ABSALON op til området omkring Sjællands Odde, hvor vi brugte nogle dage på at træne besætningen i discipliner som gummibådssejlads og sikkerhedsrelaterede ruller. Om onsdagen stødte patruljefartøjet GRIBBEN til. GRIBBEN og ABSALON øvede herefter kommunikation og formationssejlads hele natten. Torsdag morgen gik det så løs med havariøvelser. GRIBBEN lagde ud med at simulere en fiskekutter med brand i maskinrummet. ABSALON var

”heldigvis” i området og kunne sende en gummibåd over med folk, som kunne hjælpe med at slukke branden. Da branden var blevet slukket, var det ABSALONs tur til at simulere havari. Dette viste sig - meget fantasifuldt - også at være en brand i maskinrummet. Formålet med disse øvelser var at træne det personel, som skal sættes ind til assistance for et andet skib i nød. Det er noget, der er vigtigt at øve for at Søværnets enheder kan opretholde et effektivt assistanceberedskab til søs.

Skydning

Under sejladsen øvede ABSALON skydning med tungt maskingevær (TMG), let maskingevær (LMG) og Stinger (et skulderbårent luftværnsmissil) i farvandet nord for Sjællands Odde. Skydningen med TMG skete både måde sømål (flydende skydeskiver) og luftmål i form af fjernstyrede droner. Det viste sig endnu en gang at Søværnet uddanner gode TMG-skytter. Det var en af vores ”lånegaster” fra LOMMEN (Kristian), der - som den eneste - fik skudt en drone ned med TMG. Desværre, for der var yderligere 2 droner til rådighed, men de styrte ned af sig selv før de nåede ud til skibet, på grund af tekniske problemer – eller også var det af skræk for de gode TMG-skytter om bord.



Indbjærgning af dronen som Heise skød ned med Stinger. Heise ses helt til venstre.

En Stinger-skydning er (desværre) en sjælden begivenhed i Søværnets enheder, så der er rift om at få lov til at skyde skibets eneste årlige Stinger-missil. Den heldige i denne omgang var Heise, som var i den syvende himmel over at få lov. Det viste sig da også at være et godt valg, i det Heise fik skudt dronen ned med en særdeles flot fuldtræffer på stor afstand af skibet. Tilmed fik han lejlighed til at fiske vraget op, da vi senere satte vores LCP (et indsatsfartøj) for at øve skydning med LMG mod sømål. Denne skydning skulle Heise egentlig ikke have deltaget i, men da han næsten stod med tårer i øjnene for at få lov til at skyde, fik han alligevel lov; LMG er trods alt Heises yndlingsvåben om bord.



Første skydning med LMG fra LCP.

Med hjælp udefra

Med en kabys bemandet med bare to kokke og en proviantbefalingsmand, var vi lidt pressede for at få enderne til at nå sammen i kabyssen.
Heldigvis for os kunne LOMMEN låne os tre gaster i to af ugerne til søs.
De tre gaster fra LOMMEN var; Martin,

Kristian (som for øvrigt nedskød en drone under TMG skydning d. 10. april) og Theis.

Herudover har vi lånt fem marineelever (MAEL) fra Auderød (Søværnets Grundskole). De blev heldigvis hos os hele april og hjalp til, mens de lærte om livet til søs i ABSALON og søværnet.

Når de er færdige hos os, skal de to uger på TMG kursus, hvorefter de skal tilbage til Auderød en enkelt uge, inden de er uddannede marinekonstabler. Derefter fortsætter de til sejlende enheder eller videre uddannelse inden for forskellige fagområder.



Øverst fra venstre: Pawel, Steffen, Nicolai og Martin. Nederst fra venstre: Theis, Caroline, Jais og Kristian.

De tre elever som hjalp os i kabyssen var; Jais (fortsætter i Frederikshavn som kampinformationselev), Pawel (fortsætter på TRITON efter afslutning i Auderød) og Nicolai (som endnu ikke har hørt fra sin udstikker, hvor han skal hen.)

Desuden er der Caroline, som var på dækket, og er indgået i dæksvagten (hun fortsætter til 1. Eskadre).

Vores egen kanonkonge Kenneth - som er alene om bord i øjeblikket - har fået god hjælp fra Steffen Smith (automatikmekaniker), som efter Auderød, fortsætter til Søværnets Tekniske Skole (TEK) på Holmen.

Sidst men ikke mindst, har vi atter lånt "vores" divisionsbager fra ESBERN SNARE, således at vi har kunnet få friskbagt brød hver dag og kage "næsten" hver dag på turen!

Og så er det er jo ikke hvilken som helst bager – men Smiley (Michael), som vi også havde fornøjelse af om bord på vores USA-tur i efteråret 2005 under Klimatest II.

Hæren indtager ABSALON

Før ABSALON blev bygget besluttede kloge folk, at der skulle udarbejdes en plan for Hærens afprøvninger af skibet, når det engang blev sejlklart. Til det formålet blev der nedsat en arbejdsgruppe, benævnt Arbejdsgruppe for Hærens Anvendelse af de Fleksible Støtteskibe, i daglig tale: AG HAFS. Arbejdet mundede ud i et antal aktiviteter, og den 24. april var det blevet tid til at ABSALON skulle i gang med den 6. aktivitet.

Øvelsen eller testen startede i Fredericia, hvor vi tog enheder fra bl.a. 1 Brigade og Hærens Føringsstøtteskole om bord – i alt ca. 30 personer, og 11 køretøjer, herunder 6 pansrede mandskabsvogne og et par store lastbiler (DACCIS-kommandovogne).

Da alle var kommet godt om bord stod vi til søs for at afprøve, om det opstillede operationscenter fra hæren med støtte fra en radiokædecentral og en DACCIS-vogn, kunne anvende skibets antenne-, kommunikations- og spændingssystemer.

Hele testen forløb rigtigt godt og der blev blandt andet etableret kommunikation med de danske styrker i Kosovo. Så allerede den 27. april kunne hæren igen sættes i land i Åbenrå, mætte af såvel oplevelser som - og måske mest af alt – kabyssens fortræffelige kulinariske udskejelser, der virkeligt havde imponeret i forhold til den vanlige feltkost.

Under sejladsen havde vi en af dagene også besøg af vores eskadrechef Kommandør Bent Fabricius. Udover at besigtige testen af Hærens

udstyr benyttede eskadrechefen lejligheden til af mødes med de forskellige besætningskategorier, og til at overvære træning i operationer med søværnets LYNX helikopter.
Da hæren havde forladt ABSALON, sejlede vi til farvandet ved Eckernförde i Tyskland, hvor skibet fik målt sin magnetiske, akustiske og tryk signatur på en speciel målebane. Formålet med målingerne var at kunne registrere og lagre ABSALONs undervandssignatur i en database til brug ved bl.a. minestrygning mv.
Den 29. april blev Flådestation Frederikshavn atter anløbet, og besætningen måtte se i øjnene, at der desværre ikke bliver ret meget mere sejlads at se frem til i år.

Fremtiden

Den næste installationsperiode begyndes den 1. maj. Perioden benævnes 4-16, og det er en større omgang, som strækker sig helt frem til den 20. december. Installationerne starter i Frederikshavn, men fra den 2. juni vil resten af installationsarbejdet foregå i Korsør.
Der kommer til at foregå rigtig mange ting i denne periode. Som en af de mest omfattende, vil C4I installationen blive færdiggjort, og computersystemerne i O-rummet og stabsrummet vil blive gjort klar til at blive taget i brug.
Der skal også ske en del arbejde på toppen af skibet, kaldet ”Top-Side”. Den forreste mast skal have tilføjet to VSAT domer, som er et mindre satellitmodtagersystem. Der skal også monteres en overfladevarslingsradar på den agterste mast, og i begge master skal der klargøres for installation af ildledelsesradarer. Endelig skal vores FLIR (et infrarødt kamera) flyttes op i den forreste mast, og så skal der – til besætningens store og utvetydige glæde - installeres en TV-satellitmodtager!
Ind imellem disse opgaver skal skibet en tur på værft bl.a. for garantieftersyn i slutningen af juli. Under værftsopholdet skal der monteres en sonar i bunden af skibet, og endelig skal der laves en hel del arbejder på vores navigationssystemer og ammunitionsmagasiner, så der bliver nok at se til – men desværre foregår det meste i havn.



Helo in-flight refueling (HIFR) med en Lynx.

Næste nummer

Vi forventer at vende tilbage med et ganske kort nyhedsbrev omkring jul. Husk at vore nyhedsbreve kan findes på adressen: http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/ABSL+06/ og som noget nyt også på 2. eskadres hjemmeside, der findes på http://forsvaret.dk/2esk/.

Hæren afprøver kommunikationsudstyr på ABSALON

Støtteskibet ABSALON anløb i sidste uge Fredericia, hvor skibet ombordtog enheder fra bl.a. 1 Brigade og Hærens Føringsstøtteskole.

05-05-2006 kl. 12:04



Hærens enheder klar til køre om bord på ABSALON

Enhederne blev taget om bord med det formål at gennemføre en test til søs af hærens kommando- og informationssystemer (CIS).

Testen til søs forløb over adskillige dage og omfattede opstilling af et Hovedkvarters Operationscenter (OPSC) med kommunikationsmæssig støtte fra en radiokædecentral, en DEOS vogn (områdesignalsytem) samt en DACCIS servervogn (Danish Army Command, Control and Information System).

Der medsejlede i alt ca. 30 personer fra Hæren under testen, der var den første afprøvning af værnsfælles føringsstøttesystemer fra ABSALON under anvendelse af skibets antenne-, kommunikations- og spændingssystemer.



Afprøvningerne forløb over al forventning, og der blev bl.a. etableret forbindelse mellem Hærens OPSC på ABSALON og de danske styrker i Kosovo (KFOR) under sejladsen.

Erfaringerne fra testsejladsen vil blive anvendt til at videreudvikle de kapaciteter og det udstyr i ABSALON-klassen, der i fremtiden skal anvendelse bl.a. i forbindelse med enhedernes deltagelse internationale værnsfælles operationer.

6. DECEMBER 2006

55° 20' N - 011° 08' E

ABSALON NAVY NEWS



Nr. 2, 2006







Orientering vedrørende den igangværende installationsperiode om bord i ABSALON

På Støtteskibet ABSALON, der indgik i Flådens tal den 19. oktober 2004, foregår der netop nu en hektisk installation af militært udstyr under daglig ledelse og koordinering af det nyoprettede Værksted Danmark. Den igangværende installationsperiode benævnt 4-16 (den 4. militære installationsperiode på L16, ABSALONs pennantnummer) blev indledt på Flådestation Frederikshavn den 1. maj 2006 og strækker sig som den længste installationsperiode helt frem til og med marts 2007, hvor skibet forlægger retur til Frederikshavn efter at have været under installation på Flådestation Korsør siden den 2. juni.



En del af udsmykningen på ABSALON: Maleri forestillende Absalon (Pierre André Camille Auzias, 2006)

Oprindeligt skulle denne installationsperiode være afsluttet i december 2006, men for at kunne forstærke masterne yderligere, er den blevet forlænget med cirka 3 måneder. Der er således ikke kun tale om den længste installationsperiode, men også den umiddelbart mest omfattende, idet der skal gennemføres mange projekter på skibet. Disse projekter grupperer sig overordnet i følgende kategorier:

- **Nye installationer, som afsluttes i denne periode,**
  Herunder O-rum/stabsrum, C4I, MCCIS, Link11, Overfladevarslingsradar og Hull Mounted Sonar (HMS).
- **Forberedelser til fremtidige installationer,**
  Herunder indretning af ammunitionsmagasiner, luftvarslingsradar, radar-sensor (ESM), fundamenter til CIWS og ildledelsesradarer.
- ***Ændringer af eksisterende installationer og***
  Herunder omlægning af navigationsinstallationen samt flytning af FLIR, VSAT og navigationsradar.
- **Udbedring af fejl på de eksisterende installationer.**

Nye installationer, som afsluttes i denne periode

En stor del af de nye installationer er fokuseret omkring operationsrummet og stabsrummet. Her bliver der i den indledende fase foretaget en del indretning og møblering. Der er blevet installeret 26 konsoller, samt kummer i dækket til skærme og belysning, og der lægges ny dørk i begge rum. Herefter skal der opsættes en række forskellige møbler og apparater i rummene, som skal danne de fysiske rammer om de to operationscentre i skibet.

I tilknytning til den indretningsmæssige installation pågår der i apparatrummene på samme dæk en installation af de forskellige netværk og computersystemer, som skal kunne anvendes fra de to operationscentre. Disse omfatter i denne installationsperiode C-flex eller C4I, der er selve "styresystemet" til centrene samt MCCIS og Link 11/16, der er systemer til udveksling af informationer, herunder spor mellem skibe, fly og hovedkvarterer i land. Det overordnede formål med C4I og operationscentrene er at samle alle

inputs fra skibets sensorer til et system, hvorfra skibsledelsen kan vurdere observationerne, træffe beslutninger og kontrollere en anvendelse af alle skibets sensorer, kommunikationsudstyr og våbensystemer til at opnå et givent output.
Foruden nævnte installationer har ABSALON under værftsophold i juli på Fredericia Værft fået monteret en såkaldt Hull Mounted Sonar (HMS) i den store glasfiberdome i stævnen af skibet.

Forberedelser til fremtidige installationer
I periode 4-16 påbegyndes endvidere installation af en række centrale sensorsystemer, der skal integreres med C4I. Det betyder bl.a., at der klargøres til yderligere montering af sensorer på masterne.
På toppen af den forreste mast klargøres der til installation af den store luftvarslingsradar (Smart S) fra THALES, og på den midterste mast skal der laves fundament for en tynd mast, der skal stikke op foran den kuppelformede SHF dome. Den tynde mast er til placering af en passiv antenne, som har til formål at opfange radarsignaler fra andre skibe, fly eller missiler – et såkaldt ESM system.
På den agterste mast skal der opsættes en overfladevarslingsradar produceret af det danske firma TERMA. Radaren skal anvendes til at detektere skibe og små fartøjer på havet samt til at målfølge helikoptere under indflyvning til - og landing på skibet.
Luftvarslingsradaren og Electronic Support Measure (ESM) systemet vil dog først blive færdigmonteret i periode 5-16, der er den sidste installationsperiode for ABSALON.


Værkstedsområde Frederikshavn i færd med at trække nogle af de 16km kabler som indtil videre mangler at blive trukket.

Afslutningsvis skal et stort projekt benævnt ”eksternt kabeltræk” omtales. Dette projekt pågår løbende over hele installationsperioden og har til formål at trække kabler gennem skibet, der skal forbinde alle disse mange nye systemer med hinanden. Der mangler på nuværende tidspunkt af installationsperiode 4-16 at blive trukket omkring 16 kilometer kabler, og der kommer sandsynligvis meget mere til endnu.

Ændringer af eksisterende installationer
I perioden gennemføres der også en række indledende arbejder på våbensystemerne.
I ammunitionsmagasinerne under kanonen skal der indrettes med hylder og løfteanordninger til ammunitionen, og på fordæk og hangartop skal der laves fundamenter til de to hurtigtskydende Close In Weapon Systems (CIWS).
I forreste og agterste mast skal der klargøres for montage af i alt fire CEROS 200 ildledelsesradarer. Installationen er ganske omfattende, og af denne årsag er man nødt til først at lave en lille udbygning på den agterste mast til et nyt apparatrum for ildledelsessystemet.
VSAT domen, der indledningsvis blev placeret på styrhus-taget, skal på bag-grund af de ind-høstede erfaringer fra de omfattende test-sejladser have optimeret dæknings-graden, og satellit-antennen flyttes derfor op på styrbord side af den forreste mast, og endnu en VSAT dome bliver placeret på bagbord side af formasten. For at understøtte disse domer, bliver der lavet en ny kraftig tværgående rå på masten.

HF trådantennen mellem den agterste og den midterste mast skal forlænges med et par meter. Derfor monteres en ekstra rå under den nye ESM-mast ud over missildækket.
Endelig skal skibets Forward Looking Infra Red (FLIR) system monteres på forkanten af den forreste mast, og der skal placeres tre nye navigationsradarer på henholdsvis styrehustaget og på den forreste mast ved siden af den kommende luftvarslingsradar.

Og alt det andet…
Endelig pågår der en række større og mindre arbejder i tilslutning af de projekter, som Værksted Danmark har planlagt til gennemførelse i periode 4 -16.

Projekt Støtteskibet ABSALON og søsterskibet ESBERN SNARE er således ikke blot et skrog med aptering og motor til fremdrivning leveret af Odense Stålskibsværft. Dette er bare en del af det samlede projekt. Efterfølgende er der og bliver fortsat foretaget adskillige installationer og kabeltræk af både interne leverandører underlagt Værksted Danmark samt eksterne firmaer, hvor bl.a. TERMA i denne installationsfase 4-16 har en omfattende kontrakt. Alt dette koordineret af Søværnets Materielkommando ved Projektgruppe Fleksible Støtteskibe.

Fremtiden…
ABSALON påbegynder sin sidste installationsperiode, benævnt 5-16 i maj 2007. De sidste installationer skal gennemføres, inden ABSALON forventeligt kan meldes teknisk klar til alle dets mulige roller sidst i august 2007.
I den sidste periode afsluttes installationerne af luftvarslingsradar og Electronic Support Measures, samt de omfattende våbeninstallationer af HARPOON og SEA SPARROW missiler, MU90 undervandstorpedo, Decoy Launch System, som er et beskyttelsessystem, samt CIWS, som er kanonnærforsvarssystemet mod missiler. Endelig installeres en række andre perifere systemer, bl.a. satellit TV og anden satellit kommunikation.

Niels Christian (Våben- og elektronikofficer)



En del af udsmykningen på ABSALON: Maleri forestillende Esbern Snare (Pierre André Camille Auzias, 2006)

På gensyn
Slutteligt vil vi gerne ønske alle vore læsere god jul og godt nytår. Vi forventer, at der kommer lidt flere nyhedsbreve næste år, end der er kommet i år. Indtil videre lader det i hvert fald til at vi får masser at se til i efteråret 2007. Under alle omstændigheder vil ABSALON NAVY NEWS være at finde på adressen http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/ABSL+07/

Redaktionen

Rejsebreve fra inspektionsskibet THETIS 2006

Klar til kamp - rejsebrev fra THETIS i øvelse NEPTUNE WARRIOR 02-11-2006
Øvelsen Neptune Warrior 063 med Danish Task Group som leder af flådestyrken fra Mustardia er nået til sidste og afgørende fase

Kommandoposten nr. 11 20-04-2006
Vi befinder os ved Færøerne – i færd med årets første længere togt.

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 11, den 19. april 2006, årgang 3 fra HDMS THETIS

Velkommen til 2006s første nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS. Det er først nu, at THETIS er på længere togt igen. Vi befinder os ved Færøerne – i færd med årets første længere togt. THETIS sluttede 2005 med patrulje ved Færøerne i november, og besætningen fik et velfortjent hvil over vinteren, men allerede i uge 3 var vi i gang igen. I 2006 har THETIS foreløbig været på øvelse SQUADEX i uge 5 og øvelse PLAYEX i uge 9. Ved begge lejligheder har THETIS fungeret som kommandoskib, men medens det under PLAYEX var de gamle kendinge fra Søværnets Taktiske Stab, indledtes et nyt samarbejde, da det under SQUADEX 5 var Chefen for 2. Eskadre, KD Bent Fabricius og hans stab, der førte kommando fra søværnets kommandoskib. Det var indledningen på et spændende år 2006, hvor THETIS skal fungere som kommandoskib i 8 ud af de 9 sejladsperioder.



På øvelse SQUADEX var det også første gang at THETIS blev evalueret som kommandoskib – en såkaldt UNITEVAL. Se artikel herom i bladet.

Den 10. april indledtes forårets lange togt til Færøerne, Orkney-øerne og Norge, der afsluttes den 30. maj. På mange måder et specielt togt, da skibets sensorer skal kontrolmåles på NATO's målebane ved Stavanger. THETIS er på et nationalt beredskab på 20 dages varsel for at kunne stilles til rådighed for NATO som en High Readiness Force (HRF) enhed, og målingerne skulle gerne optimere enheden til sådan tjeneste.

For første gang har vi også 12 værnepligtige med, som en del af den nye værnepligtsordning. Som HRF-enhed der skal kunne udsendes med kort varsel medtager THETIS ellers ikke normalt værnepligtige – men vi glæder os over de friske og ivrige unge mennesker, der går godt til sagen og ønsker dem hjertelig velkommen i besætningen. En af de oplevelser vi byder på er et besøg i byen Kirkwall på de specielle og historiske Orkney-øer.



VPL 402 Kim Jin Larsen tager kølevandsprøver instrueret af 274 MOKS Martin Gold.

Umiddelbart efter togtet venter 19 dages øvelse BALTOPS som kommandoskib for Chefen for 2. Eskadre. Efter sommerferien venter et besøg i adoptionsbyen Svendborg, øvelse BALTIC BRIDGE, den store øvelse DANEX og endnu en forlægning til Skotland og øvelse NEPTUNE WARRIOR.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN.

Peter Tolderlund
chef

THETIS til eksamen

Under øvelse SQUADEX var THETIS oppe til en eksamen, som alle enheder i søværnet med jævne mellemrum skal bestå. Denne eksamen hedder en "UNITEVAL" (unit evaluation=bedømmelse af enheden), og den afholdes for at sikre, at enhederne lever op til den standard, som er ønsket af chef SOK.

Til UNITEVAL'en stiller et inspektionshold, ledet af Eskadrechefen, eksperter fra 1. Eskadre, Søværnets Operative Kommando, Våbenkursus og Havarikursus. Under en øvelse, med megen aktivitet, bliver skib og besætning så kontrolleret i alle ender og kanter. Det omfatter alt fra om der er gjort ordentligt rent og forvaltningen er i orden, om sikkerheden er i top, og til om skibet kan anvende sine våbensystemer effektivt. Endvidere om der bliver taget de rigtige beslutninger, og om procedurer overholdes.



365 MAKS Mikkel Diederichsen med STINGER under UNITEVAL.

En spændende, men også for besætningen meget krævende prøve, for ind imellem forsøgte inspektionsholdet at presse os ud i nogle vanskelige situationer, for at se hvordan vi ville reagere. Det kunne eksempelvis være, at vi fik en "træffer" under et flyangreb, og at branden blev slukket, medens en mand "faldt over bord". Således endte vi til slut under et "terroristangreb" med, at broen "for øvelse" var skudt i stykker, og alle mand, der havde opholdt sig dér var ukampdygtige. 2 minutter efter var roen dog genskabt, kommandoen blev ført fra radiostationen og skibet blev styret fra is-tønden, mens personellet på dækket hårdnakket fortsatte kampen med STINGER-missiler, TMG og håndvåben. Det overbeviste forhåbentlig inspektionsholdet om, at vi ikke var sådan at få ned med nakken.



TMG STBD, P13

Resultatet af vores eksamen kan vi godt være stolte af, for det var et tilfredst inspektionshold, der efter øvelsen afmønstrede i Grenå. Det var en meget spændende dag, der blev afsluttet med et MEGET TILFREDSSTILLENDE for gennemførslen af dagens aktiviteter. Det er vi glade for og stolte af. Men vi var hårdt pressede, og det var også godt at prøve det.

PL Brian Larsen
Dæksofficer

Årets ROBINSON ekspedition 2006. Informationsbrev nr. 01

En Robinson ekspedition på et orlogsfartøj – kan det nu passe. Ja det kan. Under togter af længere varighed, er det vigtigt at besætningen aktiveres på forskellige måder. Rengøring, tøjvask, vagt og dagligt arbejde. Men til tider er dette ikke nok for at holde moralen oppe. Så skal der

ske noget andet. Sidste år afholdt vi en ”kommandokvis” (Q er sparet væk) og et orienteringsløb med indlagte opgaver, så det kan vi jo ikke i år.
Derfor har 20 personer af besætningen, meldt sig ”næsten” frivilligt til at underlige sig KIB’s luner og deltage i en modificeret Robinson ekspedition. Reglerne er næsten de samme. De 2 hold bliver med kort varsel samlet i deres respektive lejre, hvor de skal udpege x antal deltagere til den næste dyst. Først når deltagerne er udpeget afsløres opgavens art. Når den stillede opgave er løst og bedømt, må det tabende hold gå den tunge og meget lange gang op i Chefmessen, hvor der så vil være møde i Chefrådet, hvor holdet skal stemme en eller flere ud af ekspeditionen. De(n) udstemtes sidste handling, er at frede en af de resterende deltagere på holdet, ved at overrække vedkommende THETISamanen.


Det ene Robinson-hold: "Eliten".

Naturligvis er der også store præmier på spil. Både nr. 1 og nr. 7 vinder en stor præmie. Endvidere er der en initiativpræmie, til den person der lever sig mest ind i spillet, dog ikke nr. 2. Og Nej det er ikke en fejl at nr. 2 ikke får en præmie. Nr. 2 er jo den ultimative taber – vedkommende tabte jo finalen.
Årets ekspedition videodokumenteres naturligvis, og til sommer vil ekspeditionen måske kunne købes på DVD i Monopolbiksen (kantinen red.) ombord på THETIS. Prisen vil naturligvis afspejles i det faktum at monopolbiksen lever op til sit navn med hensyn til prissætning.

Bent A. Skjøth
OS KI

VCH-togt for kadetter

To år siden NAO-togtet… to år siden man har skaffet på et gråt skib… to år - hvor det tætteste man har været på et skib har været Mols Liniens færger, der hurtigt og sikkert har bragt os kadetter over vandene, for blot at placere os ved en bunke bøger på endnu et kursus.
Endelig oprandt tiden, hvor Kadet Koefoed og Kadet Kidmose kunne se lys i horisonten. Det lys skulle vise sig at være toplanternen på kommandoskibet THETIS.
Vi påmønstrede enheden en smuk og kølig april morgen for at forlægge mod Færøerne. Det skal hertil siges, at ingen af os tidligere har sejlet så nordligt. Det skal heller ikke være nogen hemmelighed, at kadetternes søben var blevet noget rustne, af at have været kvejlet rundt om officersskolens kontorstole alt for længe.


VCH-eleverne følger "slagets gang".

Efter en kort briefing fra Færøernes kommando (FRK) ved ankomst til Thorshavn stævnede THETIS mod ”Feltet” for

at udføre fiskeriinspektion. Det har været meget spændende, som kadet, at være en aktiv del af denne slags inspektioner. Der skal sejles meget tæt på de store trawlere, flyves med helikopter, sættes og bjærges gummibåde konstant. Alt dette kræver et godt overblik og en hel del kaffe.
Der har også været tid til NAVEX imellem de færøske øer, hvor den såkaldte "Kaptajn Tolderlunds racerbane" er blevet sejlet tør for vand.
Sejladserne i de nordlige farvande er dog sjældne, og vi skal også deltage i øvelse BALTOPS. Sammenholdt vil sejladserne ruste os til fremover, at kunne fungere som vagtchefer og sektionsofficerer. Vi skal nemlig begge overtage stillinger som henholdsvis KIO og KKO på THETIS efter udnævnelsen til premierløjtnant.
Vi oplever det derfor som meget positivt, at kunne gennemføre vores vagtcheftogt ombord på den enhed vi senere skal forrette tjeneste på. Det styrker absolut motivationen og lysten til at lære besætningen at kende.

Henrik Koefoed & Johannes Kidmose
KIO-A & KKO-A

Amerikansk udvekslingsstudent besøger THETIS.

En amerikansk udvekslingsstudent medsejlede på chefens invitation THETIS i 2 dage i januar. Vi bringer den beskrivelse, som Keith Borg har lavet til sin hjemmeside:

I am a foreign student from San Francisco, studying International Business in Copenhagen. I've been here since August and will be here until June. My host mom's brother is the captain of the Royal Danish Naval Flagship, a frigate titled the "THETIS". He offered me the opportunity of a lifetime, a two-day cruise with him and his crew. I woke early Thursday morning to meet the Captain Peter Tolderlund at his ship in the port of Copenhagen. I ate breakfast with him and three other captains on board the ship. After breakfast, I followed The captain who departed to greet the other students coming aboard for the day's exercise. Some students were from the local high school while others were from the Danish Naval Academy. As the sailors prepared the ship for sea I watched the men work from the bridge. I was impressed with how the men knew how to do their jobs with seemingly no necessary supervision from officers, the "skipper" was only present to coordinate the actions of his men.
As we got under way, the "Chief" (as the men called the Captain) assigned a private Thorbjørn to show me around.



Keith Borg – udvekslingsstudent, medsejlede under STUD-SØ

I was given the tour of "everything top to bottom." Before coming aboard I expected to be treated as a foreigner. I was also told the men had been pushed to the limits by their captain since Monday and hadn't slept much. Every man was busy with his duties but still took the time to enthusiastically greet me. While on board that day I was able to hold a 50 Caliber machine gun Rambo style, tone a target with a stinger missile, and watch some of the best pilots in the Danish Navy take off, land, and perform flying stunts.
I observed a mine detonation, aimed a hull-mounted machine gun, and wit-

nessed the loading and firing of the Oto Melara 76mm Super Rapid main gun.



VLO PL Torben Pedersen og 225 MOKS Jesper D. Jensen arbejder med en rørlækage. Det er jo dem der laver det "rigtige arbejde"!!!!!

I was wowed by the individual rooms every sailor had, the entertainment in the break rooms, the make-shift weight room, and the fact that they had a sauna. If they added a massage therapist, the THETIS would be like a day spa on water. I was amazed by the healthy restaurant-style food. I was even able to try the infamous Danish Pickled Herring and informed that it was inappropriate to put cheese and shrimp on the same piece of smørrebrød.
After having dinner I was given a tour, muffled by the loud engine compartment, from the chief engineer. Later I held the light for two engineers who were fixing a leaky pipe; the engineers claimed they did the real work on the ship.
Afterwards I shared a cup of coffee with the men and met the Captain's "Manservant" as he called himself, David. I watched the Handball match, Denmark vs. Russia. I yelled with the men at the bad calls, cheered when Denmark beat Russia by seven points, and I felt a part of the group after spending a single day with the sailors.
As I headed to my room on the officer's deck to go to sleep I passed Thorbjørn who, after showing me around, had received only one hour of sleep before spending another night on the job running Tactical Ops against NATO. The next morning we arrived in Frederikshavn. I stayed for an hour to watch the off-loading of the ship and said the few goodbyes that I could as everyone was busy preparing the ship for the weekend port call. Looking back, what really impressed me the most was the sailors' ability to be relaxed and have a good while at the same time be professional between themselves and officers. After this experience I gained a new respect and understanding of what sailors do for the Navy and their Country.

Keith Borg
udvekslingsstudent



206 MOKS Rene Nielsen og 307 MOKS Brian Jacobsen rykker frem under røgdykningsøvelse. Bemærk plastikposerne for øjnene, der gør konturerne uklare.



NK, OK Thomas B. Jeppesen på broen.

NK informerer: THETIS på www.

Som noget nyt har vi fået en hjemmeside. Her kan hjemmegående besætningsmedlemmer og pårørende følge med i hvad THETIS laver. Hjemmesiden har en informationsdel tilgængelig for alle samt en særlig del, hvortil kun besætningen med password har tilgang. I den åbne del, kan man bl.a. læse nyhedsbrevene, kommandoposten samt få informationer af mere generel karakter om skibet, bevæbning m.m.
THETIS ny hjemmeside findes på følgende adresse:

http://forsvaret.dk/1esk/enheder/kommandoskib.



1. konkurrence i ROBINSON. Tovtrækning med tov, som holdet selv skulle skære på taljer. Her vinderne "Eliten" med deres fane i baggrunden. Det tabende hold "Piratos" måtte senere i "chefrådet" stemme 2 mand ud fra ekspeditionen. (De blev dog ikke hjemsendt, red.)



4 seje gutter på arbejde. Fra venstre 168 MOKS Anders R. Pedersen, 264 MAKS Tonny Jensen, 367 MAKS Steffen Bartel og 268 MOKS Lars K. Hansen.

Af redaktionen:
Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

http://forsvaret.dk/SOK via link **"Rejsebreve fra THETIS".**
Samt Færøernes Kommandos hjemmeside: http://forsvaret.dk/FRK
Og endelig på 1. Eskadres helt nye hjemmeside, hvor der også findes anden information om THETIS:
http://forsvaret.dk/1esk/enheder/kommandoskib.

KOMMANDOSKIBET THETIS MOTTO:
"*WE BREAK FOR NOBODY*"

Klar til kamp - rejsebrev fra THETIS i øvelse NEPTUNE WARRIOR

Øvelsen Neptune Warrior 063 med Danish Task Group som leder af flådestyrken fra Mustardia er nået til sidste og afgørende fase

02-11-2006 kl. 10:59



Transport til og fra skibene skete med enten gummibåd eller med helikopter. De kunne ikke lande på THETIS's helikopterdæk, så personer og materiel måtte hoistes til og fra skibet.

To amerikanske fregatter er placeret 20 sømil foran hovedstyrken, der kampklar og i spydspidsformation er på vej sydpå gennem The Minches for at opdage, lokalisere og nedkæmpe flådestyrken fra Brownia.

Styrken er støttet af en engelsk og to amerikanske helikoptere. Den militære løsning er en uundgåelig konsekvens efter politiske forhandlinger brød sammen i Belfast.



Presseholdet blev hentet fra HMS NORTHUMBERLAND med gummibåden fra HDMS THETIS.

Sådan er situationen for Mustardian Task Group knap et døgn før øvelsen Neptune Warrior 063 slutter i farvandet nord og nordvest for Skotland.

Danish Task Group har ombord på kommandoskibet THETIS haft opgaven som Mustardian Task Group.

Med flotilleadmiral Palle Cortes som chef har staben planlagt for og ledet den maritime flådestyrkes indsats.

Udfordringerne har været store. Trusler fra ubåde, overfladeskibe og fly kombineret med en asymmetrisk trussel fra hurtigsejlende både, vandscootere og langsomtgående fly har sammen med vejret domineret af lavtryk efter lavtryk været rammerne for øvelsen.



Hurtigbåde dukkede pludselig op og blinkede med røde projektører som tegn på skud mod skibe fra Mustardian Task Force. Men skibene var rede. Force Protection har høj prioritet.



THETIS måtte flere gange under øvelsen boarde mistænkelige skibe for at undersøge mandskab og last. Og det gav gevinst: Ofte var der både våben, ammunition og overskydende mandskab ombord. Her planlægger lederen af boardingteamet, premierløjtnant Henrik D. Koefoed (tv) opgaven sammen med næstkommanderende på THETIS, orlogskaptajn Thomas B. Jeppesen.

For første gang har en chef for Danish Task Group ført taktisk kommando over en engelsk atomdrevet angrebsubåd.

HMS SCEPTER var sammen med den norske HNOMS UREDD i perioder en del af Mustardian Task Group.

- Det har været en spændende og udfordrende opgave for Danish Task Group. Igen har vi vist, hvad vi kan præstere. Og det tåler sammenligning med andre nationer, fortæller flotilleadmiral Palle Cortes.

THETIS skal sammen med PETER TORDENSKIOLD aflægge Glasgow et weekendbesøg, inden hjemrejsen til Danmark indledes.

Mustardian Task

Group var sammensat af:

HDMS THETIS,
HDMS PETER TORDENSKIOLD,
HDMS OLFERT FISCHER,
USS SAMUEL B. ROBERTS,
USS MITSCHER,
USS ROOSEVELT,
USNS PATUXENT,
HS PSARA og
HMS NORTHUMBERLAND

Tekst og goto: Michael Christiansen, SPAO DATG



Kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy,
ubådsspecialist i DATG,
blev under Neptune Warrior 063 støttet af to engelske ubådskontrollører.
Her LtCdr. Elizabeth Church.

Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON 2006

"Polarstjernen" er fra TRITON A-besætning
"Nordlyset" er fra TRITON B-besætning.

