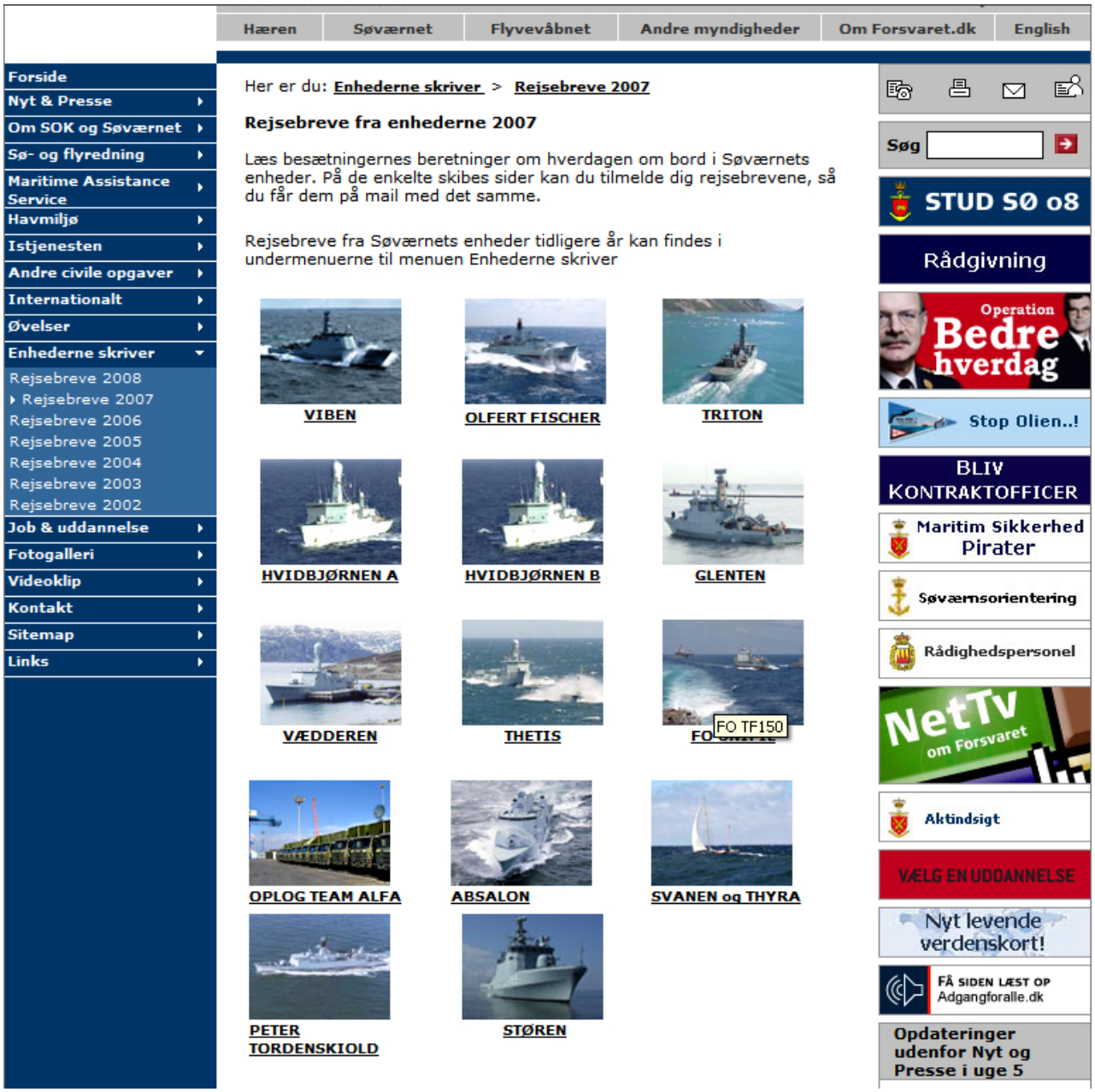
Rejsebreve fra Søværnets enheder. 2007

Printet fra http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/2007/

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



Indholdsfortegnelse

Rejsebreve fra VIBEN 2007 **2**

Rejsebreve fra korvetten OLFERT FISCHER 2007 **55**

Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON 2007 **84**

Rejsebreve fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN A-besætning 2007 **116**

Rejsebreve fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN B-besætning 2007 **161**

Rejsebreve fra GLENTEN i 2007 **179**

Rejsebreve fra inspektionsskibet VÆDDEREN 2007 **196**

Rejsebreve fra inspektionsskibet THETIS 2007 **228**

Rejsebreve fra FO UNIFIL i 2007 **250**

Rejsebreve fra OPLOG TEAM ALFA 2007 **253**

Rejsebreve fra ABSALON 2007 **276**

Rejsebreve fra SVANEN og THYRA 2007 **299**

Rejsebreve fra korvetten PETER TORDENSKIOLD 2007 **320**

Rejsebreve fra STØREN 2007 **336**

Rejsebreve fra VIBEN 2007

UNIFIL = United Nations Interim Force In Lebanon

Billeder fra VIBENs anløb af Beirut 10. januar 2007

Last Stop Limassol! 14-08-2007
Så er sidste patrulje i UNIFIL overstået, og VIBEN er ankommet til Limassol for sidste gang.

En journalistisk beretning fra de meniges talsmand. 13-08-2007
De meniges talsmand har været en tur rundt på skibet og loddet stemningen blandt de menige om bord.

Farvelceremoni i Libanon 10-08-2007
VIBEN har i dag d. 10. august 2007 i tidsrummet 0900 – 1400 deltaget i Libanons farvelceremoni for det danske og det svenske kontingent.

VIBEN som Maritime Interdiction Operation Commander 01-08-2007
I et døgn var VIBEN udpeget til Maritime Interdiction Operation Commander (MIOCDR), et af de tungeste hverv i UNIFIL MAROPS.

Rejsebrev fra VIBEN: Den varmeste arbejdsplads om bord 30-07-2007
VIBENs tekniske division skriver om den varmeste arbejdsplads om bord.

Vibens rejsebrev nr. 4 fra Operation Unifil 2007 24-07-2007
VIBEN har igen været på patrulje og har gennemført øvelser ud for Beirut. Yngste sergent om bord har skrevet det seneste rejsebrev.

Hva' søren - VIBEN med pletter 10-07-2007
I 90'erne udtalte Jesper Skibby med sin sædvanlige humoristiske sans: "Jeg synes, Ørnen har fået mæslinger".

VIBEN i flådeøvelse ud for Libanon 09-07-2007
Efter den seneste tids uroligheder i den nordlige del af Libanon har VIBEN nu genoptaget samarbejdsøvelser med den libanesiske flåde.

VIBEN i Beirut igen. 08-07-2007
Missilfartøjet VIBEN har deltaget i operation UNIFIL MAROPS, som foregår i farvandene ud for Libanon, siden starten af året. I perioden har 3 besætninger forrettet tjeneste ombord i enheden.

Medaljeoverrækkelse på Cypern 02-07-2007
Som afslutning på 2 måneders patrulje ud for Libanons kyst i operation UNIFIL MAROPS, modtog SKADENs besætning torsdag den 28. juni FN medalje af Admiral Bollow, CTF 448.

HDMS VIBEN står til søs igen! 25-06-2007
Som bekendt fik VIBEN et omfattende strømudfald under sidste patrulje, og måtte slæbes frem til Limassol af vores svenske kollegaer om bord HSWMS SUNDSVALL.

Nyhedsbrev nr. 3 fra VIBEN (SKADENs besætning) 18-06-2007
Nu er vi efterhånden ved at være nået så langt på turen, at vi er begyndt at tænke på overlevering til VIBENs egen besætning, som kommer og afløser os i slutningen af denne måned.

Nyhedsbrev nr. 2 fra VIBEN (SKADENs besætning) 30-05-2007
I skrivende stund sidder forfatteren af dette rejsebrev på VIBENS bro kl. kvalme om natten. Om få minutter overleverer vi vores kasse ud for Beirut til den svenske kystkorvet SUNDSVALL, og så går turen ellers endnu engang mod Limassol (med håndtagene i bund).

Rejsebrev nr. 1 fra VIBEN (SKADENs besætning) 14-05-2007
Så er der nyt fra de udsendte maritime styrker i Middelhavet. Endnu et besætningsskifte er gennemført, hvilket betyder, at besætningen fra Missilfartøjet SKADEN nu er ansvarlig for gennemførelsen af UNIFIL operationen om bord i VIBEN.

Forsvarschefen besøger VIBEN - Nyhedsbrev 4 (og sidste) fra VIBN 2. besætning (Team Yukon). 27-04-2007
Perioden for TEAM YUKON's udsendelse er ved at være slut og alle i besætningen glæder sig til at komme hjem til familie, venner, kærester, hunde, fugle, katte og fisk.

Nyhedsbrev nr. 3 fra VIBEN-2 besætning (Team Yukon) 24-04-2007
Siden sidst er den største forandring, at vejret er blevet markant bedre, hvilket vil sige at vi nu har

dage, hvor blæst og bølger er til at have med at gøre, selv i en Standard Flex.

Nyhedsbrev 2 fra VIBN 2. besætning (Team Yukon). 23-03-2007
Det er nu 20 dage siden den første del af missilfartøjet RAVNENs besætning ankom til Limassol og overtog missilfartøjet VIBEN (VIBN).

Nyhedsbrev nr. 1 fra VIBENs 2. besætning (Team YUKON) i UNIFIL 06-03-2007
Efter afspadsering og afholdt juleferie, kom missilfartøjet RAVNEN (RAVN) til Kalundborg den 17 JAN på ryggen af FLO/FLO skibet CONDOCK I.

Farvel fra VIBENs besætning 02-03-2007
Så nærmer tiden sig, hvor besætningen fra VIBEN påbegynder turen nordover tilbage til Danmark, ferie og frihedsafvikling og ikke mindst familie og pårørende.

Besøg af Forsvarsministeren - Rejsebrev nr. 9 fra VIBEN på UNIFIL 20-02-2007
Godt lang henne i operationen er det blevet tid til et tilbageblik på løst og fast omkring operation UNIFIL MAROPS, som det ses fra næstkommanderendes side.

"Handelsskib" for en stund - rejsebrev nr. 8 fra Viben. 10-02-2007
VIBEN forlod Cypern om morgenen søndag 4. februar. Under forlægningen mod operationsområdet skulle vi foregive at være et handelsskib.

"Fregat" for en stund - Rejsebrev nr. 7 fra VIBEN i UNIFIL 04-02-2007
Efter at vores sergent gruppe fik deres eget rejsebrev, så måtte det naturligvis være de meniges tur.

Endnu en patrulje ud for Libanons kyst er gennemført - Rejsebrev nr. 6 fra VIBEN 01-02-2007
VIBEN har i den forløbne uge haft crosspoll med den hollandske fregat HNLMS VAN GALEN

Rejsebrev nr. 5 fra VIBEN i UNIFIL 22-01-2007
Patruljen har indtil videre, udover patruljering i anviste områder, budt på en samarbejdsøvelse.

Rejsebrev nr. 4 fra VIBEN i UNIFIL 15-01-2007
Her kommer beretningen fra skibets førende og mindste division. Forvaltningsdivisionen. Dem, der holder alle oppe, når alt andet bryder ned.

Rejsebrev nr. 3 fra VIBEN besætning nu ombord i VIBEN i UNIFIL 05-01-2007
Så har VIBENs besætning overstået julen.

Rejsebrev nr. 3 fra VIBEN besætning nu ombord i VIBEN i UNIFIL

Så har VIBENs besætning overstået julen.

05-01-2007 kl. 09:43



Billedet viser VIBEN, der atter får vand under kølen i forbindelse med uddokning fra CONDOCK 1.

Den 24. var vi på havet, så det var begrænset med julehyggen, da vi var på patrulje, og dermed i det beredskab som missionen nu kræver. Det skal dog tilføjes, at Chefen holdt en god tale, på broen efter aftenskafning, og efterfølgende ønskede os alle en god jul. Det blev også til en skål i icetea.

Den 25. kom vi i havn, i Limassol, klokken ca. 0800 om morgenen, det specielle ved denne dag var, at det for VIBENs besætnings vedkommende i år var juleaften og dermed ensbetydende med julemad og efterfølgende julehygge.

De efterfølgende dage mellem jul og nytår bar præg af overflytning fra GLENTEN til VIBEN. Vi skal selvfølgelig i den forbindelse huske at fortælle læserne at vores barn: VIBEN var ankommet til Limassol den 22. december, og alle var spændt på VIBEN tilstand efter skibets lange rejse med CONDOCK 1.

Uddokningen af VIBEN begyndte den 27. om formiddagen. T-DIV (Teknisk Division) var særdeles spændt på, om alle systemer var i samme stand, som da VIBEN blev dokket ind hjemme i Danmark. Det stod hurtigt klart, at tingene var, som de skulle være, så vi med ro i sindet kunne starte en generator og efterfølgende skibets respektive systemer. Alt forløb lige efter bogen, så den 27. først på eftermiddagen var VIBEN atter en fri fisk og ude af CONDOCK 1.

Der var dog en del arbejde, der skulle udføres, før VIBEN var klar til sejlads. Der skulle overføres ammunition fra RAVNEN til VIBEN (Torsdag den 28.). Dette var hårdt arbejde, og vi sender en stor tak til OPLOG team ALFA for deres hjælp til at løse denne opgave.

Der manglede dog 6 stk. missiler, der blev overført lørdag den 30. om aftenen. VIBEN kunne så med rette kalde sig et rigtigt missilfartøj igen.

Efter uddokningen og klargøringen af VIBEN skulle RAVNEN så have den sidste klargøring før inddokning. Operationen den 29. var blevet optimeret siden Danmark, så det gik langt mere smertefrit. Efter fastgørelse af RAVNEN var CONDOCK 1 klar til at sejle. Dette tog et par dage, og den 31. kl. 1300 stævnede CONDOCK 1 og RAVNEN ud fra Limassol. Dette var det foreløbige punktum for RAVNEN deltagelse i UNIFIL.

Endelig skal der lyde et godt Nytår til alle kollegaer, samarbejdspartnere og ikke mindst til VIBENs besætnings familier, og vi håber, I må få et lykkebringende år.