Polarstjernen nr. 4 fra TRITON 09-05-2006
Turen gik mod Østgrønland, hvor der skulle inspiceres fiskeskibe.

Polarstjernen nr. 3 fra TRITON 06-04-2006
Den 12. marts forlod TRITON Reykjavik og gik mod den grønlandske fiskerizone. På togtet fik skibet besøg af CH SOK og Eskadrechefen og den nye chef tiltrådte.

Polarstjernen nr. 2 fra TRITON 13-03-2006
Besætningen mødte ombord den 23. februar i Reykjavik. De første par uger af togtet er gået med forskole, fiskeriinspektion og en redningsaktion.

Nordlyset nr. 1 fra TRITON 12-02-2006
Den 5. januar, var en stor omvæltning for os værnepligtige. Efter 2 måneders grunduddannelse, var det tid til sejladsmodulet, som vi alle havde glædet os til.

Polarstjernen nr 1 fra TRITON 05-01-2006
TRITON holdt jul og nytår på Færøerne, mens man forberedte overlevering til næste besætning.

POLARSTJERNEN

NYTÅRSBREVET - 2005 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Afgang Bergen

Så er opholdet i Bergen slut. Vi forlagde i hårdt vejr tilbage til Færøerne, hvor søsurringen blev testet undervejs, og alt der ikke var placeret ordentligt var en tur på dørken.
Vi havde nået at få skudt mod luftmål med kanonen, med et flot resultat. Træfsikkerheden havde ligget mellem 0,8-1,7 meter fra målet, så var det mål vist nedkæmpet!!!
Efter skydningen, tilbage i havn, var julefrokosten blevet afviklet til stor glæde og med en lækker buffet som kabyssen havde klargjort. Det var en dag der var set frem til med glæde.
Vi havde inden afgang fået selskab ombord af tre repræsentanter fra Forsvarets Værnepligt og Rekruttering(FVR), som skulle sejle med til Færøerne, for undervejs at se hvordan det gik med vores værnepligtige, og den tjeneste TRITON havde lavet til dem ombord.



Fra venstre FVR's Gitte, John, Henrik samt Chefen

De følgende dage var søen dog af en sådan karakter (10 meter bølger), at lysten til at opleve skibet ikke var det primære. Søvagten rullede, og for de flestes vedkommende, var man enten på vagt eller på køjen for at slappe af.

Tilbage ved Øerne

Da vi kom til Sørvaag, skulle vores 3 gæster fra FVR fra borde og hjem til Danmark. Med hensyn til at prøve og sejle, så havde de også fået en hård introduktion til det. 48 timer i hårdt vejr var ikke lige det sjoveste, men det var heldigvis ikke dem vi skulle hverve, og de værnepligtige er allerede som en del af besætningen, og har lært at tilpasse sig vejret.

Klargøring til jul

Inden jul havde vi et par dage på fiskefeltet hvor vi fik patruljeret og meldt skibe ind.
Den 22 fik vi en gammel engelsk bombe, minører og et færøsk filmhold ombord. Bomben skulle derefter fragtes til en lille vig, og derefter bortsprænges. TRITON forestod transporten og vores helikopter var platform for filmholdet, der skulle leverer lidt til det lokale fjernsyn.



Gammel engelsk mine

Vejret tillod dog ikke det store visuelle med regn og tåge. Så efter at minørerne havde gjort deres arbejde, forlagde vi så til Thorshavn lidt tidligere end beregnet. Det skulle vise sig at være godt. For i lø-

bet af det næste døgn blev det meddelt, at vi ikke kunne få lov at ligge i Thorshavn julen over. Havnen havde pludseligt ikke en fast plads til os. Derfor blev hurtigt besluttet at sejle til Langesand og holde jul. Ikke et lige så hyggeligt sted, men et sted hvor vi ikke pludseligt skulle væk, og derfor kunne fejre julen i ro.
Det blev en hyggelig juleaften hvor kabyssen havde lavet en god julemiddag.
Den 26 gik vi på havet igen og fik i løbet af de næste dage lavet den sidste fiskeriinspektion på et færøsk skib, skudt med kanonen igen og ellers ligget i læ af øerne.



Jul i Langesand

Vi havde 3 dage med kraftig vind der gjorde sejlads på feltet til noget, der kun var nødvendigt ved en redningsaktion. En sådan kom heldigvis ikke.

Nytåret kommer

Lørdag den 31. om morgenen gik vi havn i Thorshavn, hvor vi var sikret en kajplads frem til den 4. jan. Dette betød, at skibet kunne begynde at forberede overleveringen til næste besætning, der kommer 5. jan.

Selve dagen foregik med dagligt arbejde til kl. 1500. Selve aftenen startede med Dronningens nytårstale kl. 1700 færøsk tid, som blev overværet i cafeteriet af hele besætningen. Herefter var der spisning kl. 1800.
Efter middagen blev der hygget på tværs af messerne inden vi kl. 2300 fejrede det danske nytår, og folk fik ringet og ønsket tillykke derhjemme.
Én time senere gik det så løs i Thorshavn, med champagne og kransekage.



Bageren Benny havde kreeret dette pragtstykke af en kransekage.

Den 1. januar 2006 var der weekend rutine, og folk der ikke havde vagt kunne slappe af.
Fra 2. januar var der igen dagligt arbejde, således at vi kunne blive klar til at overlevere. 3. januar var der arrangeret bustur rundt på Øerne for de værnepligtige og enkelte fra stambesætningen. Turen var med William fra FRK som guide og var en god oplevelse af øerne på en anden måde end set fra søsiden.

POLARSTJERNEN

NYTÅRSBREVET - 2005 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON



Et sjældent smukt syn på øerne

Det var alt fra TRITON i denne omgang. Så med de bedste ønsker for alle i det nye år farvel fra Tågeøerne, Skymagneten alias Færøerne.



TRITON – A takker af for denne gang og lover at komme tilbage i slutningen af februar, hvor det næste togt starter.

Chefens hilsen

Jeg vil gerne sige tak til alle de pårørende for lån af jeres nære og kære. Det har været et togt med mange udfordringer, men tonen indbyrdes og viljen til at gøre en indsats har aldrig savnet. Det er noget jeg, som chef værdsætter i meget høj grad. Jeg håber hjemmeperioden vil give alle et tiltrængt pusterum inden næste togt.

NORDLYSET

NYHEDSBREV NR. 1 - 2006 ÅRGANG 4 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Værnepligt – en oplevelse!

Den 5. januar 2006, var en stor omvæltning for os værnepligtige. Efter 2 måneders grunduddannelse, var det tid til sejladsmodulet, som vi alle havde glædet os til.
Vi blev indkvarteret på inspektionsskibet "TRITON", som lå i Thorshavn, Færøerne, og der ligger vi stadig.
Efter den hurtige intro, fandt vi ud af at skibet var ukampdygtigt. Radaren var defekt og den skulle laves før skibet kunne bruges til helikopterflyvning om natten.
Besætningen tog imod os med åbne arme og viste os hurtigt, hvilke regler der gælder for søens folk. Nogle af os, fik reglerne tæt ind under huden. F.eks. må man ikke tage billeder i baren, medmindre man har fået lov til det. Man må ikke tænde en cigaret på et stearinlys, idet man slår en sømand ihjel.
På grund af skibets tilstand, har vi ligget mange dage i havn. De dage har vi brugt til forskole, og til udøvelse af diverse ruller. Derudover har været på rundering i de forskellige divisioner, for at få indblik i skibets arbejdsrutiner.
Vi er nu alle 9 værnepligtige, kommet ud i vores valgte divisioner.
Da vi langt om længe skulle sejle, fandt vi ud af at visse personer ikke var særlig søstærke. Det viste sig at nogle af os, blev havgale.
Færøerne er et utrolig smukt land, som vi blev meget betaget af. Vi har været på sightseeing, med Færøernes Kommando og det viste sig at være en stor oplevelse. Vi så blandt andet deres radar og fik virkelig den Færøske natur at mærke. Det var et fornøjeligt afbræk, i vores hverdag.
En virkelig stor oplevelse, var helikopterturen. Vi skal alle ud at flyve og to af os har allerede fået fornøjelsen. Det var en oplevelse for livet. Piloten gav os den helt store tur, hvor vi blandt andet fløj tæt op af bjergsiderne, var med til en speedtest, hvor vi fløj 170 knob og bakkede foran stævnen, mens skibet sejlede.
Men alt i alt har det vist sig at være en kæmpe omvæltning og for mange af os en positiv en af slagsen. Vi ser frem til nogle hygsomme samt fornøjelige dage her på Triton og glæder os til at blive kastet ud i alskens eventyr.

De største hilsner fra mini sømændene.



Kadetter på TRITON

Som kadetter på TRITON er vi blevet bedt om et lille bidrag til Nordlyset, og det kommer vi da meget gerne med. Vi hedder Ritvars, Gediminas og Anders og er lige nu i gang med den sidste praktikperiode under officersuddannelsen. Det betyder, at vi skal være på TRITON fra januar til marts for at blive trænet i den praktiske tjeneste som vagtchef på broen. I sidste ende skal togtet lede frem mod en endelig udcheckning, der er en form for eksamen, som gør, at vi må gå selvstændig vagt på broen som vagtchef.

Fokus i vores tjeneste ombord ligger på tjenesten på broen. Det betyder, at vi skal kunne sejle skibet på en sikker måde, samtidig med at skibet får løst sine opgaver. Særlig fokus ligger der på ting som sikker navigation og manøvrering af skibet, gummibådsoperationer og vagtchefens opgaver under helikopterflyvning. Dertil lægges der vægt på forståelse for skibets procedurer, ligesom det prioriteres, at vagtchefen kan finde ud af at opstille og overholde en tidsplan.

Det er klart, at disse ting er meget nemmere at lære, når skibet rent faktisk sejler. Derfor har vores træning været ret hæmmet af TRITONs mange tekniske problemer i januar. Samlet set skal vi dog være så længe på TRITON, at dette næppe får den store betydning i den sidste ende. Derimod har vi fået lejlighed til at sætte os ind i tjenesten som vagthavende officer i havn, hvor især problemerne med skibets fortøjninger i forbindelse med kraftig vind har givet os nogle gode erfaringer.

Vi har følt os meget velkomne ombord. Det er meget behageligt at komme ind i sådan en god besætning, hvor man straks bliver taget imod med imødekommenhed. Samtidig har det været rart at mærke, hvordan humøret og moralen er blevet holdt højt på trods af alle de irriterende problemer, der har holdt os fra at gøre vores arbejde.



Ritvars, Gediminas og Anders

Når vores togt på TRITON ender i slutningen af marts, skal vi gennemføre en række kurser, før vi i juni kan afslutte vores officersuddannelse. Så skal vi ud og gøre tjeneste i vores respektive søværn. Det er nemlig sådan, at Ritvars og Gediminas er fra hhv. Letland og Litauen og har modtaget deres officersuddannelse i Danmark gennem den særlige østsamarbejdsaftale, der gør, at kadetter fra de baltiske lande kan modtage en officersuddannelse i Danmark. Afslutningen på officersuddannelsen er for dem altså lige så meget et farvel til Danmark for denne gang. Inden da har vi dog lige et par måneder mere på TRITON, hvor vi forhåbentligt skal få en masse gode og lærerige oplevelser. Så lad os håbe, at gearet holder, stabsene fungerer, radaren bliver rask, og at TRITONs konkyliehorn igen stolt må gjalde over havets bølger.

Ritvars, Gediminas og Anders

Mit første togt i Nordatlanten

Jeg står ikke som nr. 2 på telefonlisten. For NK betyder ikke Niels Katkjær. Nej ! det betyder næstkommanderende. Jeg findes under DOC, som ikke er en forkortelse for document. På telefonlisten står også KUB, TKO, HGL, MSB, TAO og mange flere.

En blandt de mange er SNO. SNO kan også findes under betegnelser som KIO, FIO og undertiden VO. Endelig er hun også IDOF og PL. En anden er OPO. Som også er . . . . . .

Nu har jeg efterhånden lært de mest basale forkortelser. Jeg har bl.a. fundet ud af at når KKO og KKOA går rundt i sin 3A med en VHF så er de VO. Det medfører at nu begynder jeg at have overskud til også at opleve Fø og havet omkring dem.

Det første, der slog mig, da jeg kom, var – selvfølgelig – bjergene, klipperne og de græsklædte sider. I Kalsø Fjord bemærkede jeg at Færøerne er en 3-laget lagkage. Klipperne var ligesom opdelt i 3 lag oven på hinanden. Spændende. Når man har været her et stykke tid, og især når man får talt med de andre om bord, er det næste man bemærker, at vejret er et kapitel for sig. Det er fascinerende, at opleve alt fra solskin og blå himmel over gråvejr, blæst og regn til storm, kuling, tåge og sne i løbet af bare 1 døgn. De første par uger kunne jeg slet ikke forestille mig, at nogen frivilligt tog herop. Men så oplevede jeg det stille hav, kun med krusninger på overfladen, solens spil i havet, mallemukkernes svæven lavt over havoverfladen og klippernes silhuet med et svagt dis omkring sig aftegnede sig op mod en sart let skyet himmel. Så stod jeg midt i et eventyr – en storslået færøsk naturoplevelse. Og jeg kan leve længe på den slags oplevelser.



NK og VBO med hver sin PC

At sejle i Nordatlanten er jo ikke bare naturoplevelser. Det er også at være på et skib, der er 112,5 m langt og 14,5 m bredt, og det er at være sammen med 60-70 personer, som jeg ikke selv har valgt at være sammen med. Jeg skulle finde ud af, hvem er hvem, og hvem laver hvad. Jeg kan forundres ved at se, hvordan en flok enkeltindivider med enkeltfunktioner samles til grupper og divisioner med afgrænsede ansvarsområder, som igen samles til en hel besætning, der sammen med et skib, skallen, bliver en operativ enhed. Selv oplever jeg det afslappende at være DOC på et skib. Ikke på den måde at DOC ikke har så meget at lave. Nej, men på den måde, at når jeg er DOC, så har jeg mine opgaver, mine ansvarsområder, som jeg kender, og alle de andre (hvis de altså ikke er nye om bord) kender. Andre har andre opgaver og ansvarsområder. For at vi kan opfylde vores opgaver her i Nordatlanten skal nogen sørge for fremdrift, nogen for navigation, nogen for kommunikation, nogen for trivsel og sundhed, nogen for . . . . . .

Det afslappende for mig er, at jeg her om bord ikke skal nå at købe ind, medens forretningerne har åbne, ikke skal lave mad, hente og bringe børn til vuggestue eller fritidsordning. Jeg skal heller ikke tænke på regninger, der skal betales og medlemskaber, der skal fornyes. Jeg skal ikke selv skifte en sprunget pære eller rense et stoppet afløb. Kun når antallet af rene sokker, underbukser og især hvide skjorter bliver for lavt, skal jeg selv sørge for at få det vasket - i et vaskeri - der ligger kun 20 meter væk. Livet bliver pludseligt meget enkelt.

"Der findes ikke gode og dårlige skibe. Der findes gode og dårlige besætninger". Citat fra en tidligere forstander på Kogtved Søfartsskole.

Skibe kan være store, små, spartanske, luksuriøse, nye, gamle, veltrimmede, rustne, find selv på mere. Men det hele er lige meget, hvis besætningen "sucks".

På TRITON (med VÆDDERENs besætning) oplever jeg en generel positiv og imødekommende atmosfære. Der er respekt for de andres funktioner og opgaver og en generel stolthed ved egne. Jeg oplever drillerier af både faglig og personlig art, men drillerierne har jeg ikke oplevet som værende ondskabsfulde. Allerede i lufthavnen oplevede jeg folks glæde ved at se hinanden igen, og om bord sporer jeg også, at folk føler, at de har det rart med hinanden. Jeg mærker det bl.a. på at drillerierne, som sagt, altid er uden ondskab.

Jeg har godt kunnet mærke, at jeg er ny her. Jeg skal ses an. DOC er jo også en sær starut. Han kommer, er her en måneds tid og forsvinder så igen. Desuden er han jo hverken kriger eller sømand.

Så der er ikke noget mærkeligt i at jeg er "udenfor" et stykke tid. Det gælder jo alle, som er nye i en besætning. Bare ærgerligt at jeg skal hjem, netop som jeg er ved at "glide ind i skibet". Ærgerligt, at jeg skal starte fra scratch hver gang. Og i virkeligheden også anstrengende for besætningerne, som hver måned skal lære en ny læge at kende.

Når det er sagt, så vil jeg sige, at jeg har følt mig godt modtaget på TRITON. Jeg oplever en god og kammeratlig atmosfære med overskud og vilje til at tage nye ind. Det er en besætning jeg gerne vil tilbage til.
Og jeg kommer tilbage til Nordatlanten. Jeg søgte ind i Søværnet, fordi jeg ville sejle – ikke bare være på et skib – så jeg synes, Søværnet skylder mig noget ovenpå dette togt

Min del af togtet er ved at være slut, så skal jeg hjem til AMI, NIDDM, ALS, TCI, DS, BT, og TB. Alt sammen kendte og trygge forkortelser i lægeverdenen.

Og så skal vi heller ikke glemme de mere alment kendte som f.eks. WC, TV, PC, CD og McD.

Januar 2006, DOC Niels Katkjær



TRITONs besætning lige umiddelbart før en gang eftermiddags idræt!

Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 2 - 2006 ÅRGANG 4 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

De første to uger af togtet – kort fortalt

Af Anders Puck Nielsen, kadet.

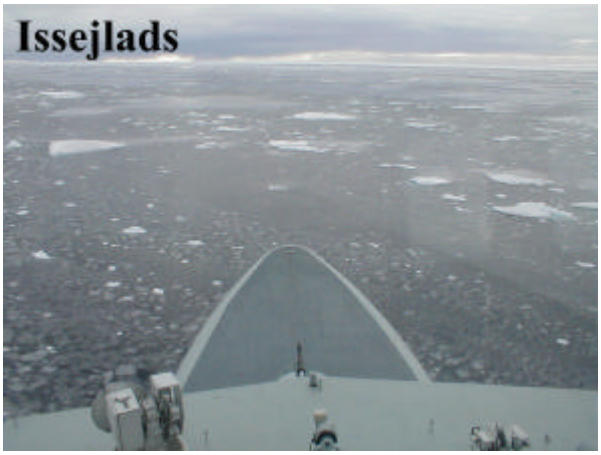
Besætningen mødte ombord den 23. februar i Reykjavik og brugte de første par dage på forskole i havn. Dette indebar, at alle skibets ruller skulle køres igennem, således at alle var klar over, hvor de skulle møde. Samtidig blev der kørt en del øvelser og i særdeleshed brandøvelser. Mange fra besætningen er erfarne og skulle bare bruge kort tid til at komme ind i rytmen igen efter halvanden måneds frihed, men for mange andre var det første gang, de var om bord på et inspektionsskib, og de havde derfor behov for at lære skibet og de mange nye rutiner at kende. I særdeleshed for skibets 15 værnepligtige var der meget nyt at lære.



Den 26. februar afgik TRITON Reykjavik for at fortsætte forskolen til søs. Denne indebar nogle travle dage i Faxafloi ud for Reykjavik, hvor der blev trænet i alle tænkelige ting. I særdeleshed blev der lagt vægt på havariøvelser, gummibådstræning og flyvning med helikopter.



Den 1. marts blev kursen sat mod Danmarksstrædet med henblik på inspektion af rejefiskeriet ved Østgrønland. Rejefiskeriet foregik i et meget isfyldt farvand. Isen gav både store udfordringer og oplevelser for besætningen. Det er en ganske speciel oplevelse at sejle i is og mærke rystelserne i skroget og de kraftige lyde, det giver, når skibet rammer en isskosse. Samtidig er det en stor naturoplevelse at se isen og at passere en sæl, der hviler sig på en isflage, på ganske nært hold. For skibets vagtchefelever var det god træning at sejle blandt skosserne og mærke, hvorfor et inspektionsskib er isforstærket, mens det for gummibådsbesætningen var en udfordring at manøvrere den lille båd i isen. Vejret på østkysten af Grønland var godt i denne periode, så TRITON mærkede ikke noget til den orkan, der ramte Grønnedal.



Der blev i Danmarksstrædet foretaget inspektion af fire rejetrawlere, og på alle blev der påtalt uregelmæssigheder af større eller mindre kaliber. En enkelt trawler fik en bøde for de uregelmæssigheder, der blev fundet af TRITONs inspektionshold. Særlig fokus var der på ulovlige anordninger til direkte udsmid af bifangst i forbindelse med rejefiskeriet, idet TRITON erfarede, at der på dette område var en del uregelmæssigheder.

Den 5. marts var vejrudsigterne for Danmarksstrædet blevet så dystre, at TRITON i samråd med Grønlands Kommando valgte at forlægge mod Faxafloi, ved Reykjavik, for at søge ly for vejret og afholde interne øvelser. Forlægningen mod Island afslørede, at mange fra besætningen endnu ikke helt havde genvundet søbenene efter hjemmeopholdet, og en del måtte ofre noget af morgenmaden til havguderne.

Frem til den 9. marts afholdte TRITON interne øvelser. Dette inkluderede en havariøvelse, en del helikoptertræning og øvelser for vagtchefeleverne. Desuden blev der afholdt undervisning i brug af håndvåben, og de værnepligtige fik undervisning i sømandskab. Der blev også holdt møde i talsmandsudvalget, sikkerhedsgruppen og velfærdsudvalget, samt gennemført mønstringer. Den 9. marts gik TRITON i havn i Reykjavik for at genforsyne, inden der efter planen den 11. marts atter sættes kurs mod Grønland.

Redningsaktion på "HOFSJÖKULL"

Af KES, pilot.

Lørdag den 25. februar 2006 ringede telefonen i vagten og den islandske kystvagt (ICG) var i den anden ende. Der havde været et uheldigt sammenfald af fejl på ICG´s helikoptere. TRITONs helikopter havde derfor overtaget vagten i forbindelse med eftersøgnings og redningsopgaver fra ICG, og nu var der sket en ulykke, hvor et antal personer skulle evakueres. De første informationer, vi modtog, var, at nogle unge mennesker i store firehjulstrækkere havde været oppe på isgletscheren Hofsjökull for at køre rundt og more sig, og at min. en bil var styrtet ned i en spalte i gletscheren.
Dæksfolkene fik hurtigt skubbet helikopteren ud af hangaren, og efter ca. 50 min. ankom der fire reddere fra ICG. Helikopteren havde dog kun plads til de tre da vi også ville have skibets læge med ombord.



Da helikopteren ankom til den position på gletscheren, hvor ulykken skulle være sket, var der ingen tegn efter mennesker, bortset fra nogle snescootere, der var ude

for at lege på sneen. Efter 45 min. afsøgning rundt på isen fandt man endelig frem til ulykken, og i andet forsøg lykkedes det at lande sikkert på isen, og de 3 reddere skyndte sig op til hvor ulykken var sket. Det viste sig, at det var en stor Toyota Landcruiser der var styrtet 25 m. ned i en spalte i isen og nu lå på siden med taget trykket ind. Den ene passager var død og den anden kun lige i live og skulle skæres ud af bilen inden man kunne hente ham op.



I mellemtiden var der også ankommet en amerikansk helikopter til gletscheren. Den havde 3 paramedics ombord, der var uddannet til at redde mennesker i svært fremkommeligt terræn. De havde alverdens redningsudstyr med og blev hurtigt fragtet op til ulykken for at hjælpe til med redningsarbejdet.
Da klokken nu efterhånden var ved at blive aften og lyset var ved at forsvinde blev man enige om at den amerikanske helikopter skulle blive på gletscheren for at flyve den sårede til hospitalet, og den danske skulle bruge det sidste lys til at komme væk fra gletscheren, mens man stadig kunne se lidt. Den amerikanske helikopter var udstyret med lysforstærkningsudstyr, hvilket gjorde den i stand til at flyve sikkert i bjergene om natten.



Helikopteren ankom til TRITON kl. 2000 og ca. klokken 1 om natten modtog vagthavende officer en opringning, at den sårede var blevet opereret på hospitalet i Reykjavik og ville overleve styrtet. Det var der så desværre en person, der ikke gjorde.
De islandske medier var dagen efter meget ivrige efter at få et interview med helikoptergruppelederen og udtrykte stor taknemmelighed over den indsats, mandskabet på TRITON havde ydet i forbindelse med ulykken på HOFSJÖKULL.

Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 3 - 2006 ÅRGANG 4 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Den 12. marts forlod vi Reykjavik for at gå mod den grønlandske fiskerizone(GFZ). Efter et par dage på feltet, hvor vi afslutningsvis havde kastet 6 dybdebomber, forlagde vi vestover mod vestkysten, Nuuk og Grønnedal(Dalen).
Undervejs var der træning af 2. pilot og der blev afholdt velfærdsbingo.

Dalen var indenfor synsvidde den 16.marts om morgenen. De næste par dage var der mulighed for dykning både for øvede og begyndere.



Prøvedyk for interesserede.

Der blev også afholdt pistolskydning for en lille del af besætningen.
Som det er standard når inspektionsskibene anløber Dalen, blev en af dagene brugt til velfærdsflyvning, så besætningen havde mulighed for at se det smukke område fra oven. Flokke af moskusokser(hippiekøer), ikaitter i vandet og isbræen som langsomt har trukket sig tilbage de sidste par år, var nogen af de oplevelser der kunne ses oppefra. Der var også mulighed for et nærmere syn på isbræen fra båd, stillet til rådighed af enten skibet eller Dalen.



Isbræen set fra gummibåd

Den 19. marts om eftermiddagen forlod vi Dalen for at starte en uges tid med passagertransport(pax) mellem Narsarsuaq, Nuuk og Dalen.
Undervejs blev der sejlet i is for vagtchefelever, skudt med pistol på helikopterdækket og trænet til skansevagt for både chefen for 1. Eskadre (CH 1) Og chefen for søværnets operative kommando (CH SOK).

Den 22. ved middagstid i Narsarsuaq blev CH 1 budt velkommen ombord hvorefter han overtog kommandoen af skibet.
Sammen med CH 1 kom skibets nye chef kommandørkaptajn (KK) Lars. H. Hansen, som de følgende dage skulle gennemgå udtjeckning på skibet, inden KK Felix Ebbestad den 28.marts skulle afgå fra enheden for at starte i en ny stilling i SOK.

Herefter sejlede vi til Dalen for at sætte pax og værnepligtige af, og med det samme forlægge mod Nuuk, hvor CH SOK skulle ombord. De værnepligtige fik et par dage i Dalen med lidt ekstra oplevelser.



En del af de værnepligtige på udflugt fra Dalen.

Den 24. marts blev CH SOK budt velkommen med skansevagt, og lige efter skafning var der afgang mod Dalen. Tidligere på dagen var en delegation fra Forsvaret Personel Tjeneste(FPT) kommet ombord. De skulle til med for at gennemgå samtaler med det udstationerede personel på Dalen, og undervejs få afholdt samtaler med besætningen.



"Hippiekøer" i nærheden af Dalen.

Søndag d. 26 om eftermiddagen afgik vi fra Dalen, for at gå mod Nuuk, hvor der skule være chefskifte fra Felix Ebbestad til Lars H. Hansen. Undervejs blev der holdt summe møde om det kommende Galethea togt, som kommer til at involvere størstedelen af den nuværende besætning.
CH SOK holdt et foredrag om sikkerhed til søs, der rettede sig mod bekæmpelse af forskellige former for kriminalitet til søs, som han mente, var oplagte roller for et søværn at deltage i.

Efter ankomst den 27. startede CH SOK med at sige farvel for denne gang og gå fra borde, hvorefter CH 1 fik en ny skibschef idet Felix Ebbestad nedhalede sit kommando tegn og Lars. H. Hansen hejste sit.
Fra besætningen skal der lyde et stort tak til Felix, for den tid han har været chef. Samtidigt bydes Lars velkommen, hvor vi ser frem til en god tid sammen.



CH 1, tiltrædende og afgående chef ved chefskifte

Igen var det retur til Dalen, for at sætte teknikere af med en parabol, som skulle sættes op i dalen. Dette ophold blev dog forkortet, da isen var ved at lukke Arsukfjorden, hvilket gjorde at TRIT listede ud, mens der var plads.
Herefter sejlede vi til vestkysten for at sætte helikopteren af ud for Island, så den kunne hente en motorteknikker der skulle hjælpe med eftersyn på maskinen, og derefter for at sende helo'en ind således at den kunne starte det påkrævede eftersyn.
De næste par dagen, inden anløb af Reykjavik, blev brugt i GFZ'en med både aktiv og passiv fiskeriinspektion.
Den 4. april om aftenen gik vi til kaj i Reykjavik.
God vind til næste gang.

Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 4 - 2006 ÅRGANG 4 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Som så ofte før begyndte også denne måneds sejlads fra Reykjavik, hvorfra TRITON afgik mandag d. 10. april. Turen gik mod Østgrønland, hvor der skulle inspiceres fiskeskibe.
Den første begivenhed, der lå lidt ud over det sædvanlige, var skydning med kanonen om eftermiddagen d. 17. syd for Kap Farvel. Der blev skudt mod et isfjeld, der dog ikke blev fuldstændigt nedkæmpet.



Kanon M/85 affyres

Turen fortsatte mod vestkysten, hvor der blandt andet skulle sejles gæster mellem Grønnedal og Narssarssuaq. I Narssarssuaq, d. 21., var der blandt mulighed for at besøge Erik Den Rødes Plads.
Folk blev sejlet i hold med gummibåden, over det spejlblanke vand til pladsen, hvor vores gamle konge i sin tid slog sig ned. Her sås resterne af de tusind år gamle bygninger, samt to nye rekonstruktioner af en beboelsesbygning og af kirken. Der var også lejlighed til at hilse på Erik Den Rødes søn, Leif Den Lykkelige, dette i form af en bronzestatue. Det var den samme Leif, som opdagede Amerika, og døbte det Vinland. Erik Den Rødes plads gemmer i øvrigt på ruinerne af nogle inuit-bopladser, som der ligeledes var mulighed for at se.



En af de rekonstruerede bygninger på Erik Den Rødes Plads

Efter at have ligget d. 22. i Grønnedal (med det obligatoriske besøg i Dalshoppen) sejlede vi mod Nuuk med chefen for Grønlands Kommando, kontreadmiral N. E. Sørensen, ombord. Admiralen skulle med fly videre mod Søndre Strømfjord.

D. 27. april, efter et par dage i Nuuk, skulle TRITON have afholdt slæbeøvelse med en af inspektionskutterne, men i stedet blev det til en slæbeopgave ca. 30 sm fra kysten, hvor den canadiske linefisker APPAK lå med fastlåst ror og drev. Der blev forlagt med bedste fart mod positionen, og gennem dårligt vejr og høj sø blev skibet med lav fart bjærget til Nuuk.



Linefiskeren APPAK fotograferet fra helodækket på TRITON

Med APPAK sikkert i havn fortsattes sejladsen sydover, idet vi skulle tilbage til østkysten. På vej fra øst- til vestkysten tog TRITON en lille shortcut gennem det malerisk flotte Prins Christians Sund d. 30. april. Om morgenen lavede heloen med chefen ombord en såkaldt is-recce, for at se om vi kunne komme igennem. Det kunne vi godt – vejret var fantastisk, og alle, der havde lyst til at flyve med Lynx'en, fik lejlighed til at komme med på velfærdsflyvninger omkring skibet.



TRITON i det isfyldte Prins Christians Sund

Tilbage på østkysten stod dagsordenen endnu en gang på fiskeriinspektion. Bemærkelsesværdig var især inspektionen på den grønlandske trawler POLAR PRINCESS. Denne varede fra d. 4. maj klokken 0835 til d. 5. maj klokken 2036, altså i alt hele 36 timer! Aktionen udløste en bøde på 990.000 kr. til POLAR PRINCESS, alt medregnet.
Samme aften indledtes endnu en inspektion ombord på den tyske trawler BALDVIN, der netop havde påbegyndt fiskeri, og derfor var inspektionen mere af forebyggende art.
Ombord så inspektionsholdet, et tilsyneladende stort træk blive halet ombord. Det viste sig dog, at trækket indeholdt ikke bare en, men to store grønlandshajer.



En af grønlandshajerne på trawleren BALDVIN

Med denne inspektion vel overstået kunne vi forlægge mod Reykjavik, hvortil vi ankom om eftermiddagen d. 7. maj. Turen var en perfekt afslutning på A-besætningens togt, idet der var fladt vand og sol fra skyfri himmel. Tilbage er der blot at klargøre skibet til B-besætningen, der ankommer til Reykjavik i løbet af ugen.
Næste projekt for A-besætningen er i august måned, hvor Galathea 3 løber af stabelen.

Rejsebreve fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN 2006

Top of The World News nr. 5 fra HVIDBJØRNEN 30-11-2006
Dette togt er præget af nye ansigter, TV 2 og julen.

Top of the World News nr. 4 2006 fra HVIDBJØRNEN 04-08-2006
Efter mere end to måneders hjemperiode skulle besætningen på Hvidbjørnen-B atter møde torsdag den 18. maj klokken 12.30.

Top of the World News nr. 3 2006 fra HVIDBJØRNEN 22-02-2006
Sidste udgave af TOWN sluttede, da vi lå i Grønnedal inden turen gik nordpå mod Nuuk, og herfra fortsætter denne udgave så.

Top of the World News nr. 2 2006 fra HVIDBJØRNEN 07-02-2006
Opholdet i Grønnedal blev noget kortere end forventet.

Top of the World News nr. 1 2006 fra HVIDBJØRNEN 25-01-2006
Efter 4 dages forskole ved kaj i Reykjavik, blev der prajet på post for manøvrerulle klokken ti mandag den 9. januar.

TOP OF THE WORLD NEWS

NYHEDSBREV NR 5
UGE 1-3 2006

Nu er B-besætningen atter tilbage på Hvidbjørnen og traditionen tro vil vi også denne gang jævnligt skrive et nyhedsbrev, så I derhjemme i det knapt så kolde Danmark kan følge med i, hvad vi laver her i Nordatlanten i januar og februar.



(der sker vist noget spændende)

Den 5. januar var de tre måneders hjemperiode forbi og det var tid til at troppe op i lufthavnen medbringende bagage til en kort togtperiode på kun syv uger. Der har været en del udskiftning blandt den faste del af besætningen, men det er kun et fåtal af de nye ansigter ombord, der ikke tidligere har sejlet i den gamle 1. eskadre enten på inspektionskutter eller på Hvidbjørnens søstreskibe. Der skal selvfølgelig lyde et stort velkommen ombord til alle de nye inklusive de ti værnepligtige og de to vagtchefelever. Vagtchefeleverne er navigatøruddannede og kommer fra ældste årgang på Søværnets Officersskole. De skal udcheckes til at gå som selvstændige vagtchefer. Deres togt bliver noget længere end resten af besætningens, da de ikke flyver med hjem fra Færøerne den 23. februar, men i stedet skal blive her og sejle videre med A-besætningen.

Ja, selvom vi nu ligger i Sydgrønland skal omskiftningen ske på Færøerne, men mere kan der heller ikke siges om sejlprogrammet, da det endnu ikke er helt fastlagt. Meget afhænger også af vejret, man aldrig helt kan regne med her i Nordatlanten, og som fra dag til dag kan betyde en del ændringer i planerne, men det er en del af det at sejle heroppe.

Endeligt til søs

Efter 4 dages forskole ved kaj i Reykjavik, blev der prajet på post for manøvrerulle klokken ti mandag den 9. januar. Turen gik ikke direkte mod Grønland, da forskolen fortsatte til søs. Alle ombord har et lille papkort - et fordelingskort - hvorpå der står, hvor man hver især skal møde i tilfælde af helikopterflyvning, afgang fra og ankomst til havn og så videre. Alle disse såkaldte ruller blev prøvet igennem gang på gang, mens vi stadig lå i læ i Faxafloí, som er navnet på den store bugt, hvor Reykjavik ligger ud til. Da rullerne var blevet indøvet gik turen mod Østgrønland, og vi var ikke kommet langt, før de første fik en lettere grønlig ansigtskulør, men for retfærdighedens skyld, skal det siges, at det gjaldt både hærdede søfolk og spritnye værnepligtige.

De første dage af sejladsen tilbragte vi ved den grønlandske østkyst. Vejret var heldigvis med os, og sigten var så god, at fjeldene på den grønlandske kyst kunne ses fra skibet i en afstand af ca. 150 km. Hvis det er muligt sejler inspektionsskibene gerne gennem Prins Christians Sund ved Grønlands sydspids. Her er der nemlig læ og turen gennem sundet er oven i købet utrolig flot. Desværre var der is i indsejlingen, så vi fortsatte sydover mod Kap Farvel. Is og hårdt vejr gjorde dog, at turen blev lidt længere end planlagt, da vi natten til lørdag den 14. januar måtte vende rundt og sejle den modsatte kurs af den oprindelige for at ligge bedre i søen og komme længere væk fra isen.
Lørdag aften var vi så kommet over på vestkysten, hvor der næsten ingen vind og sø var, hvilket mange bifaldte, da det var tiltrængt med en hel nats søvn. For vagtholdet på broen skete der også noget "spændende", for for første gang, siden vi sejlede fra Faxafloí, så vagtholdet lysene fra et andet skib. Der er altså ikke helt så megen skibstrafik her i Nordatlanten som i de mere hjemlige farvande.


(heloen på dækket)

Heloflyvning
Desværre holdt det gode vejr ikke, og vi sejlede ind i fjordsystemet ved Narsaq og Narssarssuaq for at komme i læ og for at kunne gennemføre de planlagte øvelser. Skibets helikopter var også ude at flyve nogle ture. Grønlands Kommando med base i Grønnedal fik ny chef – kontreadmiral Niels Erik Sørensen – ved årsskiftet. Han landede i Narssarssuaq med sin frue torsdag den 18. januar, hvorefter Hvidbjørnens helikopter fløj ham det sidste stykke op til Grønnedal. Helikopterturen blev også brugt til at undersøge issituationen i Arsukfjorden, hvor Grønnedal ligger.
Desuden blev der også øvet hoist og wethoist med helikopteren. Som oftest når vi skal have et fiskeriinspektionshold over på en fisker foregår det ved hjælp af gummibåd, men helikopteren kan også bruges, hvis der er plads på fiskefartøjet, så bliver fiskeriinspektionsholdet firet ned på fiskeren i en wire, og selvfølgelig op igen, når fiskeriinspektionen er overstået, det er det, der kaldes at hoiste. Hvis en syg person fra et andet skib skal under behandling hos vores læge, kan overrførslen også ske ved hjælp at en båre, som så bliver hoisted op i helikopteren. Wethoist kaldes det så, når hoisted sker fra vand. Det blev øvet ved, at skibets dykkere, der lå i vandet, gentagne gange for øvelsens skyld blev hoisted op i helikopteren. Et wethoist kunne eksempelvis anvendes ved en søredningsaktion, hvor folk skal reddes op af vandet.

Hvidbjørnen som isbryder
Kommuneingeniøren i Narssarssuaq bad os om at bryde isen ind til kajen. Isen var ca. 45 cm tyk, så det tog noget tid at få brudt den. Vi skulle også have postsække ombord, som var kommet til Narssarssuaq med fly. Skibet blev lagt dødt i isen, så stævnen rakte ind over kajen – et ret spektakulært syn. En line

blev så firet ned fra fordækket og postsækkene blev så ved hjælp af den halet ombord.
Efter endt isbrydning, sejlede vi ca. 8 sømil længere sydpå i isen, hvorefter vi, som alternativ til at ankre, simpelthen stoppede skibet i isen. Vi blev liggende natten over og planen er, at vi sejler i eftermiddag for at ankomme til Grønnedal i morgen tidlig, hvor vi skal ligge et par dage.

Vil du skrive til en af dine kære ombord på HVIDBJØRNEN, kan du gøre det på mailadressen: hvbj@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.


(hvidbjørnen i isen)

Det var alt herfra for denne gang.



TOP OF THE WORLD NEWS

NYHEDSBREV NR 6
UGE 4-6 2006

Her er anden udgave af Hvidbjørnen-B´s nyhedsbrev. Vi starter, hvor vi sluttede sidst, hvor Hvidbjørnen var på vej til Grønnedal. Som afslutning af denne udgave er der et indlæg fra Mads, der som omtalt i sidste nummer er vagtchefselev ombord.

Grønnedal
Opholdet i Grønnedal blev noget kortere end forventet. Vi skulle være sejlet tirsdag den 24. januar om formiddagen, men mandag morgen blæste det så meget, at der klokken 11 blev prajet på post til at gå fra havn. Så resten af dagen og hele natten lå vi så i Arsukfjorden lige ved Grønnedal. Det blæste op til 25 m/s, men selvom fjorden var dækket af hvide skumtoppe, lå skibet helt roligt i søen. Næste morgen var vinden løjet af, og vi gik til kaj igen. Der skulle tre passagerer med, som skulle sejles fra Grønnedal ned til lufthavnen i Narssarssuaq.

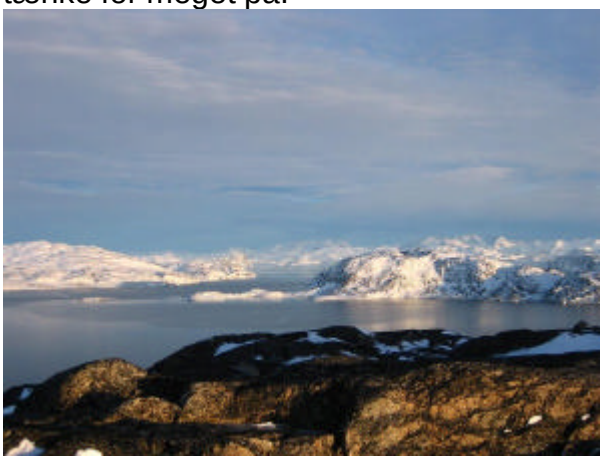

Ivittuut, en forladt mineby ved Grønnedal

Der blev nu også tid til at komme en tur i Dalshoppen, som er Grønnedals svar på Magasin, hvor man kan købe tøj og især køkkengrej til meget rimelige priser. Vi havde jo været på søen i ca. 14 dage, hvor mulighederne for at bruge penge er ret begrænsede, og så er Dalshoppen det rene shoppingparadis, så alle de sparede penge fik hurtigt ben at gå på.
Vi sejlede atter fra Grønnedal om eftermiddagen. Lige forinden var NES – den nye chef for Grønlands Kommando (GLK) – nede på skibet og fortælle om GLK´s visioner og for at ønske os et fortsat godt togt.


Hvidbjørnen ved kaj i Grønnedal

Fjordsejlads
Da vejret ude i det åbne farvand var så dårligt, at fiskeriinspektion alligevel ikke ville være mulig, lå vi de næste dage i fjordene ved Narssarssuaq, hvor Hvidbjørnens to kadetter, Guntis og Mads, lærte fjordene godt at kende. En af de gode ting ved at ligge i fjordsystemet er, at der næsten hele tiden er mobildækning, hvilket ellers er noget af en sjældenhed, når vi sejler ved Grønland. At det koster en formue at

ringe hjem til Danmark, skal man så ikke tænke for meget på.



Udsigt fra toppen af Julianehåb

Lørdag den 28. januar kom vi til Qaqortoq (Julianehåb), hvor vi blev indtil mandag formiddag. Qaqortoq er en ret flot by, hvor huse i alle mulige farver ligger spredt op ad en stejl fjeldside. Byen lever også højt på, at den har Grønlands eneste springvand, der dog er lukket om vinteren.



Søndag eftermiddag i Julianehåb

Om søndagen var vejret rigtigt flot; helt skyfrit og ingen vind. Det virkede også til, at samtlige 3000 indbyggere i byen var på gaden enten med langrendsski eller bare ude på en spadseretur.



Julianehåb

Konebåden

Efter en kort afstikker ude i Julianehåbsbugten, gik turen atter til Narssarssuaq. Helikopterpiloten, de to helikopterteknikere og lægen skulle med flyveren hjem og en ny helogruppe, som de fire samlet kaldes, kom ombord. Vi fik også en ekstra pilot med. BET er hans kaldenavn. Han stammer fra flyvevåbnet og er med på Hvidbjørnen for at opleve, hvordan det er at være helikopterpilot på et skib.
Desuden fik de værnepligtige deres sergent, Lise, fra grundskolen i Auderød herop, og sidst men ikke mindst kom vores kommunikationsofficer, Maria, ombord. Maria er operativ officer, altså navigatør. Marias ankomst bevirkede, at de tre navigatører, der skiftes til at sejle skibet alle er kvinder. Om det tidligere er sket i søværnets historie vides ikke, men ombord er der ingen, der har hørt om et fortilfælde. I alt er der nu 9 kvinder ombord ud af 65, så selvom procentdelen ikke er overvældende stor, har Hvidbjørnen-B nu fået det ret oplagte tilnavn ”konebåden”.

I formiddag kom vi til Grønnedal, hvor vi skal ligge til i morgen eftermiddag, hvorefter turen går til Nuuk.
I de dage, hvor vi har ligget i fjordene, har skibet næsten ikke bevæget sig; det har

været som at ligge til ankers, så der har ikke været et eneste tilfælde af søsyge ombord. Forhåbentligt er vejret på sejladsen til Nuuk med os, men hvis ikke må selv den mest søsyge kunne se lys for enden af tunnelen, da turen til Nuuk tager under et døgn.

Det var næsten alt fra Hvidbjørnen i denne omgang, men vi vender selvfølgeligt tilbage med mere fra Nordatlanten, og her til allersidst i denne udgave det lovede indlæg skrevet af kadetten Mads.



Her er "langt væk"

Kadet på Hvidbjørnen
- af Mads Jørgensen

Hejsa! Jeg hedder Mads og er med på dette korte vintertogt som kadet. Jeg skal have min afsluttende praktiske sejlads, inden jeg til sommer bliver udnævnt til premierløjtnant.
Jeg skal hovedsageligt befinde mig på broen og bruge tiden på at få noget erfaring med skibet og sejladsen omkring Grønland. Det betyder dog ikke, at jeg ikke kommer rundt i den øvrige del af skibet. Som kadet skal man opnå en forståelse for hele skibet, og chefen samt de øvrige vagtchefer stiller da også jævnligt spørgsmål, der må besvares ved enten at spørge maskingasterne i kontrolrummet eller selv bevæge sig rundt i den nedre del af skibet. Så jeg når nok at komme i kontakt med det meste af besætningen.



Jeg havde fornøjelsen af at sejle med den samme besætning, da jeg var på mit navigationstogt i 2004, og selvom der er sket udskiftninger, er der da stadig et par kendte ansigter fra dengang ombord. Den venlige modtagelse og altid store imødekommenhed er stadig den samme, og det er en fornøjelse at være på et skib, hvor tingene synes at fungere så godt, som de gør her ombord.

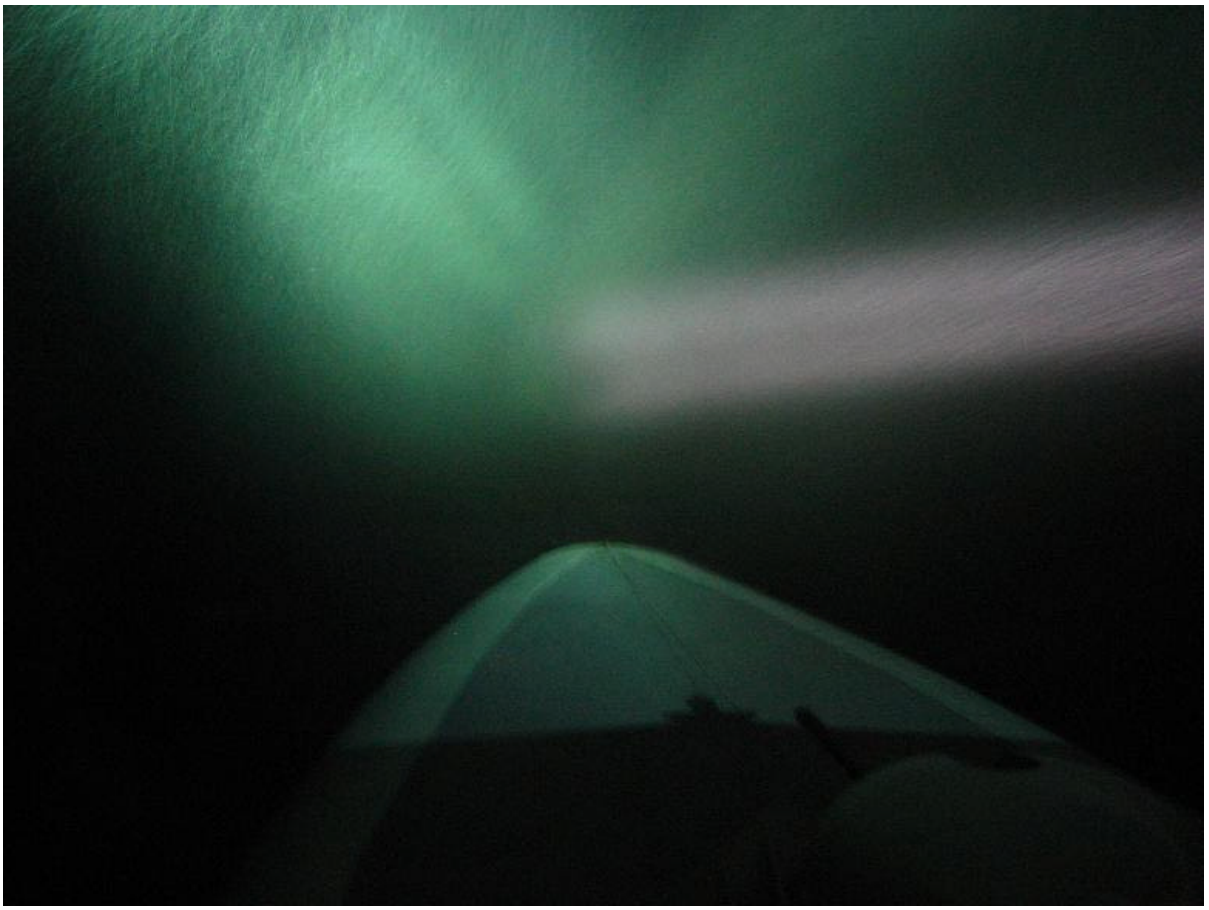
I min dagligdag ombord har jeg en af de øvrige vagtchefer på siden til at overvåge mig! Det gælder både for sejladsen på broen samt i havn, når jeg skal fungere som vagthavende officer. I løbet af dette togt skulle jeg gerne opnå at stifte bekendtskab med så mange sider af det at sejle inspektionsskib som muligt, så jeg bliver i stand til at indgå som en del af en besætning efter min udnævnelse til sommer. Hvilken specifik besætning ved ingen endnu, men jo bedre et alment kendskab jeg får, jo hurtigere skulle jeg kunne begynde at fungere som vagtchef, når jeg engang kommer ud fra officersskolen.

Til slut skal der lyde en tak fra mig til alle ombord for deres behagelige og venlige modtagelse af mig som kadet. Håber vi får en god tur resten ad vejen. Og hvem ved… Måske ses vi igen, når jeg kommer ud på den anden side.

Med venlig hilsen
Mads Jørgensen

Vil du skrive til en af dine kære ombord på HVIDBJØRNEN, kan du gøre det på mailadressen: hvbj@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.



TOP OF THE WORLD NEWS

NYHEDSBREV NR 7
UGE 7-8 2006

Det er nu tid til det tredje og sidste nyhedsbrev fra Hvidbjørnen på dette togt. Vi kom til Thorshavn i går morges, mandag, og flyver så hjem til Danmark på torsdag.
Denne sidste udgave af nyhedsbrevet er noget længere end normalt, da Hvidbjørnens operationsofficer, Tom, har skrevet en artikel om en ret begivenhedsrig langrendstur, der fandt sted, da vi for halvanden uge siden lå i Grønnedal i fire dage.
Sidste udgave af TOWN sluttede, da vi lå i Grønnedal inden turen gik nordpå mod Nuuk, og herfra fortsætter denne udgave så.

Besøg af eskadrechefen
Vi kom til Nuuk tirsdag den 7. februar. om morgenen, og sejlede igen torsdag eftermiddag. Peter Stehr, som er chef for 1. Eskadre, hvorunder Hvidbjørnen hører, var i Nuuk. Om torsdagen var han på besøg ombord, hvor han på skift talte med officererne, sergenterne og de menige om fremtiden for 1. Eskadre, som fra den 1. januar 2006 blev udvidet til nu at omfatte 37 skibe mod cirka en trediedel af det antal før årsskiftet. Eskadrechefen blev også stillet en del spørgsmål af besætningen især vedrørende togtlængderne, satellit-tv og internet på skibene.
Så snart eskadrechefen var gået i land, sejlede vi mod Grønnedal. Afgangen var blevet fremskudt nogle timer for at komme noget dårligt vejr i forkøbet.

Grønnedal – igen
Vi lå i Grønnedal fra fredag til tirsdag aften, og selvom det måske lyder som om, vi bare havde en lang og afslappende weekend i havn, var dette nu ikke helt tilfældet, for i stedet for at sove længe var der både lørdag og søndag samlet mønstring på helikopterdækket for hele besætningen klokken 8.
Når vi er i havn, har vi på almindelige arbejdsdage altid samlet mønstring klokken 8. Sådan er det ikke, når vi er ude at sejle, da der så er en del af besætningen, der går vagt om natten, og derfor ligger og sover klokken 8 om morgenen, så til søs er det kun de såkaldte dagmænd, der mønstrer om morgenen. At være dagmænd betyder, at man på det nærmeste har det, der svarer til en normal arbejdsdag på en ganske almindelig arbejdsplads i land. Af og til bliver der dog afholdt øvelser uden for normal arbejdstid og om aftenen, hvor alle ombord er involveret, hvad enten de er dagmænd eller går vagt.
Vi sejlede fra Grønnedal den 14. februar klokken 20. Ombord var kommet 12 passagerer, som skulle sejles til lufthavnen i Narssarssuaq. I blandt dem var chefen for Grønlands kommando og chefen for operationsafdelingen i Grønnedal. De skulle besøge nogle af byerne på den grønlandske vestkyst. Derudover var der en familie, der efter to år i Grønnedal flyttede tilbage til Danmark, så da vi sejlede fra Grønnedal, var der mødt en større forsamling op på kajen for at tage afsked og vinke farvel.

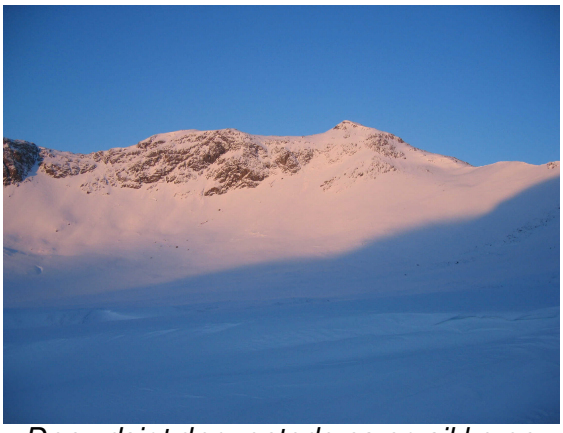
Narssarssuaq – igen igen
Efter en rolig sejlads lagde vi til ved kajen i Narssarssuaq klokken ni om morgenen, hvorefter passagerne blev kørt op til lufthavnen. Da Narssarssuaq nu er blevet nævnt så mange gange i vores nyhedsbreve, er det vel på sin plads at beskrive byen lidt nærmere. At kalde Narssarssuaq en by er endda at overdrive en anelse. Narssarssuaq består af en landingsbane, en ankomst- og afgangshal, et hotel og en købmandsbutik, så hvis det gør Narssarssuaq til en by, hvad er Nuuk så ikke?
Klokken 13 blev der så prajet, at det var tid til at sejle, og alle mødte på deres post. Da den sidste trosse var kommet ombord, lød Rod Stewarts "*I´m Sailing*" over prajeanlægget. Det er en fast tradition at afspille den, når vi for sidste gang afgår fra havn og starter forlægningen mod den by, hvorfra vi skal hjem.
Da vi sejlede, havde vi en lille kapsejlads med inspektionskutteren Tulugaq. Kapsejlads er måske så meget sagt, for på en rigtig god dag kan kutterne nå op på 12 knob, mens vi på en ligeså god dag kan sejle 22 knob.
Tulugaq kom dog op på siden af os og vi frontede for hinanden. At fronte er bare at to orlogsskibe hilser på hinanden ved at den vagthavende navigatør fra hvert af skibene stiller sig ud i brovingen, gør honnør og fløjter på en bestemt måde i en trillefløjte.
Så var det også ved at være på tide at sige endeligt farvel til Tulugaq for denne gang; de skulle nordpå til Grønnedal, mens vi sejlede sydpå mod Kap Farvel og Færøerne.

Plads til bagagen?
Sejladsen her til Færøerne tog det meste af 5 døgn, og det var først efter mere end fire døgns sejlads, at vi så et andet skib. Det gyngede lidt af og til, men på en så behagelig måde, at det virkede ret søvndyssende, når først man lå på køjen. Nu ligger vi som skrevet i Thorshavn. Alle ombord er nu travlt beskæftigede med at færdiggøre de sidste ting inden overleveringen; der er blevet bonet dørk og gjort hovedrent, så skibet nu skinner overalt. Derudover er der også en masse papirarbejde, og endeligt skal der pakkes, og en tanke, der de sidste dage er gået igennem hovedet på mange ombord er, hvordan man dog skal få pakket alt sit grej ned. Med alle de besøg i Dalshoppen i Grønnedal fylder bagagen en del mere, end da vi påmønstede den 5. januar i Reykjavik. Så med det in mente, er det vel ikke helt uden grund, at en af de største salgssucceser i Dalshoppen er sportstasker.

Ekspedition S(k)irius 2006
Af OPO, Tom Grastrup


Opo før opstigningen…

Da Hvidbjørnen skulle ligge i Grønnedal i 4 dage, var der rig lejlighed til at lave lidt velfærdsarrangementer. Da jeg fik lovet min division, at hvis de var færdige søndag til middag med alt andet end rengøringen, ville jeg arrangere en lille hyggetur på ski. Nu har jeg aldrig i mit voksne liv stået på ski, og vidste stort set ikke hvad jeg indlod mig på, men har man sagt A, må man også sige B. Da jeg blev adspurgt om, hvor denne tur skulle gå hen, svarede jeg fluks: "til Grønnedalshytten". Hytten, vidste jeg, ligger i dalen ude bagved et sted. Jeg var der ude for et års tid siden, på snescooter, og turen tog, som jeg husker det, ikke meget mere end et kvarter. Jeg har før været ude ved hytten på gåben om sommeren, men i min hukommelse forekom det ikke som nogen større udfordring. Det skulle vise sig anderledes. Da dagen oprandt, fik vi samlet 7 mand, mig selv inklusiv. Knapt så mange som O-divisionen burde kunne mønstre, men ok taget i betragtning, at der just var givet spadseretilladelse.



Den udsigt der ventede os og sikke en.

På vej op mod velfærdshytten prøvede jeg febrilsk at huske på, hvad VBO (våbenofficeren), der hvert år står på ski i det sydlige, havde fortalt om balance og bevægelser. Andre i selskabet havde også gjort sig visse erfaringer vedrørende skiløb, og jeg sugede til mig samtidig med, at jeg vred hjernen for at huske barndommens ture rundt på golfbanen på ski. Til min store ærgrelse huskede jeg dog bedst min tid som mester i håndteringen af bobslæde, hvilket ikke var mig meget til gavn.
Med billeder af styrtløb, der går galt og Eddie "the Eagle" på 90 meter bakken flimrende for øjnene, gik vi ind for at finde grej til turen.
"Det er jo langrendsski", var der en der sagde. "Telemark", sagde en anden. Straks var jeg mere lettet, idet jeg følte en vis tilknytning til Telemarken. Jeg har i hvert fald engang været til kadetbal i Bergen. Samtidig mente jeg, at Telemarken ikke kunne være nær så slem som de sydfynske bakker, der dog har opnået status af "alper". Således opløftet stod jeg 10 minutter senere for første gang i 20 år på et par ski. Nu er det intet problem at *stå* på ski. De virkelige problemer indtræffer først, når man skal bevæge sig. Efter mindre end 10 meter havde jeg måttet genfinde balancen fra sneoverfladen 2 gange. "Al begyndelse er svær", fortalte jeg mig selv. Og så gik starten.

Døden nær!?
Da vi havde rundet ammunitionsbunkeren blødte jeg svagt fra knoerne på venstre hånd. En lumsk isfane havde sat mine ski i en ukontrollerbar sidelæns bevægelse, og fra min krumbøjede stilling havde jeg intet andet valgt end at følge med og tage fra, når engang skiene mente, det var tid til at stoppe. Som jeg huskede det, ville vi fra broen bag bunkeren kunne se hytten. Under alle omstændigheder ville der ikke være så langt igen. Og til syvende og sidst vidste jeg, at den skulle være der, og da ingen i Dalen var bekendte med, at den skulle være blæst ned, så måtte vi jo bare fortsætte. Vi indledte derfor opstigningen, skønt vi imod alle beregninger ikke kunne se hytten. Til disse stigninger benyttes en teknik der

vist nok kaldes sildeben. I al sin enkelthed går det ud på at man a la Charles Chaplin peger spidsen af skiene ud til siden og derved skulle opnå et bedre greb i sneen. Her skal man blot huske, at der er ca. lige så meget ski agten for støvlerne som foran. Nu vil jeg så ikke trætte jer mere omkring opstigningen. Blot nævne de stærke smerter, der efterhånden bed i hoftebøjerne, kulden der krøb ind alle vegne og truede med at fryse sveden, der haglede af kroppen til is, og KKO's blodrige vokabularium, der rungede mellem fjeldene og skræmte selv de mest forhærdede qivitoq'er langt ind på indlandsisen.



velfortjent kakao

Nedtur…bogstaveligt talt

Det korte af det lange er, at vi nåede hytten alle 7, og her ventede så en kop yderst velfortjent varm kakao. Servicen stoppede dog ikke her, idet provianten indeholdt alt lige fra kage til Milky-Way og cappuccino samt the og isthe. Men men men, skønt det var svært hyggeligt at sidde indendørs og drikke kakao, måtte vi jo på et tidspunkt affinde os med tanken om at skulle ned igen.

Vi lukkede hytten ned, og lagde som det er skik og brug en hilsen samt forberedte tændstikker og lys til de næste gæster. Inde i mit hoved havde såvel mine bevidste som underbevidste sanser kæmpet om herredømmet over mine beslutninger. "Vi har lettere inflammation i samtlige muskelgrupper og er ved at tabe kampen til mælkesyren", lød meldingen fra følesansen. "Der er enkelte driftsforstyrrelser på synsnerverne som følge af overanstrengelser" kom det fra et andet sted. "Bare rolig, det bliver kun lettere nu, hvor det gør nedad", var beskeden fra fornuften. "Lad os nu ikke drage forhastede konklusioner" sagde logikken. Efterhånden som meldingerne flød ind til Havaricentralen, var jeg kommet tilbage på skiene og stod nu ansigt til ansigt med fjeldsiden. Bare fra en anden og langt mere skræmmende vinkel end før. "Sneen er blød, sneen er din ven, der sker ikke noget", fortalte min hjerne sig selv. "VRØVL", lød det fra underbevidstheden, "sneen er kun hvid for at narre fjenden. I virkeligheden er sneen ondskaben selv, strøet ud over det her fjeld for at du skal komme af dage med et par brædder under fødderne i et hæsblæsende tempo ned af en lodret klippevæg, med en lavine i hælene". Samme tanker kunne jeg se kørte rundt i hovedet på de fleste andre af deltagerne… KIO-A valgte dog en lidt anden approach end jeg, og må have gjort op med sig selv, at livet ikke var værd at leve, hvis man skulle underkaste sig tyngdeloven. Med et nærmest afklaret blik i de skinnende blanke øjne indtog han den for danskere så kendte let krumbøjede stilling med skistavene pegende skråt bagud og opad. Og med sand og beundringsværdig dødsforagt kørte han derpå nedad fjeldet i rasende fart. Jeg vil sværge på at kunne høre ham jodle…

Hvordan kom jeg så selv ned? Jo, jeg indgik et forlig mellem min underbevidsthed og min fornuft. Underbevidstheden, der holdt på at jeg skulle dø i forsøget på at komme ned, gik med til at mødes på midten med fornuften, der bestemt mente, at jeg bare

skulle tage det roligt, så skulle det nok gå. Især med udsigten til, at jeg ville komme slemt til skade opgav underbevidstheden kravet om total ødelæggelse.
Billeder på nethinden af elegante skiløbere i fornem stil ned ad upræparerede løjper brændte som en ild, da fjeldet, først ganske langsomt, så hurtigere og hurtigere for forbi.
Med kold kalkule lykkedes det dog at komme ned i et stykke. Med udgangspunkt i det direkte spor vi fulgte på vej op startede jeg med at køre væk i en vinkel på ca. 45 grader, idet jeg langsomt talte til 60. Efter 60 lagde jeg mig ned for at bremse, rejste mig op, drejede skiene 90 grader den modsatte retning og kørte af sted, mens jeg denne gang talte til 120. Sådan gentog jeg proceduren i grove træk indtil jeg stod ved broen igen.
KUB'en ombord fik nok og tog skiene af halvvejs, hvorpå han i bedste RAMBO-stil løb af fjeldet med skiene over hovedet i strakte arme.



KUBen på glatis

Damage assessment
Vores ene gnist ramte en sten med sit knæ, mine tæer var dybfrosne, KKOs ben tunge af syre, BETs kamera svært kuldeskadet, KIO-A var i live om end rystet over sit eget hovmod, KUB var dødtræt af at have løbet i knæhøj sne, KIO havde fingre, der smertede af kulde; men det var sjovt……..nu her bagefter…

PS. Jeg skal op og bestride en stilling her i Grønnedal og derfor; til min hustru, hvis hun læser dette: "vi køber en SNESCOOTER !!!"

Det var alt fra Hvidbjørnen-B´s korte vintertogt. Om cirka to døgn sidder vi i flyveren mod Danmark, så kan vi se havet lidt mere fra oven end vanligt. Hvidbjørnens anden besætning sejler skibet til Flådestation Frederikshavn, hvor vi så skal møde igen i midten af maj, hvor TOWN også vender tilbage. På gensyn.

TOP OF THE WORLD NEWS

Indledning

Efter mere end to måneders hjemperiode skulle besætningen på Hvidbjørnen-B atter møde torsdag den 18. maj klokken 12.30.
Hvidbjørnen har ligget på Flådestation Frederikshavn siden den 12. april, hvor skibet ankom fra Færøerne til flådestationen med den anden besætning ombord.

Straks efter den fælles mønstring på forreste fortøjningsdæk, skulle halvdelen af den faste besætning møde til et teoretisk genopfriskningskursus i de redningsmidler, der findes i søværnet. Med redningsmidler menes der redningsveste, -dragter og -flåder.
Den resterende del af besætningen begyndte tilrigningen, så vi ville være klar til afgang fra flådestationen onsdag den 24. maj.

Ved 15-tiden ankom de 14 værnepligtige, vi skulle have med på turen. De fire største lukafer ombord er blevet bygget om i hjemmeperioden, så der nu kan bo fire på disse lukafer og ikke kun to som på skibets øvrige lukafer, og de værnepligtige bliver nu fremover indkvarteret her. De skal ikke være her helt til togtets afslutning i starten af august, men skal i stedet hjemsendes fra Island i slutningen af juni.

Resten af eftermiddagen gik med at få installeret de værnepligtige. Desuden fik de også en tur rundt på skibet for at kunne finde bare de vigtigste steder, men om det havde nogen effekt lader vi stå hen i det uvisse, for i de efterfølgende dage så man værnepligtige de mest mærkværdige steder på skibet: ”nej, kommandobroen ligger ikke på teknikofficerens lukaf.”
Det skal dog siges, at det så absolut ikke kun er de værnepligtige, der har problemer med finde rundt på skibet de første dage ombord. Det er et ”problem” næsten alle nye ombord støder på.

Evakueringsøvelse

Fredag formiddag var det den anden halvdel af den faste besætnings tur til den teoretiske genopfriskende undervisning i redningsmidler.
Efter frokost var det så tid til den praktiske del af redningsmiddeluddannelsen for hele besætningen.


Chefen deltog også i øvelsen

Normalt vil en evakuering af skibet være en såkaldt tørskoet evakuering. Skibet er udstyret med nogle ”chutes” som i princippet er nogle lange strømper, der fører fra dækket og direkte ned i de satte redningsflåder. På denne måde undgår man kontakt med vandet.
I øvelsen skulle vi dog gå ud fra, at chutes´ene ikke fungerede, så vi måtte lave en våd evakuering. Så iføres man sig sin redningsdragt og –vest og springer i hold på ca. 5 ned i vandet, derpå danner man en kæde og svømmer med et fast greb i hinanden hen

til redningsflåden. Det lyder måske ikke så rart at skulle hoppe i noget ret koldt vand, men det eneste, der ikke er dækket af redningsdragten er ansigtet. På redningsvesten er der dog en ansigtsskærm, som løser det problem. Så selvom vandet i Frederikshavn havn i midten af maj så absolut ikke var særligt varmt, var det bestemt ikke noget problem at holde varmen. De fleste svedte faktisk efter svømmeturen.
Det var to instruktører fra grundskolen i Auderød, der stod for uddannelsen, og efter øvelsen i at evakuere skibet, fik vi en rigtig god tilbagemelding. Evakueringen var gået helt som planlagt.

De næste dage fortsatte med tilrigning og forberedelse til sejlads, og onsdag den 24. maj klokken 16 blev der så prajet på post for manøvrerulle.
Turen skulle ikke gå direkte mod Færøerne, da vi først skulle have nogle dages forskole i Kattegat. Ved hver togtstart er der forskole, hvor besætningen gennemgår en masse øvelser så man er forberedt på næsten alle tænkelige situationer så som gummibådssejlads, helikopterflyvning og eventuel assistance hvis et andet skib har brand eller lignende.

Værft

Vi nåede dog ikke så langt før den var gal med vores eget skib. Efter blot en times sejlads kom der en melding fra maskinen til broen om at gå ned på laveste styrefart, idet der var røgudvikling ved skrueakslen. Problemet blev midlertidigt afhjulpet og vi sejlede op til Ålbæk bugt, hvor vi kastede anker for natten, og maskinen kunne i ro undersøge, hvad der nøjagtigt var galt. Det viste sig, at det var nødvendigt at sejle i havn for at lave nogle reparationer. Som sagt så gjort, og dagen efter sejlede vi ind på Flådestation Frederikshavn. Her viste det sig at problemet var større end først antaget, skibet skulle i dok. Skibet kunne først komme i dok den 16. juni på Ørskov værft i Frederikshavn. Det betød at vores første hold værnepligtige blev sendt ud at sejle med Gunnar Thorson i stedet for.

Fredag den 16. juni om formiddagen blev skibet så slæbt 'rundt om hjørnet' og over på Ørskov værft. Selve dokningen og reparationerne af skibet forløb uden nogen større problemer og fredag den 23. juni blev skibet slæbt tilbage til Flådestationen.

Tilrigningen af skibet begyndte atter en gang og mandag den 26. juni tidligt på aftenen sejlede Hvidbjørnen fra Flådestationen i Frederikshavn. Efter endt prøvesejlads blev kursen lang om længe sat nordpå. Mens skibet lå på værft i Danmark stod helikopteren på Færøerne som en del af SAR-beredskabet (søredning) sammen med en af skibets dykkere. Vi sejlede derfor tæt forbi Færøerne, så helikopteren kunne flyve ud til os. Samtidig fik vi nogle af vores egne folk tilbage som havde været udlånt til Triton, og vi fik den flyvertekniske officer fra Søværnets Helikoptertjeneste med. Han skulle sejle med i fjorten dage, for at se hvordan tingene foregår ombord.