Med venlig hilsen VIBEN TEKNISK-DIVISION

Rejsebrev nr. 4 fra VIBEN i UNIFIL

Her kommer beretningen fra skibets førende og mindste division. Forvaltningsdivisionen. Dem, der holder alle oppe, når alt andet bryder ned.



VIBEN

15-01-2007 kl. 08:26

Vores lille division består at to kokke (Don't mess with the cook, he allways wins), Banjermesteren og Næstkommanderende.

Vi er nu tæt på at have overstået halvdelen af vores tur og har været ude på vores 3. patrulje, og denne gang i vores eget skib. Det gode skib VIBEN.

Meget har hændt det sidste stykke tid ikke mindst at jul og nytår skulle overstås, og den stress, der kom i den forbindelse, heriblandt at der kom lidt tryk på da vores varer fra Danmark var fremkommet i en ikke tilfredsstillende tilstand, så vi måtte af sted på patrulje uden julemad…

Da vi kom ind igen d. 25 fik vi rettet op på det, og ved hjælp fra Team Alpha som handlede ænder og svinekam og div. Ja så blev det alligevel jul på skibet.

De efterfølgende dage skulle så gå med uddokning af VIBEN og inddokning af RAVNEN samt at få flyttet sig over på sit eget skib igen, hvilket tog et par dage.

D. 30. december fik vi proviant fra Danmark og der gik en god eftermiddag med at få det flyttet rundt og placeret, men det lykkedes, og herefter så tingene ud til at komme til at gå glat og mere stille og roligt.


Hoist-øvelse med tysk helikopter

På vores 3 patrulje som primært foregik ud for den sydlige del af Libanon, afholdt vi nogle interne øvelser, men også en Helikopterøvelse med en tysk LYNX helikopter, som hejste tre fra besætningen op og gav dem en lille flyvetur rundt om skibet. Det er vel overflødigt at sige, at der var store smil på drengenes ansigter, da først de var nede på skibet igen.

Ved slutningen af patruljen var vi inde og runde Beirut havn for at afhente en tysk admiral og hans stab. Under den halve time, vi lå inde var en del af besætningen lige inde og røre landjorden, så de kan sige, at de har været i Beirut.

I øvrigt en slags rekord, idet at VIBEN ved anløbet, er den første danske enhed (tror vi), der har lagt til i Mellemøsten. Efter at have overført admiralen til hans eget skib FGS BRANDENBURG gik turen til Limassol, hvor vi har fået et par, set med vores øjne velfortjente fridage og begynder at gøre klar til næste patrulje som finder sted om ganske få dage.

Vores patrulje kommer til at foregå på den vanlige måde, hvor vi løser de opgaver, som stilles i henhold FNs Sikkerhedsresolution 1701.

Herudover skal vi deltage i nogle samarbejdsøvelser med nogle af de andre skibe, som ligger i området, blandt andet såkaldte havariøvelser, hvor vi øver i at slukke ildebrand på andre skibe end lige vores eget.

Det er som regel meget lærerigt, og er med til at holde os skarpe, så vi er klar, hvis det en dag skulle blive nødvendigt at gøre det live.

Til sidst en hilsen fra Forvaltningsdivisionen til alle vores kære, som vi savner så meget og snart er hjemme hos igen. Flybilletterne er bestilt, så nedtællingen kan starte.

Rejsebrev nr. 5 fra VIBEN i UNIFIL

Patruljen har indtil videre, udover patruljering i anviste områder, budt på en samarbejdsøvelse.

22-01-2007 kl. 08:36



Gummibådssejlads

Så blev det sergent gruppens tur til at fortælle lidt om UNIFIL. For lige at starte ved udgangspunktet består VIBENS sergent gruppe af 5 stk. "mellemledere" som tæller en Banjermester (BM), en våbenteknisk befalingsmand (RFAT), en leder af kampinformationssektionen (LEKI), en kampinformationsassistent (KIA) og en maskinregnskabsfører (RFMS).

Vi er her i skrivende stund ved enden af patrulje nummer 2 med VIBEN, som nævnt i tidligere rejsebreve startede vi jo ud med at være i GLENTEN, alt imens vi ventede på VIBENS ankomst med CONDOCK.

Patruljen har indtil videre, udover patruljering i anviste områder, budt på en samarbejdsøvelse. Denne indeholdt bl.a. en haveriøvelse i daglig tale kaldet DAMCONEX, med vores libanesiske kolleger, hvor det i dette tilfælde omhandlede en brand ombord på det libanesiske landgangsfartøj SOUR.

Øvelsen startede med at VIBEN fik et (for øvelse) nødopkald fra SOUR på civil VHF radio, omhandlende en opstået brand ombord.

Assistanceholdet mønstrede på agterdækket for iklædning og tilrigning så snart rullen "assistance til andet skib" var slået over ordreanlægget, og assistanceholdet satte straks kursen mod SOUR med fuld oppakning i vores gummibåd.

Indsatsholdet kom hurtigt ombord med alt tilhørende grej, og fik lokaliseret branden, som var i maskinrummet, det viste sig også at der var meldt en person savnet, og at personen højst sandsynlig opholdt sig i maskinrummet, da branden opstod.

Indsatsholdet gik ind i maskinrummet, fandt den savnede person og fik ham bjærget ud til den afventende sanit, som så gav livgivende førstehjælp, for derefter så at gå tilbage og påbegynde bekæmpelse af branden. Ilden blev slukket og indsatsholdet kunne trække sig tilbage.

Som tidligere nævnt var denne øvelse en samarbejdsøvelse, og den sidste del af denne øvelse bestod af en såkaldt "crosspoll" hvor skibene for en kort stund bytter besætningsmedlemmer og oplever, hvordan de andre skibe ser ud, hvilket udstyr de har og ikke mindst hvordan de arbejder.



Det libanesiske orlogsskib SOUR

Således blev der fra SOUR, som i øvrigt havde en klasse sergentelever ombord på sø-træning, overført 17 mand til VIBEN, og VIBEN overførte 4 mand til SOUR.

Denne del af øvelsen var meget udbytterig, specielt for de libanesiske gæster på VIBEN, som var meget interesserede og spørgelystne, idet Libanon ikke råder over helt så moderne materiel som det danske søværn.

Det sidste kunne vi, der var på besøg på SOUR ved selvsyn konstatere. SOUR som blev bygget i Frankrig i 1985, var godt nok meget pænt vedligeholdt med maling og rengøring, men bar tydeligt præg af at regeringen ikke har de samme midler til forsvarsbudgettet, som det vi normalt kender til, eller i hvert fald ikke prioriterer flåden, idet mange af deres systemer trængte til en voldsom opgradering.

Bl.a. var deres gyro (kompas) gået i stykker, og de havde ikke fået midler til at købe en ny, så deres eneste navigationsmiddel var en civil GPS (vist nok privatejet) og en radar.

Besætningen på SOUR var mægtig flinke og bød da også på en kop lokal kaffe, som mest af alt mindede om den stærkeste espresso, man kan forestille sig, så der var ikke problemer med at holde sig vågen på vagten de næste mange timer efter besøget.

Mens vi fik kaffen fortalte Chefen for SOUR lidt om skibet, bl.a. at det rum vi sad i, for nyligt var blevet

genopbygget efter at en 155 mm granat var slået ned i skibet i forbindelse med en tidligere konflikt.

Efter en vellykket og spændende rundtur på SOUR byttede vi så tilbage til VIBEN, og de libanesiske sergentelever som virkede meget imponerede over vores skib blev overført til SOUR med VIBENS gummibåd.

Efter et par hilsner og tak for en god samarbejdsøvelse var seancen slut, forlagde vi tilbage til vores patrulje område.

De sidste par dage har temperaturen i området ligget på over 25 grader, vindstille og næsten helt skyfrit. Desværre siger metrologerne at vi kan forvente en god vind på ca. 20 m/s på vores forlægning tilbage til basehavn.

Det er vi flere, der ikke håber på bliver aktuelt (chefen er træt af at fange coladåser, læs ugebladet Fokus), da det så kan gå hen og blive en lang tur tilbage til Limassol, som så småt er gået hen og blevet vores andet hjem.

Men det skal blive godt at komme ind igen og få noget fast grund under fødderne og mulighed for at komme lidt væk fra skibet, komme op i byen og få en kop kaffe og noget lokalt mad. (selvom kokkene gør en fremragende indsats ombord, skal lige siges).

Ligeledes er vi inden længe ved at være halvvejs igennem vores udsendelsesperiode, og snart vil der være færre dage tilbage til, at vi kommer hjem til Danmark, end vi har været af sted. Det er en ting, der er med til at holde humøret højt ombord og ses frem til.

Til sidst en stor og kærlig hilsen fra VIBENS sg-gruppe, til alle vore familier, store som små, og alle vore venner (også store som små;-))

Endnu en patrulje ud for Libanons kyst er gennemført - Rejsebrev nr. 6 fra VIBEN

VIBEN har i den forløbne uge haft crosspoll med den hollandske fregat HNLMS VAN GALEN

01-02-2007 kl. 11:11



VIBEN. Arkivfoto af Guy Toremans, BE

Hvordan holder man lige gejsten oppe, når en stor del af arbejdet er blevet rutine, og når man godt nok har passeret de 2/3 dele af udsendelsen, men der stadig er langt igen, inden man er hjemme?

Svaret er, at man kunne indlede en ændring af kostvanerne og dyrke noget mere motion, så man vil være veltrimmet, når man kommer hjem. Det er der i hvert fald en del af besætningen på VIBEN, der har gjort.

På frivagten om eftermiddagen, og solen skinner på agterdækket, bliver kondicyklen, romaskinen og vægtløfterbænken flittigt brugt. Men det er ikke nok kun a at svede, så det driver i stride strømme på agterdækket. Situationen bliver også angrebet fra anden side. Med velvillig bistand fra kabyssen er der nu dukket nye retter op på menukortet, som havregrød til morgenmad og pastasalat i stedet for pommesfritter til aftensskafningen.

Det er vigtigt at have nogle mål, og godt at prøve at nå dem. Og når nu BMI-tallet har sneget sig op i den høje ende, er det tid at gøre noget ved det.

Rutine er både godt og ondt. Det er godt, at man er så meget over sit arbejde, at man har magt over det og føler, at man kan det til fingerspidserne. Men det må ikke betyde, at man begynder at slække på opmærksomheden. For alt maskineriet og alle systemerne skal spille op til deres bedste.



Den smukke kystlinie

Det smukke landskab med kystlinien og de snedækkede bjerge i baggrunden må ikke få os til at glemme, at vi er her for at overvåge en potentiel farlig situation, hvor der helst ikke skal kastes mere benzin på bålet. Og derfor skal alle være oppe på mærkerne selv i en totørn.

(Noget andet, der kan bryde rutinen er samarbejdet med nogle af de andre skibe. Dels ved fælles øvelsesaktivitet og dels ved at lade besætningsmedlemmer sejle med de andre skibe i nogle timer – det såkaldte crosspoll.

Man får derved ikke kun et indblik i, hvordan de andre skibe er indrettet og hvad grej, de er udstyret med. Man får også lejlighed til at opleve, hvordan de andre besætninger udfører deres arbejde. Og det kan unægtelig organiseres på mange måder – også afhængig af, hvor mange mennesker, der er ombord.

Men et enestående indblik i livet på de andre skibe giver det, og efter nogle timer, kan man vende tilbage til sit eget skib og berette om, hvordan vi på det og det punkt havde bedre og mere moderne udstyr, mens vi på andre områder var bagefter. Og lige sådan kan de, der er blevet ombord berette om, hvad gæsterne fra det andet skib var mest benovet over, og hvad de mente var nyere og bedre hos dem.

VIBEN har i den forløbne uge haft crosspoll med den hollandske fregat HNLMS VAN GALEN.



HNLMS VAN GALEN

Det var interessant at møde nye mennesker, og ud over alt det tekniske og organisatoriske kunne man konstatere, at hollænderne spiser varm mad til middag, hver onsdag har indonesisk maddag og inden nogen begynder at spise, ringer med en klokke for at markere, at nu er det tid til bordbøn.

Ligeledes efter måltidet holdes der et øjebliks stilhed, og det selvom, man hævder, at en stor del af hollænderne ikke tilhører nogen trosretninger. Derfor har man også i den almindelige ligeberettigelses navn udover de mere traditionelle orlogspræster, hvad enten det nu er præster fra den protestantiske kirke eller patere fra den katolske kirke, også humanistiske tillidspersoner, der repræsenterer dem, der ikke hører til nogen af de andre kirkeretninger. Så skulle man vist også være dækket ind.

Egentlig var der planlagt samarbejdsøvelser både med en tysk fregat og enheder fra den libanesiske flåde, men de blev aflyst. Man skal jo være omstillingsparat, og den evne bliver også prøvet af under de sydlige himmelstrøg.

I dette tilfælde blev fællesskibsøvelserne erstattet med vedligeholdelsesskydning både for karabin og tungt maskingevær. Som med alle andre færdigheder, skal de holdes ved lige, for at kunne være til nogen nytte, hvis man får brug for dem.

Hvad angår vejret, så er det det meste af tiden typisk Middelhavsvejr med klart vejr og høj klar himmel, hvor solen skinner ned fra. Men det kan også være anderledes, hvilket mærkes i en Flexbåd. Blandt andet ved at de folk, der bemander konsollerne på broen og i O-rummet nærmest må have sikkerhedsseler på for at kunne holde sig fast i sæderne. Og man i køjen må vænne sig til at blive kastet fra den ene side til den anden, medmindre man kan få kilet sig fast mellem puder, tæpper og ryglæn.

Det viste sig også, at VIBEN var det eneste skib under fregatstørrelse, der blev i området. De norske og tyske MTB'er søgte til basehavnen på Limassol for at vente på bedre vejr. Vindstyrker på 16 m/s med vindstød op til 20 m/s kan få det ellers så fredelige Middelhav til at rejse sig i ubehagelig grad. Men vi skal nu ikke klage. Det meste af tiden har vi haft godt vejr. Det var kun det sidste døgn på denne tur, at det blæste op.

Vi kom tilbage til Limassol d. 29. januar, på dagen for Holmens hæderstegns indstiftelse i 1801, og det var meget passende, for netop denne dag blev MSPC Flemming R.A. Jensen tildelt Holmens Hæderstegn i sølv for 25 års tro og pletfri tjeneste.

Og jo! De snedækkede bjerge i det fjerne minder os om jer derhjemme!

Tekst: Orlogspræst Frank Bjørn Christensen tekst
Foto: VIBEN

"Fregat" for en stund - Rejsebrev nr. 7 fra VIBEN i UNIFIL

Efter at vores sergent gruppe fik deres eget rejsebrev, så måtte det naturligvis være de meniges tur.



"Fregatten"

04-02-2007 kl. 07:46

17 menige er vi ombord på Missilfartøjet VIBEN, bestående af 4 KI'ere (Kamp Information), 2 KU'ere (Kommunikations folket), 5 dæks drenge, 4 maskinfolk og ej at forglemme vores 2 kokke.

Et havneophold er overstået. Det blev brugt på det daglige arbejde, der venter, når vi kommer ind, velfærd, afslapning og FUT (Fysisk Uddannelse og Træning), som vores kære Maskinfører nu engang er så glad for at arrangere under havneopholdene.

Vi kom ind fredag aften efter en noget hektisk forlægning hjem over, som havde budt på vindstyrker, der lå på de godt 21 m/s, så vi var godt møre, da VIBEN sejlede ind i basehavn.

Vi var trods alt ved godt humør og klar på et tiltrængt og ganske fortjent havneophold på 3½ dages tid. Kræfterne bliver nemlig brugt op på sådan en 6 dages patrulje, hvor hele skibet på nær kokkene, kører en to-tørn. Så dagen bliver vendt op og ned, da man arbejder i 4 timer, og derefter kan vælge at gå ned på brættet og sove i 4 timer, og så er det op igen.

Så er der også de dage, hvor man kan være så uheldig at, der i ens fri-periode er planlagt en øvelse, hvor hele skibet skal tørnes til. Fordi som udgangspunkt prøver vi her ombord at lade det vagthold, der nu engang har fri at holde fri.

Om man så end vælger at gå ned og se en film i menigmessen eller springe op på kondi-cyklen ude på agterdækket i lækketr solskin, eller som man måske burde gøre gå ned og lægge sig på brættet.

3 patrulje er netop overstået, som bød på patruljering i vores patruljeboks ved det sydlige Libanon. Dog havde VIBEN noget der lignede 17 timer i et område, der normalt huseres af de store fregatter hernede, men da den tyske fregat KARLSRUHE var blevet forsinket med afgangen, og fregatten BRANDENBURG skulle ind, overtog VIBEN et område som normalt patruljeres af en fregat.

Dette vakte jo straks glæde i O-Rummet på VIBEN. Så for en stund kunne vi med hævet pande kalde os Fregatten VIBEN og få lov til at lege en af de store drenge.

"Desværre" kom KARLSRUHE til operations området, og vi måtte pænt tøffe tilbage i vores normalt tildelte patruljekasse i det sydlige Libanon.

Udover at kunne agere fregat, bød patruljen på noget, der er begyndt at blive regelmæssige vejrforhold. Patruljen starter som regel med en behagelig forlægning fra hjembase til operationsområde.


Man siger at vand altid er vandret...



men sådan ser horisonten ud når man er om bord.

Derefter står den ellers på svage vinde eller behagelige vinde, blå himmel, solskin og en høj temperatur.

Herefter byder vejrguderne som regel op til dans, når vi nu skal til at forlægge tilbage til basehavn. Dans i deres øjne er høje bølger og en vindstyrke, der kan gøre nogen folk søsyge bare ved at høre om den.

Hellere tage forlægningen hjem i dårligt vejr end at skulle ligge ude i patruljekassen i 5 dage og vælte rundt.

Er der noget, der kræver kræfter, så er det at sejle i dårligt vejr i længere perioder. Det gør ens krop så træt, så træt.

Nu er vi så kommet tilbage til Limassol, hvor vi står overfor et langt havneophold, og det bliver nok også det sidste længere, vi har hernede for denne gang. De næste patruljer bliver nemlig længere end normalt, og vores havne ophold bliver noget kortere, end vi har været vant til de sidste 2 måneder. Så der skal knokles på for at få al den velfærd, vi overhovedet kan komme til i disse dage, da det nok bliver lidt sløjt med det resten af tiden hernede.

Apropos velfærd så har vores præst hernede fået stablet en velfærdstur på benene. Vi har fået muligheden for at kunne komme til Cyperns hovedstad, Nicosia, som ligger nogenlunde centralt hernede på øen i et bjergrigt område.

Udover det, har Nicosia den særlige feature, at byen er delt op i to. Der findes en græsk og en tyrkisk side af byen, som er afmærket med den såkaldte grønne linje, der går igennem Cypern. Det er måske ikke så meget en linje, når det er inde i byer, der er det mere en zone.

En fuldstændig livs forladt zone, hvor husene har stået tomme siden tyrkerne besatte den nordlige del af øen i 70'erne.

Selvom vi har meget at lave, kan man jo ikke lade være med at tænke på de kære i fædrelandet. Vi trænger alle til at se vores kære dybt i øjnene, og sige vi har savnet dem.

Og til allersidst vil VIBENs Besætning gerne sige "vi ses om en måned".

"Handelsskib" for en stund - rejsebrev nr. 8 fra Viben.

VIBEN forlod Cypern om morgenen søndag 4. februar. Under forlægningen mod operationsområdet skulle vi foregive at være et handelsskib.



Uvejr.

10-02-2007 kl. 23:06

Denne uges rejsebrev er skrevet af skibets to vagtchefer (navigatører), hhv. navigationsofficeren og kommunikationsofficeren.

Dette var en del af en øvelse, som kun få personer i resten af operationen var vidende om.

Formålet med øvelsen var, at VIBEN skulle anråbes som et hvert andet handelsskib i området bliver det. Vi måtte på intet tidspunkt afsløre, at vi var VIBEN, og havde således tilpasset sejladsmønster og udsendelser med radar m.m. så vi uden for synsvidde ikke kunne genkendes som andet end et handelsskib.

For at gøre det endnu mere realistisk havde vi overtaget identiteten fra et rigtigt handelsskib, der havde anmeldt sin ankomst til Libanon. Bropersonellet var sågar blevet instrueret i at tale med falsk accent for ikke at afsløre, at vi er danskere.

Med denne form for øvelse afprøves muligheden for, at et skib kan lyve om sin identitet og snige sig ind til Libanons kyst uden, at flådestyrken fatter mistanke.

Øvelsen sluttede dog ret hurtigt, idet vi allerede inden ankomst til operationsområdet blev identificeret af først en helikopter og derefter af et tysk missilfartøj. Det er selvfølgelig ærgerligt at blive afsløret så tidligt, men det beviser blot, at den overvågning af farvandet, som styrken foretager, rent faktisk er pokkers effektiv.

Samtidig slap vagtchefen også for at skulle "fake" en indisk accent, hvilket havde givet en del nervøse trækninger. Som en krølle på historien anråbte vi faktisk selv vores nye "søsterskib" nogle dage senere. De havde dog, i modsætning til os, intet at skjule.



Hårdt vejr set fra broen..

På den forgangne patrulje var vejret fra første dag imod os (bogstaveligt talt), og vi oplevede således søndag, mandag og tirsdag både vindstyrker op til 25 m/s med svær sø, kraftige regnbyger, torden, hagl og sågar en række små tornadoer.

Den slags vejr tærer hårdt på besætningens kræfter, men vi fandt det dog på intet tidspunkt nødvendigt at søge ly – man er vel en fregat! (se sidste uges rejsebrev).

Det hårde vejr er efterhånden noget, som vi har vænnet os til hernede. Afvekslingen skulle i denne omgang i stedet findes i form af et for os nyt patruljeområde.

Vi plejer at patruljere i farvandet ud for den sydlige del af Libanon evt. med enkelte afstikkere til bl.a. "de andre" fregatters områder længere fra land.

Hele den netop overståede patrulje har vi dog tilbragt helt oppe mod nord ud for byen Tripoli, hvorfra vi har udsigt til Syriens kyst og til de over 2 km høje bjerge, som ligger forholdsvis tæt på kysten.

Når man som os betragter Libanon fra søsiden, kan det være svært at forstå at så smukt et land er præget af så mange konflikter.
Vejret klarede op onsdag den 7. februar, så resten af patruljen forløb i noget mere roligt vejr.


og det blev endnu værre

Fredag den 9. februar, ankom vi igen til Limassol på Cypern efter 5 døgn til søs. Vores ophold bliver dog denne gang relativt kort og hektisk, idet vi sejler igen allerede inden 48 timer, og da vi bl.a. grundet vejrliget har en del dagligt arbejde, som vi ikke har kunnet få fra hånden til søs.

Samtidig er der officielt besøg hjemme fra Flådestation Korsør af Chefen for 2. Eskadre, som VIBEN jo tilhører, hvilket også giver lidt ekstra travlhed. Så selvom rytmen med fem døgn til søs og to i havn leder tankerne hen på en almindelig arbejdsuge, bliver der ikke holdt weekend.

Slut på VIBENs rejsebrev nr. 8, og de bedste hilsner til alle derhjemme.
Vagtcheferne

Besøg af Forsvarsministeren - Rejsebrev nr. 9 fra VIBEN på UNIFIL

Godt lang henne i operationen er det blevet tid til et tilbageblik på løst og fast omkring operation UNIFIL MAROPS, som det ses fra næstkommanderendes side.



Forsvarsministeren får demonstreret boarding, røgdykker og klartskibs udrustning om bord på VIBEN

20-02-2007 kl. 17:10

Det internationale samarbejde
Samarbejdet med de øvrige nationer i styrken lever i højeste grad op til, at vi er en del af de forenede nationer (FN). Vi oplever specielt dette, når vi i Limassol deltager i diverse briefinger, planlægningsmøder, officielle og uofficielle sammenkomster, der hersker en fremragende korpsånd i styrken.

Vores primære kontaktflade er til nordmænd, svenskere og tyskere, der er de øvrige nationaliteter i vores FPB (Fast Patrol Boat) Task Group. En sidegevinst er, at vi møder mange kendte ansigter fra forskellige kurser og øvelser i ind- og udland.

FPB-verdenen er ikke så stor, derfor byder opholdet også på glædelige gensyn samt nye bekendtskaber, som næste gang vil være glædelige gensyn.

For konstabler og sergenter har kontakten ikke været så intensiv som for os officerer, der gerne skal rende til møder i tide og utide. På det uformelle plan er der dog vekslet mange ord mellem kajvagterne i Limassol, og et par officielle arrangementer er det også blevet til.

Det skal bl.a. nævnes, at hele besætningen blev inviteret til velkomstarrangement på FGS Frankfurt am Main. Det var en flot gestus af vores tyske kollegaer, og alle havde stor for-nøjelse af arrangementet. Vi kan nok desværre ikke invitere hele besætningen (ca. 200) tilbage igen.

Operationsområdet
Selve vores operationsområde har traditionelt været konfliktfyldt. Det består ikke kun af to stridende nationer, men en række forskellige nationer, befolkningsgrupper og organisatio-ner med hver deres interesser, hvilket gør, at vi som neutral part skal være meget op-mærksomme på at leve op til vores forpligtelser som neutral FN-styrke, der optræder på vegne af Verdenssamfundet i en lokal konflikt.

Ser man bort fra det politiske og de konflikter, der måtte være, tror jeg ikke, der er en ene-ste af os, som ikke har stået og betragtet Libanons smukke kystlinie. Det være sig om da-gen i solskin med udsigt til de sneklædte bjergtoppe eller om natten, hvor eksempelvis Beirut lyser fascinerende op i natten. Det er noget, de fleste af os vil mindes lang tid frem-over.

Besøg af forsvarsministeren
19.-20. februar har VIBEN og OPLOG TEAM ALFA haft besøg af Forsvarsminister, Søren Gade. Forsvarsministeren ankom d.19. om aftenen, og ministeren blev mødt af hele det danske kontingent, der stod linet op på kajen. Ved denne lejlighed holdt forsvarsministeren en tale for VIBEN, OPLOG TEAM ALFA og den danske forbindelsesofficer. Aftenen blev afsluttet med et fremragende middagsarrangement i messeteltet ved TEAM ALFA.

Tirsdag morgen mødtes ministeren med den tyske admiral, der er chef for den maritime styrke, dette foregik ombord i FGS ELBE. Efter briefingen gik ministeren med følge om-bord i VIBEN, hvorefter vi afgik Limassol med kurs mod Larnaca. Under forlægningen af-holdt Chefen en briefing for ministeren og følge, hvorefter vi fik mulighed for at vise vores skib frem for dem alle.

Vi har taget det som en stor anerkendelse af vores indsats, at vi har haft besøg af for-svarsministeren, og det var et par gode og hektiske dage.

I skrivende stund forlægger vi ud i operationsområdet til den sidste patrulje i denne om-gang. Vi vil være professionelle til det sidste, men samtidig glæde os til at komme hjem til vores familier og venner.

Med disse ord vil jeg, som jeg plejer, lade Chefen få det sidste ord i det sidste rejsebrev fra VIBEN besætning i denne omgang. Vi glæder os til at se RAVNEN besætning og trygt overlade vores skib til RAVNEN besætning.

Farvel fra VIBENs besætning

Så nærmer tiden sig, hvor besætningen fra VIBEN påbegynder turen nordover tilbage til Danmark, ferie og frihedsafvikling og ikke mindst familie og pårørende.



VIBEN i Beirut

02-03-2007 kl. 11:16

Kære familier og pårørende!

Vi kan se tilbage på en spændende operation, hvor vi har deltaget i en bred vifte af maritime opgaver, samarbejdet med skibe fra mange forskellige nationer og besøgt Cypern og Libanon. Forhåbentlig har vores rejsebreve givet et indblik i både vores opgaver, vores daglige arbejde ombord og hverdagen i al almindelighed ombord på en dansk SF300.

Det har været en stor tilfredsstillelse at modtage mange positive tilbagemeldinger fra vore samarbejdspartnere, når det drejer sig om VIBENs indsats i de knap tre måneder, vi har været af sted. Det er min overbevisning, at dette skyldes, at alle ombord har løftet i flok, og alle har repræsenteret Danmark på bedste vis under hele togtet.

Uden dette team work havde det ikke været muligt. Skulle jeg pege på noget, der ikke var som forventet, må det blive vejret. Jeg tror, at alle ombord havde spændte forventninger til en vinter i det østlige Middelhav.