AKUREYRI



Godafoss

Med alle vel ombord blev kursen sat længere nordpå. Vi skulle til Akureyri, som ligger inde i bunden af en fjord på nordsiden af Island. Lige siden vi fik vores chef for lidt mere end to år siden, har han godt kunnet tænke sig at komme en tur til Akureyri. Det har været

planlagt, men er tilsvarende blevet aflyst. Sidste år på grund af risikoen for at blive lukket inde i byen af storisen, der havde lagt sig på hele Islands nordkyst. Indsejlingen til byen er en rigtig smuk tur med skøn natur på begge sider. Et godt kendetegn, når man nærmer sig byen fra vandsiden, er den karakteristiske kirke med to tårn.
Byen har 16.700 indbyggere og årligt aflægger cirka 180.000 turister byen et visit. Det er især krydstogtskibe der bringer turisterne til byen. Omkring byen befinder sig desuden et stort landbrugsområde. Flere fra skibet lejede i løbet af weekenden en bil og kørte en tur ud i landskabet. Fra selve byen er der forholdsvis korte afstande til mange af Islands smukkeste steder. Et af disse steder er Godafoss. Det er et 40 meter højt vandfald, som ligger i et lavaområde. Lavaen er over 7000 år gammel. Fortsætter man yderligere 50 km ud af byen, kommer man til Mývatnssveit. Området, der ligger i udkanten af et aktivt vulkanområde, er kendt for dets mangeartede fugleliv og spændende gåruter.

BALOYN GWEN
Vi skulle være i Grønnedal den 10. juli for at sejle 46 passagerer fra Grønnedal til Narssarssuaq, så de kunne komme hjem og holde ferie. Vi sejlede dog ikke direkte til


Baloyn Gwen i isen syd for Kap Farvel

Grønnedal, for efter vi havde sejlet pænt uden om storisen fik vi en opringning fra vagthavende officer i Grønnedal, om at der var en polsk sejlbåd der sad fast i isen syd for Kap Farvel, og som var løbet tør for brændstof. Det er jo som sagt ikke den sjoveste situation at ende i, så vi vendte om, for at komme ham til undsætning.
Det viste sig, at han lå ca. 1,5 sømil inde i tætpakket storis, da vi fandt båden en tidlig morgen kl. 02.30, trods den dårlige sigt på under 0,2 sømil. Det viste sig midlertidigt at han ikke var polsk men belgisk. Der var fire personer ombord, og udsigten til at de måske var nødsaget til at forlade deres skib huede dem ikke. Så galt gik det heller ikke. Efter de havde fået 275 liter brændstof ombord, fulgte de tæt agten for Hvidbjørnen og ud i isfrit farvand, inden vi vinkede farvel. Det skulle dog vise sig, at det ikke var sidste gang vi skulle se til noget til Baloyn Gwen. Senere mødte vi den i Nuuk. Der kom besætningen over og hilste på os med et par flasker rødvin og takkede mange gange for den hjælp vi havde ydet. Dér viste det sig også at Baloyn Gwen er en del af en ekspedition kaldet L'expedition Diagonale. Den består af to dele: Baloyn Gwen der sejler op langs Grønlands vestkyst, samt En gruppe der krydser Indlandsisen fra Angmassalik. Det hele ender op med at de mødes i Thule i midten af august.

FI
Inden vi rundede Kap'en den 6. juli kontrollerede den ene af vores to fiskeriinspektionshold en spansk rødfisketrawler ved navn Patricia Sotelo. Der var ikke nogen ulovligheder at spore der, og kursen blev sat lidt længere sydover for at komme uden om isen. På denne årstid er der en del is der passerer rundt om Kap'en, og det er ikke særlig morsomt at ende inde midt i isen og dårligt vejr.
Efter vi havde bugseret Baloyn Gwen ud af isen, var der stadig et par dage inden vi skulle være i Grønnedal den 10. juli, så den lejlighed benyttede vi til at lave endnu to fiskeriboardinger. Denne gang var det to små grønlandske rejetrawlere der stod for skud: Abitdleraq og Janussen. Abitdleraq fik en vejledning med på vejen, mens Janussen blot

fik FIOs (fiskeriofficerens) underskrift og stempel i logbogen, som dokumentation på, at vi havde været der. Senere på vores togt, efter et ophold i Nuuk blev yderligere tre fiskere kontrolleret, da de fiskede rødfisk Syd for Kap Farvel. Det var to spanske fiskere ved navn 'Hermanos Gandon Cuatro' og 'Fakir' samt en portugiser ved navn 'Lutador'. I den omgang blev det til et par vejledninger samt en bøde for en dårlig lodslejder.


Trawlet hives hjem ombord på FAKIR

Nuuk og Godthåbsfjorden

På dette togt har vi også været en tur i Nuuk. Vi ankom lørdag den 15. juli og var planlagt til at sejle igen om tirsdagen. Vejret skulle vise sig fra sin barske side, og det blæste kraftigt op på hele vestkysten. Det blev derfor besluttet at blive liggende en dag mere i Nuuk, da det ikke havde noget formål at sejle til Grønnedal, hvor vi alligevel ikke kunne komme til kaj. Da vi gik ud fra Nuuk en dag senere end planlagt, sejlede vi ikke vanen tro sydvestover og ud af fjorden. Vejret uden for fjorden var stadig ikke godt, op til 25 m/s fra syd, så vi sejlede derfor op i fjordsystemet nord for Nuuk. Der har denne besætning ikke været før. Det var en spændende, og ikke mindst smuk, tur. Herefter gik turen sydover, hvor vi også sejlede en alternativ indenskærsrute ud af selve Godthåbsfjorden igen. Dette er en rute som kutterne normalt bruger, men vi har nu bevist at inspektionsskibene også sagtens kan bruge den.

Dybdebombekast

Mandag den 24. juli 2006 var en dag hvor der virkelig blev sat et kryds i kalenderen ombord på HVIDBJØRNEN. Det var nemlig en af de sjældne dage hvor vi kastede dybdebomber.
Det er mere end to år siden denne besætning har gjort det sidst. Grunden til at der er gået så lang tid, er at vi har manglet uddannet personel. Endelig så det dog ud til at skulle lykkes. For at gøre det hele lidt mere spændende simulerede vi en antiubådsøvelse for kampinformationsgasterne samt det velspillende radio-korps, som så endte op med at vi vandt over ubåden, da vi kastede 3 dybdebomber. I en live situation ville man gå i 'klart-skibs-rulle, hvilket medfører at alle ombord er oppe og er på post et eller andet sted i skibet. Det er ikke så tit vi øver denne rulle, men det gik alligevel gnidningsfrit.


Klargøring til dybdebombekast

De tre dybdebombegaster, Ronni, Sæby og Flemming begyndte sammen med kastelederen, Robert, og våbenofficeren, Henriette, at gøre dybdebomberne klar til kast. –Man kan nemlig ikke bare kaste en dybdebombe overbord uden først at armere den. Eftersom ingen fra 'dybdebombekasteholdet' havde prøvet at kaste skarpe dybdebomber før, blev der taget

god tid til klargøringen, som forløb uden store problemer.


Sådan ser det ud når man kaster med dybdebomber

Langt om længe kom det store øjeblik hvor det var 'lige oppe over'. Vi kørte først et tørt løb, for at kontrollere proceduren og kommunikationen mellem agterdækket og broen. Dvs. at hele kasteproceduren blev kørt igennem, men uden at kaste en dybdebombe.
Endelig nåede vi så til det tidspunkt hvor vi skulle kaste bomberne. Alle var spændte og synes nok også at det hele var overstået alt for hurtigt. Nede på agterdækket byttede de tre gaster om pladserne mellem bomberne, så de alle kom til at prøve det hele. På dækket hvor den nysgerrige del af besætningen havde stillet sig op, kom der masser af udråb, som naaj, ihh, vauw og mange flere. Der blev både taget billeder og videoklip. Der er siden hen blev nedsat en 'billedkommision' til at udnævne det bedste opsprøjtsbillede. Vinderen er stadig ikke blevet offentliggjort ombord, og vi kan derfor desværre heller ikke nævne noget her. (men prøv at kigge på billedet…)

Skydning med kanon M/85
Da vi havde kastet de tre dybdebomber vi skulle kaste, blev vejrkortene studeret nøje. I det område vi lå i ville der den efterfølgende dag passere et lavtryk. Som bekendt følger der blæsevejr og bølger med sådan et lavtryk, og det havde vi absolut ikke lyst til at ende midt i. Derfor blev kursen straks sat nordover. På den måde vågnede vi således op til dejlig fladt vand og rigtig godt vejr om tirsdagen. –

Og hvad bruger man sådan et dejligt vejr til? Jo, man udnytter selvfølgelig situationen og planlægger at skyde med kanonen. Sådan gik det altså til, at der tirsdag eftermiddag blev affyret 25 skud med vores kanon. Nu da vejret var så godt, blev det også besluttet at vi skulle afprøve et skydemål, som vi har sejlet rundt med for at teste, det sidste års tid. Der har ikke været mulighed for at afprøve det før nu, så det skulle blive spændende at se hvad det var for noget. Kort sagt kan man vel kalde skydemålet for en hoppeborg uden bund. Den betegnelse er hvert fald blevet hørt flere steder i skibet.


Hvidbjørnens helt egen 'hoppeborg'

Da der ikke var nogen ombord der havde set skydemålet før, tog det sin tid at få pakket ud og pustet korrekt op. Vi har dog gjort vores erfaringer nu, og tror selv på at vi kan gøre det meget hurtigere næste gang.
Da vi endelig havde fået vores 'hoppeborg' i vandet kunne skydningen begynde. Skydningen blev kun kortvarigt afbrudt, da der var et hylster der ikke var blevet 'spyttet ud' og derfor spærrede for det næste.

Havariøvelse
Intet togt er til uden diverse havariøvelser. Dem har vi da også haft nogle af på denne tur, men da togtet har været lidt kortere, har vi også haft tilsvarende færre havariøvelser. Det er derfor blevet til 4 havariøvelser. Set-up'ene har bl.a. været nogle klude smurt ind i linolie, som selvantændte nede i skibslasten. Eller en

simuleret grundstødning på et skær. Da skibet sejlede på skæret faldt vagtchefen på broen om og udkiggen og KI-gasten måtte yde førstehjælp indtil der kom to sanitetsgaster og overtog. Samtidig kom der en eksplosion i kontrolrummet, hvor der opholdt sig tre personer. Normalt bliver hele havariorganisationen styret fra kontrolrummet, men denne ledelse måtte rykke op på broen. Da øvelsen var slut endte det med, at der var 2, der var døde, 2 lettere sårede og 4 hårdt sårede, så hospitalet fik sit at se til.

Skydning med TMG og LMG

En lang pause med skydningen blev det ikke til, for allerede to dage efter skydningen med kanonen, blev henholdsvis de tunge og de lette maskingeværer (TMG og LMG) fundet frem. Vi lagde ud med at skyde med TMG. Målet var denne gang nogle neon-røde dunke med en vejrballon bundet fast på. Denne skydning gik helt smertefrit og TMG fik endnu engang bevist, at det er et driftsikkert og præcist våben.

Anderledes gik det med LMG. Allerede den første skytte fik flere funktioneringsfejl, og bundstykket i geværet blev skiftet. Herefter gik det som smurt med flere skytter, indtil geværet blev varmt og gevær nummer to blev taget i brug. Gevær nummer to var vi ikke så gode venner med, og vi måtte til sidst aflyse resten af skydningen, da der kun var to skytter tilbage.

Vi er nu nået til Reykjavik og kommer lige straks hjem igen. Nu er der kun al overleveringen og rengøringen tilbage, inden vi torsdag morgen står meget tidligt op for at tage hjem.

Vi beklager meget at det kun er blevet til et nyhedsbrev i denne omgang, men vi lover, at vi nok skal prøve at gøre det bedre på næste togt☺ Vi håber at I trods alt har klaret jer hjemme i varmen, og selvom vi kom lidt senere af sted, har alle ombord vist nået at savne dem 'derhjemme.



TOWN

TOP OF THE WORLD NEWS

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B

Søredning
En SAR ved Nanortalik endte lykkeligt for to strandede jægere i en jolle.
Side 2

Samarbejdsøvelse med AGPA
En givtig dag ved Nuuk i havariassistancens tegn.
Side 2

Ny mand på kysten
Premierløjtnant René Sejer Jensen fortæller om det at være ny ombord.
Side 3

TV2 laver program
Programmet "Rød Zone" om HVIDBJØRNEN bliver sendt til januar.
Side 5

ET NYT TOGT ER BEGYNDT

Den 26. oktober begyndte et nyt togt om bord på HVIDBJØRNEN. Det er et togt præget af nye ansigter, TV2 og julen.

Så er HVIDBJØRNEN-B på havet igen. Den 26. oktober tog besætningen af sted på et togt, der efter planen skal vare til den 5. januar. Der har i den foregående hjemmeperiode været stor udskiftning i besætningen. Mange har fået anden tjeneste eller arbejde uden for søværnet, men også Galathea-ekspeditionen har taget sin del fra den faste besætning på HVIDBJØRNEN. Således er op mod 40% af besætningen nye ombord. Derfor har en stor del af den første tid på togtet været afsat til uddannelse af folk, så de kan komme ind i arbejdet.

Dette togt er et juletogt med alt hvad det indebærer. For det første betyder det, at besætningen skal være væk fra deres familier i højtiden. Men det betyder samtidig, at togtet foregår i den mørke, kolde og blæsende tid på året. Selvom skibets navigatører gør, hvad de kan for at sejle uden om de værste lavtryk, kan det ikke undgås, at skibet til tider bevæger sig en del, og at det bliver ubehageligt at være ombord. Dette er en af de udfordringer, som man som sømand i nordatlanten må håndtere.



Den første del af togtet foregår ved Grønland, før HVIDBJØRNEN i december sejler til Færøerne. Der er således et tydeligt symbolsk midtvejspunkt på togtet. For arbejdet ombord betyder skiftet en del, for selvom opgaverne ved Færøerne og Grønland er de samme, er forholdene meget forskellige. Ved Færøerne er der fx ikke noget is, mens det blæser mere, og der er nogle ubehagelige strømsøer. Der er samtidig hyppigere havneophold på Færøerne, men til gengæld færre interessante fjorde og sunde. Og ikke mindst, så er der ved Færøerne en væsentlig bedre GSM-dækning.

apn



Fakta om skibet:
HVIDBJØRNEN er et inspektionsskib af THETIS-klassen. Det er 112,5 meter langt og 14 meter bredt og vejer ca. 3500 tons. Besætningen består p.t. af 52 mand, hvoraf de 6 er kvinder.
Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeriinspektion og andre opgaver.
Skibet medbringer en helikopter af typen Lynx.

SAR ved Nanortalik

Den 11. november om aftenen blev HVIDBJØRNEN ringet op af vagthavende officer på Grønlands Kommando. En jolle med to personer ombord var savnet ved Nanortalik i Sydgrønland. Personerne havde redningsdragt på, men ingen redningsveste eller en radiosender. HVIDBJØRNEN satte straks kursen sydover med højeste fart, og det blev vurderet, at vi kunne være fremme ved daggry. Udsigterne var i første omgang ikke for lyse, for søgeområdet var stort, og en person i det kolde vand har ringe mulighed for at overleve længere tid — redningsdragt eller ej. Optimismen steg dog gevaldigt, da HVIDBJØRNEN undervejs til området fik at vide, at politiet var kommet igennem til de nødstedte på en dårlig mobilforbindelse. Det formodedes nu, at de nødstedte var drevet i land på en ø tæt ved Nanortalik, og det forbedrede chancerne for at finde de to personer i live ganske meget.

HVIDBJØRNEN ankom til området ved Nanortalik kort før daggry, og klokken 8 gik helikopteren i luften. Fra helikopteren tog det kun ganske få minutter at finde de nødstedte, der ganske rigtigt sad på en ø — eller skal man sige sten? — hvor de var drevet i land, efter at deres motor var gået i stykker. Hurtigt blev de to personer taget om bord i helikopteren, hvorefter de blev fløjet til Nanortalik. De havde det efter omstændighederne godt, men var noget påvirket af kulden og næsten to døgn uden mad. Redningsaktionen kan efter planen følges i TV2-programmet "Rød Zone" i midten af januar.

apn



25 års jubilæum

Den 4. oktober havde marinespecialist Niels Anker Lund Mikkelsen, bedre kendt som Smølfen, 25 års jubilæum i Søværnet. Det blev markeret ved skibets første egentlige havneophold i Nuuk med en lille højtidelighed på forreste fortøjningsdæk. Ved lejligheden ønskede skibschefen tillykke og takkede for den hidtidige tjeneste. Selvom Smølfen efterhånden har et par år på bagen i systemet, er han alligevel en af de nye ombord. Det er således hans første togt med denne besætning på HVIDBJØRNEN.

Samarbejdsøvelse med AGPA



AGPA går på siden af HVIDBJØRNEN for at overføre indsatsholdet.

Den 16. november afholdte HVIDBJØRNEN og AGPA en fælles øvelse i Malenebugten ud for Nuuk. Øvelsen gik ud på, at skibene på skift skulle assistere hinanden i brandslukning, lækstopning og sanitet. Først agerede AGPA kutteren MALIK, der havde ramt et isfjeld, og bagefter var HVIDBJØRNEN coasteren MARTHA, der havde brand i lasten. Især AGPA besætning må vist i den forbindelse roses for deres skuespiltalenter. Selvom man ved, at det er skuespil, er det alligevel med til at øge intensiteten i en øvelse, at figuranterne agerer passende panisk. Desuden indgik der en slæbeøvelse, hvor HVIDBJØRNEN skulle slæbe AGPA.

Øvelsen var utroligt givtig for begge skibe, og vi håber at kunne gentage succesen en anden gang. Fra HVIDBJØRNEN side er vi især glade for at have haft mulighed for at træne den meget store del af nye inspektionsskibssejlere ombord i assistance til andet skib.

apn

Ny på kysten

Af premierløjtnant René Sejer Jensen

Den 26. oktober skulle jeg sige farvel til min dejlige hustru i Nyboder. Jeg skulle, som så mange før mig på togt. Dog ikke som i fordums dage, hvor man var af sted i flere år, men kun i 10 uger. Jeg kan dog fortælle, at for et barn af den moderne tidsalder er 10 uger meget lang tid. Ydermere strækker de 10 uger sig hen over julen, som jo for de fleste er en tid, vi gerne tilbringer sammen med dem, vi elsker. Alligevel var det med blandede følelser, jeg forlod København og min hustru. Jeg glædede mig til at endelig efter mange år på skolebænken at skulle ud og vise, at jeg har lært noget, og få denne viden gjort mere håndgribelig. Én ting er at sidde og lære om for eksempel dieselmotoren, men en ganske anden er at stå foran den varme, larmende, beskidte og vibrerende motor. Efter min mening en oplevelse. Som det nu nok er afsløret, er jeg maskinmand.

Vi fløj fra Kastrup lufthavn, hvor jeg mødte nogle af mine kollegaer, som jeg skulle tilbringe en del tid sammen med fremover. Efter 4 timer i flyveren landede vi i Reykjavik og blev transporteret til skibet HVIDBJØRNEN, mit hjem det næste stykke tid. Jeg fandt til min store glæde ud af at jeg ville blive tildelt mit eget lukaf, værelse for de uindviede, hvilket havde været til genstand for en vis bekymring. Det er ikke fordi det ikke kan være hyggeligt at dele lukaf med en anden, men nogle gange er det rart at kunne gå for sig selv.

Den første dag gik mest med at finde sig tilrette. Man skal have sengetøj, skrive ankomstseddel, møde en masse nye mennesker og finde ud af, hvordan skibet er indrettet. For mit vedkommende gik den sidste del rimeligt let, da jeg har haft et kort kadettogt på netop denne skibstype. Det var nærmere det at lære alle at kende. Der var en myriade af forskellige mennesker som jeg tildels hurtigt forventes at kunne navnet på. Da dagen er gået og jeg ligger i min seng vender mine tanker naturligvis hjemad. Det er en, for mig, stor omvæltning den ene dag at ligge i min seng med min hustru ved min side, og den anden at ligge ganske alene på et skib i Reykjavik. Forhærdede sømænd vil jo nok rynke på næsen af mit behov for ægteskabelig sammenværd, men det er nu for mig en ting at vende sig til.

Den første uge gik med at gøre skibet og besætningen klar til den forestående sejlads. Der er en masse nye på skibet, cirka 40 procent, og vi skal ind i skibets rutiner. Skibet har en række "ruller", som for eksempel bjærgningsrulle. Hvis skibet efter en grundstødning eller en ukontrollerbar brand skal forlades, skal det gøres på en, for en søofficer, værdig, rolig og fattet måde. Dette har vi bjærgningsrullen til. Slås denne, skal vi mønstre på dækket og alle tælles op, før vi går i flåderne. Dette skal sikre, at alle kommer med, og at vi får det udstyr med som er nødvendigt for at overleve i flåderne. Dette er blot et eksempel på det hav af ruller, vi har. Efter fire dage til kajs var vi efterhånden klar til at sejle. Jeg havde lært lidt flere navne og var i højere grad end for et par dage siden blevet klar over, hvad der egentlig forventes af mig. Selvfølgelig er min funktion ombord beskrevet i ualmindeligt kedelige detaljer, men teori og praksis har det jo med at være to forskellige ting.

Der falder en dejlig ro over skibet, når vi først er ude og sejle. Den første tid til kaj var en smule hektisk pga. alle de ting, vi skulle have klar og øve. Når vi nu er frie fra vores fortøjninger, kan vi bedre planlægge dagen. Om morgnen mødes vi i divisionerne, og dagen planlægges, så ingen kommer til at kede sig. Efter det kigger jeg på de opgaver, som ligger til mig og mine folk og prøver at prioritere dem, så vi får dem løst i bedst mulige rækkefølge. Mit arbejdsområde strækker vidt. Vi servicerer alle lige fra maskinen til kabyssen til broen. Det betyder heldigvis dermed også, at vi sjældent vil komme til at stå uden arbejde.

Den helt store forskel mellem skolen og nu er, at hvor jeg før kun havde et ansvar overfor mig selv, er der nu nogle, som forventer og tildels afhænger af, at jeg udfører mit arbejde. Det kan virke lidt overvældende, men mest synes jeg, det virker motiverende. Det kan være utroligt svært at tage sig sammen til at løse en opgave, hvis konsekvensen bare er, at man løser den på et andet tidspunkt. Nu er der faktisk nogle, der står og venter på, at opgaven bliver løst. Det er noget ganske andet. Det kan så være at opgaven består i at rense kabyssens ovn, hvilket ikke virker specielt heltmodigt eller søofficers-agtigt, men alle opgaver skal løses, store som små. Heldigvis har jeg velmotiverede og dygtige folk til at hjælpe mig.



Arbejdsdagen gør, at jeg kan lægge dem derhjemme lidt i baggrunden. Nogle gange føler jeg lidt skyldfølelse, fordi jeg har prioriteret sejlende tjeneste over min hustru, men jeg må jo gøre det som føles mest rigtigt. Sejlende tjeneste er spændende og udfordrende, men det er tildels på bekostning af dem derhjemme. Så til alle dem derhjemme, jeg savner jer, men I kan trøste jer med, at jeg hele tiden lærer noget nyt og det må man aldrig blive for gammel til.

TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS

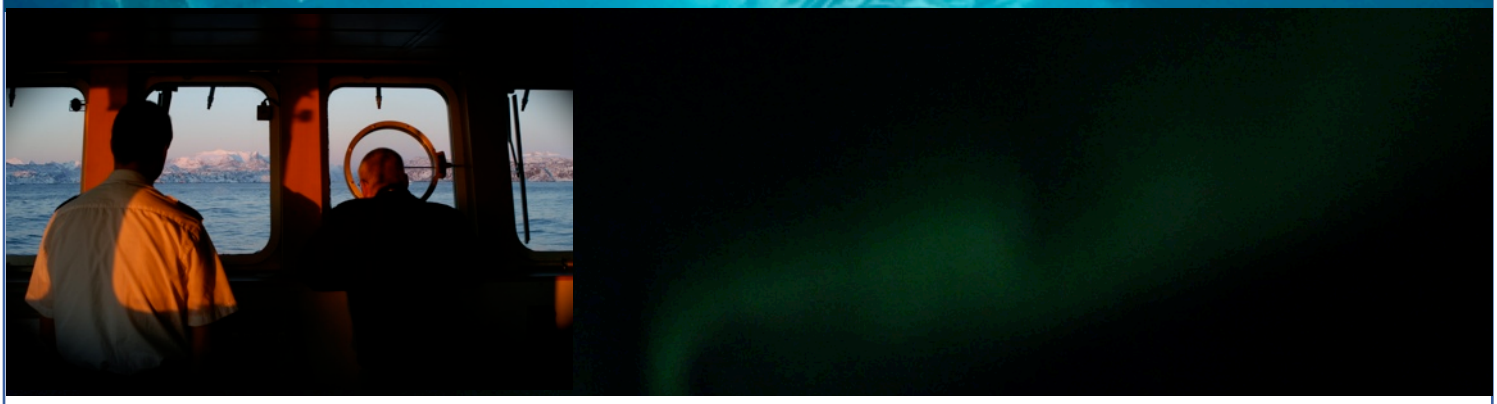








TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS



Rød Zone

I november måned har en journalist og to fotografer fra TV2 sejlet med HVIDBJØRNEN for at lave en episode til programmet Rød Zone. Det primære fokus i programmet kommer til at ligge på de mere dramatiske sider af skibets arbejde, dvs. søredning, håndhævelse af fiskerilovgivningen, skydning med kanonen osv. I særdeleshed vil der være fokus på skibets helikopter og dens besætning, men også resten af skibet vil være med.

Det har været interessant at have mediefolk med ombord. Jagten på den gode historie i det, som vi andre betragter som dagligt arbejde, har været spændende at følge. Teddy, Jan og Jeppe er faldet godt til og er hurtigt kommet ind i skibets rutiner. Og selvom der er stor forskel på besætningsmedlemmernes entusiasme om at komme i fjernsynet, er alle vist enige om, at det har givet et friskt pust at have dem med ombord.

Programmet vil efter planen blive sendt i midten af januar.

apn

Hvorfor har du ikke skrevet?

Skibets besætningsmedlemmer og deres pårørende har fra starten af togtet haft en glimrende undskyldning for ikke at skrive til hinanden så ofte, som man egentlig burde. Skibets mailforbindelse fungerer nemlig meget dårligt, da der er en serverfejl i Århus. Der arbejdes på at rette fejlen, men indtil videre er der ikke fundet en holdbar løsning. Det betyder, at besætningen og deres pårørende stadig har svært ved at kommunikere.

Ønsker man alligevel at prøve lykken med at sende en mail til et besætningsmedlem, skal man sende selve teksten som en vedhæftet fil i .rtf eller .txt format til den adresse, som står i bunden af siden. Husk under emnelinien at angive modtagerens skibsnummer eller navn.

Man kan ikke sende billeder, videoklip eller lignende, da skibets mails modtages via satellit, hvor det koster ret mange skattekroner at hente store filer. Det er af samme årsag, at man ikke kan sende sine breve i Word-format.

apn

Vidste du at:

- Vinteren er den isfrie årstid på Grønland?
- Styrbord er højre?
- Der er fire timers tidsforskel mellem Danmark og Grønland?



Gudstjeneste ombord på HVIDBJØRNEN. Orlogspræst Frank Christensen sejlede med de første 3 uger af togtet. Gudstjeneste ombord er en hyggelig tradition, og HVIDBJØRNEN kunne præstere et noget højere besøgstal end landets kirker generelt.

Uniteval på HVIDBJØRNEN

I december gennemfører chefen for 1. Eskadre sin årlige kontrol af HVIDBJØRNEN. Dette sker ved den såkaldte uniteval, hvor besætningen i løbet af nogle dage vil blive udsat for alle tænkelige udfordringer. Dette drejer sig om både skibets sikkerhed i forbindelse med havari og om skibets opgaveløsning i forhold til omverdenen.

Jul og nytår

HVIDBJØRNEN vil efter planen fejre jul i Torshavn og nytår på Orkney. Julegaver kan sendes til skibets adresse, men man skal nok være i god tid.

Rejsebreve fra korvetten OLFERT FISCHER 2006

Rejsebrev nr. 2 fra OLFERT FISCHER 16-06-2006
At rykke over i et andet skib, kan godt sammenlignes med at flytte ind i et nyt hus.

Rejsebrev fra OLFERT FISCHER på øvelse BALTOPS 2006 12-06-2006
Torsdag den 1. juni stævnede OLFERT FISCHER ud med kurs mod Karlshamn i Blekinge i Sydsverige.

Rejsebrev fra OLFERT FISCHER på øvelse BALTOPS 2006



Torsdag den 1. juni stævnede OLFERT FISCHER ud med kurs mod Karlshamn i Blekinge i Sydsverige.

12-06-2006 kl. 14:38

Så er OLFERT FISCHER atter på søen. Efter en ihærdig indsats for at få skibet gjort sejlklart efter dets værftsophold, kunne OLFI stævne ud fra Korsør torsdag den 1. juni med kurs mod Karlshamn i Blekinge i Sydsverige. Besætningen består af 77 personer – heraf langt størsteparten den tidligere besætning fra NIELS JUEL.

Som forberedelse til den forestående øvelse blev der i weekenden afholdt en række møder og briefinger for ledelserne på de deltagende enheder. Fritiden blev brugt på at besøge byen Karlshamn, der med sine 20.000 indbyggere er en lille, hyggelig by i svensk stil – med masser af malede træhuse i to etager, som det hører sig til i en købstad. Karlshamn er opkaldt efter den svenske konge Carl XI og blev grundlagt i 1664, få år efter at Danmark havde måttet afstå Skåne, Halland og Blekinge til Sverige efter Svenskekrigene 1657-59. At byen er forholdsvis ny, ses tydeligt af de vinkelrette gader, der kendetegner byens udformning.

Efter en hyggelig weekend, hvor gamle såvel som nye besætningsmedlemmer havde lejlighed til at hilse på hinanden under mere afslappede former, stævnede OLFI mandag formiddag ud fra Karlshamn for at deltage i den indledende del af øvelsen BAL-TOPS.

Øvelsen BALTic OPerationS er en amerikansk sponseret øvelse, der har fundet sted i Østersøområdet siden 1972. Øvelsens oprindelige formål var at markere en mod-stand mod russernes ønske om dominans i Østersøen. Efter den ”kolde krigs” ophør deltager nu også russiske, polske og baltiske enheder i øvelsen, der i dag også har til formål at træne samarbejdet mellem nationer fra Vesten og de tidligere østbloklande. Øvelsen har således både et sømilitært og et sikkerhedspolitisk formål.

I BALTOPS 2006 deltager 19 skibe og 24 fly fra i alt 9 lande. Tiden indtil den 11. juni går med at forberede selve scenariefasen, der varer indtil den 16. juni. Den iscenesatte konflikt går ud på, at de to lande ”Bluland” (henlagt til Sverige) og ”Midland” (henlagt til Tyskland-Polen) er kommet i strid om interesser på øen ”Born Island” (gæt selv, hvad det mon er for en ø!). Striden drejer sig både om territoriale, økonomiske og etniske uoverensstemmelser – altså netop de konflikter, der i værste fald kan nødvendiggøre en moderne militæraktion.

På OLFI handler det selvfølgelig om at løse opgaverne i forbindelse med øvelsen på bedst mulige måde – samtidig med, at besætningen skal have det

nyovertagede skib til at fungere. Der bliver således tale om et par meget intense uger, inden sommerferien begynder. Det fortæller vi mere om i det kommende nyhedsbrev.

Mange hjertelige hilsener til jer alle derhjemme fra besætningen på OLFI.

Rejsebrev nr. 2 fra OLFERT FISCHER

At rykke over i et andet skib, kan godt sammenlignes med at flytte ind i et nyt hus.


Glade gaster i aftensolen

16-06-2006 kl. 11:02

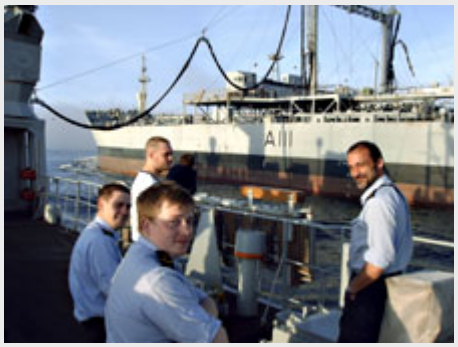
Det tager tid at få tingene plads; der kan være installationer, som ikke fungerer helt på samme måde som man har været vant til, og endelig sker der det uundgåelige, at noget af grejet ikke lige ligger der, hvor man regnede med det skulle være.

Det er nogle af de erfaringer, som hverdagen på OLFERT FISCHER har budt på – uden at det dog har saboteret de daglige rutiner eller deltagelsen i øvelsen. Og da slet ikke humøret!


Boarding-holdet er klar

Den første uge af øvelsen BALTOPS har udgjort den såkaldte SERIAL-fase, hvor de involverede enheder har gennemført en række øvelser til brug for øvelsens anden del, den såkaldte SCENARIO-fase.

OLFI har således deltaget i boardingøvelser, hvor fremmede skibe undersøges for illegal last (det være sig våben, smuglergods m.v.).


RAS

Endvidere har der været luftforsvarsøvelser, anti-ubådsøvelser samt helikopterøvelse, ligesom skibet to gange har fået brændstof fra andre skibe, den såkaldte RAS (Replenishment at Sea).

Hertil kommer de interne øvelser om bord, hvor det handler om at træne besætningens beredskab i tilfælde af brand og andre ulykker. Desuden er der foregået undervisning i skibets forskellige divisioner, ligesom skibets læge (DOC) har afholdt relevante sanitetskurser.



Der arbejdes med nål og tråd på agterdækket

I ugens løb har det også været muligt for nogle af besætningsmedlemmerne at komme på udvekslingsbesøg på de udenlandske skibe (en såkaldt CROSSPOLL).

Især livet på den amerikanske VELLA GULF gjorde indtryk på de tre gaster fra OLFI, der tilbragte en halv dag på dette skib.

Hvis der er nogen, der synes, det lyder som noget af en travl hverdag, så er det en fuldstændig korrekt iagttagelse. Og det blev ikke mindre efter at vi søndag aften gik ind i scenarie-fasen, hvor de forskellige øvelser er kommet uden forudgående varsel for at gøre situationen så livagtig som mulig.

En stor besværlighed i hverdagen om bord har den manglende (eller i bedste fald ustabile) internetforbindelse voldt. Skibet har således i flere dage været ude af stand til at kommunikere via Forsvarets intranet (hvilket også er årsagen til, at Nyhedsbreve ikke har kunnet hjemsendes regelmæssigt).



Skulle det mon være en udsending fra et nyoprettet SBK (Søværnets Brevduekommando) til erstatning for den ustabile netforbindelse?

Trods alle mulige ihærdige forsøg på at udbedre forbindelsen, er det ikke lykkedes at få den genoprettet, mens vi har været til søs. Muligheden for at sende private mails har heller ikke været til stede under sejladsen, men i disse sms-tider har dette været et mindre problem.

Den 14. juni var det treårs dagen for OLFERT FISCHERs hjemkomst fra Golfkrigen. I dagens anledning samledes "veteranerne" fra Golfen på agterdækket, hvor der blev serveret kransekage og "champagne". Blandt besætningsmedlemmerne på OLFI er der stadig 20 personer fra Golf-besætningen. Men mon ikke også mange af de afgåede besætningsmedlemmer har mindedes denne dato?