Frygten var, at det ville blive en kold tid, med ikke mindst rigtig meget blæst. Disse forudsigelser blev heldigvis gjort til skamme (til dels). I det vi primært havde blåt hav og sol fra en skyfri himmel. Det skal dog nævnes, at VIBEN og besætning fik afprøvet, hvad det vil sige, at bevæge sig i et farvand med ca. 6 meter høje bølger.

Når man, som jeg, sidder dagen før, at det meste af besætningen rejser hjem, så løber tankerne automatisk tilbage i tiden. Hvad er det besætningen har gennemført? Vi har været en del af den første maritime FN operation. Vi har gennemført vores forpligtigelser hen over Jul og Nytår.

Vi har foretaget enhedsskift vha. af et dokskib, hvilket er første gang i søværnets historie. En utrolig spændende operation, men også vældig ressourcekrævende for hele besætningen. Vi har som ovenfor anført løst en række opgaver, som alle ikke kan nævnes her, men deltagelse i samarbejdsøvelser med den libanesiske flåde har været en stor oplevelse.



Gummibåd med FN flag

VIBEN blev pålagt, at gennemføre en boarding workshop i Beirut. Dette er ikke et sted, hvor det danske søværn er forvænt med at ankomme, så denne opgave blev også meget værdsat af besætningen.

Inden ankomst operationsområdet havde jeg nogle primære fokuspunkter. Disse var, at VIBEN og besætningen kunne løfte og løse de opgaver, vi måtte blive pålagt. Disse opgaver skulle selvfølgelig så vidt muligt løses, uden at besætning eller enhed kom til skade. Det er helt klart min opfattelse, at dette er blevet løst til fulde.

Sekundært var det, at de mål som blev anført i resolution 1701, også blev løst. Den primære opgave er, at der ikke tilflyder illegale våben ind til Libanon. En bekræftelse af dette er vanskeligt, men når man ikke har nogen indikationer, af at der er konstateret våbensmugling via søvejen, så må min vurdering være, at flådestyrken løser opgaven.

Det er vores plan at sende besætningen hjem i to hold, idet VIBEN vil forblive i operationsområdet og fortsætte med operationen indtil videre. Hold 1 vil rejse hjem d. 28. februar. Hold 2 vil rejse hjem d. 02. marts.

De bedste hilsner og på snarligt gensyn.
Chefen for Missilfartøjet VIBEN

Nyhedsbrev nr. 1 fra VIBENs 2. besætning (Team YUKON) i UNIFIL

Efter afspadsering og afholdt juleferie, kom missilfartøjet RAVNEN (RAVN) til Kalundborg den 17 JAN på ryggen af FLO/FLO skibet CONDOCK I.



RAVNEN uddokkes i Kalundborg

06-03-2007 kl. 11:54

RAVN dokkede ud af CONDOCK I den 18 JAN. Besætningen og jeg var meget spændte på, hvordan RAVN havde klaret turen, men alt var som det skulle være. Selvom vi havde været hjemme hos vores familier, havde vi set frem til at få vores skib tilbage og derved et fast holdepunkt. Vi sejlede RAVN hjem til Flådestation KORSØR den 18 JAN.

Efter hjemkomst påbegyndte vi opkøring til den næste deployering i UNIFIL MAROPS, hvilket bl.a. vil sige uddannelse af nyt tilkommanderet personel, enhedsuddannelse og UNITEVAL (Enheds evaluering – er besætningen klar til indsættelse?).

Den administrative del af denne UNITEVAL blev foretaget havn i starten af FEB. Herefter tog vi på en kombineret farvandsovervågning og opkøringssejlads. Her fik vi mulighed for at træne skydning, boarding, diverse havariøvelse både internt og eksternt, samt billedopbygning. Vi fik god hjælp af SLEIPNER, der er søværnets transportskib.

Der blev også afholdt en TKO (Teknikofficer) prøve, hvilket blev en lang dag for besætningen, men det var dog ikke noget i forhold til det som TKO eleven blev udsat for. Han blev testet og evalueret i alle de aspekter, der vedrører hans tjenesteområde (det er ikke få). Efter en lang dag fik han den endelige besked om, at han var bestået, og vi kunne byde vores nye TKO velkommen.

Så oprandt dagen som jeg især var spændt på, nemlig selve den operative del af UNITEVAL. Formålet med UNITEVAL er at sikre, at enheden er i stand til at agere og handle på de incidents, der kan opstå både på patrulje i danske farvande og som del i en international styrke i udlandet.

Tidligt tirsdag morgen den 20 FEB gik vi i krigsmanøvrerulle (en beredskabstilstand der gør enheden i stand til at forsvare sig mod evt. angreb fra kaj eller nærliggende kyst), og sejlede i havn for at hente inspektionsholdet.

Alle ombord var spændte og yderst årvågne, vi vidste godt, at meget kunne ske, men ikke hvor eller hvornår. Da inspektionsholdet var ombord sejlede vi ud for at lokalisere en mulig embargo bryder. Der var ikke gået mange minutter, før vi blev angrebet af en gummibåd fra frømandskorpset, men vi fik bekæmpet denne gummibåd med kun få simuleret tab.

Derefter gik dagen sin gang med boarding, flyangreb, skydning, havari og generel overhøring i diverse bestemmelser og handlemåder. Da inspektionsholdet var sat af sejlede vi til flådestation KORSØR og påbegyndte afrigningen af RAVN.

Dagen efter hjemkomst blev resultatet af UNITEVALEN bekendtgjort overfor skibsledelsen. Den viste at RAVN stadigvæk er en samtømret og veltrænet besætning, der professionelt udfører de opgaver, som den bliver sat overfor.
Det var derfor en lettet og stolt besætning der kunne gå på en lille ferie, inden afrejse til Cypern.

Den 28 FEB tog den første halvdel af besætningen af sted til Cypern for at foretage overlevering med missilfartøjet VIBENs (VIBN) besætning. Den sidste halvdel mødte på Cypern den 02 MAR.
VIBN faste besætning (team MANGO) kunne nu tage hjem til en velfortjent ferie efter et veludført job i UNIFIL MAROPS.

Efter at besætningen havde installeret sig og fået styr på hver deres områder, sejlede vi ud tidlig søndag morgen på vores første patrulje i år ud for Libanons kyst.

KL P.A.T. JASZCZAK
Chef for missilfartøjet VIBEN (chef for team YUKON)

Nyhedsbrev 2 fra VIBN 2. besætning (Team Yukon).

Det er nu 20 dage siden den første del af missilfartøjet RAVNENs besætning ankom til Limassol og overtog missilfartøjet VIBEN (VIBN).



Missilfartøjet VIBEN i hårdt vejr

23-03-2007 kl. 09:59

Vi ligger i skrivende stund i havn efter vores anden patrulje udfor Libanons kyst. Missionens opgave er ikke ændret siden vi forlod i december. Den eneste forskel fra tidligere, er indførelsen af flere øvelser UNIFIL enhederne og den libanesiske flåde imellem.

På vores netop overståede patrulje blev vi ikke budt ret mange timer med godt vejr. Fra start til slut var vejret imod os, vagtcheferne måtte kæmpe en ulige kamp med naturen, for at give besætningen en nogenlunde stabil platform.

Vejret giver størst problemer for dem der har frivagt, da disse med et meget ustabilt skib har ringe mulighed, for at få en ordentlig søvn. Derfor var det da også en meget træt besætning, der søndag aften ankom til Limassol.



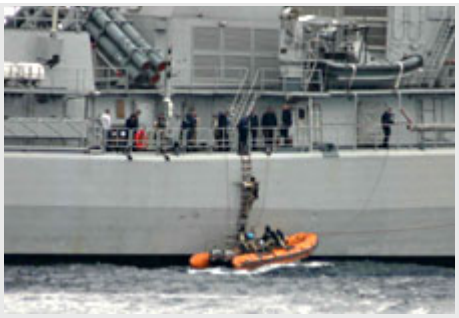
Missilfartøjet VIBEN fører an i UNIFIL. Skarpt forfulgt af fire fregatter

På trods af det dårlige vejr blev det en begivenhedsrig patrulje. Et par øvelser i programmet skabte stor adspredelse for besætningen. Det blev både til en boardingøvelse og en såkaldt PHOTEX.

En nøje planlagt formationssejlads sat i scene både for at træne enhedernes vagtchef, og i lige så høj grad for at få skudt nogle gode billeder.

Boardingøvelsen ombord på den hollandske fregat VAN SPEIJK var god træning for VIBN boardinghold.

Selvom styrken endnu ikke har foretaget nogen boardings, alle foretagende boardinger er udført af de libanesiske myndigheder, bliver træningen af skibenes boardinghold prioriteret højt, for at bibeholde skibenes kapacitet på dette område.



Boardingholdet er ved at entrere VAN SPEIJK

Således at styrken er klar til at foretage disse, hvis de libanesiske myndigheder skulle anmode herom.

Desuden fik VIBN i over et døgn til opgave at dække en af fregatternes område, da denne havde tekniske problemer, og derfor ikke kunne forlade havn.



Kontreadmiral Andreas Krause (i midten) sikrer sig at alt er i orden.

Patruljen sluttede af med et besøg af den tyske chef for den maritime del af UNIFIL, kontreadmiral Andreas Krause. Ved besøget ombord fremlagde admiralen sin vision for UNIFIL MAROPS og de fremskridt, der har fundet sted siden operationens start 15. oktober 2006.

Besætningen fik endvidere mulighed for at få svar på spørgsmål omkring missionen. Besøget fandt ærgerligt nok sted i løbet af den relativt korte periode med godt vejr. Det havde været rart, hvis admiralen havde oplevet VIBN fra sin mindre stabile side. Det havde givet en bedre oplevelse af vores arbejdsforhold i dårligt vejr.

Udover afslapning er dette havneophold blevet brugt til bl.a. fodbold. Vores norske brødre på forsyningsskibet Valkyrien (CTG 448.03) havde været så flinke at arrangere en fodboldturnering i "FPB Castle". På trods af stor indsats fra dansk side, blev det ikke til mere end en 4. plads. Dette efter en meget lige bronzekamp afgjort på en nervepirrende straffesparkskonkurrence.

Heldigvis kan vi tænke tilbage på vores tid med RAVN i UNIFIL, hvor vi en hockeyturnering blev henholdsvis nr.

1 og 2. Med lidt mere hård træning vil resultatet fra hockeyturnering kunne gentages på fodboldområdet.

Nyhedsbrev nr. 3 fra VIBEN-2 besætning (Team Yukon)

Siden sidst er den største forandring, at vejret er blevet markant bedre, hvilket vil sige at vi nu har dage, hvor blæst og bølger er til at have med at gøre, selv i en Standard Flex.



NIEDERSACHSEN

24-04-2007 kl. 08:18

Vi har også i den forgangene periode sagt farvel til 4 "gamle" besætningsmedlemmer, 3 af dem er afgået i forbindelse med uddannelse, held & lykke til dem, og vi ønsker dem god vind fremover og 1 der vender tilbage når vi kommer hjem.

Den sidste periode er gået med en del øvelser af forskellig art med de andre enheder i UNIFIL MAROPS, de fleste O-rums øvelser men også øvelser sammen med den tyske fregat "Niedersachsen", hvor VIBEN (VIBN) denne gang skulle være "bad guy" og genere "Niedersachsen" ved at sejle imod den på forskellige måder under påskud af at være Eks. Et handelsskib eller krydstogtskibet "Love Boat" for på den måde at træne den tyske besætnings reaktion på scenarier af denne type.

På en enkelt patrulje havde vi en medsejlende gæst fra OPLOG TEAM ALPHA, der er vores støtteenhed i land. Gæsten, der tidligere har gjort tjeneste i flyvevåbnet dog uden nogensinde at have fløjet noget som helst andet end en ruteflyver, fik en gylden mulighed da vi den ene nat skulle lave øvelser med en 565MA Panther helikopter fra den franske fregat "Guépratte" og da vi som "tak for hjælpen" fik mulighed for at få "hoisted" et par fra besætningen var det meget naturligt at vi ville give vores "eks-flyver" lidt luft under vingerne for første gang, hvilket han i øvrigt var meget begejstret for.

Turen tilbage fra den patrulje bød på en god gang blæst og 3-4 meter bølger, der kom ind agten fra, hvilket gav vores gæst et indblik i, hvordan det også er i Søværnet, for en der til dagligt "sejler lastbil".

Så nærmer tiden sig, hvor Team Yukon skal takke af for denne gang. Der er nu små 14 dage til de første besætningsmedlemmer skal flyve hjem, men inden da er der en del arbejde, der skal ordnes så vores afløsere, der til dagligt er SKADEN's besætning, kan få den bedst mulige start på deres periode. Der skal tælles op, bestilles grej m.m således at de ikke skal tænke på noget den første tid de er her. I tilgift skal der laves en overlevering af skibet således at man fra start er klar over de små "særheder" hun måtte have.

Inden det dog er helt slut skal VIBN lige have en ny hovedmotor, idet vores "G1" ikke har det så godt mere og derfor ikke kan belastes i den grad som den burde. Dette har dog ikke haft indflydelse på VIBN's operationsmønster, hvor vi stadig ligger i toppen med hensyn til dage til søs.

Selve motorskiftet, der i sig selv er en stor arbejdsopgave, står OPLOG TEAM ALPHA for. De har for nylig fået transporteret en mobilkran hjemmefra til Limassol, for på den måde at være uafhængig af assistance udefra. Vi håber på at vi kan begynde motorskiftet og færdiggøre det inden vi bliver afløst..

Ellers er alt vel om bord VIBN, Team Yukon er som altid ved godt mod, men vi glæder os efterhånden til at se vores familier og venner igen, for selv om vi har det godt om bord er det nu altid bedst at være hos dem man holder af.

De bedste hilsner fra T-div og besætningen til dem derhjemme.

Forsvarschefen besøger VIBEN - Nyhedsbrev 4 (og sidste) fra VIBN 2. besætning (Team Yukon).

Perioden for TEAM YUKON's udsendelse er ved at være slut og alle i besætningen glæder sig til at komme hjem til familie, venner, kærester, hunde, fugle, katte og fisk.



27-04-2007 kl. 13:40

På grund af tekniske problemer kan billederne ikke indsættes i rejsebrevet, men er samlet i et fotogalleri. **Se billederne her**
Webmaster

Et stort Halløj til alle derhjemme.