Veteranerne fra Golfen

Ligesom derhjemme, har vi haft strålende solskinsvejr, og muligheden for at nyde solen på agterdækket er flittigt blevet benyttet i pauserne.



Grill-aften på agterdækket

Mandag eftermiddag blev der afholdt gudstjeneste ved orlogspræsten på agterdækket, og det gode vejr gav også anledning til en grill-aften.
Begge arrangementer foregik uden forstyrrelser – på trods af, at "krigen" var begyndt.

Torsdag formiddag kunne øvelsens scenariedel erklæres for afsluttet, hvorefter OLFI kunne sætte kursen mod Korsør – og mod den forestående sommerferie!

Mange sommerlige hilsener fra besætningen på OLFI.

Rejsebreve fra korvetten PETER TORDENSKIOLD 2006

Rejsebrev nr. 8 fra PETER TORDENSKIOLD - På NEPTUNE WARRIOR 06-11-2006
Lige nu syder det i O-rummet, hvor krigen er ved at komme på sit højeste.

Rejsebrev nr. 7 fra PETER TORDENSKIOLD 11-07-2006
Korvetten PETER TORDENSKIOLD er på hjem efter at have tilbagelagt 13.800 sømil - svarende til mere end halvvejs jorden rundt.

Rejsebrev nr. 6 fra PETER TORDENSKIOLD 07-07-2006
3 skarpe + 1

Rejsebrev nr. 5 fra PETER TORDENSKIOLD 27-06-2006
PETER TORDENSKIOLD på gasturbine i Atlanten er super godt

Rejsebrev nr. 4 fra PETER TORDENSKIOLD 14-06-2006
Vi er nu godt og vel halvvejs på togtet. Og vi er nu på vej mod nye opgaver omkring Cap Verde øerne.

Rejsebrev nr. 3 - 2006 fra PETER TORDENSKIOLD 31-05-2006
Oven på en veloverstået uge, hvor PETO i Kongedelingen har fungeret som eskorteskib for kongeskibet DANNEBROG, er det tid for at gøre status.

Rejsebrev nr. 2-2006 fra PETER TORDENSKIOLD 24-05-2006
Fredag, den 19. maj ankom vi til Valletta på Malta, hvor vi stødte til kongeskibet DANNEBROG.

Rejsebrev nr. 1 2006 fra PETER TORDENSKIOLD 15-05-2006
Så er vi atter på vej sydover. Sidste rejsebrev fra disse bredde-grader var fra 19. februar 2004, hvor vi indgik i NATO stående flådestyrke i Atlanten.

Rejsebrev nr. 1 2006 fra PETER TORDENSKIOLD


Klar til at træne jubelrulle.

Så er vi atter på vej sydover. Sidste rejsebrev fra disse bredde-grader var fra 19. februar 2004, hvor vi indgik i NATO stående flådestyrke i Atlanten.

15-05-2006 kl. 15:01

Denne gang er turen og opgaverne lidt anderledes, men i vore øjne ikke mindre spæn-dende. Indtil udgangen af maj vil PETER TORDENSKIOLDs fokus være på opgaven som eskorteskib for Dannebrog under regentparrets besøg i Grækenland. Derefter skifter vi fokus til øvelse STEADFAST JAGUAR 2006. Øvelsen finder sted ved Cap Verde øerne, der er beliggende ud for Senegal.

Umiddelbart efter øvelsen – den 1. juli - får PETER TORDENSKIOLD status som on-call enhed for NATO Response Force. Dette indebærer at skib og besætning skal kunne indsættes sammen med andre NATO styrker i krise eller katastrofesituationer med 5 dages varsel, hvis det besluttes fra politisk hold i Danmark. Vi vil skrive om vore oplevelser som eskorteskib for kongeskibet DANNEBROG og under øvelse STEADFAST JAGUAR ved senere rejsebreve. Først fortjener forberedelsen af turen et par ord, da der er lagt et stort arbejde for dagen for at blive klar.

Klargøringen af PETO startede faktisk i januar 2005. Det kan lyde som lang tid, men for at blive klar til NATO Response Force, kræver det en national træningsperiode på 1 år efterfulgt af en træningsperiode sammen med den styrke man skal operere med. PETO afsluttede den nationale træningsperiode med at blive målt på vores evne til at bruge skibet og dets systemer.

Vi blev også vurderet på vores evne til at optræde i en flådestyrke, herunder ikke mindst om vi var i stand til at koordinere styrkens våben- og forsvarsindsats inden for fx overfladekrigsførelse. Det kaldes med et flådeudtryk for Warfare Commander.



PETO bestod begge ”eksamener” med et godt resultat. Selvfølgelig! Fristes vi selv til at sige. Med øvelse STEADFAST JAGUAR bliver selve NATO styrken målt og vejet, hvorefter man kan melde styrken ”klar til indsats” fra den 1. juli.

STEADFAST JAGUAR i sig selv har krævet en del ekstra forberedelse. Det er nemlig første gang en så stor øvelse skal gennemføres i et område, der er langt væk (out-of-area) og hvor man ikke kan forvente at kunne få leveret forsyninger via værtslandet. De normale forsyningskanaler er sat ud af spillet og den samlede styrke skal bogstavelig talt have alt med hjemmefra.

I skrivende stund ved vi ikke om vi kommer i havn på Cap Verde i løbet af øvelsen. Så vi regner med ca. 20 døgn til søs, hvor vores forsyningsmuligheder er fra de støtteskibe, der deltager i øvelsen. Det kan blive lidt af en udfordring i tropiske varmegrader – ikke mindst for kabyspersonellet. Man kan også roligt sige at skibet blev fyldt til bristepunkter med frostvarer og anden proviant inden vi sejlede fra Korsør.

Vores afgang fra Korsør forløb planmæssigt med en rosende tale fra Eskadrechefen, der ønskede besætningen god tur. Vi havde en fin tur gennem Kielerkanalen; i dagslys for en gangs skyld. Under hele forlægningen har vi haft fantastisk vejr og selv på Biscayen var der havblik. Efter et 8-timers stop i La Coruna for at få brændstof er vi nu på vej sydover ned langs Spaniens kyst mod Gibraltar.



Besætningen arbejder ihærdigt med at få banket rust og malet det sidste inden vi møder DANNEBROG, så vi kan fremstå som et flot og orlogsmæssig udhalet skib. Og vi har selvfølgelig også trænet i salutering og ”jubelrulle”, så vi kan hilse Majestæten på bedste vis, når vi formerer kongedelingen.

Vi forventer at fortælle meget mere om de enkelte opgaver med rejsebreve på ugentligt basis. Rejsebrevene vil blive offentliggjort på SOK hjemmeside, hvor vi også vil supplere med billeder fra turen.

De bedste hilsener fra PETER TORDENSKIOLD og den 93-mands kampklare besætning.

Rejsebrev nr. 2-2006 fra PETER TORDENSKIOLD

Fredag, den 19. maj ankom vi til Valletta på Malta, hvor vi stødte til kongeskibet DANNEBROG.


PETER TORDENSKIOLD i Valetta Havn

24-05-2006 kl. 12:05

23 MAJ 2006

Nu er det igen ved at være tid for at sende lidt nyt til jer derhjemme. Siden sidst har vi tilbagelagt endda nogle sømil. Fredag, den 19. maj ankom vi til Valletta på Malta, hvor vi stødte til kongeskibet DANNEBROG.

Da vi kom ind, var "Grand Harbour" godt fyldt op af store krydstogtsskibe, men plads blev der da også til PETO. Senere samme dag kunne vi så forhale, så vi lå tæt på kongeskibet.

Dagene på Malta var – som vi efterhånden har vænnet os til – præget af et pragtfuldt vejr med høj sol og ditto temperaturer.
Både selve byen Valletta og hele øen blev udforsket, inden vi søndag aften den 21. maj formerede kongedelingen og afsejlede fra Valletta umiddelbart efter DANNEBROG.

Men hverdagen ombord eksisterer jo uanset, hvad der ellers foregår og rører sig omkring os. Det fortæller Forplejningssektionen (i daglig tale: kabyssen!) om i det følgende:

"Forplejningssektionen består af en sergent, 1 bager, 3 kokke, 3 messegaster i officersmessen, 2 messegaster hos sergenterne og 1 skyller hos de menige i cafeteriet. Skibets næstkommanderende er vores divisionsofficer.

I forplejningssektionen er det proviantsregnskabsføreren, "Provianten", der i det daglige har ansvaret for, at det hele fungerer som det skal; han bestiller de varer, der skal bruges og laver kostplaner.

Bageren står op allerede klokken 3.30 for at lave morgenmad til hele besætningen. Han skal bage rundstykker, franskbrød, rugbrød, flutes og varierer så mellem forskellige slags æg, pølser, bacon og wienerbrød.

Messegasterne står op klokken 6.00 for at lave kaffe og dække bord i messerne, og klokken 7.15 bliver der serveret morgenmad indtil klokken 8.00

Klokken 8.30 bliver der holdt et lille gennemgangs møde, hvor "Provianten" fortæller lidt om, hvad der skal foregå i løbet af dagen, og hvad der skal serveres den dag.

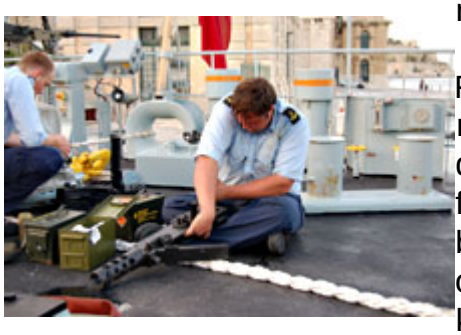
Klokken 9.00 går kokkene i gang med frokosten, som består af div. sild, pålæg, salater og brød samt en varm frokostret. Og klokken 11.30 bliver der serveret frokost indtil klokken 12.30.

Tirsdag og torsdag bliver der serveret kage klokken 14.30 - ellers er der frisk frugt hver dag.

Klokken 15.00 går kokkene i gang med middagsmaden, som består af 2 retter: forret og hovedret eller hovedret og dessert, som bliver serveret klokken 17.30 til 18.30.

Og klokken 23.00 går kokken i gang med dagens sidste måltid, som består af pålæg, ost og brød.

Når der ikke bliver serveret mad, bliver der gjort rent. Hver mand har deres rengøringsområde, hvor der dagligt bliver gjort rent.



For nu at dagene ikke skal ligne hinanden alt for meget finder NK (næstkommanderende) næsten dagligt på et eller andet. Der skal trænes i forskellige ruller, hvor hele eller dele af besætningen møder på særlige poster. Det gælder også for NK's folk i forplejningssektionen, hvor kokkene skal møde på forbindepladsen og hjælpe DOC (lægen ombord) og SANITTEN hvis nogen bliver såret i kamp.

Messegasterne og bageren skal op på dæk og bemande nærforsvarssystemer såsom maskingevær og STINGER missiler.

En af kokkene er også med på PETO boardinghold, som jævnligt skal træne og vedligeholde deres færdigheder. Skylleren bestyrer PETO DVD-lager og sørger for udlån.

Der er dog også tid til at slappe af i solen eller træne på skibets nye træningsfaciliteter. Om aftenen sidder vi i cafeteriet og ser film, spiller kort, computer eller går lidt rundt i skibet og snakker med kollegaerne.
"Kabyssen"

Forplejningssektionen er en del af F-Divisionen, som også efter opholdet på Malta kan kalde sig ubesejret i deres evindelige rivalisering med T-Divisionen i fodbold. På en varm og stenet bane lykkedes det dem nemlig at klare uafgjort, selvom de efter første halvleg var bagud med hele 0-3.

Som så mange gange tidligere har vi også denne gang et par kadetter fra Søværnets Officersskole med på en del af turen. Vi har bedt dem skrive en smule om deres tid ombord:

”Vi er to operative kadetter, dvs. navigatører, der i forbindelse med afslutningen af vores uddannelse på Søværnets Officersskole (SOS), som har været med PETER TORDENSKIOLD på turen fra Korsør til Athen.

Den operative officersuddannelse er bygget op på den måde, at de to første år på SOS bliver man uddannet til skibsfører med fag som navigation, skibsteknik, søret, skibsadministration og meget andet. Den periode afsluttes af et såkaldt navigationstogt, hvor man får mulighed for at afprøve de ting, som man har lært på skolen, i praksis.

Efter den praktikperiode kommer man ind på skolen igen i knap et års tid for at gennemgå den egentlige officersgrunddannelse (OGU) med fag som statskundskab, psykologi, pædagogik, ledelse, personelforvaltning og meget andet.

Igen afsluttes den teoretiske uddannelse med en praktikperiode, vagtcheftogtet. På vagtcheftogtet skal man ikke blot vise, at man kan sejle skibet på betryggende vis, men man bliver endvidere draget ind i alle opgaver, som en operativ officer bestrider ombord i forbindelse med sejladsen.

Vi er begge nået til vagtcheftogtet, og i den forbindelse er vi blevet tilkommanderet PETER TORDENSKIOLD. Vi startede ud med at være med i planlægningen af ruten fra Korsør til Athen, som tog et par dage, da der var en del søkort, som der skulle arbejdes i. Vi følte os allerede fra starten velkomne om bord, da alle var villige til at hjælpe os med at falde til rettet ombord. Vi glædede os meget til at komme af sted, så det var rart, da vi endelig stævnede ud den 9. maj.



Måden som det foregår på, når kadetter sejler, er, at der er en rutineret vagtchef, som reelt har vagten, men der er os kadetter, der sejler skibet. Vagtchefens opgaver er så først og fremmest at lure os over skulderen, vurdere vores sejlads, og hvis vi skulle have overset noget, så gribe ind, så vi ikke f.eks. sejler på grund. Det skal dog siges, at det ikke indtil nu, ikke har været nødvendigt.

Chefen havde besluttet, at vi det første stykke vej ikke skulle have elektroniske hjælpemidler til rådighed som radar, satellitnavigation og elektronisk søkort til navigationen. Lidt efter lidt fik vi hjælpemidlerne til vores rådighed, og det sidste stykke vej har vi haft alle hjælpemidler til rådighed.

Metoden med at vi ikke fik alle hjælpemidlerne lige med det samme gjorde, at vi ”var nødt til” at se ud af vinduerne og ikke ned i radaren, og det er i virkeligheden navigatørens største opgave.

Efter opholdet på PETER TORDENSKIOLD skal vi begge hjem og sejle på andre enheder i Søværnet for at gøre vores vagtcheftogt færdigt.

For os to kadetter har det været et lærerigt togt. Vi har lært mange ting om en korvet og har forhåbentlig vist, at vi godt kan finde ud af at sejle skib.

Det har været en fornøjelse at få lidt af sydens varme sammen med alle ombord, og vi ønsker PETER TORDENSKIOLD og dets besætning god vind og medløb i søen på resten af turen og siger tak for et par gode uger.
"Peter Thorngreen Markussen og Claus Brink, Søværnets Officersskole."

Som det kan ses, har vi det godt ombord. Vi er ved godt mod. Og vi kunne ikke drømme om at klage over vejret!
Nu ligger næste fase foran os: Vores rolle i kongedelingen og regentparrets officielle besøg i Grækenland. Vi er opsatte på at løse den, sådan som vi gerne vil løse alle de opgaver, som vi får: på bedste vis!

Vi ønsker alle derhjemme det bedste – og melder os igen om en uges tid, når vi har mere nyt at fortælle.

Mange hilsner fra os alle ombord på det gode skib PETER TORDENSKIOLD enroute til Athen.

Rejsebrev nr. 3 - 2006 fra PETER TORDENSKIOLD

Oven på en veloverstået uge, hvor PETO i Kongedelingen har fungeret som eskorteskib for kongeskibet DANNEBROG, er det tid for at gøre status.


PETO som eskorteskib for DANNEBROG

31-05-2006 kl. 11:07

Søndag den 21. maj ankom Dronningen til Malta og gik ombord i DANNEBROG. Senere samme aften afgik både DANNEBROG og PETO fra Valletta mod Grækenland, hvor Dronning Margrethe skulle aflægge sit første officielle besøg som regent nogensinde.

Efter at korvetten var blevet malet, pudset og poleret overalt på vej sydover, fremstod den som et smukt skib, som fra mange sider har høstet anerkendende blikke og beundrende bemærkninger. Det var derfor ikke uden en vis portion stolthed, at skib og besætning stævnede ud for at danne kongedeling sammen med DANNEBROG.

Mandag den 22. maj ved middagstid foretog PETO paradering for Dronningen. En paradering for Dronningen består af en salut på 27 skud, som efterfølges af en "jubelrulle".
Skibene sejler på modsatrettet kurs og passerer hinanden tæt. Inden skibene er overfor hinanden afgives salutten. Hele besætningen er opstillet langs lønningen på skibets ene side i stiveste puds, på kommando tages huen af med højre hånd, og efter at der er blevet prajet "Hendes Majestæt Dronningen og Hans kongelige Højhed Prinsgemalen længe leve!" strækkes højre arm ud, mens der råbes "Hurra". På et givent signal føres huen ind til brystet igen. Det gentages tre gange, hvorefter der kommanderes "Huen på".



På vej mod Malta havde vi øvet os i det, og øvelse gør som bekendt mester. I hvert fald gik det godt. Ingen huer røg i vandet, og der blev hverken afgivet 26 eller 28 skud, men præcis 27 styk - helt efter bogen. Vi tror også nok, at det så godt ud ovre fra DANNEBROG. Det var da, hvad vi blev fortalt…

Dronningen og Prinsegemalen havde ytret ønske om at komme ombord på PETO. Chefen havde i et svagt øjeblik sagt, at vi kunne gå 30 knob. Det skulle så bevises. Det blev planlagt og gennemført tirsdag, den 23. maj om formiddagen, hvor hele skibet efter en ekstra tørn overalt, fremstod fra sin allerbedste side. Alt der kunne tåle Brasso havde fået en tur, gulvene skinnede af bonevoks og intet lå forkert… I øvrigt nåede vi 29,7 knob.

PETOs gummibåd hentede først følget og dernæst de kongelige, der blev mødt på agterdækket af faldereb og skansevagt som det sig hør og bør. De kongelige fik så efter velkomsten en kort rundvisning, inden de endte på broen, hvor de kunne opleve en korvet for fuld udblæsning. Med håndtagene i helt bund og gasturbinen på max gik det derudaf, mens DANNEBROG lå og huggede i PETOs hækbølge.

Onsdag morgen afgav PETO på DANNEBROGs vegne salut for den græske præsident forud for ankomsten til Athen. Den bestod af 21 skud. Salutten besvaredes af en græsk fregat. Mens DANNEBROG lagde sig til kaj i havnen i forstaden Neo Faliro, kastede PETO krogen udenfor havnen.

Så fulgte tre dage, hvor der hver dag blev givet spadseretilladelse til halvdelen af besætningen, så alle, der havde lyst, fik lejlighed til at "gøre" Athen. To dage var der arrangeret en udflugt sammen med DANNEBROGs besætning, så alle havde muligheden for at se bl. a. Akropolis og det gamle olympiske stadion.

Athen er efterhånden blevet en storby med mere end 5 millioner indbyggere, og den har meget at byde på af både gammelt og nyt. Takket være de olympiske lege, som blev afholdt i Athen for 2 år siden, har den offentlige transport fået et ordentligt løft, så det var forholdsvis let at komme frem og tilbage til PETOs gummibåd, der fungerede som færge mellem skib og havn.

Da det officielle besøg var til ende fredag aften, stævnede DANNEBROG igen ud fra Athen med PETO i sit kølvand som en anden vagthund – hvad vi jo også skulle være.



Turen gik mod byerne Naphlion, Gythion, Neapoli og Kalamata. Alle ligger på Pelopones – og vi lå alle steder til ankers på reden. I Gythion blev der mulighed for en lille tur i land for dem, der måtte ønske det.
Da vi mandag morgen kom ind til Kalamata skulle Dronningen hjem med fly, og vi stævnede vestover, da kongedelingen var opløst.

Det har været en anderledes opgave, som PETO har skullet løse i den forgangne uge. Også denne udfordring blev mødt med både faglig dygtighed og godt humør. Vi var derfor ikke så lidt stolte, da jagtkaptajnen i sit afsluttende signal udtrykte stor anerkendelse af den måde, PETO har udført sin tjeneste på i forbindelse med kongedelingen.

Nu er vi så på vej mod Rota i Spanien, hvor skib og besætning skal lade op, inden turen går sydover mod Cap Verde.

De bedste hilsner fra alle ombord på
PETER TORDENSKIOLD

Rejsebrev nr. 4 fra PETER TORDENSKIOLD

Vi er nu godt og vel halvvejs på togtet. Og vi er nu på vej mod nye opgaver omkring Cap Verde øerne.


PETER TORDENSKIOLD i Rota, Spanien

14-06-2006 kl. 16:19

Efter at kongedelingen blev opløst i Kalamata på Pelepones den 29. maj, da Dronning Margrethe gik fra borde fra DANNEBROG for at flyve hjem til Danmark, stævnede PETO mod vest. Det var det meste af vejen ren forlægning gennem Middelhavet over mod flådebasen i Rota, som ligger i det sydvestlige Spanien i nærheden af Cadiz.
Men i nærheden af Gibraltar lykkedes det for PETO at få en COI (Contact of Interest) i sigte. Vi meldte observationen ind, sejlede omkring målet og tog billeder af skibet, inden turen gik igennem strædet med delfiner dansende for stævnen.

I Rota blev vi nok engang mindet om, at PETO ikke er noget stort krigsskib. Lige agten for os lå et spansk hangarskib, PRINCIPE DE ASTURIAS, og ovre på den anden side af bassinet lå på et tidspunkt to store spanske landgangsfartøjer og det amerikanske kommandoskib MOUNT WHITNEY.


PETO syner ikke af meget i Las Palmas Gran Canaria

Billedet gentog sig, da vi den 8. juni om morgenen ankom til Las Palmas på Gran Canaria og indtog vores plads i SNMG1 (Standing Nato Response Force Maritime Group 1). Vi lå i "tredje position" på ydersiden af den portugisiske fregat VASCO DA GAMA, som igen lå på ydersiden af den canadiske destroyer ATHABASKAN.

Som om det ikke var nok, kom vores amerikanske bekendtskab fra Rota og lagde sig agten for os.

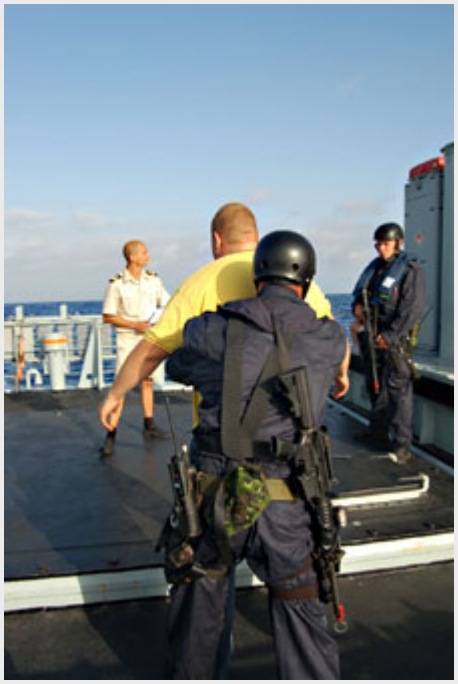
Men småt er godt!

Det måtte vi sande, da vi var sejlet fra Las Palmas. En boardingøvelse, hvor boardingholdene fra de forskellige enheder border de andre, blev aflyst på grund af "for hårdt vejr". Det hårde vejr havde vi nu svært ved at få øje på, så det kunne ikke standse PETO's boardinghold. Hvis de andre ikke vil lege med, så må vi jo gøre det selv. Altså blev skibet delt op i boardingholdet og en særdeles civil besætning og en hel del tilskuere. Og så kørte øvelsen. Det blev både til lidt øvelse for boardingholdet og til udsøgt underholdning for de andre – både figuranter og frigængere.

I de sene nattetimer kører SNMG1-enhederne interne øvelser med fx jeopardy over radioen. PETO kan med stolthed konkludere, at også her er vi med.
I én af øvelserne kom PETO på en fornem førsteplads med 3300 points, mens

den tyske fregat AUGSBURG fik 100 point og canadieren blev blanket af med en score på 0!
Det var også med tilfredshed, at vi kunne konstatere, at vi på 5½ minut havde affyret skud med både TMG (tungt maskingevær) og kanon, efter at vi uden varsel havde fået ordre til det fra styrkechefen (COMSNMG1), som holder til på canadieren.
Jo, småt er godt. Vi tør godt sige det.

Nu er kursen sat sydover, hvor vi skal ned for at være en del af øvelsen STEADFAST JAGUAR. Man mærker korvettens puls, sådan som den skal være op til og under en operation af denne slags. Frivagten bruges til det nødvendige: søvn og skafning. Det er ikke mere så mange, der søger tilflugt i messer og cafeteriet – eller for den sags skyld på dækket. For nu gælder det. Det er nu, PETO skal vise, hvad vi kan.


Boardingøvelse

Til lejligheden har NATO, i samarbejde med øriget Cap Verde, opbygget et scenario langt væk hjemmefra. På den måde kan NATO få kontrolleret om alliancens kommandostruktur, kommunikations- og forsyningslinier kan fungere når de strækkes til det yderste. Og skal man kort forklare, hvad hele den historie går ud på, så prøv engang at forestille jer, hvad man får, hvis man tager Madagaskar fra østsiden af Afrika og flytter øen over vest for Cap Verde øerne.

Det er det billede, som vi arbejder ud fra. På øen, der helt har form som Madagaskar, er der tre fiktive stater. To på den nordlige del og en enkelt sydligt. Det er den sydlige og Cap Verde øerne, som er de ”gode”, mens de øvrige nationer har knap så rent mel i posen. Man skal forestille sig, at FN’s Sikkerhedsråd over en længere periode har lavet resolutioner for at forsøge på at løse konflikten. Foreløbig uden held.


PETOs gummibåd under boardingøvelse

Og derpå har NATO på opfordring af FN indledt en operation, som har til formål at beskytte den sydlige stat og Cap Verde øerne. NATO-styrken, som PETO er en del af, har til opgave at sørge for stabilitet i området og afværge overgreb og chikanerier fra de to nordlige stater. Der blev i 2002 indgået en våbenhvile, men den er meget spinkel, og den bliver gang på gang overtrådt af de nordlige stater.

PETO og de øvrige enheder vil så i virkelighedens verden operere i farvandet omkring Cap Verde og forsøge på at standse de imaginære ulovligheder, som de to stater fra den stakkels ø, som for øvelse er

blevet flyttet om på den anden side af det afrikanske kontinent, i samarbejde med lokale terrororganisationer står for.

Det er scenariet, som venter os. På vej sydover har vi nydt godt af Gran Canarias gæstfrihed og sydens sol. Alt sammen har det været med til at gøre os klar til den kommende opgave.
Og den lyder i al sin enkelthed at leve op til det gamle ord: Hellere lille og vågen end stor og doven!

Fra alle os ombord på PETER TORDENSKIOLD skal der lyde de bedste hilsner til alle derhjemme i et forhåbentlig solbeskinnet Danmark.

Rejsebrev nr. 5 fra PETER TORDENSKIOLD

PETER TORDENSKIOLD på gasturbine i Atlanten er super godt


PETER TORDENSKIOLD på gasturbine i Atlanten

27-06-2006 kl. 14:32

(Vi beklager at rejsebrevet er meget forsinket på grund af mailproblemer. Webmaster)
PETER TORDENSKIOLD har nu i et stykke tid befundet sig ved Cap Verde øerne. Vi har afsluttet den serialiserede del af øvelsen STEADFAST JAGUAR, hvor alt er skemalagt på forhånd. Den har budt på snart sagt enhver form for øvelse bl.a. luftforsvarsøvelser og øvelse i at beskytte os selv og andre mod terrorangreb.


HMS Pembroke på slæb

Og vi fik mulighed for, efter at vi havde ydet assistance til andet skib efter en brand for øvelse på den engelske minejæger HMS PEMBROKE, at slæbe den. Procedurer og praktisk sømandskab har gået hånd i hånd. Men det planlagte er forbi nu. Og vi har afsluttet det på bedste vis.

Opholdet mellem den serielle del og scenariedelen, hvor tingene bliver mere uforudsigelige og udvikler sig hele tiden, blev brugt på en kort visit i øernes hovedstad Praïa på øen Saõ Antiago. PETER TORDENSKIOLD ankom lige efter sin efterhånden trofaste følgesvend, den canadiske destroyer HMCS ATHABASKAN, som huser SNMG1's stab. Vi lå side om side i havnen, og så fik den vagtfrie del af besætningen lejlighed til at opleve byen, mens vagtholdet i maskinen holdt eftersyn på hovedmotoren.

Cap Verde er et fattigt samfund. Selvom bruttonationalproduktet ligger over de fleste afrikanske landes, så er der langt op til det niveau, som vi er vante til fra de forskellige europæiske lande.

I centrum af byen, som huser omkring 100.000 indbyggere, fornægtede øernes fortid som portugisisk koloni sig ikke i arkitekturen. Men det var også tydeligt at se, at der ikke har været de store summer at restaurere for, efter at øerne vandt deres selvstændighed. Eneste undtagelse var vist præsidentpaladset…

På markeder falbød de lokale alt fra levende dyr over frugt og grønt til tøj og underlige brugsgenstande.


Fra et marked i Praïa

Mange mennesker kender måske Cap Verde fra forskellige hjælpeprogrammer for børn. Fra PETER TORDENSKIOLD kan vi berette, at der er brug for det. Som én sagde i forbindelse med besøget i Praïa: ”Så bliver vores problemer derhjemme så små!”
Efter knap og nap et døgn i Praïa stod PETER TORDENSKIOLD igen til søs. Straks lagdes kursen mod nord til det område omkring øernes næststørste by, Mindelo, på øen Saõ Vincente, hvor vi også i øvelsens første uge havde vores operationsområde. Heroppe har vi trofast udført det, som man kalder for MIO (Maritime Interdiction Operations), hvor man forsøger at skabe sig et samlet billede over trafikken i det tildelte område – både til havs og i luften. En boarding kan også sagtens komme på tale i løbet af en sådan opgave. Og det gjorde den da også.



Light Jackstay

PETER TORDENSKIOLD fik også en dag fint besøg, idet COMSNMG1, Commodore J. A. D. Rouleau, kom over fra ATHABASKAN i gummibåd.

Under hans besøg blev der mulighed for at dyrke solidt og dygtigt sømandskab.

Hvordan skal man dog få forsyninger, hvis man er midt ude på åbent hav? Man kan ikke bare ringe efter hvad man nu mangler, og så bliver det bragt ud. Man må gøre noget for sagen. Ligesom vi, når vi har brug for at få olien toppet op i vores tanke ombord, lægger os tæt op ad et dertil indrettet tankskib og derefter med liner og slanger får skabt en forbindelse (RAS = Replenishment at Sea), sådan gør man også, hvis det handler om kartofler eller mennesker, som skal overføres mellem to skibe i rum sø.

Det kræver en del forberedelser. Tovværket skal være klargjort, så alt kommer til at klappe, når det er så vidt.

Til at agere ”motor” for det spil, som skal trække varer eller personer ombord udpeges en stor del af besætningen som ”Manilla-gaster”, og det er så ved rå håndkraft overførslen sker via taljer og tovværk. Det kaldes for Light Jackstay.

Det kom COMSNMG1 til at opleve mellem ATHABASKAN og PETER TORDENSKIOLD.

Først blev nogle vægte overført, og derefter måtte præsten fra ATHABASKAN stå for skud – først den ene vej og så den anden.



Light Jackstay i nærbillede



COMSNMG1 taler til skibets yngste konstabel på broen

Inden COMSNMG1 forlod PETER TORDENSKIOLD, nåede han at give en gave til yngste gast ombord, samtidig med at han pointerede vigtigheden af, at hver eneste ombord fra høj til lav gør sit bedste.

Øvelsen STEADFAST JAGUAR har været genstand for stor mediebevågenhed. Det har øvelsen også båret præg af. Både på den deciderede ”Media Day”, men så sandelig også dagen efter, hvor det var ”Distinguished Visitors Day”. Det var både NATO’s generalsekretær og mange andre honoratiores, som fra en tribune inde på øen Saõ Vincente fulgte krigens gang til lands, til vands og i luften.

Men øvelsen har ikke kun handlet om krisestyring. Som et element i øvelsen var der et fingeret vulkanudbrud på øen Fogu. Det skulle være anledning til, at NRF-styrken også i den henseende blev testet. At det så var lige ved at blive lidt for spændende, da et virkeligt jordskælv kort tid før ramte en af de andre øer, Brava, er en anden sag. NRF-styrken søgte at hjælpe i det omfang, som de lokale myndigheder ønskede det, men heldigvis var det ikke så slemt, som det kunne have været. Men det viser kun, at de øvelser, som vi deltager i, har rod i den virkelighed, som omgiver os. PETER TORDENSKIOLD blev ikke kaldt til nogle af de to naturkatastrofer – hverken den virkelige eller den fingerede.

Til gengæld fik vi for en dag rollen som ”bad guy”, da vi skulle eskortere et amerikansk flådetankskib i rollen som embargobryder igennem til øen Saõ Antao med kontrabande. Det bød på både kæk, fræk og underholdende sejlads for at forsøge på at forhindre de andre skibe i at boarde embargobryderen.



Søndag morgen ved tanken...

STEADFAST JAGUAR er udover den er en øvelse, som det jo også er, en markering af, at NATO’s NRF koncept nu er et færdigt produkt – klar til indsættelse i hele verden med kort varsel, om det skulle være nødvendigt.

Denne gang var det måske nok så meget dem, der befinder sig i de højere lag, der skulle testes. Enhederne har allerede vist, hvad de kunne. Nu var det så op til baglandet at bevise, at de kan bruge de værktøjer, som de har til rådighed for sig i en given situation, på bedste måde.

Forhåbentlig er det lykkedes til fulde. Det er PETER TORDENSKIOLD´s indtryk. Nu lakker øvelsen i hvert fald mod enden. Onsdag den 28. juni er det slut, og PETER TORDENSKIOLD kan igen via Madeira stævne hjemover mod de kendte farvande.

PETER TORDENSKIOLD’s besætning sender alle derhjemme de bedste hilsner

Rejsebrev nr. 6 fra PETER TORDENSKIOLD

3 skarpe + 1

07-07-2006 kl. 08:18

Vi er homebound efter deltagelse i Steadfast Jaguar, en 2 ugers øvelse ved Cap Verde. Jeg sidder med bugen fyldt og er ved at skrive togtrapport. Skibet er gået i "forlægnings-mode" og i "nu-er-vi-på-vej-hjem-mode". Med andre ord, vi kan nu slappe lidt af ovenpå de 14 dages øvelse, hvor alle har været skarpe og alle har klaret deres opgaver godt og rosværdigt.

Her om bord hersker PETO-ånden, den gode stemning, viljen til at yde dét der skal til når det gælder, at være skarp når det kræves, at være fælles og løfte i flok hvis det er nødvendigt, og bedst af alt at gøre det uden brok.

Og når alt andet er godt, så kan man jo altid brokke sig lidt over kosten, ik' ?

Nix ! ikke her på PETO, for i kabyssen råder de 3 skarpe + 1, for hvem det ikke er nogen øvelse. Det er LIVE hver gang, og det er flere gange dagligt, 7 dage om ugen, fra den første dag de gik om bord, til den sidste dag de går i land.

Her er de:



Svend Åge Larsen (398) bager 15 rugbrød hver 2. dag, han bager kager hver tirsdag og torsdag han bager rundstykker og franskbrød hver nat/morgen. Søndag morgen har han også bagt wienerbrød. Og det hele er lækkert og velsmagende.
Glemte jeg at sige, at når der blæses "Klart skib", så bemander han styrbord stinger, og ellers er han også på post ved gummibådens forhaler ca. hver 2. gang, når gummibåden skal i vandet eller hales op.

Beese, Thomas og "Mini" med de borgerlige navne Jens Beese (196), Thomas Lindberg (296) og Kenneth Christensen (397), styrer kabyssen. Det betyder mad til ca. 90 mand hver morgen, lun ret + pålæg til 90 mand hver middag, og 2 retter til 90 mand hver aften. Ind imellem skal der lægges madplaner og frysevarer skal tages ud dagen i forvejen. Og så skal kabyssen ryddes og rengøres efter hvert måltid. Hygiejnen skal være i top – ellers risikerer vi "Korvetsyge".

Også disse 3 herrer har en post under ”Klart skib”. 2 skal være klar til ”bårefræs” i tilfælde af sårede og Thomas er med i den ene havaripatrulje.

Endelig skal vi ikke glemme at vi på dette togt ikke har haft en proviantregnskabsfører, så når vi andre går i land for at opleve f.eks. Praia, så går de på det lokale marked og køber frisk frugt og grøntsager til 90 mand

Når de 3 + 1 opererer i kabyssen så kommer der ikke bare mulje på bordet – Nej det er veltilberedt god og rigt varieret mad. Der er alt fra hakkebøffer som vor mor (troede hun) lavede det over eksotiske kinesiske retter til det franske køkken.

Og det hele foregår uden brok – så vidt jeg ved. Det kan godt tænkes, at der kan ryge en finke af panden, når jagten på fjendtlige fly raser I O-rummet og på broen med vilde manøvrer og skarpe drej, som krænger skibet helt over; men det når i så fald ikke ud over kabyssens dørtrin.

Disse 3 + 1 er skarpe – rigtig skarpe – og lad dette være en anerkendelse af deres store bidrag til PETO-ånden.

DOC

Rejsebrev nr. 7 fra PETER TORDENSKIOLD

Korvetten PETER TORDENSKIOLD er på hjem efter at have tilbagelagt 13.800 sømil - svarende til mere end halvvejs jorden rundt.


Trawl i skruen

11-07-2006 kl. 07:43

Så er der kun to dage til vi kommer hjem til Danmark og til jer. Uden at overdrive kan jeg roligt sige, at alle glæder sig meget til gensynet med jer og en velfortjent sommerferie.

Et par timer efter vores korte stop i La Coruna kunne man dog godt blive lidt i tvivl, om vi ville nå hjem til tiden. Vi mærkede på et tidspunkt nogle ret markante og rytmiske rystelser i skibet. Det er som regel et tegn på, at man har mistet et skrueblad eller fået noget i skruen. Det viste sig at være et temmelig stort stykke fra et trawl, der åbenbart flød lige under vandoverfladen. Heldigvis kunne skibets dykker skære skruerne fri og vi kunne fortsætte turen nordover uden skader eller forsinkelser.


PETER TORDENSKIOLD i Funchai

Når vi kommer tilbage til Flådestation Korsør vil vi have tilbagelagt 13.800 sømil. Det svarer til ca. 25.000 km., hvilket er mere end halvvejs rundt om Jorden. Vi har besøgt Spanien, Malta, Grækenland, Cap Verde og Portugal. Jeg kan med sikkerhed sige at besætningen har repræsenteret Danmark, Søværnet og ikke mindst jer på den bedst tænkelige måde. I har al mulig grund til at være stolte af jeres pårørende her på PETER TORDENSKIOLD. Det er jeg blevet bekræftet i fra både kongeskibet DANNEBROG og vores styrkechef under øvelse STEADFAST JAGUAR.

Det har været en speciel og spændende opgave at deltage i STEADFAST JAGUAR. Jeg kan konstatere at i perioden fra den 11. juni til den 2. juli var vi indsat i øvelsen uden at få anden støtte eller forsyninger end brændstof fra styrkens tankskibe. Det kan kun lade sig gøre, hvis hver eneste kvinde og mand i besætningen yder sit bedste. I flere tilfælde var det kun PETER TORDENSKIOLD, der kunne løse krævende sømandskabsmæssige opgaver som slæbning, assistance til andet skib, sejle med gummibåd, gennemføre boarding mv., hvor langt større skibe meldte fra på grund af vejret. Dette kan ikke lade sig gøre uden en professionel og ansvarlig besætning, der forstår sig på opgaven og at tage vare på hinanden. Dette har været gældende for alle divisioner og enkeltpersoner i skibet.

Efter øvelsen indgår PETER TORDENSKIOLD i NATO Response Force (NRF) indtil starten af januar 2007. Øvelsen var således en god lejlighed til at vurdere, om vi er klar til at tage udfordringen op i regi af NRF. Det kan jeg

heldigvis sige et klart ja til. Når PETER TORDENSKIOLD i perioden juli 2006 til januar 2007 er tilmeldt NATO´s NRF styrke, så betyder det, at vi kan blive udsendt i en international operation med 5 dages varsel, hvis det besluttes i Folketinget.

Varigheden af sådan en udsendelse vil jo helt afhænge af opgaven, men omkring 3 måneder er jo som hovedregel det maksimale for en besætning. Sker dette, så må vi atter have gang i rejsebrevene.



Vi ankommer til Flådestation Korsør den 12. juli kl. 1000. Når vi kommer tilbage ville vi selvfølgelig allerhelst blot hilse på jer, låse skibet af og tage på ferie. Desværre kan det ikke helt blive sådan. I er meget velkomne til at komme forbi og sige velkommen hjem til jeres kære. Men vi kan desværre ikke tilbyde ophold på skibet i længere tid, da vi har en ganske travl arbejdsdag foran os. Skibet skal klargøres til ferie, hvilket indebærer en hel del arbejde og aktivitet ombord.

Hvis I kommer, så vil det være fint, hvis I giver jeres besætningsmedlem på PETER TORDENSKIOLD besked. Så vil vi sørge for at vagten ved Flådestationen ved, at I kommer.

På snarligt gensyn og med de bedste sommerferieønsker til alle

Carsten Fjord-Larsen
Chef for PETER TORDENSKIOLD

Rejsebrev nr. 8 fra PETER TORDENSKIOLD -
På NEPTUNE WARRIOR

Lige nu syder det i O-rummet, hvor krigen er ved at komme på sit højeste.


Tankeren

06-11-2006 kl. 17:27

Flere af vore allierede enheder er blevet angrebet, og den politiske situation er yderst sprængfarlig. –Der er næsten blevet givet ordre til at skyde på alt hvad der rører sig…

Vi er tre kadetter, Henriette, Maria og Michael, der har fået muligheden for, at opleve tre ugers nav-togt med korvetten PETO. 3 år inde i den 5-år lange officersuddannelse, hvor vi har taget skibsføreruddannelsen, skal vi i løbet af en 3 måneders periode have navigatorisk erfaring, gerne på 3-4 forskellige enheder i Søværnet, så vi kan smage på de mange opgaver Søværnet har i Danmark.

Henriette:
Forholdene om bord.
Efter at have været på både ESBERN SNARE og THETIS var jeg spændt på opholdet på et skib af lidt ældre dato. Og jeg må sige der er en forskel.

Det første problem jeg stødte på var, at min udleverede grønne rygsæk var meget svær at manøvrere rundt i skibet. Gange og lejdere var simpelthen for smalle til jeg kunne komme rundt med den, så den måtte jeg pænt aflægge og slæbe den efter mig.


VCH under RAS

Vi kom ind i officersmessen og hilste på de tilstedeværende. Jeg husker tydeligt mit første møde med DRO, som forsikrede mig at hvis der pludselig kom en revne i styrehuset og der kom vand ind, så skulle jeg bare ringe til ham, så ville han komme med siliconen og lappe det så godt han kunne. Hold da op, tænkte jeg. Og vi skal ud i nord Atlanten og vippe rundt. Spændende…

Næste punkt var så installeringen. Eller rettere sagt ”Hyldetildeling”. Jeg blev installeret på pigelukafet, som er et seksmandslukaf med køjer man nærmest skulle støbes ind i.

Men så er det jo godt at man ikke skal gå rundt med sin rygsæk hver dag, og at man vænner sig til at slå hovedet op i overkøjen når man skal op og have hundevagt.

Man må sige at det er meget anderledes end at være ombord på de nye store skibe, men PETO har helt klart sin charme, og man lærer at blive utrolig glad for sin køje. Den er i hvert fald blevet brugt flittigt af undertegnede.

Maria:
Livet på broen.
Efter at have haft min gang på broen på fire andre skibstyper i Søværnet, så må broen på PETO siges at være klart den mindste, men med plads til det mest nødvendige; én stol til vagtchefen og en til rorgængeren, kortbord til kadetten og en knage til kaffekanden således, at denne overlever slingerage.

Som kadet tilbringer man sine vagter på broen, og det er det ikke altid, at man får noget indtryk af, om krigen raser, idet det meste foregår i o-rummet, men nogle gange hænder det.

”GUN GUN GUN” efterfulgt af ”MISSILE MISSILE MISSILE” gjalder ud af radioen og rundt om skibet sejler 3 hurtiggående motorbåde, som skærer ind foran stævnen for at vende rundt og angribe igen, denne gang med ”MINE MINE MINE”.


RAS

Scenariet i dette års Neptun Warrior er, at et land er blevet splittet i en række småstater med hvad dertil hører af konflikter og selvfølgelig også en terrorrist organisation, som angriber alle nationer med alle midler.

Det er under denne type angreb, at det er spændende at være på broen, hvorfor denne også hurtigt fyldes med nysgerrige søfolk.

En anden begivenhed der kan få folk på broen er RAS, hvor vi får fuel fra den store amerikanske tanker PATUXENT. I løbet af øvelsen har vi RAS’set tre gange, men specielt en af gangene står stærkt i hukommelsen.

Det blæste meget og vi lå ud mod det åbne Atlanterhav, hvor søen er stor. Der var to mulige kurser; med søen hvor vi lå forholdsvist roligt, men hvor det var svært at holde kursen, så præcist som RAS kræver, eller mod søen med kraftige bevægelser i skibet, men med god styring. Det sidste blev valgt.

Vagtchef og chef stod i brovingen, eller måske mere passende svømmede i brovingen, for hver gang skibet ramte en bølge, væltede det indover med vand. Men der blev RAS’set og PETO fik stor ros af PATUXENT for standhaftighed.

Livet på broen på PETO har det meste af tiden været ganske fredeligt, til tider ganske hektisk, men altid hyggeligt.

Michael:
Fordomme.
I stedet for et 3 ugers togt med GUNNAR THORSON, var jeg så heldig i sidste øjeblik, at få en ledig plads på PETO, der skulle til Skotland, for at deltage i den årlige JMC eller Neptune Warrior.


OLFERT FISCHER

Jeg var mødt på GUNNAR THORSON om mandagen, og kunne så først få ”go” på at komme med PETO, efter vi havde forladt Bræddebænken på Holmen. Men da vi passende nok kom forbi Korsør, blev jeg sejlet ind til PETO i gummibåd.

Og jeg var jo mildt sagt noget spændt på at skulle møde sådan nogle 2. eskadre-folk. Derfor havde jeg også taget et ekstra sæt paradebukser med og de fine paradesko. Inden jeg gik ombord blev der rettet på slipset og skoene blev kontrolleret for smuds, i angst for at den første officer jeg mødte, ville give mig en lussing for ikke at have nypressede bukser.

– Men ingen grund til bekymring. I stedet har jeg nærmest følt mig ”overdressed”, og selv officerer af operativ linie, går rundt i harboørehabit og sandaler…(klartskibsdragter og sikkerhedssko)

Vi har vel alle hørt om sindssyge chefer eller overordnede, om ikke andet fra gammel tid. Jeg havde hørt om dem, og havde af en eller anden grund regnet med at skulle møde dem her. Jeg stod bukket forover, og klar til at føje, og gjorde mig klar til at blive ”rettet af”!

–Men også her tog jeg fejl. Jeg er derimod forbløffet over den gode og afslappede stemning der er ombord. Jeg har ikke hørt nogen ”vrisse” ad hinanden endnu, for alt foregår med gensidig respekt for hinanden, og det er sagt med tidligere erfaringer fra andre skibe i mente.

Det har været rigtig spændende for os at være med på dette togt. Vagtcheferne har været tålmodige og villige til at lære fra sig. Vi siger alle tak for denne gang og vi ses!

Jeg har lige afsluttet min 18-24 vagt, og forfatter lige de sidste par linier inden jeg går til køjs. I morgen er sidste dag i øvelsen, og der forventes en kulmination eller angreb i morgen tidlig.


Slusen ved Leigh

Efter endt øvelse sejler vi til Glasgow, hvor vi vil være i overmorgen tidligt. Herfra flyver vi hjem, for at starte på kursus i Frederikshavn. Officersuddannelsen må da være det sjoveste job man kan have!?

Rejsebreve fra SVANEN og THYRA 2006

Rejse brev nr. 6 fra SVANEN og THYRA 20-10-2006
Søndagens sejlads gik fra København mod Helsingør. THYRA gik kl. 14, mens SVANEN først sejlede til Amaliehaven for at hente gæster

Rejsebrev nr. 5. fra SVANEN og THYRA 03-10-2006
Tirsdag d. 19/9 mødte vi på Flådestation Korsør til årets sidste togt med sejlkutterne.

Rejsebrev nr. 4 fra SVANEN og THYRA 01-09-2006
Efter en velafviklet formationssejlads i Warnemünde med bl.a. det tyske skoleskib Gorch Fock, forlod Svanen og Thyra hinanden for en tid.

Rejsebrev nr. 3 fra SVANEN og THYRA 22-08-2006
Spændt er man altid, når man starter på noget nyt. Dette var også tilfældet, da de fire kadetter Jacob, Kasper, Daniel og Lise mandag den 31. august påmønstrede skole sejlkutteren SVANEN.

Rejsebrev nr. 2 fra SVANEN og THYRA 30-07-2006
Smilet breder sig bredt i ansigtet på mine kolleger imens vi bjerger sejl og stævner mod Sønderborg havn.

Rejsebrev nr. 1 fra SVANEN og TYRA 14-07-2006
Følg kadetaspiranter på 4 ugers sejlads, hvor de teoretiske færdigheder afprøves på de to sejlskibe SVANEN og THYRA.

Rejsebrev nr. 1 fra SVANEN og TYRA

Følg kadetaspiranter på 4 ugers sejlads, hvor de teoretiske færdigheder afprøves på de to sejlskibe SVANEN og THYRA.



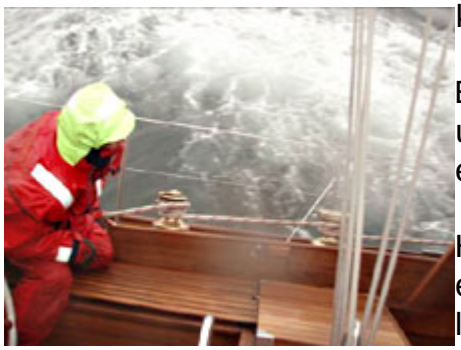
14-07-2006 kl. 08:17

Rejsebrev fra Hold II på SVANEN & THYRA
Af KTASP Claus Rasmussen

Mandag d. 26/6 mødtes vi forventningsfulde ved kajen på Flådestation Frederikshavn, hvor SVANEN og THYRA lå og ventede på os. Foran os havde vi 4 uger med sejlads, hvor vi skulle afprøve de teoretiske færdigheder, vi havde tilegnet os de sidste 5 måneder på SRS.
Mandagen startede med en velkomst samt præsentation af skibene, dets besætninger og selve turen.

Vi skulle første dag ud på en mindre tur til Skagen, hvilket forløb ganske godt. Vinden var blæst lidt op til ære for os, og vi fik en forsmag på hvad sejlads med sejlbåd også indebærer, bl.a. kraftige søer, store krængninger og byger.

27 / 6
Denne dag skulle vise sig at være en tur vi ikke lige glemmer foreløbig. Afgang kl. 08:00 fra Skagen, næste stop Hanstholm.



En tur på kryds i temmelig høj sø, hvor vi var uheldige at få en flænge i genuaen på THYRA ved en af de mange vendinger.

Hurtigt blev genuaen dog bjærget, og fokken erstattede det tabte sejl. Klokken var 23:00 da vi lagde til kaj i Hanstholm, trætte og godt brugte efter en trods alt god dag på søen

28 / 6
Næste dag, onsdag, skulle afgangen fra Hanstholm vise sig at kræve alle mands opmærksomhed.



De kraftige bølger der stod lige ind i havneindløbet gjorde, at vi måtte gå ud for både motor og sejl. Storsejlet havde vi rebet fra starten da vinden var kraftig. Store søer væltede ind over os da vi satte fokken, og sejlkutterne huggede op og ned i de kraftige bølger.

Langsomt men dog sikkert kom vi fri af indsejlingen, og turen kunne gå ned mod Thyborøn, hvor vi ville få en dag ekstra i havn til lige at fordøje de første par dages indtryk og oplevelser.

29 / 6



Det skulle vise sig at sommervejret så småt begyndte i Thyborøn. Det var også der, at der var tid til at vise sejlskibene frem for de mange lokale samt feriegæsterne, og. For nogle blev det også til en lille løbetur ved stranden, en forsmag på den dette togts obligatoriske løbetur ved North Sea Beach Marathon i Hvide Sande.

I Thyborøn fik vi også lejlighed til at komme en tur ud i bølgerne med redningstjenestens meget hurtige redningsbåd. Alt imens gjorde den lokale sejlmager i Thyborøn en flot indsats med at få repareret THYRAs genua.

30 / 6



Fredag var der afgang til Hvide Sande, hvor vi var sat til at ankomme kl. 14:30. Vinden løjede i løbet af dagen, så vi gik for motor de sidste par timer.

Derfor var det oplagt at få skibene gjort fuldstændig klar til en storslået ankomst i hvid 3A, samt salut fra både SVANEN og THYRA. Klokken var 14:30 da kanonslagene rungede i Hvide Sande havn, og ingen på havnen kunne være i tvivl om at vi var ankommet.

I havn blev flag over toppene sat og vi fik gæster ombord, bl.a. byens borgmester, kommunaldirektøren, folk fra marineforeningen, samt folk fra Foreningen Havnen. Senere samme aften

1 / 7

Om lørdagen var vi inviteret til morgenmad hos den lokale marineforening. Dette blev holdt i sammenhæng med indvielsen af deres nye, flotte lokaler i Fiskeriets Hus. Kl. 13 var SVANEN og THYRA værter for en lille sejltur på det spejlblanke Vesterhav. Omkring 14 folk havde i en lokal konkurrence vundet en tur med sejlkutterne, men vind var der intet af, så vi loggede ikke mange sømil de par timer turen varede.

2 / 7



North Sea Beach Marathon stod på programmet om søndagen.

Der kunne vælges mellem 5, 10, ½ marathon eller alle 42,195 km. 4 havde valgt ½ marathon, 8 var tilmeldt 10 km og dem der havde valgt at tage vagten ombord nøjedes med 5 km.

Fælles for løbene var at det foregik nede i det

hårde, til tider meget bløde sand, nær vandkanten langs den jyske vestkyst. Alle nåede helskindet i mål trods varmen og det bløde sand.

Om eftermiddagen påmønstrede 2 amerikanske kadetter, Greg og Fillipe fra US NAVY, samt en dansk værtskadet.



De skulle med i den efterfølgende uge frem til vores ankomst i Århus, hvor de der ville overgå til andre enheder i Søværnet.

3 / 7

Mandag skulle vi nordpå igen, og forlod Hvide Sande tidligt om morgenen. Vi havde kurs mod en ankerplads i Nissum Bredning, hvilken vi ankom til sent om aftenen. En fin dag for sejl hele vejen. Krogen røg i på 6 meter vand og de næste par dage skulle gå med sejlads igennem Limfjorden, et virkeligt flot område også at se fra søsiden.

4 / 7



Første stop var Nykøbing M, en hyggelig lille by i det nordjyske. Her skulle vi ligge til om onsdagen, hvor planen for den dag var at nå til Ålborg.

Undervejs til Nykøbing M passerede vi for første gang på togtet en lille bro, Oddesundbroen. Farvandet i Limfjorden var meget roligt og vejret var skønt.

5 / 7

Det midterste lange stykke fra Nykøbing M. til Ålborg foregik dog for motor, eftersom der var smalt mange steder, samt at vinden var lige i øst. Igen havde vi bropassage ved Sallingsund og Aggersund.



Under turen blev vi hilst på af en af Søværnets Lynx helikoptere (halenr. S 170), der havde spottet os blandt de mange andre sejlbåde.

6 / 7



Torsdagen i vores anden uge af togtet skulle gå fra Ålborg og helt til Tunø, vest for Samsø. Vi gik fra Skudehavnen kl. 07, således at vi undgik alt morgen-trafikken.

Endnu 2 broer skulle passeres og resten af turen i Limfjorden foregik med sejlads i mærker. Et kort ophold i Hals ved middagstid for at fylde vand på

tanken og af sted det gik ud i Ålborg Bugt.

Uden for Hals Barre konstaterede vi at en lystsejler var gået på grund på den lave grund N for indsejlingen. Dette blev indrapporteret og lystsejleren fik den fornødne hjælp til at komme fri.

Vinden løjede helt af ved 21-tiden, da vi var nået til farvandet ud for den nordlige del af Djursland, og resten af turen gik for motor ned gennem Kattegat. En tur der varede hele natten, hvilket gav anledning til at sejle vha. de mange fyr der omgav os.

Det forløb vældig godt, og morgenholdet på THYRA kunne kl. 0700 kaste ankeret syd for Tunø, hvor vi skulle ankomme senere på formiddagen. Efter klargøring af dæk, blev der tid til en baderulle i det friske hav.



7 / 7

Kl. 1030 lå vi ved kajen i Tunø Havn. SVANEN kom ind ved 13-tiden efter at have opankret syd for Grenå i løbet af natten.

På Tunø blev tiden nærmest skruet 70 år tilbage, ren Morten Korch. Men sikke et liv der var at finde, på den dejlige lille danske perle af en ø. Ingen larm m.v. der kunne forhindre os i at indhente lidt kræfter efter nattens sejlads.

8 / 7



Fra Tunø skulle turen denne lørdag gå op til Århus. I Århus hilste vi på CH SOK, der var nede og overrække to nye gennakker til sejlkutterne. Det var et led i den kampagne SOK kører i samarbejde med flere organisationer om at være vågen overfor oliespild og – forurening i vores farvande.

208 m2 sejldug med skriften ”Bliv Havmiljøvogter” skulle være med til at gøre yderligere reklame for SOK´ s kampagne, som vi også deltager i ved at dele foldere ud til de mange folk, der selv har båd eller kender nogle, der er ivrige sejlere.

I Århus lå vi sammen med en båd fra Søsportens Sikkerhedsråd som sejler rundt til danske havne om sommeren og udbreder kendskabet om sikkerhed til søs.

Århus var også endestationen for vores amerikanske venner, der efter en vellykket uge med SVANEN og THYRA skulle over på bl.a. LAXEN de efterfølgende dage.

9 / 7
Søndagsturen gik til Bogense, hvor vi ankom ved 17-tiden. Vejret havde ikke været det bedste, lidt regn og optræk til torden.

Der var en lille kamp om at komme først til Bogense, men begge både kom ind med så lille en margen til hinanden, at vi lod SVANEN få æren for en gang skyld.



10 / 7
Planlægningen for om mandagen bød på noget spændende sejlads igennem Lillebælt.

Her var både strøm og vind meget afgørende for hvordan vi kom igennem, og det blev til en rigtig god oplevelse at manøvrere i det travle farvand.

Vi ankom til Assens ved 14-tiden, samlet sejltid 6 timer, hvor størstedelen af sejladsen foregik i fyrlinier.



11 / 7
Ærøskøbing var målet for om tirsdagen i tredje uge af togtet.

God vind fra SW fik bragt os til den sydfynske købstad. Det blev dog til et par kryds dernedad, da vi ikke helt kunne holde fri af nogle af de mange småøer.

Med få minutters mellemrum lagde begge både til i den gamle havn, og der var hurtigt en del folk henne og se hvilke skibe der var ankommet.

12 / 7
Ligesom sejladsen i Lillebælt om mandagen skulle onsdagens sejlads bringe os igennem et trafikeret farvand, nemlig Svendborgsund.



Igen var der sejlads i fyrlinier og Svendborg er jo et af de 5 steder i Danmark hvor sideafmærkningen skifter, hvilket man skal være opmærksom på.

Vi kunne næsten klare hele den snoede rute for sejl, men vinden drillede til sidst således at vi måtte gå lidt for motor, inden vi atter kunne sætte genuaen for at styre mod Rudkøbing på Langeland.

Det blev også dagen hvor begge både for første gang eksperimenterede med deres nye gennakker.

13 / 7



Fra Rudkøbing til Korsør torsdag skulle vise sig at blive for motor, da der ingen vind var at hente.

Vi tog op langs vestsiden af Langeland og støttede 030 hele vejen op til indsejlingen til Korsør

En flot sommerdag til at gå på leavex, vel mødte igen tirsdag d. 18/7.

Rejsebrev nr. 2 fra SVANEN og THYRA

Smilet breder sig bredt i ansigtet på mine kolleger imens vi bjerger sejl og stævner mod Sønderborg havn.



THYRA under gang syd for Als

30-07-2006 kl. 18:15

Dagens sejlads fra Fåborg har været hurtigere end vi regnede med, DMI har igen slået fejl med vinden, som så ofte ikke er til at forudse på havet, men vi har brugt vores nye "Bliv Havmiljøvogter" genakker, og med stor succes. THYRA har dagen igennem forgæves forsøgt at overhale os på SVANEN, men uden held, på trods af at bådens mere erfarende mænd sad ved roret. Det er nok derfor smilet i dag er ekstra stort på ansigterne når jeg kigger mig omkring

Hverdagen har bidt sig fast, vi kender alle rutinerne, og sejladsen bliver efterhånden bedre og bedre. Sejlskibets store mysterier bliver åbenbaret foran os, og vi er alle helt sikre på, at denne form for sejlads er udfordrende og ganske i orden.



Storebæltsbroen set fra søsiden

Men lad os koncentrere os om sagens egentlige emne, vores sejlads; siden vores sidste rejsebrev har vi jo holdt en velfortjent leavex (fredag-mandag) hvor skibene lå i Korsør.

Vi sejlede den 18/7 fra Korsør mod Kerteminde, turen gik under Storebæltsbroen, en ny oplevelse for nogle af os, og synet er ganske imponerende.



SVANEN og THYRA fotograferet oppe fra

I kerteminde fik vi smurt faldlejerne til storsejlet, som gennem den sidste tid er begyndt at være lidt træg at sætte. Her fik vi lejlighed til at tage nogle billeder af SVANEN og THYRA fra oven.

Herfra skulle vi fortsætte mod Kaløvig bugt, men vores tur blev lang (pga manglende vind) og vi valgte at kaste anker i Begtrup vig i stedet, men ikke helt uden problemer, for da motoren skulle startes, blev vi overrasket af en forfærdelig larm fra kileremmen. Det var dog ikke kileremmen, men et leje i et eller andet opspænde-hjul (dylf) var gået.
Frygt ikke, vi er Kadetter…. Vi finder en idé, okay vi er også operative, men i fællesskab kom vi frem til følgende løsning:


Nødreparation af motor

En sejsing og en blok, og så skulle den være i orden!

Imens ligger vi stadig uden for Begtrup vig og driver for strømmen (læs: ikke under kommando, selv om chefen ikke ville indrømme det).

Motoren blev startet, og slukket ganske hurtigt efter.

Det endte med at THYRA kom os til undsætning, og vi blev slæbt til ankerpladsen. Dagen efter tog vi den korte tur til Århus (hvor vi egentlig også kom først), og fik de rigtige reservedele.


Klar til messemiddag i Århus

I søværnet er mange ting forbundet med traditioner.

En af dem er messemiddag. I Århus blev det tid for vores messemiddag, hvor vi blev indviet i messelivets mysterier.

En sjov aften med ren gourmet fra vores kok, hertil tilsat en perfekt vin menu.

Men videre skulle vi, efter Århus gik turen videre til Tunø, hvor THYRA skulle have deres Messemiddag. Vi er sikre på, at de havde det lige så sjovt som os, da vi kunne høre at musikken spillede, og at der blev banket ivrigt i bordet.

Derfra skulle der atter sejles rundt om Fyn, det indebar, at vi skulle ned gennem Lillebælt og videre ned og navigere i det smukke område syd for Fyn. Men inden turen gik sydover skulle vi en tur til Sejrø, hvor vi hyggede lidt og slappede af inden vi skulle til Middelfart.

Turen til Middelfart var en af de længere, der var ikke meget vind, og vi var faktisk ikke sikre på at vi kunne få en kajplads når vi kom frem. Men det hele gik heldigvis, og på trods af en stærk strøm og masser af idvand lagde vi til i Middelfart.

Herfra gik det mod Fåborg, og herfra videre mod Sønderborg, hvor vi stødte på DANNEBROG. Efter et kort møde med Hans Kongelige Højhed Prins Henrik, som var ude og beundre SVANEN og THYRA i Divaen, fik vi lejlighed til at få en rundvisning på DANNEBROG, da en af vores kadetter har været gast derpå.

Rundturen var en stor oplevelse for os, som ikke har set skibet inden fra, og beundringen var stor.

Dagen efter gik tures til Svendborg, hvor byens pulserende liv smittede af på humøret, det var tydeligt at mærke, at Svendborg er en søfartsby.

Hermed er vores tur desværre ved at være over, ugerne her på SVANEN og THYRA har været spændende og meningsfyldte i den forstand, at vores viden om terrestrisk navigation er udvidet fra at være et fag på sergentskolen, til at være et værktøj man kan anvende praktisk på søen.



Kadetter fra THYRA (vagtholdet) fotograferet sammen med Langelandfestivalens maskot

Sidste havneophold var i Rudkøbing. Vi havde to dage til at slappe lidt af og reflektere over de sidste ugers strabadser.

Fredag fik vi besøg af Bubber (som også er meget sejlsport interesseret). Han skaffede fribilletter til festivalen, og hele SVANENs besætning tog derefter samlet ind på musik pladsen.

Det var en god afslutning på vores togt.

På vegne af besætningen på SVANEN
KTASP SG. Anders Christensen

Rejsebrev nr. 3 fra SVANEN og THYRA

Spændt er man altid, når man starter på noget nyt. Dette var også tilfældet, da de fire kadetter Jacob, Kasper, Daniel og Lise mandag den 31. august påmønstrede skole sejlkutteren SVANEN.



To af de nysgerrige turister

22-08-2006 kl. 08:41

Dagen startede stille og roligt med en gennemgang af skibet samt en præsentation af den faste besætning. Om eftermiddagen sejlede vi fra flådestation Korsør ud i Storebælt for at øve det at vende, bomme, skære, falde og ikke mindst at sætte og bjærge sejl.

Efter en dag med mange nye indtryk stævnede vi atter mod Korsør, hvor vi fik en fortjent nats søvn, så vi kunne bearbejde alt det nye.
Tirsdag skulle vi så endeligt af sted. Smilene var store og forventningerne til dagens sejlads var høje - der var ikke nogen tvivl om, at vi de næste 5 uger skulle opleve en meget særlig del af søværnet.

Vores første havneophold var i Svendborg, hvor vi havde vagt. Tanken om at skulle have vagt hver anden dag, er muligvis ikke den mest opløftende, men på havnen i Svendborg erfarede vi, hvor specielle skibene egentligt er. Mange lokale, turister og sejlsports interesserede kom og beundrede skibene og den store interesse for skibene gjorde, at en 2 timers kajvagt forløb forbløffende hurtigt.


Kokken og Jacob under baderullen.

Den første uges sejlads var præget af godt vejr. Solen skinnede fra en skyfri himmel, og temperaturen kom ikke under 20° C - I sådan et vejr er det fedt at sejle sejlskib!

Under fredagens sejlads til Aabenraa var der således også lige tid til lidt velfærd

Da temperaturen efterhånden nåede tropiske grader, valgte vi at afholde en ”baderulle”.

Lige så snart skibet ikke længere gjorde fart gennem vandet, var en del af besætningen sprunget overbord. For at det hele ikke skulle gå op i ”gak og gøgl” (citat kokken), og vi lige så godt kunne slå to fluer med et smæk, blev to kuttendækkere (børster) rakt ned til de badende, så de kunne vaske skibssiden.

I løbet af den første uge havde vi ikke mindre end 2 fødselarer, og selvom vi er ude at sejle, skal det selvfølgelig fejres. Jimmi fra den faste del af besætningen blev fejret lørdag i Sønderborg, og dagen efter i Marstal var det Lises tur.

På SVANEN er det en tradition, at fødselaren må ønske, hvad der skal stå på menuen den pågældende dag. Dette er en meget vellidt tradition blandt alle om bord, da der jo oftest bliver kræset lidt ekstra i sådan en anledning.

Søndag fik vi rejemadder og grillede på kajen, og selve skafningen foregik i cockpittet under åben himmel. Senere på togtet har Chefen fødselsdag, så det bliver spændende at se, hvordan det skal fejres. Mon han også ønsker rejemadder…??

Højdepunktet på første halvdel af vores togt var turen til Tyskland. Efter at have overnattet i Marstal forlagde vi til flådestationen i Kiel.



THYRA med genua, storsejl, mellemstagsejl og mesanen sat, på vej mod Warnemünde.

I anledning af markeringen af 50 årsdagen for oprettelsen af den tyske marine, samt afholdelse af kapsejladsen ”Wind Jammer”, mødtes vi på flådestationen med andre sejlbærende skoleskibe, ikke bare fra Tyskland, men også fra Polen, Holland og Frankrig.

Her blev vi om aftenen præsenteret for en, for os, ny tradition. Det tyske skoleskib ”GORCH FOCK” inviterede til et såkaldt ”Beercall”. For de uindviede drejer det sig om, at man mødes med besætningerne fra de andre enheder, og konverserer på tværs af nationaliteterne over en øl eller to.

Dagen efter gik turen videre mod Rostock, hvor der blev afholdt det årlige arrangement ”Hanse Sail.” Besætningerne på både SVANEN og THYRA havde forventet, at turen til Rostock skulle foregå som en organiseret kapsejlads, men det viste sig, at arrangørerne havde planlagt det som en hyggetur, hvor de enkelte både sejlede individuelt. Det ville vi selvfølgelig ikke affinde os med, og det endte da også med, at SVANEN og THYRA sejlede fra dem alle sammen, og vandt den ikke eksisterende kapsejlads (Wind Jammer 2006) suverænt. Smilene var særligt store her ombord, da vi ankom til flådestation Warnemünde 10 min før THYRA.



Det tyske skoleskib GORCH FOCK og den tyske fregat MECKLENBURG-VORPOMMERN med flag over top.

Efter en dag på flådestationen, sejlede vi ud til GORCH FOCK, som lå til ankers på reden ud for Warnemünde. Herfra sejlede alle skoleskibene paradesejlads tilbage til byen, og var dermed med til at markere åbningen af ”Hanse Sail”.

GORCH FOCK lå forrest flankeret af SVANEN og THYRA, og da vi nåede Warnemünde var der sort af mennesker inde på land. De fik lidt ekstra underholdning, da både SVANEN og THYRA affyrede deres salutkanoner.

Efter paraden skulle SVANEN og THYRA skilles for en stund. THYRA sejlede mod Bornholm, hvor Allinge skulle anløbes, og SVANEN fortsatte ad fjorden mod Rostock (en lille sight seeing). Planen var at kigge på Rostock fra søsiden og derefter vende tilbage til flådestationen, men den plan blev hurtigt ændret.

Da vi nåede bunden af fjorden inde midt i Rostock, så vi hjemmeværnskutterne APOLLO og DUBHE (Helsingør og Kalundborg). Kutterne lå på siden af et tysk patruljefartøj (S61-klassen), og at lægge til på siden af dem var den oplagte mulighed for at opleve stemningen i hjertet af Rostock. Havnen i Rostock var fyldt med sejlskibe i alle afskygninger, hvoraf hovedparten var gamle træ sejlskibe.