De sidste to måneder har budt på mange udfordringer og opgaver, som er blevet løst med stor iver og en veludviklet fantasi, for hvilken vi har modtaget megen anerkendelse fra vores samarbejdspartnere. Der hersker ingen tvivl om, at vi kan tage hjem med visheden om, at vi har fået et kryds i styrkechefens store karakterbog i meget tilfredsstillende.

Ingen ombord er kommet til skade under de til tider voldsomme omstændigheder, under hvilke vi arbejder til søs. Ingen er taget hjem pga. den lange udsendelse, hvilket tyder på at alle har haft baglandet i orden. Det bagland som betyder alt, når man er afsted. Det bagland der gør, at vi kan yde 100% når vi er på operation. Det bagland, der er jer derhjemme og uden hvis opbakning 2 måneder i en operation, som denne ville virke nærmest uoverskuelig.

De sidste 2 uger siden vores nyhedsbrev 3 er blevet brugt på patrulje i operationsområdet samt et besøg af vores forsvarschef. Den i gangværende afrigning af skibet så Skadens besætning kan overtage det om få dage. Og selvfølgelig overrækkelse af FN medaljen til den del af besætningen, der har nået de magiske 90 dage i operationsområdet.

Men det første først.

Patruljerne i vores "normale" del af operationsområdet, nemlig den sydlige, er forløbet uden nævneværdige hændelser. Vi kender efterhånden området godt og vi kender sejladsmønstre for fiskere og andre lokale skibe i området. Vores samarbejde med den Libanesiske flåde er også blevet bedre og bedre henover perioden, hvilket hjælper os med at holde et godt billede af skibstrafikken i området.

Vi brugte også en formiddag på at få taget billeder med de andre patruljefartøjer i området. Det var ikke helt nemt at holde kursen i det lidt hårde vejr men det gik.

Efter vores sidste patrulje gik turen ikke mod Limassol, som vi plejer, men mod Larnaka, en havn på sydøst kysten af Cypern. Her skulle vi hente forsvarschefen. Larnaka er dog ikke en af de havne vi i FN regi må gå ind i, så vi skulle dække vores FN mærker til. Det var rimelig nemt med de små, som sidder på vores skorsten, det kunne klares med en sort plasticpose, men de store på skibssiden var lidt af en opgave. Med den før nævnte fantasi blev der af grøn presenning, 4x4 tømmer og adskillige meter tovværk fremstillet et dække til mærkerne.

Det var ikke særlig pænt, men det virkede efter hensigten.
Forsvarschefen (FC) med følge ankom midt på eftermiddagen den 23 APR med biler fra OPLOG der havde hentet FC i lufthavnen. Efter afgivelse af faldreb (ceremoniel handling for højtstående officer der går til og fra borde) overtog FC kommandoen med skibet (skift af kommandotegn) og vi sejlede mod Limassol.

Under besøget fik FC et indblik i vores operationsmønster og skibets daglige rutiner. FC var specielt interesseret i vores Boarding kapacitet, både med hensyn til uddannelse, udstyr og procedure.

Som afslutning på sejladsen holdt FC møde med besætningen og fortalte kort om planerne i fremtiden for forsvaret generelt og søværnet i særdeleshed. Herefter kunne besætningen komme med spørgsmål til FC og forskellige spørgsmål, deriblandt varighed for dansk deltagelse i operation UNIFIL, samt personel problemet i forsvaret blev besvaret åbent og ærligt.

Kl. 1830 ankom vi til Limassol og FC gik fra borde for at få et kik på OPLOG TEAM ALFA's lejr.
Efter afrigning af skibet og den obligatoriske oprydning ombord gik hele besætningen til grill komsammen i OPLOG lejeren. Her var der stillet an til det helt store taffel og alle gik ivrigt i krig med måltidet. FC med følge spiste naturligvis med og her blev der igen talt om fremtiden for det danske søværn, både de hjemlige opgaver, men også de opgaver som ligger og lurer i nær fremtid.

Efter måltidet takkede FC for en dejlig dag og listede af.

Den 24. Apr. fik vi vores længe ventede medajler.
Det hele startede med at FC spiste frokost ombord i VIBN. Samtidig stillede besætningen op til parade i OPLOG lejeren.
Efter endt frokost kom FC og styrkechefen over i lejeren. Efter en kort tale hvor styrkechefen takkede for vores foreløbige indsats i operation UNIFIL, overrakte styrkechefen en medalje til vores chef.

Derefter kom turen til os.
Vores chef holdt en kort tale, hvorefter vi, et geled af gangen, trådte frem for at modtage medaljen samt medfølgende diplom. Chefen påsatte medaljen og FC overrakte diplomet.

Det var en stor ære for mange at være blandt de første danske besætningsmedlemmer i operation UNIFIL, der fik overrakt denne medalje.
Efter medajleoverrækkelsen skulle der naturligvis tages gruppebilleder med henholdsvis FC og vores egen chef i midten.

Efter billederne blev alle inviteret til kaffe og kage i OPLOG lejeren.

I skrivende stund, den 26. april, er skibet som en myretue. Alle har en opgave eller et stykke arbejde at udføre, så vi kan blive klar til at overdrage skibet til SKADEN's besætning. Kontrol af udstyr, skift af vores ene motor, rengøring samt en ny gang maling til dækket, er blot nogle af de opgaver der står tilbage at løse.

Som afslutning vil vi gerne sige tak til alle derhjemme og specielt vores familier, uden hvis opbakning, det er umuligt at gennemføre en sådan operation på tilfredsstillende vis.
Vi ses snart.

De bedste hilsner fra O-div og besætningen, med det stolte navn team YUKON.



På partrulje



Formationssejlads







Forsvarschefens kommandotegn



Forsvarschefen holder møde med besætningen



Forsvarschefen vises rundt



Forsvarschefen



Medaljeoverrækkelse



medaljen



Besætningen med Forsvarschefen



Besætningen og chefen



Klargøring til at overdrage skibet til SKADENsbesætning



Klargøring til at overdrage skibet til SKADENsbesætning



Klargøring til at overdrage skibet til SKADENsbesætning

Rejsebrev nr. 1 fra VIBEN (SKADENs besætning)

Så er der nyt fra de udsendte maritime styrker i Middelhavet. Endnu et besætningsskifte er gennemført, hvilket betyder, at besætningen fra Missilfartøjet SKADEN nu er ansvarlig for gennemførelsen af UNIFIL operationen om bord i VIBEN.



14-05-2007 kl. 09:17

For langt den største del af besætningens vedkommende er dette anden udsendelse i operationen. Besætningen fandt derfor hurtigt på plads om bord, fik læst op på procedurerne og sat sig ind i situationsbilledet. Kokken handlede ind i det lokale supermarked, og forberedte en herlig menu bestående af såvel danske som lokale specialiteter.

Chef og næstkommanderende blev afhentet i helikopter og fløjet ud til kommandoskibet, hvor de bl.a. fik lejlighed til at hilse på den ny tyske Commander Task Force 448, Admiral Bollow.

Efter to travle arbejdsdage på Cypern var hele besætningen på plads og klar til at indgå i operationen. Første patrulje er i skrivende stund vel overstået, og VIBEN er i havn på Cypern, for genforsyning af brændstof, proviant og ikke mindst for at få et velfortjent hvil efter ca. 5 døgns patrulje ud for Beirut.

VIBN blev designeret til at overvåge området udfor Beirut under første patrulje. På vej ud til området testede vi vores våbensystemer, og modtog overlevering fra den enhed, vi skulle afløse.
Patruljen forløb tilfredsstillende, uden særlige operative hændelser. Besætningen havde dog alligevel forskellige oplevelser der er værd at skrive hjem om.

Vores alle sammens 175, Nicolai Larsen blev 25 d. 05/05-07. I den forbindelse fulgte besætningen den gode gamle tradition med at give fødselsdagsbarnet kanel i rå mængder. Ceremonien foregik på agterdækket og var genstand for stor morskab blandt besætningen og Nicolai.

Under forlægning fra operationsområdet til Limassol blev noget af tiden anvendt til at dyrke idræt på agterdækket. Temaet for idrætten var fodbold, og de gode gamle fodbold træningsøvelser blev fundet frem fra gemmerne. Efter idrætten var der mulighed for at køle af i det endnu ikke så varme Middelhav. Hele besætningen kan nikke genkendende til, at en baderulle i ny og næ er et velkommet afbræk i de daglige rutiner.

Umiddelbart før indpassage af cypriotiske territorialfarvand var det meningen, at vi skulle have haft besøg af en tysk helikopter, men desværre var vejret ikke med os. Der havde lagt sig en forfærdelig tåge over området, og på trods af helikopteren passerende skibet i en afstand af 200 meter, var det ikke muligt at se den på trods af, at det lød som om den var ved at lande på agterdækket.

Vel ankommet til Limassol afholdt skibet et velfærdsarrangement for interesseret, arbejds- og vagt fri personel. Denne gang gik tuen til et af de lokale bryggerier. KEO bryggeriet som vi besøgte, bød på en rundvisning i bryggeriets øl- og vinproduktions faciliteter. Afslutningsvis var det muligt at købe diverse souvenirs, og der blev budt på en lille forfriskning.

Dagen efter var V-DIV vært ved et idrætsarrangement for hele besætningen. Vi forlagde derfor til stranden, og spillede ULTIMATE. For de uindviede er ULTIMATE grundlæggende rugby med en frisbee. Hele besætningen morede sig, og der var ikke nogen sårede.

Med hilsner til alle med tilknytning til SKADENs besætning og interesserede i øvrigt.

Nyhedsbrev nr. 2 fra VIBEN (SKADENs besætning)

I skrivende stund sidder forfatteren af dette rejsebrev på VIBENS bro kl. kvalme om natten. Om få minutter overleverer vi vores kasse ud for Beirut til den svenske kystkorvet SUNDSVALL, og så går turen ellers endnu engang mod Limassol (med håndtagene i bund).



VIBEN og tyske SPIDER 64

30-05-2007 kl. 12:50

Det betyder, at vores tredje patrulje er ved at være overstået, og vi kan se frem til et par dage i havn. Men der er jo sket lidt mellem nu og det første rejsebrev.

Efter vores første havneophold kunne vi tage ud på vores anden patrulje med en ny chef.
Det var ikke fordi, vi var blevet trætte af den gamle, og ladet ham gå planken ud, men han måtte et smut tilbage til DK i et par uger for at deltage i et kursus af største vigtighed for hans videre karriere i Søværnet. I stedet lånte vi VIBENS egen chef Jannik T. Andersen.

Patruljen gik uden de store begivenheder, besætningen var allerede nu kommet godt ind i UNIFIL rutinerne igen. Vi havde en fødselsdag, det var vores allesammens KI'er Bent fra Støtteskibet ABSALON, der fyldte år.

Ud over det - får vi tiden til at gå med øvelser, både interne (mand-over-bord eller en lille ildebrand er altid populære i den sammenhæng) og eksterne med andre skibe eller helikoptere. JA, det lykkedes nemlig denne gang at få besøg af den tyske helikopter, der måtte vende om på den første patrulje. Call-sign SPIDER 64 kiggede forbi - samme dag - vi skulle i havn, og de tre heldige, der kunne smutte i trawlerdragterne og klargøre til en flyvetur, var vores altid glade messegast Robert, vores meget grønne KU'er Niklas og undertegnede.



KIA i færd med at teste vandtemperaturen..

Det var en underholdende oplevelse. Traditionen vil, at en enkelt skal nedsænkes i det våde element. Som sagt så gjort (og godt opmuntret af mine tidligere venner i besætningen) måtte jeg en tur i vandet. Lad os bare sige, at det unægtelig kilder en smule i maven, når man hænger i en tynd wire under et monster af en helikopter og bliver slæbt gennem vandet. Eller nærmere slår smut. I skulle tage at prøve det!

Havneopholdet bød på lidt mere velfærd – udover en 3 km løbetest samt fodbold - nemlig en af Limassols store attraktioner Vandlandet Fasouri, det skulle naturligvis afprøves. Og det blev det!! Fasouri er et sandt mekka for vandhunde med traditionelle vandrutschebaner og så nogle af den mere opfindsomme slags. Specielt en vandrutschebane står tydeligt på nethinden – PRO BOWL – den kan vel sammenlignes med at blive skyllet ud af et toilet!

Ellers bød havneopholdet på den sædvanlige mængde af klargøring til næste sejlads, afslapning (restituering) herunder besøg ved den lokale Starbucks, videre udforskning af den lokale madkultur samt prøve at nå alle de små ting, der skal klares inden næste patrulje.

Vores tredje patrulje (der nu officielt er slut – morgen 24/4-07 - next stop Limassol) har været en mere alvorlig affære end normalt, det vil sige, at vi startede ud med at sætte 2 gaster i land (maveinfektion). Og det var inden, vi overhovedet havde forladt havnen!

I løbet af patruljen var der yderligere et par andre, som også lige blev dømt til tælling et døgns tid på den konto, men heldigvis ikke så slemt de to første. Infektioner af en sådan art er et mareridt om bord – ikke kun fordi rengøringen naturligvis eksploderer i omfang – men fordi vi ikke kunne konstatere, hvor smitten kom fra. Det lader dog til, at omtalte i denne omgang er de eneste, der blev ramt – 7,9,13.

Medierne i de sidste døgn har bombarderet os med nyheder fra Mellemøsten – og desværre ikke af den opmuntrende slags. Kampe i Gaza mellem palæstinensere og israelere og ikke mindst sammenstødene i Libanon ved Tripoli. Nærmere bestemt i den palæstinensiske flygtningelejr Nahr Al-Barad mellem gruppen Fatah al-Islam og den libanesiske hær.

Det er som sådan ikke noget, der har direkte indflydelse på os, andet end vi kan observere nogle af kamphandlingerne i land. Vi prøver således, at dokumentere "hvad der sker" med billeddækning, dagbøger, filmoptagelser mv.
Men indrømmet… vi var unægtelig lidt mere op på dupperne, da alt dette skete.

Resten af patruljen har været stille og rolig. Vi havde en god billedopbygningsøvelse med hollændernes helikopter call-sign TURTLE, der også lige var inde omkring og hilse på (læs: piloten gjorde det bedste for, vi kunne se det hvide i hans øjne!).
Der er godt seks timer tilbage inden vi er i havn, dem vil jeg benytte til at få lidt søvn.
Godnat!