Næste dag gik turen tilbage mod Danmark.

Her skiftede vejret så man næsten kunne tro, at det var blevet efterår!

De sidste par dage har 13 m/s og regn ikke været ualmindeligt.

Det er i den slags vejr, man virkelig får et indtryk af hvilke kræfter, det er vi arbejder med.



Jimmi og Kasper reber storsejlet for at mindske krængningen.



Humøret er altid højt – uanset vejret!

Hermed er halvdelen af togtet gået og vi vil afslutte vores del af rejsebrevet.

Vi er alle fulde af forventninger til, hvad resten af togtet vil bringe af oplevelser og erfaringer.

Skrevet af Kadetterne Jacob, Lise, Daniel og Kasper fra hold 3 ombord på SVANEN.

Rejsebrev nr. 4 fra SVANEN og THYRA

Efter en velafviklet formationssejlads i Warnemünde med bl.a. det tyske skoleskib Gorch Fock, forlod Svanen og Thyra hinanden for en tid.


SVANEN i formationssejlads med Gorch Fock

01-09-2006 kl. 15:16

SVANEN for at sejle mod Sønderborg og THYRA for at forlægge mod Bornholm, og det er sidstnævnte, der er forfatter på dette rejsebrev, som dækker den sidste halvdel af togtet.

Sejladsen fra Warnemünde til Bornholm var på ca. 120 sømil. Vi lagde godt ud med en frisk vind fra sydvest, men hen under aften lagde vinden sig, og vi blev nødt til at starte motoren op. Natten var præget af regn- og tordenbyger, og vejret blev ikke bedre, da vi tidligt om morgenen nåede til Allinge. Her oplevede vi (kadetterne) en af de særlige situationer, der pludselig kan forekomme ombord i søværnets enheder.

Efter netop at have lagt til i Allinge, blev vi, af Bornholms Marinedistrikt, kaldt på havet igen for at assistere ved en mulig grundstødning. Vi nåede dog kun lige uden for havnemolerne, før det hele blev aflyst, og vi kunne følge den oprindelige plan om at holde weekend i Allinge.

Chef THYRA havde arrangeret en rundvisning på Bornholms Marinedistrikt, der på fornemmeste vis hentede os på kajen og kørte os op til distriktets flotte lokaliteter. Vi fik en rundvisning på området, og vagthavende officer gav os en gennemgang af de rutiner, der præger hverdagen på et marinedistrikt.

ndag morgen forlod vi Allinge og gik mod Rønne. Vores kok havde forladt os i Warnemünde og aftalen var, at han skulle på igen i Rønne.
Efter at have fået kokken samt en af den faste besætnings kammerater ombord, afgik vi Rønne kl. 1800 med retning mod Øresund.

Vi lagde godt ud på turen med en SSW-lig vind, hvilket gjorde det mulig for os at sejle den lige vej, men hen på natten gik den mere over i W, og vi måtte sejle bidevind op mod Sveriges kyst. Resten af sejladsen var præget af kraftig vind og regn, og der skulle et par krydsben til for at komme op mod Øresund. Om formiddagen ankom vi til Marinestation Holmen, hvor der blev tørret sejlertøj, og vi alle fik os et velfortjent hvil.



THYRA på kryds mod Øresund

Tirsdag morgen afgik vi Marinestation Holmen med kurs mod Ballen på Samsø - en sejlads på ca. 90 sømil. Nord om Sjælland var der ikke meget vind, men hen på eftermiddagen begyndte det at blæse op, og senere på aftenen var vinden i WSW 13-16 m/s.

Vi fik et par seje timer på kryds mod Samsø. Vi ankom til Ballen kl. 0100 og erfarede, at der ikke var plads til os i havnen. Vi gik i stedet til ankers lidt nord for Ballen.

Næste morgen satte vi gummibåden, og to kadetter sejlede ind for at kontrollere, om der var plads til os. Kl. 1000 havde tilstrækkelig mange lystsejlere forladt havnen, og vi kunne gå ind. THYRA havde vagten, så der blev skrevet logbøger og skibsjournal, og navigationsofficeren havde god tid til at planlægge næste dags sejlads.

Torsdag d. 17. satte vi kursen mod Bogense, hvor vi så småt skulle begynde at klargøre de konkurrencer, vi skulle holde for børnene til Juelsminde Fest-i-hval. Planen var, at vi skulle afholde maritime konkurrencer for børn. Der blev klargjort kasteliner, og de medbragte gummibåde blev pumpet op og tømt igen, for at få en ca. tid for en oppumpning.

Om fredagen var planen, at vi skulle sejle til Snaptun, men der var desværre ikke plads i havnen, så vi lagde os i stedet til kaj på Hjarnø, hvor der var mulighed for at se øen og få dyrket noget idræt, og ikke mindst få finpudset de sidste småting inden turen ind til Juelsminde. Så der blev pudset og poleret, til de ældre damer næsten stod som nye.

Vi afgik Hjarnø i god tid, så vi kunne være i Juelsminde præcist kl. 1800 som planlagt. Klokken 1800 ankom SVANEN og THYRA til Juelsminde, hvor vi blev budt velkommen af flere hundrede gæster på kajen samt besætningen fra den lokale marinehjemmeværnskutter. Der var virkeligt lagt op til en god weekend med god underholdning og mange sjove konkurrencer. Fredag aften spillede det vestjyske band Tørfisk i teltet ved siden af, så vagten gik meget hurtigere end normalt.

Om lørdagen skulle THYRA stå for maritime konkurrencer for børn, og de forløb virkelig godt. Vi havde lavet en kastelinebane, hvor børnene skulle forsøge at kaste med kasteliner, som de større enheder gør, når de går til kaj. Derudover var der konkurrence i oppustning af gummibåd, hvor børnene kunne dyste i hold mod hinanden.

Det gjaldt om at pumpe hele gummibåden op hurtigst muligt. Højdepunktet på dagen var dog helt klart en skattejagt i skum, som det lokale brandvæsen kom og lagde ud. Børnene var helt vilde, og alle præmierne blev også revet væk.



Pudekamps finalen mellem CH THYRA og NK SVANEN

Det var også dagen hvor Øivind (chef THYRA) blev den ukronede konge af "pudekamp på planke", efter han havde fejet alle modstanderne i vandet - dog måtte han selv et smut i "suppen", da den sidste dyst mod Claus (NK SVANEN) fik ham til at miste fodfæstet.

Lørdag aften var der igen live musik i teltet. Denne gang var det Birthe Kjær, der spillede op til dans, og vagten føltes endnu engang ikke så lang.



De glade vindere af tovtrækningskonkurrencen

Om søndagen blev SVANEN og THYRA for 3. år i træk vindere af tovtrækningskonkurrencen, efter vi havde revet de lokale kommuners deltagere rundt. Vi kæmpede fra hver vores side af havnehullet, så der var mange civilister, der fik en ufrivillig badetur. For at vise vores storsind hoppede vi dog også selv i havnen og svømmede tilbage for at modtage vandrepokalen.

Søndag kl. 1500 afgik SVANEN og THYRA fra Juelsminde efter en rigtig god og hyggelig weekend. Vi satte sejlene og styrede mod Tunø, hvor vi havde en rolig aften.

Dagen efter ankom vi til Århus. Det var rart at komme til en stor by igen, så selvom det var mandag, skulle vi ud om aftenen. Vi gik hver især rundt og shoppede i løbet af eftermiddagen, og om aftenen mødtes vi så for at få en bid mad. Bagefter så vi en film i biografen og snuppede en øl på en af åens mange cafeer. Det var helt rart at se så mange nye ansigter efter 3 uger med de

samme læderbrune og saltvandshærdede ansigter. Ja vi mangler kun at få tatoveret et anker på underarmen og et "mor" på skulderen, før vi er rigtige søfolk.



Sejlkutterne gik ikke helt klar af de mange tordenbyger

Tirsdag den 22. tøffede vi igen forbi Århus lystbådehavns ydermoler. Vel klar af molerne bjæffede vagtchefeleven "klar sætte storsejl og mesan". Kun 3 minutter senere var storsejlet ødelagt – det har holdt i 7 år, men nu var smertegrænsen nået. Da vi havde halet sejlet i top, gav det pludselig et ordentlig smæld. Halsbarmen gav efter og underliget blev revet. Få minutter senere lå vi atter i Århus. Vi fik fat i en sejlmager, og mens han reparerede storsejlet, kunne vi snuppe en løbetur i Ris skov. 4,5 timer senere kunne vi genoptage sejladsen mod Ebeltoft.

Da vi ankom til Ebeltoft var alt lukket. Vi fordrev derfor tiden med at få lavet alle de opgaver, som vi var kommet bagud med. Kedeligt men nødvendigt.

Onsdag ankom vi til Fredericia Havn – vandmændenes havn. Aldrig havde nogen af os set så mange vandmænd samlet på ét sted. Der var små vandmænd, der var store vandmænd, der var flere vandmænd osv. Heldigvis var der også en rigtig hyggelig by. THYRA havde dog vagten, så det var kun en kadetaspirant der fik set noget til den by. Til gengæld nød alle godt af sømandshjemmets fantastiske badeforhold. Ikke noget med at veksle poletter og skynde sig at blive færdig på de 5 minutter varmt vand man får. Næh, der var frit slaw på vandforbruget, og vi kunne endda selv bestemme temperaturen!

Torsdag sejlede vi til Haderslev. Vi valgte at sejle øst om Bågø for at gå gennem Årøsund, inden vi kom ind i Haderslev Fjord. Det var en rigtig flot tur. Fredag stod den på natsejlads i Lillebælt. Lækkert lækkert… og som toppen af kransekagen smed vi krogen i den hyggelige Agtrup Vig.

Lørdag ankom vi til Kolding kl. 09.00, hvor vi affyrede kanonen 3 gange, da vi passerede havnemolerne. Kolding Sejlklub havde nemlig 125 års jubilæum. Som en del af arrangementet skulle SVANEN og THYRA sejle matchrace mod hinanden i sejlklubbens Match 37 både. Der var dog ikke meget "race" over det, da det stort set var vindstille. Til gengæld lykkedes det en af bådene at gå på grund. De fik den heldigvis fri igen ved at lade gasterne kravle ud på storbommen. Om aftenen var der spisning i Kolding Sejlklubs lokaler. Alt i alt en rigtig god dag.

Dagen efter fik to kadetaspiranter mulighed for at sejle med sejlklubben til Middelfart, hvor matchbådene skulle afleveres. De fik en rigtig god sejlads for spiler og anløb Middelfarts sydlige marina. Herfra blev de sejlet i gummibåd til den nordlige havn, hvor de 10 minutter senere blev sat af på THYRA.

Mandag den 28. holdt SVANEN messemiddag i Ballen. Vi havde derfor vagt og brugte tiden på at gøre klar til afrigningen om onsdagen.

Om tirsdagen var det så blevet THYRAs tur til at holde messemiddag. Det var en rigtig hyggelig aften med god vin og mad. Kokken havde virkelig brilleret – vi spiste i 6 timer og fortalte røverhistorier ligeså længe. Kl. 0100 gik vi på køjen… Vi skulle jo være klar til Store Onsdag.

Onsdag 30. august
Kl. 05.20: Regnskabsføreren står op (bemærk; før solen)
Kl. 06.45: Kadetaspiranterne purres og springer ud af køjerne.
Kl. 08.00: SVANEN og THYRA afgår Kerteminde med alle sejl og håndklæder sat.
Kl. 10.38: SVANEN og THYRA er til kaj og i fuld gang med afrigningen.
Kl. 14.12: Kadetaspiranterne stormer ud af flådestationens hovedport.
Dette var slutningen på vores eventyr med SVANEN og THYRA, vi ønsker held og lykke og god vind til næste hold.

Forfattet af Kadetaspiranterne: Niels Damkjær, Lars Veiss Pedersen, Jens Louv, Henrik Palbo og Peter Pedersen.

Rejsebrev nr. 5. fra SVANEN og THYRA

Tirsdag d. 19/9 mødte vi på Flådestation Korsør til årets sidste togt med sejlkutterne.



Afgangsdag, tirsdag d. 19. september 2006. Svanen og Thyra ligger klar på OPLOG Korsør

03-10-2006 kl. 12:40

Den faste besætning havde haft en velfortjent sommerferie, og den første dag gik med introduktion til skibet samt en tur på Storebælt, hvor de forskellige manøvrer blev gennemgået.

Den første aften blev vi på Flådestationen hvor der blev planlagt for den følgende dags sejlads. Holdene var lige fordelt med kadetaspiranter, hvor nogle havde været med tidligere på sæsonen, mens resten indtil nu kun havde været ude på Orlogskuttere af BARSØ-klassen kutterne.

Erfaringen fra de respektive kadetaspiranter gjorde dog, at vi hurtigt kom ind i en god rutine med planlægning, daglig rutine osv. Sammen med udsigten til at det gode vejr ville fortsætte lidt endnu var forventningerne høje til årets sidste togt.



Vejret på havet er upåklageligt den første uge. Masser af sol og god vind. KTASP Siltan nyder turen på vej til Marstal gennem Storebælt.

Onsdag d. 20/9 stod på en tur fra Korsør til Marstal.

I klart vejr stævnede vi mod syd for at komme nedenom Langeland og op mod Ærø. Vinden var imod os det meste af turen, men det gav en masse god træning i vendinger hele vejen ned igennem Storebælt.

Handelstrafikken, i det ellers travle farvand, var langt fra på sit højeste, og der var langt færre lystsejlere, end hvad der havde været tidligere på året.

Så med masser af albuerum havde vi en god dag, hvor de fleste nåede at få en tur som vagtchef.

Torsdag d. 21/9 skulle vi på en sejlads til Assens. Vi tog syd om Ærø og satte kursen mod Årø hvor vi navigerede igennem det smalle Åresund vest om øen.

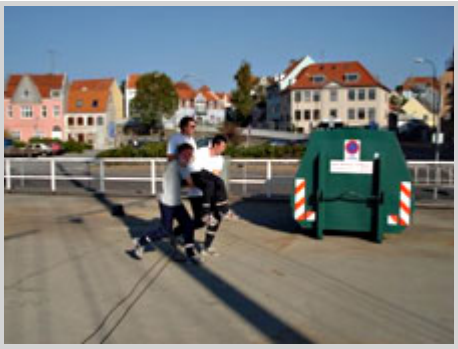
Der var høj sol og vinden var noget kraftigere end lovet fra DMI.

Men med et enkelt reb i storsejlet var det ikke noget problem og af sted det gik.

Om fredagen d. 22/9 var destinationen Sønderborg. Vi planlagde at tage ned gennem Als Fjord og Als Sund, hvilket også gik fint på kryds.



På bidevind i det sydfynske. KTASP C. Erntgaard ved roret



I Sønderborg blev der på kajen afholdt en lille idræts- og samarbejdskonkurrence de to skibe imellem.

Als Sund snævrer dog noget ind, så sejlene blev bjærget i god tid. I Sønderborg gjorde Idrætsofficeren sit til at besætningerne på sejlkutterne fik pulsen op.

Besætningerne konkurrerede på kajen i hjemmestrikkede sømandsdiscipliner så som anker-træk, genua-military-press, kutter-stafet, skipper-strækkere m.v.
(find selv på flere) .

En hurtig sammentælling af point viste at THYRA havde et vinderhold, men SVANEN gjorde trods alt en værdig indsats.

Lørdag d. 23/9 satte sejlkutterne kurs mod Svendborg.

Turen gik syd om Als, vest om Avernakø og gennem sundet på kryds.

Sejlene var sat til bidevind og vi kunne lige holde mærkerne oppe ind til Svendborgsundbroen, hvorefter vi kunne falde i ro og mag.

Weekendens vejr lagde op til at grillen blev fundet frem, og efter en god lang sejlads nød alle den stille, lune aften i Svendborg.



Besætningen er klar til at vende. Når man sejler på kryds kan man godt komme ud for at skulle vende skibet med mellemrum af få minutter. KTASP Magnus Olesen ved roret



Sammen med elever fra sejler-linien fra Grønsund Idrætsefterskole, lines der op om styrbord ved ankomst til Klintholm.

Søndag d. 24/9 var Omø dagens mål.

En tur ud gennem den østlige del af Svendborgsund, hvorefter det gik nordpå næsten helt til Storebæltsbroen for så at gå sydover mod Omø.

På Omø var ø-idyllen ikke til at tage fejl af. Turisterne var dog for længst vendt hjem til hovedlandet, kun nogle enkelte tyske sejlere havde søgt ly for natten i den lille havn.

Fra Omø gik det mod Stubbekøbing om mandagen. En tur der løb op i 80 sømil, eftersom det gik på kryds det meste af vejen. Vi havde planlagt at tage helt ud i Østersøen for at sejle lidt natsejlads.

Lige som vi havde nået ud af Hestehoved Dyb ved Falster modtog vi en SAR-melding vedr. 3 drenge, der var meldt savnet, efter fundet af deres kano i nærheden af Farøbroen.

THYRA var kun 8 sm. øst fra positionen omkring Farøbroen, så vi vendte om og satte kursen tilbage gennem Grønsund.

Heldigvis blev aktionen afblæst efter en halv time, eftersom de 3 drenge var fundet i god behold.



Mens nogle sultne efterskoleelever nød frokosten, greb en overfrisk kadet chancen til at blive foreviget, her set i baggrunden fra sin bedste side.

Tirsdag d. 26/9 lå vi hele dagen i Stubbekøbing. Vi havde om aftenen en rundvisning på Grønsunds Idrætsefterskole hvor vi ved samme lejlighed holdt et foredrag om Forsvaret og Søværnet især.



Søndag d. 1. Oktober var der medsejlende kærester og forældre med ombord. De nød solen på turen fra Holmen til Helsingør.

Det blev en vellykket aften hvor eleverne fik et indblik i Forsvarets samt Søværnets opgaver herhjemme og i udlandet samt om karrieremulighederne i Søværnet.

Derudover fik eleverne mulighed for dyste i en fodboldkamp mod et mix-hold fra SVANEN og THYRA, hvilket endte med et lille nederlag til Søværnet.

Onsdag d. 27/9 skulle vi fra Stubbekøbing til Klintholm på Møn.

Ca. 14 elever fra Grønsunds Idrætsefterskole´s

sejlerlinie skulle med sejlkutterne fra Stubbekøbing, og de fik en god oplevelse på havet.

Nogle af de unge mennesker mente højdepunktet på turen var kokkens chili con carne, men alle var de glade for at have været med ude og prøve kræfter med et skib, der var lidt større end deres egne laserjoller.

For en stor del af besætningerne ombord bød dagen også på en længere løbetur i de "mønske" bakker på vej ud til Møns Klint.

De stejle veje og skrænter fik pulsen op hos de fleste, og et velfortjent view ud over det smukke område var alle anstrengelser værd.



De medsejlende gæster forklares lidt om vinden og sejlenes funktion



Efter en lang nats sejlads kan man godt blive lidt småtræt. Så gør det ikke noget vinden river i båden, og bølgerne slår ind om skibet – bare man kan få lov at hvile lidt.

Torsdagen skulle vise sig at blive ren afslapning, i hvert fald set ud fra at vi havde vind fra syd.

Da vi var vel ude i rum sø med udsigten til Møns kridtskrænter, lavede vi en "butterfly", dvs. storsejlet til en side og genuaen til den anden, og lod os fragte til det gamle Dragør. Sommersæsonen var aftagende i det hyggelige fiskerleje, men enkelte steder var det dog stadig muligt at få møde Kaptajn Morgan, eller hvem man nu havde en aftale med …….

En aftale havde Svanen og Thyra i hvert fald den følgende fredag morgen, hvor Chefen for 1. Esk., Chefen for SOS og NK SOS kom ombord, for at få et indblik i vores togt med sejlkutterne.

Faldereb skulle der jo til, og det blev da også grundigt øvet inden besøget. Chefen for 1. Esk. hejste kommando på Thyra og derefter gik det nordpå mod Middelgrundsfortet, den gamle bastion til forsvar af København. Vinden var meget svag først på dagen men friskede op over middag, således at de stolte skibe fik chancen for at vise sig fra deres bedste side.

De 3 gæster tog om eftermiddagen den lille færge fra fortet og tilbage til København, men takkede forinden besætningerne på SVANEN og THYRA for det fine arrangement, indsigten i kadetaspiranternes togt samt den fornøjelige sejltur.



Sejlene trimmes, dvs. justeres så de kan udnyttes bedst muligt i forhold til vinden. RF THYRA T. Fisker med KTASP Rikke Aavang

Besætningen fra de to sejlkuttere fik senere på eftermiddagen en rundvisning på og om Middelgrundsfortet , hvilket var særdeles spændende.

I dag er Middelgrundsfortet i privat eje, indrettet med hotel og restaurant, wellness-arangementer, vin – og ostesmagninger mv., men alt sammen med respekt for stedet og dets historie.

Lørdag morgen d. 30/9 satte vi kursen mod MAS KBH for et taktisk besøg, dog med et smut rundt om Ven, der til nogles overraskelse er svensk!!



Yderst delikat! Frokosten indtages altid på dækket under sejlads. Selvom der skaffes af plasticskåle bringer den gode smag og udsigten humøret op i 5. gear. KTASP Claus Rasmussen skaffer.

Men selvom øen er ude af danske hænder, skader det jo ikke lige at kontrollere, at alt er vel i og omkring vores nordiske brødres land.

Vi skal jo senere til Halmstad og aflægge visit, så en diplomatisk fortrop er vel på sin plads for at sikre freden og det gode samarbejde mellem os og svensken. Men hvornår ophørte Øresunds-tolden egentlig???

For den nysgerrige kan det nævnes at Øresundstolden blev indført af Kong Erik VII af Pommern i 1827 ca., og ophævet i 1851 pga. internationalt pres. Danmark fik dengang en engangserstatning på 61 millioner kr fra bl.a. USA.

Søndag d. 1/10 var der arrangeret familie-tur for pårørende til kadetaspiranterne. Turen gik til Helsingør og vejret artede sig fra sin allerbedste side. Høj sol og vinden ind agten for tværs var de perfekte rammer for de ca. 14 gæster der ”mønstrede” på MAS KBH. Med henholdsvis spiler og gennakker viste SVANEN og THYRA flaget i det travle Øresund.

Noget tydede på at det var årets sidste flotte sejlerdag, eftersom der var mange lystsejlere der lige var ude og vende deres både på Øresund. Vel ankommet til Helsingør sidst på eftermiddagen sagde vi farvel til vores gæster, som havde nydt den flotte tur på vandet.



På et langt ben (dvs. et stykke uden vendinger o. lign.) kan man godt nyde solen og den nyligt indtagne frokost.

SVANEN riggede af for natten, mens vi på Thyra gjorde klar til en natsejlads fra Helsingør til Sjællands Odde.

Kl. 2200 kastede THYRA trosserne i Helsingør og vi nåede helt til Hjelm v. Djursland, før vi vendte om og satte kursen mod sydøst til Sjællands Odde. En tur på 13 timer og små 100 sømil havde tæret lidt på kræfterne, men alle var nogle erfaringer rigere og enige om, at det havde været en god tur.

Rejsebrev fra hold IV på SVANEN & THYRA.
Forfattet af KTASP ombord på THYRA
KTASP Claus Rasmussen

Rejse brev nr. 6 fra SVANEN og THYRA

Søndagens sejlads gik fra København mod Helsingør. THYRA gik kl. 14, mens SVANEN først sejlede til Amaliehaven for at hente gæster



Besætningen fra SVANEN instruerer gæsterne i hvordan redningsvesten benyttes før afgang fra Amaliehaven.

20-10-2006 kl. 08:11

Den sydlige vind gav os mulighed for at sætte spileren, hvilket gav os en god fart på trods af den lave vindhastighed på omkring 5 m/s. Der var sol hele sejladsen igennem og alt dette tilsammen, samt besætningens motiverende og humørfyldte omgang med gæsterne, gjorde dagens sejlads til en pragtfuld oplevelse for såvel gæster som besætning.

Næste dag skulle vi så fra Helsingør til Odden. Knap havde vi forladt Helsingør før et større lokalt uvejr ramte os med 20 m/s samt en ordentlig regn - og haglbyge. Vi måtte bjærge genuaen (for en stund) og rebe storsejlet for at kunne følge med, det viste sig heldigvis at uvejret var hurtigt overstået.

Resten af dagen stod den på sol og roligt vejr, og efter ca. 7 timers sejlads nåede SVANEN til Odden, hvor THYRA, der havde sejlet natsejlads, allerede lå.

Den næste dag drog skibene videre til Sejerø. Dagen startede med en rundvisning på Søværnets Våbenkursus (på Odden) hvor besætningerne fra SVANEN og THYRA bl.a. så stinger-simulatoren (missil), div. kanoner samt de fjernstyrede flyvende droner som benyttes til luftmålsskydning.

Efter middag satte vi kurs mod Sejerø, hvor vi lige efter ankomst fik en smuk solnedgang på den smukke, men for tiden ret så tomme ø.

Hundested var den næste havn, der stod for tur for at blive besøgt af vore prægtige skibe. Både SVANEN og THYRA startede med at gå vest om Sejerø for senere at falde af for den vestlige vind. SVANEN satte her spileren, og det skulle vise sig ikke at være den eneste spiler vi satte den dag.



Alle var glade for den store sejlføring (3 spilere og storsejl).

For efter at have passeret Snekkeløbet nord for Odden satte vi yderligere 2 spilere, en mesanspiler (70m2) agter og en lille spiler (65m2) på fordækket lige bag vores store spiler (285m2).

Dette gav os et totalt sejlareal på 490 m2 (inklusiv storsejl). Vi fik herved en rigtig god fart i skibet, og efter 6 timers sejlads gik vi ind i Hundested med en glæde over at se, hvordan vinden kan udnyttes optimalt.

Inden kursen blev sat mod Gilleleje den næste dag, sejlede skibene sydpå ind i Isefjorden hvorefter vi vendte om for at gå nord på. En af KTASPerne fra Svanen havde sin mor og kæreste med som gæster, og de skulle blive vidner til en større ingeniørmæssig bedrift ombord på SVANEN.

For efter at være nået ud i Kattegat og kursen sat østpå, satte vi fokken som mellemstagsejl ved at vende det på hovedet. Vi nåede Gilleleje efter 5 timers sejlads, og dagens lille alternative sejlføringsforsøg gjorde også denne dags sejlads til en succes for både gæster og besætning.



Passage af Kullen

Fulde af forventning om at skulle tilbringe 2 dage i den svenske by Halmstad, satte SVANEN og THYRA nu kursen mod den gamle købstad.

Klipperne langs kysten vidnede om, at vi var i svenske farvande, og solens spil med klipperne gjorde dem også til et smukt syn.

Efter 7 timers sejlads nåede vi den engang danske by Halmstad, og besætningerne (vagtfrit personel) gjorde klar til at se lidt nærmere på, hvad svenskerne havde at byde på.

Efter et godt kulturelt fredagsbesøg i byen, kunne lørdagen passende bruges til samle kræfter til næste dags sejlads. Så mens dele af besætningen fra THYRA brændte kalorier af i det lokale motionscenter, forsøgte besætningen på SVANEN at lade op ved at indtage en masse kalorier og nyde roen på den smukke havneplads med udsigt til slottet, som Christian 4 i tidernes morgen byggede.

Et brud på SVANENs storbom, samt et varsel om dårligt vejr gjorde, at ruten om søndagen blev lagt mod Gilleleje. Således kunne skibene derved sejle på en halvvind. Søndagens vejrmelding lød på 15 m/s, så der blev gjort klar på dækket til en hård tur.



Kadet Lyhne bag roret

Det skulle vise sig at dagens vejrmelding ikke var overdreven, tværtimod. En vestlig vind på mellem 18 og 20 m/s, og bølgehøjder på mellem 4 og 5 meter gjorde dagens sejlads til en særlig oplevelse.

Ingen fra besætningen led af nautisk utilpashed under sejladsen, men den hårde sø gjorde det en smule mere udfordrende at sejle skibet.

Efter 6 timers sejlads, med kun fok og mesansejl sat, nåede både SVANEN og THYRA Gilleleje.

Inden SVANEN kunne komme til Ebeltoft, som var næste dags destination, måtte vi lige en hurtig tur forbi værftet i Gilleleje for at få svejset bruddet på storbommen.

THYRA gik fra morgenen af, mens vi på SVANEN, efter en hurtig operation på værftet, var klar til afgang lige efter middag.

Den lange tur på over 60 sømil blev tilbagelagt på lidt over 8 timer, hvilket betød at vi havde en rigtig flot gennemsnitsfart.



Besætningen ved at afmontere storbommen på værftet i Gilleleje.

Efter et kort ophold i Ebeltoft gik turen til Århus, som først blev nået efter 6 timer på kryds.



Kadet Katrine som Vagtchef

Dagen efter startede vi dagen med et besøg hos SOK, hvor besætningerne fra SVANEN og THYRA blev vist rundt.

Det var for de flestes vedkommende første gang at de så ”førerbunkeren”, og mange forestillinger blev da også enten be – eller afkræftet.

Efter frokost gik kursen mod Tunø. Sejladsen varede lidt over 3 timer og var en ren fornøjelse. Vinden var nådig, så vi kunne sejle en halv-vind. THYRA holdt messemiddag på øen mens SVANEN havde vagt.

Dagens sejlads gik igen til Ebeltoft. Straks efter ankomst tog SVANENs besætning over til fregatten JYLLAND, hvor chef SVANEN agerede guide (Senere på dagen var det THYRAs tur til at besøge fregatten).


Rundvisning ombord på Fregatten Jylland.

Her fik vi blandt andet at vide, at besætningen på 420 mand, under et søslaget i 1864 – Helgoland - der varede 2 timer, drak 480 liter øl og 47 liter brændevin.

Med dette i mente gik SVANEN først på aftenen i gang med messemiddagen, hvor der var mange dejlige retter og vine der skulle konsumeres. Der blev traditionen tro holdt taler og konkurrencer efterfulgt af fællessang og guitarspil.


Den samlede besætning før messemiddagen.

Med en smule træthed i kroppen efter gårsdagens messemiddag sejlede SVANEN ved middagstid mod Hals, mens THYRA om morgenen gik mod Ålborg for at få en natsejlads.
Der var ca. 70 sømil til Hals (uden kryds), men da vinden ikke var 100% gunstig, måtte krydses en del for at komme fri af Djursland, og turen blev derved forlænget med adskillige sømil.

Turen tog ca. 12 timer ialt. Efter Jyllands næse kunne vi falde af for den østlige vind, og sætte kurs mod indsejlingen til Hals, som med sine mange fyr oplyste oktobernatten.

SVANEN sejlede om morgenen alene til Ålborg fra Hals, da THYRA som sagt allerede var ankommet til Ålborg dagen før. Den manglende vind tvang SVANEN til at gå for motor hele vejen gennem Limfjorden til Ålborg, som vi nåede efter lidt over 3 timers sejlads og 2 bropassager.

Om aftenen afholdte vi en lille udnævnelsesmiddag for kokken i forbindelse med hans udnævnelse til overkonstabel. Til forskel fra den daglige rutine, og som en lille gave til kokken, var det nu chefen der stod i køkkenet og anrettede aftenens lækre retter, som var med til at gøre det til en rigtig hyggelig aften.

Inden SVANEN og THYRA satte kursen tilbage mod Hals var besætningerne fra begge skibe på marinemuseet, som har en stor udstilling der primært viser skibes og skibsmateriels udvikling gennem tiden. Museet huser blandt andet ubåden SPRINGEREN samt torpedobåden SØLØVEN.


SVANEN med spiler ned gennem Limfjorden (taget fra Lillebror)

Efter det lærerige og uhyre interessante besøg sejlede SVANEN og THYRA for sejl mod Hals, hvor vi på grund af den svage vind, først ankom efter 5 timers sejlads. På SVANEN udnyttedes tiden til at sætte gummibåden (lillebror), for at få taget et par billeder af vores stolte skib.

Vesterø på Læsø var næste dags destination, og skibene satte samtidig kursen mod øen med en vind lige i ryggen (plat læns). SVANEN fik sat spileren, mens THYRA satte deres genakker. Begge skibe skød derved en ganske god fart.

Efter 6 timer ankom skibene til øen, som ligesom mange af de andre øer vi havde besøgt i løbet af togtet, var rimelig stille. Dette var dog ikke noget problem. Efter de daglige pligter var vel overstået, blev der hygget op i messen med kage og fælles film. Herved lykkedes os at holde oktoberkulden stangen for en stund.

Inden vi skulle til Sæby, som ikke lå længere end 14 sømil væk fra Læsø, var der arrangeret besøg for kadetaspiranterne fra de 2 skibe på øens berømte saltsyderi. Det var et godt besøg, og alle fik købt noget "hvidt guld" med hjem.


Moralen på Svanen var under hele togtet altid høj uanset vind og vejr.

En frisk vind fra sydvest gav god fart skuderne, og for første gang i lang tid lå Svanen og Thyra side om side hele sejladsen igennem. Et par F – 16 fly tordnede over vores master, hvor de sikkert nød synet af de 2 søsterskibe, der lå side om side helt ind til Sæby.

Togtets sidste dag blev brugt på at sejle til Flådestation Frederikshavn (med gæster fra Flådestationen). Straks efter ankomst til Flådestationen blev afrigningen påbegyndt, således at skibene kunne blive tømt og klargjort til den forestående vinter dokning.

Dette rejsebrev er skrevet af Kadetterne ombord på SVANEN hold IV (19 SEP – 18 OKT).
Sternfoss, Daniel, Lyhne, Katrine og Peter

Rejsebreve fra STØREN 2006

Glædelig jul - rejsebrev nr. 5 fra STØREN i SNMCMG 1 17-12-2006
Efter et kort men vådt ophold i Bergen sejlede vi mandag d. 04. mod Oslo.

Endelig sydover! - rejsebrev nr. 4 fra STØREN i SNMCMG 1 05-12-2006
Så oprandt dagen endelig hvor vi skulle sydover, og dermed tættere på Danmark. Desværre har Murphy taget permanent ophold ombord på Støren.

Rejsebrev nr. 3 fra STØREN i SNMCMG 1 30-11-2006
Så skete det endelig! Efter mange strabadser i form af uvenligt vejr og tekniske problemer nåede vi frem til området,

Rejsebrev nr. 2 fra STØREN i SNMCMG 1 21-11-2006
Vi fortsætter beretningen hvor vi slap med ankomst i Sildagabet tidlig mandag morgen den 06. nov.

STØREN i NATO stående minerydningsstyrke SNMCMG 1 07-11-2006
Vi sejler igen med den ene af NATOs to stående minerydningsstyrker (SNMCMG1).

Rejsebrev nr. 5 fra STØREN 13-07-2006
Siden sidste rejsebrev har STØREN og SNMCMG1 forladt Kap Verde-øerne og er på vej hjemover

Rejsebrev nr. 4 fra STØREN på STEADFAST JAGUAR 04-07-2006
Øvelsen STEADFAST JAGUAR 2006 ved Kap Verde er nu overstået og vi har vendt snuden mod nord.

Rejsebrev nr. 3 fra STØREN på STEADFAST JAGUAR 23-06-2006
Den videre forlægning mod syd fra Tenerife forløb stille og roligt. På trods af vinde på over 12 m/s og dønninger på 2-3 meter lå skibet stabilt.

Rejsebrev nr. 2 fra STØREN på øvelse STEADFAST JAGUAR 16-06-2006
Forlægningen fra Rota i Spanien til Santa Cruz på Tenerife blev en mild affære set fra vejrgudernes side.

Rejsebrev fra STØREN 09-06-2006
Militærbasen Rota i Sydspanien er netop forladt og forude venter Tenerife. STØREN er efterhånden kommet et godt stykke sydover.

Rejsebrev fra STØREN den 2. juni 2006

Militærbasen Rota i Sydspanien er netop forladt og forude venter Tenerife. STØREN er efterhånden kommet et godt stykke sydover. Det er nu godt og vel 14 dage siden STØREN forlod flådestation Frederikshavn for at deltage i øvelsen STEADFAST JAGUAR omkring Kap Verde øerne.
De forgangne to uger har budt på en del øvelsesaktivitet under forlægningen med SNMCMG1 (Standing NRF Mine Countermeasures Group 1), som STØREN er en del af. Øvelsesaktiviteterne spænder vidt. Lige fra kommunikations - og formationssejladsøvelse til brandbekæmpelse. Tyk tæt tåge og hård vind har dog til tider været en showstopper for aktiviteterne.
Der har heldigvis også været tid til lidt social aktivitet med de andre enheder i styrken. Der er således under havneophold i Antwerpen og Rota blevet udvekslet erfaringer på tværs af sprogbarrierer og kulturer. Der har ligeledes været mulighed for at opleve det sydspanske på nært hold, til trods for at ikke alle taler sproget. Det er derfor en besætning med fuldt opladte batterier der har forladt Rota denne morgen. Om end der nok har sneget sig en enkelt solskoldning ind hist og pist.
Nu glæder besætningen sig til at komme til Tenerife og videre sydpå til Kap Verde øerne så øvelsen STEADFAST JAGUAR for alvor kan gå i gang.
Så kan man jo altid håbe på at vejrguderne vil være med os så Atlanten viser sig fra den gode side.
Indtil næste gang…..



SNMCMG1 til ankers ud for Rota

Rejsebrev nr. 2 fra STØREN på øvelse STEADFAST JAGUAR

Forlægningen fra Rota i Spanien til Santa Cruz på Tenerife blev en mild affære set fra vejrgudernes side.

16-06-2006 kl. 09:12

Svag vind og solskin dominerede de 4 dage turen varede og der var lejlighed til at nyde havets smukke blå farve, se hvaler og havskildpadder og endda have delfiner springende for boven.

Også ankomsten til Santa Cruz var flot med vulkanen Teides 3700 meter høje tinde i baggrunden.

Forlægningen gav også god lejlighed til at sætte sig ind i og forberede den kommende øvelse, ligesom der var mulighed for i de køligere morgen- og aftentimer at holde kondien ved lige.

Efter ankomst fik vi ombord på STØREN besøg af den danske konsulinde fra de Kanariske øer. Hun var behjælpelig med de praktiske ting og kunne fortælle om mulighederne på øen. Endvidere var hun inviteret med til den store all-ranks fest, der blev afholdt tirsdag aften ombord på det tyske skib Rhein. Foruden besætningerne fra styrken var der inviteret lokale fra byen til en hyggelig aften.

I den forgangne uge har der efter det daglige arbejde været tid til afslapning og opladning til den forestående øvelse. Tiden er blevet brugt på bl.a. at tage på dykkertur til et nærliggende vrag, stå på vandski og besøge de nærliggende strande. Derudover har der været en bustur til Spaniens højeste bjerg, vulkanenTeide, og den nærliggende nationalpark.

I byen er der også gode shopping muligheder og flere fra besætningen har benyttet lejligheden til at handle og spare lidt på f.eks. kameraer, ure o.l.

Siden sidste rejsebrev er skibets drone, MSF3, rejst fra Danmark og vi hører jævnligt fra dem. De er godt på vej, har det fint ombord og er sidst set omkring Madeira.

Ombord på Støren er humøret højt og alle er spændte på hvad de kommende uger bringer.

Rejsebrev nr. 3 fra STØREN på STEADFAST JAGUAR

Den videre forlægning mod syd fra Tenerife forløb stille og roligt. På trods af vinde på over 12 m/s og dønninger på 2-3 meter lå skibet stabilt.



De deltagende skibe på STEADFAST JAGUAR 2006. (STØREN nr. 4 fra højre)

23-06-2006 kl. 08:28

Igen havde vi ofte følgeskab af delfiner, hvaler og masser af flyvefisk. Vandet på disse breddegrader er helt azurblåt og nærmest krystalklart. Kombinationen af høj sol, vandet og dyrene giver en nærmest eksotisk kulisse.

STØREN's lillesøster MSF3 og STØREN kunne endelig mødes ved Kap Verde udenfor byen Mindelo på øen Sao Vicente. Vi var alle opsatte på at modtage såvel drone som dennes besætning ombord på STØREN, desværre skulle det dog ikke være så nemt som håbet. MSF3 befandt sig stadig på ryggen af PATRIA (skib til specialtransporter) og skulle løftes i vandet ved ankomst Mindelo.

Der står en del dønning i havneområdet udfor Mindelo og derfor blev det besluttet ikke at gøre forsøget her. Det kræver helt roligt vand at udføre løftet og derfor fandt vi en alternativ bugt. Her drillede dønningerne dog ligeså meget og enden på det blev at MSF3 forbliver på ryggen af PATRIA indtil ankomst Frederikshavn.

Det indskrænker naturligvis STØREN's muligheder for at lede efter miner. Derfor har øvelsesledelsen valgt at anvende os som beskyttelse for vore kolleger når de rydder miner.

Øvelsen STEADFAST JAGUAR 2006 er godt i gang. Her deltager en masse forskellige skibe, landtropper og fly fra NATO. Det er imponerende at se så meget blive aktiveret på én gang. Det sætter meget høje krav til planlægning og særligt til kommunikationen når ændringer iværksættes. Øvelsen fortsætter indtil 28. juni hvor vi så småt vil begynde at snige os nordover igen – mod DK.

Forleden hvor vi til ankers fik en svalende dukkert gav det lidt stof til eftertanke da der umiddelbart efter cirklede en hajfinne omkring skibet. Det var også et godt samtaleemne for dykkerne. De var i øvrigt i vandet et par timer efter på samme position. Hajen kom dog ikke tilbage. Det skal her nævnes at det er meget sjældent de angriber mennesker – desuden er de ikke større end 1½ meter.

Vi havde et kort ophold (24 timer) i byen Mindelo. Byen bærer i arkitekturen præg efter kolonitiden hvor Portugiserne drev flittig handel med bl.a. slaver herfra. Det ses også i befolkningen idet 73% er mulatter – efterkommere af kolonister og slaver. Det meste af besætningen løb en god lang tur.

Det er rart efter næsten 2 uger på havet. Der er masser af mulighed for køb af souvenirs idet man nærmest bliver overfaldet af gadesælgere. Det er tydeligt at se hvor lidt de har at gøre godt med. Børn i bare tæer og hullede trøjer er faste indslag i bybilledet. På trods af det er folk dog venlige og imødekommende.

Vi håber sommeren er ved at få tag i Danmark og at I derhjemme også får lidt sol ligesom vi hernede. Her lidt over halvvejs i deployeringen er humøret højt ombord. Det er rart at kunne begynde nedtællingen til atter at skulle se familier og venner.

Rejsebrev nr. 4 fra STØREN på STEADFAST JAGUAR

Øvelsen STEADFAST JAGUAR 2006 ved Kap Verde er nu overstået og vi har vendt snuden mod nord.


3' kommanderende velankommet i mål efter løbeturen.

04-07-2006 kl. 15:15

Den sidste halvdel af øvelsen forløb også fint for STØREN. Vi beskæftigede os dog stadig ikke med minerydning da dronen jo fortsat stod på ryggen af PATRIA. Vi passede på vores styrke ved at patruljere omkring denne.

Der var den ene dag arrangeret et velgørenheds løb for børnene på øen. Vi blev sat i land med gummibåd og derfra kørt til startområdet. Ruten var på 6,5 km. Hver deltager betalte 5 euro for at starte og sammenlagt blev indsamlet 6000 euro. Pengene går til etablering af skoler. Der var mødt en del lokale op for at heppe på alle løberne og det var sjovt at deltage.

Tirsdag gik STØREN endnu engang ind til byen Mindelo i 23 timer. De besætningsmedlemmer, som havde vagt under første ophold, fik således også mulighed for at se øen. Om aftenen inviterede STØREN vores danske logistik-enhed (OPLOG) ombord til barbecue. Denne har under hele øvelsen været stationeret på havneområdet i Mindelo og består af 15 mand og 6 lastvognstog. Enheden har til formål at forsyne og servicere danske deltagende skibe på stedet hvor det sker. Kokkene havde været en tur på det lokale fiskemarked og købte her en frisk tun. Den endte på grillen som store lækre bøffer og dertil serverede kabyssen sommer- og kartoffelsalater. Til de som ikke ønskede fisk var der både oksemørbrad og kylling – så ingen gik sultne i seng!
Det var en hyggelig aften og en god måde at tage afsked med området på.
Dagen efter vendte vi snuden mod nord og tog hul på turen tilbage mod DK.

I skrivende stund befinder STØREN sig ca. 150 km syd for øen Madeira. Her vil vi gøre holdt et par dage inden vi fortsætter.
Under forlægningen får vi tiden til at gå med diverse øvelser. Dette både internt i skibet men også med de andre skibe i styrken. Forleden havde vi "Light line transfer" med det tyske skib RHEIN, hvor vi overfører varer til hinanden under gang ved hjælp af liner. Det stiller krav til navigeringen men også til de overarme som skal hive tingene frem og tilbage. Der er også daglige øvelser for kommunikations- og kampinformationspersonellet.

Sommeren er nu også ved at have godt tag i DK kan vi høre på meldingerne hjemmefra. Vi glæder os til hjemkomsten om 2 uger og den derpå følgende sommerferie. Snakken om planer for ferien er i fuld gang ombord.

Rejsebrev nr. 5 fra STØREN

Siden sidste rejsebrev har STØREN og SNMCMG1 forladt Kap Verde-øerne og er på vej hjemover

13-07-2006 kl. 19:45


Steampast

Samtidig er styrken blevet reduceret til 4 skibe, da det hollandske skib WILLEMSTADT det belgiske CROCUS samt det norske skib OTRA er sejlet videre til andre øvelser eller for at holde sommerferie.

I forbindelse med afgangen af disse skibe bliver der afholdt Steampast for hvert enkelt skib. Dette foregår ved at skibene en efter en passerer tæt forbi hinanden samtidig med at der hilses, sprøjtes vand, affyres diverse skyts og folk er iklædt festlige kostumer. Steampast er en tradition i styrken der fastholdes for at sige behørigt farvel og på gensyn senere.

Det er også blevet til 2 havneophold på vejen nordpå, i hhv. Funchal på Madeira og Vigo i Spanien.

I Funchal kunne vi kortvarigt hilse på korvetten PETER TORDENSKIOLD, der ligeledes havde et par dage der. Derudover blev tiden brugt på afslapning på stranden, en tur i verdens største varmluftballon eller blot nyde naturen på den smukke ø, der bestemt er et besøg værd.

Naturligvis udnyttede en stor del af besætningen også muligheden for endeligt at se lidt VM-fodbold, nemlig de 2 semifinaler der blev vist på storskærm på torvet i Funchal. Vi fik også lejlighed til at iklæde os den hvide uniform og få taget et togtbillede af besætningen.



Efter Funchal gik turen nordpå til Vigo i Spanien for et par dages opladning inden turen over Biscayen og den Engelske Kanal. Vejret i Vigo var rigtig flot og opholdet blev brugt på at motionere og se lidt på byen der med sine 300.000 indbyggere er på størrelse med Århus.

Lige nu ligger STØREN og den resterende del af styrken midt i Biscayen, og den lever til fulde op til sit rygte, som en hård modstander at passere. Efter et døgn med kraftig vind og høje bølger, ser det dog ud til at den nu viser sig fra en lidt mere venlig side og lader os slippe helskindet over.

Efter passage af Biscayen forlader det engelske skib PEMBROKE styrken, hvilket betyder at vi kan øge farten en smule, således at vores forventede ankomst til Frederikshavn sent søndag den 16. juli kan holdes. Forude venter kun passage af den Engelske Kanal og Nordsøen inden både skib og besætning kan komme hjem og holde en velfortjent sommerferie inden næste depolyering venter i efteråret.

STØREN i NATO stående minerydningsstyrke SNMCMG 1

Vi sejler igen med den ene af NATOs to stående minerydningsstyrker (SNMCMG1).


Dannebrog i norsk skærgård.

07-11-2006 kl. 14:31

Inden vi går i gang vil vi gerne beklage ventetiden på dette første rejsebrev. Vi har haft problemer med internetforbindelsen, der tit bliver den lille i kampen mod vejrguderne.

Så nåede vi frem til STØRENs første rejsebrev på turen mod Tromsø i Norge. Vi sejler igen med den ene af NATOs to stående minerydningsstyrker (SNMCMG1), og denne gang er der skibe med fra Litauen, Belgien, Holland, England, Tyskland, Norge og selvfølgelig Danmark.

Vi startede turen meget tidligt torsdag d. 26. oktober, hvor vi afgik fra Flådestation Frederikshavn lige efter midnat. Herefter gik turen over Kattegat mod København, hvor vi skulle mødes med styrken og holde weekend. Turen henover Kattegat blev første smagsprøve på efterårsvejret – men så blev søbenene da afprøvet fra starten.

Vi nåede også lige at afholde øvelse med en af Forsvarets nye helikoptere, der i øjeblikket træner til at blive fuldt operative fra marts 2007.

Efter en hyggelig weekend i København sejlede vi mandag d. 30. oktober ud på øvelse SQUADEX-44. Udover styrken deltog også det litauiske skib AUKSTAITIS og vores søsterskib LOMMEN. Vi startede med at lægge miner i det sydlige Kattegat, hvorefter det var meningen, at minerydningsoperationen skulle starte.

Den kvikke læser vil nu bemærke, at det er smart for en minerydder først selv at lægge minerne – hvilket er rigtigt, og derfor måtte vi beordre de besætningsmedlemmer, der normalt står for minerydningen på køjen under minelægningen – men det havde de vist heller ikke så meget imod.

Desværre var vejret så dårligt, at vi var tvunget til at forblive i læ i Sejerø bugt. Tirsdag havde vi besøg af vores Eskadrechef, der kunne overvære ugens første luftforsvarsøvelse med to danske F-16. Tirsdag eftermiddag forsøgte vi igen at starte minerydningsoperatio-nen, men desværre var vejret igen for dårligt – og vi måtte gå til Ebeltoft vig for at søge læ.

Som hele resten af Danmark oplevede vi så midt på ugen den første efterårsstorm med regn- og snebyger. Blot en lille forsmag på hvad vi forventer at møde i Tromsø.

Torsdag morgen blev vejret så småt bedre og styrken (og STØREN) kunne forlade Ebeltoft vig og gå nordover mod Norge. På vejen havde vi øvelse med en af flyvevåbnets små fly (T-17), der simulerede skiftevis rutefly, privatfly og terrorist på selvmordsmission - der er til tider en skuespiller gemt i piloterne, hvilket giver et godt øvelsesudbytte, og selvfølge-lig et smil på læben.


Broen arbejder...

Inden vi nåede Ålbæk bugt ved Skagen havde vi igen mulighed for at øve luftforsvar med to F-16, der endnu engang satte styrkens manøvreevner og reaktionsmønster på en prøve.

Inden turen gik over Skagerak mod Norges sydkyst gik STØREN og MSF3 kort til Flådestation Frederikshavn, hvor vi udskiftede nogle besætningsmedlemmer. Samtidig var der lige mulighed for at hente post og reservedele, hvilket trods alt er billigere, end at få det hele sendt efter os i Norge.

Endelig gik turen så over Skagerak, hvor vi havde heldet med os – og faktisk havde godt vejr forbi Kristianssand og op langs kysten. Fredag aften gik vi for første gang indenskærs i den norske Skærgård, hvilket på mange måder er en udfordring – men hellere det end at blive udenskærs i det dårlige vejr.

Med det gode vejr over Skagerak var vi kommet lidt på forkant med planlægningen, hvilket gav os et døgn til kaj på den norske flådebase Haakonsvern (i området ved Bergen), hvor vi kunne hvile lidt, inden turen skulle fortsætte nordpå.

Søndag morgen vågnede vi igen op til det for årstiden typiske norske vejr: regnvejr. Midt på formiddagen afgik vi så Haakonsvern og fortsatte turen nordpå. Det meste af turen kunne igen foregå indenskærs, hvor vi sejler i en lang række – og forsøger at følges ad så godt som muligt.

Vejret er gråt, og desværre ser den norske skærgård ikke nær så tiltrækkende ud som den sikkert gør på en varm sommerdag i juni. Ind i mellem er vi desværre nødt til at passere udenskærs, hvilket er en ubehagelig oplevelse for STØREN, men selvfølgelig endnu mere for MSF3.

På nuværende tidspunkt, mandag morgen kl. 0630, ligger vi til ankers indenskærs og af-venter, at det dårlige vejr udenskærs bliver mindre dårligt. Næste skridt på turen er et ca. 10 sømil langt ben udenskærs, og for at alle skal komme igennem denne tur med skindet på næsen, har vores tyske styrkechef besluttet at ankre op og afvente.

Denne beslutning er blevet mødt med taknemmelighed på STØREN. Chefen har været på broen kontinuerligt de sidste 14 timer, og navigatørerne har været udfordret navigatorisk. Endvidere har MSF3 i øjeblikket problemer med den ene hovedmotor, og det er ikke det bedste udgangspunkt inden en passage udenskærs i dårligt vejr. Vi udnytter nu tiden til ankers til at få indhentet lidt søvn og til at få ordnet MSF3.

Senere i dag mandag, eller når vejret bliver bedre, fortsætter vi mod Narvik, hvor vi skal ankomme fredag, og derfra vil vi skrive næste rejsebrev.

Rejsebrev nr. 2 fra STØREN i SNMCMG 1

Vi fortsætter beretningen hvor vi slap med ankomst i Sildagabet tidlig mandag morgen den 06. nov.


Morgenstund i Vestfjorden

21-11-2006 kl. 13:50

Dette rejsebrev kommer primært til at så i vejrets tegn.

Enhederne fandt passende steder i fjorden, hvor der var læ til at smide spaden.

STØREN fandt ligeledes et sted, hvor vi lå nogenlunde, og endelig kunne MSF3 gå på siden, og få ro for generatorens evindelige banken.
Men fornøjelsen blev kortvarig. Trosserne sprang som sytråde, grundet den hårde vind og søen, som ubarmhjertigt og uopholdeligt søgte at skille moderfartøj og drone.

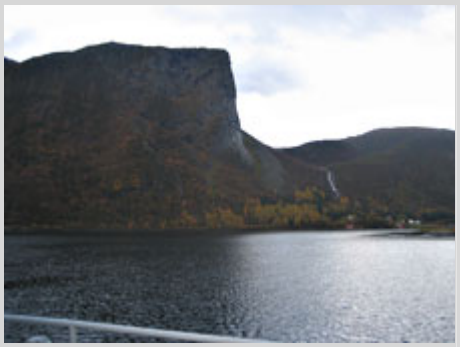
Kort tid efter måtte vi give op over for naturens kræfter, og MSF3 gik ud på egen hånd for at finde et roligt sted.
Det fandt vi i ly af Barmen (ja, det hed den altså, øen).
En lækker lille vig, som hurtigt blev døbt MSF cove. Spaden blev kastet med 4 sjækler på 20 meter vand, og så blev der ro.

En ankervagt blev udstukket, og resten røg rundt på skjoldet, godt trætte efter en lang nat med motorproblemer, ringe vejr og snæver kompliceret sejlads.

I løbet af eftermiddagen hev STØREN hjem for at stikke stævnen udenskærs og vurdere muligheden for videre forlægning.
På vej ud passeredes en norsk fregat for indgående, som kunne rapportere om bølger i størrelsesordenen 8 – 10 meter. Så var det ligesom afgjort. Ikke et vejr for MCM fartøjer.

Tirsdagen gik med gensidige besøg via gummibilen, med bl.a. udveksling af proviant, personel og vasketøj.
MSF cove viste sig som det rene paradis.
Makrellerne røg på dæk i stimer, og et par venligsindede nordmænd i kystnære boliger leverede gratis trådløst Internet.
Det blev også mulighed for dykkerne at komme en tur i suppen og få rørt finnerne og formen.
En sand fornøjelse i det kolde, klare norske vand.

Den genstridige motor var kommet på benene, og sidst på eftermiddagen blev der atter hevet hjem, og begge skibe gik ud for at prøve kræfter med vejrguderne.


MSF Cove

Denne gang kom vi lidt længere, men måtte til sidst give op. Søerne var stadig så store og blæsten så hård, at det var uforsvarligt af hensyn til personel og materiel.

Paradoksalt nok bjærgede MSF3 sig utroligt godt. Men det skyldtes den simple årsag, at søerne var så store og MSF´en så lille, at vi bare sejlede op og ned af dem, i stedet for at banke ind i dem.

Onsdag morgen meget tidlig blev der gjort endnu et forsøg uden held, men videre skulle vi, så til middag var det af sted igen, og denne gang lykkedes det at forcere distancen udenskærs.

Resten af dagen foregik med forlægning nordpå i bedre og bedre vejr. Og i løbet af aftenen indhentede den resterende del af styrken os. De havde brugt dagen på genforsyning a long side den tyske tender ”Werra”, som er kommandoskib, og havde ligeledes afventet STØRENs melding om vejret udenskærs.

Onsdag var også dagen, hvor 3. kommanderendes indtrådte i de voksnes rækker.
30 år, single og med lækkert hår.
Begivenheden blev fejret på behørig vis, med hvad der nu hør og bør, til stor fornøjelse for hele besætningen og vist også 3. kommanderende

Det blev torsdag og et havneophold i Narvik ventede forude. Men ak, igen opstod der tekniske problemer, som gjorde det nødvendigt, at STØREN og MSF3 måtte dreje af, væk fra vore følgesvende og ind mod Trondheim.

Fredag i Trondheim ankom teknisk assistance hjemmefra.
Meget mere er det ikke at sige om den sag.
Mekanik, mennesker og teknik holder ikke evigt, og slet ikke til de til tider ekstreme belastninger vinden og vandene udsætter os og tingene for.

Lørdag var der atter afgang. Vi stod ud midt på eftermiddagen i et køligt, men flot vejr. Vi havde travlt nu.
14 dages MCM øvelse og resten af styrken ventede på os med start ved Narvik mandag morgen.
Endvidere skulle vi udskifte personel, så det gjaldt om at komme ud over kommunen.

Rasten af weekenden foregik med forlægning både inden- og udenskærs. En rigtig flot tur uden de store skærmydsler.

Mandag morgen den 13. Nov., stort set til tiden, drejede vi ind i Vestfjorden, for at forenes med vort ventende personel og de øvrige MCM enheder.

Klokken 1300 klappede vi kaj på den norske flådebase i Ramsund. For at få de sidst defekter repareret inden vi sejler ud og deltager i øvelse FLOTEX SILVER 06.
Næste rejsebrev vil berette hvordan denne øvelse så gik.

Rejsebrev nr. 3 fra STØREN i SNMCMG 1

Så skete det endelig! Efter mange strabadser i form af uvenligt vejr og tekniske problemer nåede vi frem til området,


STØREN. Arkivfoto.

30-11-2006 kl. 07:48

hvor vi skulle deltage i øvelse "Flotex Silver".

Efter et kort ophold på den norske flådestation i Ramsund stævnede vi tirsdag d. 14. november ud i øvelsesområdet. Den første del af øvelsen bestod af et "skemalagt" program, hvor enhederne øver grundlæggende færdigheder og finder ud af at arbejde sammen.

For STØRENs vedkommende bød det bl.a. på håndvåbenskydning, havariøvelser, øvelser i at guide andre skibe gennem minefelter samt naturligvis vores kernekompetence: Minerydning.

Da flertallet af de deltagende enheder i vores 'task unit' blev udgjort af de skibe vi sejler sammen med i Standing MCM Group 1 (SNMCMG1), var der ikke de store samarbejdsvanskeligheder, og det lykkedes hurtigt at få integreret de andre skibe, der deltog i øvelsen.

Fredag d. 17. om aftenen sluttede den skemalagte del af øvelsen, og næste fase gik i gang. I denne fase er der lavet et setup omkring en konflikt, i dette tilfælde mellem nationerne "Materazzi" og "Oakland".

Vi var som en NATO styrke sendt af sted for at sikre stabiliteten i området og selvfølgelig for at sikre skibsfarten mod evt. lagte miner.
Alle minerydnings enhederne fik tildelt områder, der skulle eftersøges for miner.


Solnedgang

Da vores MCM system er konstrueret til at lede efter miner på en flad dansk sandbund, er de dybe norske fjorde med klippebund ikke de mest optimale forhold, men det lykkedes os at få tildelt et område med vanddybder under 100m, og så kunne vi gå i gang.

Efterhånden som tiden gik, udviklede konflikten sig, og vi modtog efterretninger om, at terrorgrupper havde proklameret, at de ville angribe NATO styrken for at drive os ud af området.

Ifølge efterretningerne ville terrortruslen bestå af små hurtiggående skibe og 'Low Slow Flyers" (små civile fly). Vi blev også gentagne gange forstyrret i vores arbejde af indkommende fly og sorte gummibåde uden lys (de er ret svære at se i mørke, hvilket er fra kl. 14 til 09 her i området), men heldigvis havde vi bemandet vores 12,7mm maskingevær, så når terroristerne ikke ville adlyde vores ordrer om ikke at nærme sig skibet, måtte vi stoppe dem med magt.

Onsdag d. 22. november gik solen ned for sidste gang i år heroppe (den står op igen 21. februar), og om aftenen var NATO's opgave i området udført, og vi kunne begynde at se frem til et velfortjent ophold i Tromsø, hvortil vi ankom torsdag formiddag. Torsdagens program stod på afrigning efter øvelsen og klargøring til "Force Protection" øvelsen, der skulle løbe af stablen fredag.

Det viste sig nemlig (for øvelse), at ikke alle de lokale, var lige tilfredse med, at NATO styrken kom på besøg, så der var varslet demonstration på kajen, og der var trusler om angreb fra søsiden.


Anholdelse

I løbet af dagen blev vi angrebet fra søsiden af terrorister med rifler og bomber i en gummibåd, og vi blev nød til at arrestere nogle demonstranter, der forsøgte at komme ombord.

Under øvelsen var STØREN, som sædvanlig, ansvarlig for at holde øje med trusler fra luften, og da lufthavnen i Tromsø ligger lige i nærheden, blev der observeret en del fly, der dog alle, med en enkel undtagelse, passede ind i normalbilledet.

Undtagelsen bestod af et flyvende juletræ. Da udkiggen midt under øvelsen melder: ”Flyvende juletræ i grøn 90, retning mod STØREN”, var det umiddelbart svært at tage seriøst, men det viste sig at holde stik. Der var dog ikke tale om en del af øvelse,


Det flyvende juletræ

Tromsø skulle bare have stillet et juletræ op på torvet, og den slags arrangeres åbenbart med helikopter heroppe.

Lørdag formiddag bød på en brandøvelse ombord på STØREN, hvor vi fik hjælp af røgdykkere fra de andre skibe, og herefter kunne vi endelig komme til at slappe af og se på seværdighederne, inden vi skal gøre klar til at sejle sydover igen. Vi sejler fra Tromsø mandag morgen og ankommer, hvis vejret er med os, og Murphy er stået i land, til Bergen fredag d. 01. december.

Endelig sydover! - rejsebrev nr. 4 fra STØREN i SNMCMG-1

Så oprandt dagen endelig hvor vi skulle sydover, og dermed tættere på Danmark. Desværre har Murphy taget permanent ophold ombord på Støren.


Hovedmotor - gear

05-12-2006 kl. 07:36

T-Div kunne derfor søndag aften konstatere at den reservedel der var kommet fra DK ikke var den rigtige.

På grund af dette kunne vi stadig kun sejle på en hovedmotor, og grundet den nært forestående sejlads udenskærs i Nordnorge i november måned var der ikke lutter glade ansigter ombord.

Det blev hurtigt besluttet at Støren skulle sejle til Ramsund (10 timer fra Tromsø), og vente på den rigtige reservedel som ville ankomme den næste dag. MSF3 skulle så sejle videre sydover sammen med resten af SNMCMG1, hvorefter Støren så ville indhente dem efter reparation.

Dette kunne man jo mene var en genial ide, men grundet Murphy's stadige ophold ombord ville skæbnen det ikke anderledes end at vi selvfølgelig blev ringet op næste dag i Ramsund, blot for at få at vide at vores reservedel godt nok var i Norge nu, meen der var lige den lille finte, at den nu var strandet i Oslo lufthavn. Således opmuntret med en god start på dagen, kunne vi efter at have grædt vores salte tårer begynde at se på vejrudsigterne endnu engang.

Efter et nærmere kig på diverse vejrkort, og lange samtaler med den norske vejrtjeneste, blev det besluttet at vi kunne nå endnu et stykke udenskærs inden det næste lavtryk kom. Vores nye destination blev så Bodø, hvor vi fik arrangeret at den i Oslo strandede reservedel kunne blive sendt til. Vel ankommet til Bodø tirsdag d. 28. november, så det endelig ud til at heldet var vendt tilbage, reservedelen ankom en halv time efter ankomst, samtidig med lastbilen med dieselolie. Der kunne et kort øjeblik anes hvad der af flere ombord blev tolket som et begyndende smil, på chefens ansigt.


Brandøvelse

Da T-Div så en time senere kunne konstatere at den netop monterede reservedel ikke havde afhjulpet problemet, skulle chefen informeres om at det stadig ikke virkede. De få skridt op til chefen kan have givet en ide om hvordan de sidste skridt inden stolen føles.

Da alle tegn på smil nu var permanent fjernet fra chefens ansigt, var der ikke andet at gøre end at spørge om hjælp hjemmefra.

Det skulle dog senere vise sig at det var lettere sagt end gjort, da det efterhånden var mange år siden at der sidst var nogen der havde haft problemer med et gear på en hovedmotor, og en hurtig forespørgsel hos fabrikanten i England, afslørede at de først kunne være i Bodø d. 12. december.

Ventetiden i Bodø blev brugt på en lille havariøvelse for skibet egen besætning.

Enden på det hele blev, at en tekniker fra Rolls Royce tog en tur til korsør for at hente nye reservedele, og derefter rejse op for at hjælpe os. Efter endt assistance var vi klar til at sejle igen torsdag d. 30. november, og MSF3 var nu ved at være så langt foran at vi ikke kunne indhente dem.

Vi sejlede for fuld speed videre sydover, og havde jævnligt kontakt med MSF3. I et af disse opkald kunne de således fortælle os at de lige havde ligget i en fjord med en vindstyrke på 45 meter i sekundet hvilket gjorde at de ikke kunne sejle hurtigere end 3 knob fremad.


Bodø

Da vi efterhånden var begyndt at undre os over hvor Murphy mon var blevet af, fik vi endnu en opringning fra MSF3 der så kunne fortælle os at de lige havde stoppet deres ene hovedmotor grundet en defekt turbolader, så de måtte fortsætte videre på kun en hovedmotor.

Her var vi så igen heldige at de andre i styrken kunne hjælpe dem, så MSF3 havde besøg fra flere af de andre enheder, dog blev flere af dem lidt syge, og fik en pludselig lyst til at ligge lidt ned da de havde gynget lidt på dronen. Enden på det hele blev at det tyske kommando skib hjalp med at skifte den defekte turbo i Bergen, og Støren ankom herefter til Bergen søndag d. 3. december om aftenen.

Da alle var lidt matte efter 3 døgn udenskærs, var det velfortjent med et lille pitstop i Bergen, som vi desværre allerede måtte forlade mandag morgen.

Forude venter nu Oslo som sidste stop inden Frederikshavn, og igen er vejrudsigterne ikke ligefrem med os.

Glædelig jul - rejsebrev nr. 5 fra STØREN i SNMCMG 1

Efter et kort men vådt ophold i Bergen sejlede vi mandag d. 04. mod Oslo.


STØREN (arkivfoto)

17-12-2006 kl. 08:36

Der er tale om en forlægning på omkring 300 sømil, og med ankomst Oslo fredag formiddag, burde det være en smal sag. Vi var dog ikke nået langt fra Bergen, før vi fandt ud af, at det ikke var så nem en opgave som forventet.

På vej ud fra Bergen blæste det mellem 18-20 m/s, og der lå vi stadig i læ! Det viste sig, at det skulle blive en hård tur for alle. Mellem Stavanger og Oslofjorden er der nemlig ijkke mulighed for at sejle indenskærs, så der var ikke nået der kunne skærme os fra de store bølger fra Polarhavet og Nordsøen.

Vi var nød til at søge læ et par gange undervejs, men vi nogenlunde helskindet gennem turen. Størens "rulledæmpningssystem" virker kun ved farter over 14 knob, og da dronen kun kan sejle omkring 8 knob i dårligt vejr, var dette et problem.

Vi fik dog ordnet det sådan, at dronen til tider sejlede i forvejen med resten af styrken, mens Støren ventede på bedring i vejret, hvorefter Støren kunne forlægge med 14-15 knob og dermed indhente og overhale Styrken undervejs. De andre enheder i Styrken var endnu engang meget flinke og tog sig godt af og passede på dronen, når ikke Støren var i nærheden.

Natten til torsdag kom vi endelig i læ i Oslofjorden efter en temmelig hård tur. Resten af styrken ankom i løbet af torsdagen, og torsdag aften kunne vi gå på siden af det tyske kommandoskib, der havde smidt anker 1½ sømil fra Oslo. Efter en velfortjent rolig nat, ankom vi alle til Oslo fredag morgen.

Da vi ankom til Oslo, skulle vi have gjort hurtigt klar til weekend, så vi alle kunne slappe af, men det gik hurtigt lidt i vasken, da vi fik at vide, at der skulle være en del arrangementer under dette havneophold. Der skulle være afskedsfest for alt vagtfrit personel på kommandoskibet Wera fredag aften, og hvert skib skulle stille med en typisk national ret, så vi fik lidt travlt i F-DIV, men vi klarede det, og det var en god fest "tror jeg nok".

Lørdag skulle chefen holde julefrokost for de andre chefer, så vi var på den igen, men vi fik holdt en god dansk julefrokost, og de var meget glade for maden. Der gik sjovt nok ikke så meget af de våde varer til denne julefrokost. Nu var det så an til weekend for F-DIV, jeg skulle dog have vagt, men det helt ok, da vi har fået nok af Norge for denne gang.



MSF 3 med engelsk orlogsflag

Mandag d. 11. om morgenen afgik styrken fra Oslo, og inden skibene sejlede hver til sit for at komme på juleferie, blev der holdt "Sail Past", som foregår ved, at skibene efter tur sejler forbi de andre skibe og siger farvel på en festlig måde. Her sagde MSF3 tak for hjælpen under forlægningen til engelske HMS Middleton ved at hejse det engelske orlogsflag.

Mandag aften nåede vi mundingen af Oslofjorden, og de andre skibe i styrken var sejlet fra os, da de alle kan sejle hurtigere end vores drone. Det viste sig så, endnu en gang, at vejret i Skagerrak var for dårligt til, at vi kunne sejle ud.



MSF 3 i Oslofjorden

Efter flere forgæves forsøg i løbet af de første par dage uden bedring i vejret, blev vi onsdag aften nød til at gå tilbage til Oslo for at få brændstof nok til at sejle hjem. Da der ikke var udsigt til bedring i vejret før fredag aften, blev vi liggende til fredag morgen. Fredag aften lykkedes det så endeligt at kunne passere Skagerrak, og alle var vist mere end glade, da vi ankom til Flådestation Frederikshavn lørdag morgen.

Vores manglende held med vejret undervejs, og de sidste 4 dages venten i Oslofjorden bare 80 sømil fra Skagen tog lidt hårdt på moralen. Det er svært at forholde sig til, at vi har været 1800 sømil væk hjemmefra, og så kan det være så svært at nå det sidste stykke hjem.

Dette er det sidste rejsebrev fra Støren i år. Vi håber, at der er nogen, der har haft glæde af at kunne følge lidt med i, hvad vi laver, mens vi er væk.



Rigtig glædelig jul og godt nytår

Hilsen Lasse kok og resten af Størens besætning