Hollandske TURTLE i aktion

DEL 2.

Så er vi her igen, i vores lille kasse denne gang ud for det sydlige Libanon.
Det er patruljens første aftenvagt for Kongens kvarter (skibets besætning er delt i to lige store halvdele; dronningens hhv. kongens kvarter), og vi har været på havet i godt et døgn.

Det ikke just action, der præger dette område (hvilket vel egentlig er ok), handelstrafikken er stort set ikke-eksisterende. Et skib om dagen bevæger sig ind i vores område, som vi skal tage os af (hvis vi er heldige). Derfor bruger vi koncentrationen til at overvåge fiskerne, de normaltvis to israelske patruljebåde, der ligger på den anden side af bøjelinien mod syd og så følger vi med i flytrafikken - israelerne er temmelig aktive på det område for tiden, også i aften..

Vi har været i havn de forrige tre dage. Der fik vi vores chef Lasse Hirsch tilbage igen og sagde pænt farvel til Jannik T. Andersen, der har været med på de to sidste patruljer. Vi måtte også sige farvel til TKO-A og vores låne-356, Ronni. De skulle hjem en tur på henholdsvis kursus og sergentskole.


Ca. to-tredjedele af besætningen efter to timers fussball

Lørdag aften blev brugt til afholdelse af en reception, hvor besætningen fik lejlighed til at møde arbejdskollegaer, venner og bekendte fra hhv. Danmark, Sverige, Tyskland, England, Cypern og ikke mindst Grækenland. Det blev til en hyggelig aften på agterdækket med næsten hundrede gæster, der således fik lejlighed til at se vores smukke skib.

Men nu er det tilbage til arbejdet. Vi har i skrivende stund vundet et par dage mere herude, end der var planlagt. En af de tyske patruljebåde har fået nogle små problemer med maskineriet, så han er haltet tilbage til Limassol med 2 knob – der er altså langt til Limassol fra operationsområdet, når man kun kan sejle to knob, så vi føler med vores tyske venner.

Planen er at patruljere i området hernede sydpå med en enkelt afstikker til Beirut området (måske), inden vi transiterer hjemover mod vores midlertidige hjemmebase, Limassol. Naturligvis bliver der også plads til nogle yderligere øvelser med de andre skibe i styrken.

Som altid de kærligste hilsner fra besætningen hjem til ægtefæller, kærester, børn, forældre, bedsteforældre, søskende, venner osv.

På VIBENs vegne

Vicky R. Andersen
KIA SKADEN
Pt. ombord på VIBEN

Nyhedsbrev nr. 3 fra VIBEN (SKADENs besætning)

Nu er vi efterhånden ved at være nået så langt på turen, at vi er begyndt at tænke på overlevering til VIBENs egen besætning, som kommer og afløser os i slutningen af denne måned.



VIBEN

18-06-2007 kl. 08:48

Det vil sige, at vi er i gang med at tælle op om, alt stadig er her, eller om vi har mistet noget grej / brugt det sidste toilet papir, så VIBEN ved, hvad de har at gøre godt med, når de kommer her ned.



Go-Cart Grand Prix i Pafos

Men nu er det jo heldigvis ikke arbejde det hele, der er også tid til lidt velfærd. Sidst vi var i havn, havde vores alle sammen's flinke Navigations- og Velfærdsofficer (NAO) arrangeret et fantastisk . Dette var faktisk det velfærds arrangement, hvor der har været den største tilslutning. Vi stillede med hele 17 mand og 1 kvinde fra besætningen. På turen til Pafos fik vi konstateret, at vores NAO ikke helt har styr på at navigere på land, men til søs går det heldigvis bedre.

Nå, men tilbage til vores Grand Prix, som startede med, at vi blev delt i 2 hold, der hver i sær skulle køre de indledende runder.

De 5 hurtigste fra hver gruppe gik videre til EL GRANDE FINALE, som endte op med at vores lånegast fra ESBERN SNARE (Glenn) løb af med sejren, hvilket var "snyd", da han havde øvet sig hjemme fra. Chefen (Lasse) løb med 2. pladsen og 3. pladsen gik til 377 (Søren).



Vinderne af Go-Cart Grand Prix i Pafos

Til hjemturen delte vi os. Nogle skulle lige ud på "sight seeing" (en lille tur ud på de små veje oppe i bjergene), og andre tog direkte hjem, mens vi var nogle stykker, der ikke havde fået nok, så vi tog lige en lille tur mere.

Efter et vellykket arrangement var det igen ud på patrulje, som denne gang varede i 4 døgn. Det var en af de patruljer, hvor der ikke skete det store, hvorfor vi så afholdte øvelser i sætning / bjærgning af gummibåd, og dette for at træne kran- og gummibåds fører samt indføre vores nye 265 (HC) i gummibådsprocedurerne. Øvelse gør mester.

For at træne beredskabet finder vi også på at iklæde en person og kaste ham/hende overbord. Øvelsen skal så vise, at vores beredskab virker, og gummibåden bliver sat, hospitalet rigges til og endelig, at personen behandles, når denne er i bord igen – og alt sammen i en hylenes fart. Der bliver hver dag internt i styrken afholdt en bunke af forskellige øvelser. VIBN deltager i de øvelser, som vi kan – både for at holde os "up-to-speed" men også for at variere hverdagen.

Tilbage i Limassol blev der tid til idræt. Dagen startede med en 2 timers fodbold turnering, hvor 3 hold dystede om æren. Imod alle odds vandt hold 1. At spille fodbold i juni måned på Cypern kunne langt hen ad vejen minde om det tilsvarende i Danmark, men der er varmen til forskel.....der blev drukket rigeligt med vand.



Besætningen på fordækket

Så var der omklædning til hvid paradeuniform, så vi kunne få taget nogle gode billeder, af besætningen og et par stykker sammen med OPLOG.

Efter vores ”Photo Shoot” var der afgang for skibets dykkere (NAO og KKO) som pakkede en bil og kørte til Larnaca, for at dykke på et gammelt skibsvrag, mens vi andre tog i Fasouri Water park. Og enkelte på golfbanen.

Nu er det tid til klargøring af skibet, da vi skal på patrulje igen, det er så den 2. sidste patrulje, for denne besætning.

Og afslutnings vis de kærligste hilsner fra besætningen hjem til ægtefæller, kærester, børn, forældre, bedsteforældre, søskende, venner, marsvin og undulater osv.

HDMS VIBEN står til søs igen!

Som bekendt fik VIBEN et omfattende strømudfald under sidste patrulje, og måtte slæbes frem til Limassol af vores svenske kollegaer om bord HSWMS SUNDSVALL.



Et eksempel på nordisk samarbejde

25-06-2007 kl. 09:08

Undervejs lykkedes det for maskinbesætningen at begrænse skadens omfang i en sådan grad, at vi på reden ud for Limassol kunne starte begge hovedmotorer og sejle i havn for egen kraft.



Der arbejdes hårdt i maskinen for at klargøre til ankomst Limassol

På kajen stod OPLOG TEAM ALFA klar til at tage imod og yde den nødvendige assistance, og i løbet af de efterfølgende dage blev der arbejdet ihærdigt for at få VIBEN klar til næste patrulje.

Alle involverede parter, lige fra støttestrukturen hjemme i Danmark over den lokale agent på Cypern til VIBENs egen besætning, har ydet en formidabel indsats for at få missilfartøjet klar – og derfor lykkedes det.

VIBEN forlod Cypern en solrig og varm Sct. Hans aften, med kurs mod Libanesiske farvande.

Denne patrulje bliver den sidste med SKADENS besætning om bord i denne omgang.



Jimmy og Nicolai knokler for at få

Medaljeoverrækkelse på Cypern

Som afslutning på 2 måneders patrulje ud for Libanons kyst i operation UNIFIL MAROPS, modtog SKADENs besætning torsdag den 28. juni FN medalje af Admiral Bollow, CTF 448.

02-07-2007 kl. 07:16



Paraden markerede således afslutningen på SKADEN anden og foreløbig sidste deltagelse i UNIFIL. Allerede samme aften ankom den første del af afløserbesætningen nemlig til Cypern.

I løbet af de næste to døgn gennemføres overleveringen til VIBEN egen besætning, som derefter overtager ansvaret for den videre deltagelse i operationen.



VIBEN i Beirut igen.

Missilfartøjet VIBEN har deltaget i operation UNIFIL MAROPS, som foregår i farvandene ud for Libanon, siden starten af året. I perioden har 3 besætninger forrettet tjeneste ombord i enheden.



VIBEN i Beirut

08-07-2007 kl. 10:43

Kære alle sammen.

Denne besætning, som er VIBENs egen, var ombord indtil 2. marts 2007. Siden vores første deployering har besætningen været i Danmark, hvor vi har afviklet ferie og frihed.

Herudover har besætningen haft nogle korte sejladser, gået vagt på Flådestation Korsør samt deltaget i nogle enkeltmands- og missionsforberedende uddannelser. I slutningen af juni fløj besætningen ned for at overtage VIBEN fra SKADENs besætning.

Vi modtog en god og grundig overlevering fra vores kollegaer. I sejladsprogrammet var der indlagt rigeligt tid til, at vi kunne komme i bund med alle de administrative ting, som skal ordnes, når man ankommer til en enhed, man ikke har været ombord i siden starten af marts. Personellet skulle endvidere få sat sig ind i de ændringer, som er foretaget siden sidst, og ligeledes få ombordtaget vores personlige udrustning samt få foretaget nogle reparationer.

Det kan syntes, at vi under vores første deployering var meget utilfredse med vejret, idet VIBEN opererede i et farvand, som ofte havde tendens til at vise tænder. Dette vil den kendte læser nok nikke genkendende til. Derfor var det med spænding, at besætningen mødte ind for at mærke hvorledes varmen ville påvirke materiellet og ikke mindst en selv.

Da vi ankom, var der en hedebølge i det østlige Middelhav, så besætningen fik indtaget rigeligt med vand. Vi gør os ingen forhåbninger om, hvorledes vore kollegaer fra hæren har det, hvor de er udsendt, men vi har en fornemmelse for det nu. Udstyret kan indtil videre godt holde til varmen, men det skal dog nævnes, at materiellet er bygget til danske vejrforhold. Dog med enkelte modifikationer efterfølgende. Vi krydser fingre for, at grejet ikke får solstik.

I slutningen af havneopholdet blev VIBEN anmodet om at planlægge gennemførelse af en workshop i Beirut sammen med Lebanese Armed Forces (LAF). Dette skulle finde sted efter mindre end et døgn i operationsområdet. VIBEN har 3 gange tidligere været i Beirut, men det var dog med en vis spænding, at vi gik i gang med planlægningen.



VIBEN i Beirut

Samarbejdsøvelser havde nemlig været suspenderet i en længere periode, som følge af, at LAF havde været beskæftiget med løsning af interne/nationale anliggender, især ved en flygtningelejr oppe ved Tripoli. Formålet med workshoppen var at udarbejde et træningsprogram, som skal gennemføres den 6. – 7. juli sammen med 2 libanesiske landgangsfartøjer. De 2 landgangsfartøjer skal på en kadetsejlads til Ægypten.

VIBEN afsejlede tirsdag sidst på eftermiddagen. Vores afsejling var lidt tidligere end planlagt, men hensigten var at komme ud og træne lidt, så besætning og skib var 100 procent klar til at indgå i operationen igen. VIBEN fik gennemført nogle sikkerhedsmæssige øvelser, og det vidste sig hurtigt, at enhed og besætning var klar.

Umiddelbart efter opsnappede VIBEN en nødmelding fra et israelsk sejlskib. Sejlskibet var ca. 2 timers sejlads fra vores position, så VIBEN forlagde i høj fart mod positionen. Det vidste sig, at skibet havde 2 personer ombord som led af dehydrering. Da VIBEN var 30 minutter væk ankom en fransk helikopter, som havde læge ombord. Derfor blev VIBEN frigivet fra redningsindsatsen, og vi kunne genoptage forlægningen mod Beirut. De 2 patienter blev behandlet på stedet og efterfølgende fløjet ind til Cypern, de har det efter omstændighederne godt.

VIBEN ankom tidligt onsdag morgen på flådebasen i Beirut i højt beredskab. Det var interessant at se byen igen fra søsiden. Der bliver stadig bygget en hel del derinde, men ellers syntes den eneste ændring at være, at temperaturen har fået et kraftigt hop opad. Workshoppen blev gennemført tilfredsstillende.

Det er VIBEN opfattelse, at det er nemt at samarbejde med libaneserne, idet end del af dem er uddannet på vestlige officersskoler, så deres engelske ordforråd er på næsten samme niveau, som vores. Meget af deres udstyr er ikke ligeså moderne som det danske, men som vi siger i flåden "hvor der er vilje, er der vej". Vi fik i hvert fald i fællesskab lagt en plan for gennemførelsen af øvelserne.

Dette rejsebrev er skrevet 2 dage inde i den første patrulje. Operationsmønstret har ikke ændret sig særligt meget, siden sidst vi var her. Vi har gennemført end del enhedstræning, og vi er planlagt til en del træning med de andre enheder i styrken samt træning med LAF under udsendelsen. Det er min opfattelse, at VIBEN er klar til at deltage i denne operation på lige fod med vores partnere. VIBEN vil fortsat operere sikkert og professionelt og efter bedste evne løse de opgaver, vi måtte blive stillet under vores deployering.

Med håb om en god sommer til alle vores kære
Chefen for Missilfartøjet VIBEN

VIBEN i flådeøvelse ud for Libanon

Efter den seneste tids uroligheder i den nordlige del af Libanon har VIBEN nu genoptaget samarbejdsøvelser med den libanesiske flåde.

09-07-2007 kl. 10:48

Efter den seneste tids uroligheder omkring flygtningelejre i den nordlige del af Libanon, er situationen nu stabiliseret i en grad, der gør det muligt at genoptage samarbejdsøvelser med den libanesiske flåde.

VIBEN har i perioden 6.-7. juli gennemført en flådeøvelse med de to libanesiske landgangsfartøjer SOUR og DAMOUR, den svenske enhed SUNDSVALL, den tyske enhed KULMBACH samt den græske S-70 helikopter ICARUS. VIBEN var i høj grad involveret i indholdet af denne flådeøvelse, idet vi var udpeget til at planlægge og gennemføre de enkelte øvelser.



De libanesiske officerer er veluddannede og behersker engelsk på samme niveau som en gennemsnitlig dansk søofficer.



Øvelsen indeholdt helikopterhoist, taktisk manøvrering og flagsignalering

De overordnede rammer var aftalt under VIBENs anløb af Beirut den 4. juli, hvor repræsentanter fra UNIFIL staben ligeledes deltog. Der var enighed om, at øvelsen skulle indeholde taktisk manøvrering, helikopter hoist og flagsignalering.

Derudover var det op til VIBEN at pejle sig ind på en passende sværhedsgrad. Ikke nogen helt nem opgave.

Heldigvis gennemførte VIBENs nuværende besætning flere øvelser med den libanesiske flåde under vores sidste deployering i området, hvilket hjalp en del i forberedelserne. Tilmed havde flere fra besætningen været om bord på SOUR i forbindelse med en af disse tidligere øvelser. Vi havde således en fornemmelse af, hvad der var muligt og ikke muligt.

Det var dog med en vis spænding, vi afventede de to libanesiske enheder ud for Beirut den 6. juli om morgenen. De kommende 36 timer skulle vise, om vi havde gjort vores arbejde godt nok i forbindelse med planlægningen af øvelsen.

SOUR og DAMOUR ankom planmæssigt til rendezvous positionen. Også den svenske kystkorvet SUNDSVALL var i området som planlagt.

Da lyden af ICARUS´ flaksende rotor kunne høres, var den første betingelse for succes opfyldt; alle enheder til dagens første øvelse var til stede og til tiden. I alt seks personer fra SOUR og DAMOUR blev overført til henholdsvis SUNDSVALL og VIBEN med ICARUS. En gast fra VIBEN blev overført til libaneserne for at sikre mod eventuelle sprogvanskeligheder og demonstrere korrekt anvendelse af sikkerhedsudstyr.

Allerede første øvelse bekræftede dog det indtryk, vi havde fra tidligere øvelser. De libanesiske officerer er veluddannede og behersker det engelske sprog på samme niveau som en gennemsnitlig dansk søofficer. Dette kom også til udtryk under den efterfølgende formationssejlads.

Tilmed var de anvendte procedurer meget lig de libanesiske, hvilket gjorde, at formationssejladsen blev afviklet professionelt og kun ganske få fejl blev observeret. Det ville man nok også kunne finde under en national dansk øvelse? Dagen blev afsluttet med flagsignalering og en quiz i almene spørgsmål mellem de to libanesiske enheder og VIBEN. Resultatet af den quiz kommenteres ikke yderligere i dette rejsebrev!



VIBEN bag SOUR og DAMOUR

Lørdag den 7. juli indledtes med endnu en helikopterøvelse, hvor ICARUS demonstrerede anvendelse af hejsebåre til evakuering af tilskadekommet personel. Det var tydeligt, at libaneserne var mere fortrolige med procedurer efter at have gennemgået gårsdagens seance. Endnu en formationssejlads blev gennemført. Denne

gang var sværhedsgraden højere, men igen udviste SOUR og DAMOUR et glimrende overblik. Den tyske enhed KULMBACH deltog i stedet for SUNDSVALL, der havde genoptaget sin patruljering i operationsområdet.

Efter formationssejladsen gennemførtes en uformel udveksling af personel mellem enhederne. Næstkommanderende for det libanesiske flådeakademi var ombord i VIBEN og udtrykte stor tilfredshed med det uddannelsesmæssige udbytte af de to dages øvelsesvirksomhed. Dette var naturligvis en tilfredsstillelse at høre. Samtidig var det rart at konstatere en oprigtig glæde over det arbejde, UNIFIL udfører i farvandet ud for Libanon.

VIBEN ankom Limassol søndag morgen. En hektisk første patrulje var slut for VIBENs faste besætning.

TDO VIBEN

Hva' søren - VIBEN med pletter



VIBENs besætning i Hærens ørkenuniform

I 90'erne udtalte Jesper Skibby med sin sædvanlige humoristiske sans: "Jeg synes, Ørnen har fået mæslinger".

10-07-2007 kl. 14:18

Dette blev udtalt, da Bjarne Riis kørte i den prikkede bjergtrøje under Tour De France. Med overskriften håber vi ikke, at vi har brudt med ophavsretten:-)

Som det fremgår billedet af besætning forsøgsvist udstyret med hærens ørkenuniform. Normalvis, når søværnet bliver udsendt i international tjeneste, bliver skibsbesætninger udstyret med en trope/kaki uniform.

Dette har besætningerne i UNIFIL MAROPS også været siden sensommeren sidste år. Erfaringen har dog desværre vist, at denne uniform ikke er særlig velegnet til pågældende operation og skibstype. Herudover har vores partnere fra de forskellige deltagende nationer været udstyret med en ørkenuniform.

Denne har ikke fremstået som værende særlig traditionel maritim af udseende, men VIBEN modtog gentagne tilkendegivelser om det meget anvendelige i ørkenuniformen. Derfor fremsendte VIBEN et forslag til de hjemlige myndigheder, om muligheden for at låne hærens ørkenuniformer og afprøve disse i forbindelse med den maritime operation samt anvendeligheden i det daglige skibsarbejde.
VIBEN henvendelse blev modtaget med positiv respons fra søværnet og hæren. Derfor gennemførte VIBEN besætning måltagning til de nye uniformer, og disse skulle efterfølgende sendes ned til Cypern. VIBEN modtog de nye uniformer efter den første patrulje, og næsten alle besætningsmedlemmer er nu iklædt ørkenuniform.

Som gamle traditionelle søofficerer er det lidt grænseoverskridende at iklæde sig en uniform fra et andet værn, men praktisk anvendelighed må vige for "konservativ" holdning.
Forsvaret og søværnet er efter vores mening en dynamisk virksomhed, som kontinuerligt søger at optimere forholdene for personellet.

Indledende indtryk af uniformen er, at denne er meget anvendelig og komfortabel. Indtrykket er, at den især medvirker til at modstå de ekstreme varmegrader besætningen oplever i operationsområdet. Endvidere forventes det, at uniformen er meget slidstærk.

VIBEN, nu med ”pletter”, glæder sig til at fortsætte operationen. God sommer til alle derhjemme.

Chefen og Næstkommanderende VIBEN

Vibens rejsebrev nr. 4 fra Operation Unifil 2007

VIBEN har igen været på patrulje og har gennemført øvelser ud for Beirut. Yngste sergent om bord har skrevet det seneste rejsebrev.



Våde sko: NK fik vasket skoene, da han skulle ud på en flyvetur med LYNX-helikopteren

24-07-2007 kl. 11:23

Dette 4. rejsebrev fra VIBEN har skibets yngste sergent (KIA) fået æren af at skrive. Om det er pga. alder, eller at jeg til tider er lidt højrøstet, er ikke til at sige. Dog tager jeg det ikke som en straf, men nærmere en udfordring.

VIBEN sejlede ud fra Limassol tirsdag den 10. juli på endnu en fem dages patrulje med flere øvelser, som skulle gennemføres. Vi lod den sidste trosse gå lidt over klokken 18.10, og så var kursen atter sat mod Libanons kyst. Turen derover og det meste af næste dags formiddag forløb stille og roligt. Vejret har været med os indtil videre, og det priser vi os lykkelige for, da vi endnu ikke har glemt vejret fra vores sidste deployeringsperiode hernede.

Dog begyndte det at røre på sig op ad eftermiddagen. Der var pludselig en del skibe i vores tildelte patrulje område, som skulle hailes. Det gik stille for sig med kun en enkelt episode med en handler, som ikke kunne få lov til at komme i havn i første omgang. Det blev dog klaret med en telefon samtale.

Ydermere havde vi en WINCHEX med en tysk LYNX helikopter, som skulle komme og hejse nogle op fra skibet og give dem en lille flyvetur rundt. En af de heldige var vores Næstkommanderende (NK), som efter den her patrulje afgår til anden tjeneste. Så efter aftale med Chefen og mig, som snakkede med helo'en, blev vi enige om, at NK skulle have vasket skoene. Jeg tror ikke han blev overrasket over det, men våde sko det fik han. Nogle minder skulle vi jo gerne kunne give ham med hjem. Den tyske helikopter skrev efterfølgende, at de var glade for, at de kunne hjælpe ham med skoene.

Natten til torsdag skulle vi ned i vores velkendte zone 2, hvor vi tilbragte det meste af vores første 3 måneder hernede.



Udfordring: Den tyrkiske tanker var det største skib, vi til dato havde boardet

Torsdag formiddag skulle vi lave en boardingøvelse med en tyrkisk tanker, og efter at have set et billede og erfaret, at den var 145 meter lang, tænkte vi på boardingholdet, om vi nogensinde kunne komme skibet igennem. Da vi kun er 7 mand på holdet, havde vi en udfordring ud over det sædvanlige. Dette er også det største skib, vi til dato har boardet.

De havde dog kun lavet 3 områder om bord, som vi skulle gennemsøge, så det var til at overkomme. Dog er vi ikke vant til at lave boardinger i det varme klima, så alle skulle sørge for at have masser af vand med at drikke. Med vores udstyr på, er der ikke de store muligheder for at få lidt vind under trøjen, så sveden haglede bogstaveligt talt ned af de to mand på søgeholdet. Undertegnede den ene. Men efter små tre timer kunne vi stoppe øvelsen og blive enige om, at det havde været udbytterigt for hele skibet og ikke mindst boardingholdet.

Senere på eftermiddagen kom den samme LYNX, som havde været hos os dagen før, for at flyve nogle asymmetriske profiler på os, så vi kunne træne nogle procedurer mod ukendte luftmål. Øvelsen gav et stort udbytte i form af at erkende en trussel og vurdere, hvor hurtigt man egentlig skal reagere. Det satte tingene lidt i perspektiv, og vi bliver mindet om, hvorfor vi er hernede.



Varmt: Boardingholdet kom på en varm opgave

Fredag blev brugt på at øve "mand over bord". Der var lige en fra dækket, som tog et par shorts og en redningsvest på, og så røg han ud over hækken (chefen var informeret). Han blev bjærget med gummibåd, som satte den nye vagtchef på prøve. Gummibåden skulle sættes, og VIBEN skulle placeres rigtigt i forhold til gasten i vandet. Selvom VIBEN ikke er den største båd, kan det godt virke skræmmende for en person i vandet, når vi kommer tæt på. Ydermere blev der gennemført en række forskellige interne øvelser for at udtjekke nye folk samt holde os "gamle" på dupperne. Alt i alt en meget god dag.

Efter at have tilbragt to døgn i "vores" område kan vi så konstatere, at fiskesæsonen er afsluttet, eller også har fiskerne bare fundet et område, hvor der var mere at fange. For i modsætning til sidste gang vi var her, er der stort set ikke nogen fiskere. (vi har set en enkelt på to døgn).

Det sidste døgn er blevet tilbragt omkring Beirut, og det har været stille og roligt, dog med en enkelt falsk brandalarm. Det kan jo ske. Så i løbet af natten til søndag bliver kursen sat mod Limassol igen, og vi ser frem til lidt afkobling i havn.

Vejret har været med os under hele patruljen, dog har de lovet 10m/s den sidste dag og under vores hjemtur. Men jeg tror ikke, at vejret kan overraske os synderligt hernede. Vi har "banket vores pæle" fast hernede og kan sagtens undvære det. Men varmen har også krævet en del tilvænning. Der er som regel vindstille, og omkring 30 grader og med en luftfugtighed på omkring 65-75 % kan det være en udfordring i sig selv. Jeg håber, at man snart vænner sig til det, for selv en varm stille sommerdag i Danmark føles ikke så varm. Det værste er faktisk nætterne pga. den høje luftfugtighed. Efter 5-10 minutter udenfor føles man klam, og fugtig. Det kan sammenlignes med en tur i Randers Regnskov eller Zoo's Regnskov i København.

Rejsebrev fra VIBEN: Den varmeste arbejdsplads om bord

VIBENs tekniske division skriver om den varmeste arbejdsplads om bord.

30-07-2007 kl. 15:05



Reparationer og vedligehold: T-divisionens opgave er vedligeholdelse og reparationer af el-tekniske og maskinelle installationer.

Så blev det Teknisk divisions (T-DIV) tur til at bidrage med lidt info her fra operation UNIFIL. Den varmeste arbejdsplads om bord i VIBEN

T-DIVs opgave ombord er primært vedligeholdelse og reparationer af alt der vedrører el-tekniske og maskinelle installationer. Foruden det indgår "maskinens" personel også som en væsentlig del af havariberedskabet i form af blandt andet røgdykning, indsatsledelse og tilsyn/vedligehold af havarimateriellet.

T-DIV på en Standard Flex 300 består som udgangspunkt af 7 mand, som tæller:



Varmt: Teknisk division har den varmeste arbejdsplads.

" Teknikofficer (TKO)
" Maskinbefalingsmand (RFMS)
" Automatikbefalingsmand (RFAT)
" Elektriker (EL)
" Automatikfagtekniker (AT)
" Maskinmand (MS)
" Data/teletekniker (EK)

Det fungerer sådan ombord, at skibets kontrolrum er bemandet 24 timer i døgnet af maskinens personel, hvor de tekniske/driftmæssige installationer nøje bliver overvåget og kontrolleret, så man hele tiden er ajour med teknikkens/mekanikkens tilstand.
Der er selvfølgelig en hel del arbejde i maskinrummene, der skal udføres, både af vedligeholdelsesmæssig og reparabel karakter. Det betyder, at teknisk personel opholder sig mange timer i et klima, hvor man når op på varmegrader omkring de 50 grader celsius. Det kræver lidt tilvænning og en enorm mængde koldt vand at udføre fysisk arbejde under de forhold.

Der hersker ingen tvivl om, at en stor del af fokus for teknisk divisions vedkommende er henledt på de høje varmegrader. I særdeleshed når der tænkes på de elektroniske installationer i skibet, som er enormt afhængige af en konstant og korrekt køling.
Heldigvis har vi indtil videre været forholdsvis forskånet for havarier forårsaget af de høje temperaturer.
I skrivende stund søndag er vi i gang med at udskifte en vigtig og vital komponent, der forsagede at vi ikke kom af sted til tiden. Så der var igen ekstra arbejde til den flittige T-DIV. Den respektive reservedel blev sendt fra Danmark og var ombord i VIBEN indenfor 24 timer. Dette bevirkede, at VIBEN på rekord tid kunne være 100 % operativt klar.
Lad os i den forbindelse rette en stor tak til den enormt effektive logistik og de kompetente folk, der sidder hjemme i Danmark og er en undværlig støtte for os her i UNIFIL.

Stemningen i T-DIV er i top, selv om vi er stykket sammen fra flere forskellige besætninger. På meget kort tid har alle fundet sig til rette og har med lethed kunnet samles om såvel arbejde som fritid. Uden for de varme og vandkrævende arbejdstider samles T-DIV på agterdækket for at nyde en sodavand og ligge slagplan for kommende arbejdsopgaver. Opholdet på agterdækket er også T-DIVs måde hvorpå vi kan indhente noget af den forsømte farve, de andre i besætningen har fået.

Med ønske om god sommer og et bedre vejr til Danmark
Teknisk Division



Trang arbejdsplads: Reparation af gråvandstank.

VIBEN som Maritime Interdiction Operation Commander

I et døgn var VIBEN udpeget til Maritime Interdiction Operation Commander (MIOCDR), et af de tungeste hverv i UNIFIL MAROPS.

01-08-2007 kl. 11:29



Godt forberedt: VIBEN var godt forberedt til hvervet som MIOCDR og høstede anerkendelse fra den tyske styrkechef.

Den sidste tid har været præget af stor aktivitet om bord på VIBEN. Den tyske styrkechef har nemlig udvist chefen og hans besætning den allerstørste tillid, idet han udpegede VIBEN til at varetage hvervet som MIO-commander (Maritime Interdiction Operation commander, MIOCDR) i en 24 timers periode midt i den efterfølgende patrulje. Det skal for en god ordens skyld nævnes, at operation UNIFIL MAROPS netop primært er en Maritime Interdiction Operation, som går ud på at identificere og observere alle skibe og fartøjer i området ud for Libanons kyst. Ikke nok med det, så bliver alle skibe desuden kaldt op og stillet en række spørgsmål, som skal være med til at afgøre, om de har rent mel i posen. Der skal så træffes afgørelse om skibene må fortsætte, eller om de skal undersøges nærmere. I yderste konsekvens kan skibene standses med magt. Operationens overordnede mål er nemlig bl.a. at undgå, at der smugles våben ind til Libanon. Alt dette har MIOCDR ansvaret for, og jobbet som MIOCDR er da således også det tungeste hverv i operationen. MIOCDR handler på vegne af styrkechefen, og han har således beføjelser til at bruge alle de enheder, som deltager i operationen til at løse opgaven. Det betyder at "lille" VIBEN (29 mand) skulle dirigere rundt med store fregatter og destroyere med op til 300 mand om bord.

Forberedelserne til løsning af denne opgave startede så småt på den foregående patrulje, hvor TDO (Taktisk Divisionsofficer) fik udarbejdet en plan for, hvordan det skulle gribes an. Planen blev forelagt chefen og operationsrumspersonellet inden ankomst Limassol. Med nogle enkelte små tilføjelser blev planen iværksat, og det praktiske arbejde med at indhente diverse oplysninger og forberede forskellige praktiske ting i operationsrummet pågik under VIBENs havneophold i Limassol, inden det skulle gå løs.

Det hele var desværre ved at falde til jorden, idet VIBEN, dagen før afgang, var udsat for et mindre uheld, som medførte et sammenbrud af radiostationen. Uden kommunikation kunne VIBEN naturligvis ikke varetage hvervet som MIOCDR. En komponent skulle rekvireres fra Danmark, og der blev derfor arbejdet hurtigt. Komponenten blev modtaget hjemmefra allerede dagen efter, og problemet blev således udbedret. Jobbet som MIOCDR kunne dermed atter varetages.

Da dagen oprandt, var besætningen naturligvis klar til at løfte opgaven. På opfordring fra den afgående MIOCDR, blev den libanesiske forbindelsesofficer overført til VIBEN, og VIBEN overtog rollen som MIOCDR to timer tidligere end oprindeligt planlagt. VIBEN befandt sig nu i en situation, hvor VIBEN i en skarp operation varetog et af de helt tunge hverv.

Der var i løbet af denne patrulje ingen ændringer i de opgaver, som VIBEN normalt løser. Opgaven som MIOCDR skulle således løses sideløbende med disse opgaver. VIBEN var godt forberedt, og den tyske styrkechef har tilkendegivet over for styrken, at VIBEN løste opgaverne særdeles tilfredsstillende - ifølge ham demonstrerede VIBEN, at selv "små hyrdehunde kan holde sammen på flokken".

Farvelceremoni i Libanon

VIBEN har i dag d. 10. august 2007 i tidsrummet 0900 – 1400 deltaget i Libanons farvelceremoni for det danske og det svenske kontingent.

10-08-2007 kl. 23:55

Begge kontingenter vil om kort tid blive trukket ud af UNIFIL Maritime Operations (MAROPS).

Ceremonien blev gennemført på den libanesiske flådebase i Beirut, hvor det danske og det svenske kontingent var stillet til parade på kajen.



Paraden



Desuden deltog et antal særligt inviterede gæster bl.a. chefen for UNIFIL, generalmajor Graziano, chefen for UNIFIL MAROPS kontreadmiral Bollow samt den danske ambassadør for Syrien, Jordan og Libanon, Ole Egberg Mikkelsen, m.fl.

Chefen for den libanesiske flåde, kontreadmiral Boutros Abi Nasr, samt cheferne for de to skandinaviske kontingenter holdt tale for de forsamlede, og de to skandinaviske styrkechefer blev bl.a. beæret med den libanesiske "The Army Commemorative Insignia in Silver" medalje.



En journalistisk beretning fra de meniges talsmand.

De meniges talsmand har været en tur rundt på skibet og loddet stemningen blandt de menige om bord.

13-08-2007 kl. 08:30



Gummibådssejlads

Mange af os ombord har sammenlagt rundet de mere end 100 dage i operation UNIFIL, og hvordan bliver man ved med at holde dampen oppe, når helikopterøvelser bliver rutine, og anløb af Beirut nærmere er reglen end undtagelsen. Når diverse interne øvelser er indøvet, så de sidder på rygraden, og libanesisk farvand er lige så velkendt som hjemligt.

Interviewet er langt. Derfor er det for læsevenlighedens skyld lavet i pdf. Webmaster

En journalistisk beretning fra de meniges talsmand.
Mange af os ombord har sammenlagt rundet de mere end 100 dage i operation UNIFIL, og hvordan bliver man ved med at holde dampen oppe, når helikopterøvelser bliver rutine, og anløb af Beirut nærmere er reglen end undtagelsen. Når diverse interne øvelser er indøvet, så de sidder på rygraden, og libanesisk farvand er lige så velkendt som hjemligt.
Jeg har været en tur rundt i skibet blandt de menige for at lodde stemningen. Indledningsvis kan jeg fortælle, at vi menige udgør mestendels af besætningen og udfylder mange forskellige roller ombord, vi er faktisk med i alle divisioner. Opgaverne spænder fra madlavning, maskineriet, kampinformationer, radiopost, bevogtning og generelt vedligehold. Og herunder endnu flere opgaver. Der er mange ting at se til på et moderne krigsskib, men hvad gemmer sig bag alt dette? Det er det, jeg nu vil give jer et lille indblik i.

Pigen ombord

Du er jo den eneste pige her ombord, tilmed kom du lige fra grundskolen, direkte ombord i en flyver og ned til os andre her ombord i Viben. Hvad var dit første indtryk af Viben besætning?
Det var rigtig spændende, og alle tog rigtig godt imod mig. Fra starten har der været rigtig mange nye indtryk og ting der skulle læres, når man for kun 4 måneder siden, aldrig havde stiftet bekendtskab med søværnet.
Føler du, at du har fundet din rolle ombord i skibet?
Ja, det synes jeg, at jeg har. Folk har været rigtig gode til allerede fra dag ét at tage imod mig og tage hensyn til, at jeg er meget ny, men de har også kørt på med at lære mig ting, som for det meste har været helt nyt for mig, så jeg nu udfylder mit skibsnummer.
Du har jo fået din plads i Våben-sektionen her ombord, hvordan har det været?
Jeg synes, det har været hårdt, men det har også været rigtig spændende med så mange nye ting. Det har været svært at komme ind i en rutine, når man ikke har vidst, hvor meget af udstyret befinder sig, men det hjælper på det, og jeg ser lyst på fremtiden.
Hvordan er det at være eneste pige i en mandsdomineret verden?
Mange gange har man da savnet en pige at snakke med, men det generer mig ikke at være eneste pige, for jeg kommer rigtig godt ud af det med dem, og det er nogle rigtig gode drenge, der er ombord. Og jeg tror tilmed de synes, det er hyggeligt med lidt kvindelig omsorg ind i mellem. Jeg har da også ladet mig høre, at parfumeforbruget blandt gutterne er steget siden jeg ankom - til manges lettelse.

Kabyssen

Hvordan har i tilrettelagt dagligdagen i kabyssen?
Vi sørger for at fordele opgaverne jævnt i mellem os, så ansvaret for morgenmaden, samt den lune ret til frokost bliver skiftevis udført af den ene af os, hvor den anden kok så sørger for den kolde afdeling til frokost. Aftensmaden arrangerer vi gerne sammen.
På det menneskelige plan lærer man jo hinanden ret godt at kende under sådan en udsendelse. I starten skal man selvfølgelig lige veje hinanden af, men meget hurtigt har vi fundet fornuftige måder at få dagligdagen til at fungere på.
Hvad med vores fødevarer, kan de holde sig her i varmen?

Ja, grønt kan omtrent holde sig en uge, og de andre kølevarer klarer sig fint. I starten havde vi dog lidt problemer med temperaturen, men Maskinen var hurtigt på sagen og fik løst problemet.
Kan der for artiklens skyld udleveres lidt hemmeligheder om aftenens menu?
Den står på hakkebøf med salat og råstegte kartofler og til dessert gammeldags frugtsalat uhhm!!
Hvordan har i det ellers?
Vi har det meget godt hernede, men det bliver da rart at komme hjem og gense venner og familie. Denne gang er udsendelsen lige knap så lang, og det er rigtig rart, det er mere overskueligt for alle.

Maskinen
Der er sikkert ikke mange af os, der kan forestille sig hvor varmt et maskinrum kan være, når solen udenfor bager ned på skibet. Hvordan klarer i egentligt al den varme, samtidig med at arbejdet skal udføres?
Masser af vand skal der til, og vi sørger for at komme ind i skibet for at blive kølet lidt ned. Temperaturerne er ofte oppe på 50-55 grader. Man vænner sig jo til det, og vi skiftes da også om de opgaver, der befinder sig netop der, hvor det er varmest.
I har jo diverse gøremål, som må bistås af lokale arbejdere, herunder bunkring af diesel, slamsugning osv. Er der nogen forhindringer, som I ikke er vant til hjemme fra Danmark?
Der er stort set ingen forskel, sproget foregår jo ikke på dansk, men der er skam også mange danskere, som ikke er så forståelige. Spøg til side. Vi synes det er gået godt, og vi har ikke haft noget at sætte en finger på.
Hvordan går det ellers med systemerne ombord, kan de tåle varmen?
Nej, vi bliver nødt at ventilere oftere, og systemerne er mere pressede end normalt, men det fungerer med nogle små justeringer.
Hvad med jer selv, vil I gerne blive længere, eller ser I frem til at gense Danmark?
En to måneders periode er meget passende, men vi kunne godt tænke os at komme igen. Dele af maskindivisionen kunne endda sagtens fortsætte her endnu længere denne gang.
Det må jo betyde, at I har det meget godt?
Det har vi i hvert fald, og det er da også vældig spændende at deltage i en skarp operation udenfor danske farvande.

Kampinformations-sektionen
I sidder jo en hulens masse timer foran skærme og følger med i alt det, som det blotte øje ikke altid ser. Hvordan får man sådan en nattevagt mellem 00-04 til at gå uden at blive helt firkantet i øjnene?
Når man lige skal afveksle lidt, har vi en bærbar computer, som vi taster lidt arbejde på, og en cigaret under åben himmel ind i mellem giver også den fornyede energi der skal til for at holde sig vågen, og kaffe er ikke mindst en KI'ers vigtige værktøj, når trætheden trænger sig på.
I er jo vores stemme og ører udadtil, og tit hernede kommunikerer i med fremmede nationer, som vi samarbejder med. Er det altid lige let at forstå jeres kollegaer ombord i de andre skibe?
Nej, ikke altid. Problemet er, at hvis kommunikationen i forvejen er dårlig, og den pågældendes accent så er lidt tung i det, bliver det meget svært at høre hvad de siger, men generelt går det okay.
Hvis I skulle sætte en finger på, hvad der for jer er mest anderledes fra en dansk farvandsovervågning og så denne version af farvandsovervågning, hvad kunne det så være?
Det er meget mere operativt samtidig med, at vi har mange flere skibe vi samarbejder med. Der er i den forbindelse også mange flere oplysninger, der udveksles enhederne i mellem, men vi kender det jo meget godt fra øvelser i hjem og udland.
Hvordan har I det ellers, savner i Danmark?
Jo, vi savner da Danmark, og det bliver, udover alle dem vi skal se, rart at kunne slappe af på sofaen med lidt fodbold eller computeren. Man skal jo så lige vænne sig til, at der ikke hele tiden er en helt masse andre omkring en, selvom det for det meste er godt selskab.

Kommunikations-sektionen
I opholder jer jo meget af tiden inde på radioen, hvor mange af os andre aldrig kommer. Bliver det nogensinde ensomt, eller har I set muligheder i netop det?
Det er lidt en blanding af begge dele, men det er nok mest det sidste. Hvis livet bliver for ensomt derinde, er der ikke nogen der forhindrer en i at bevæge sig en tur op på broen, og

drikke en kop kaffe med ens vagtkollegaer for eksempel. Sidder man på radioen, kan man, mens man sidder med sine opgaver, høre lidt musik, så tiden nemmere driver forbi.
Når I så har lidt fritid til jer selv, bliver den så brugt ombord, eller ynder I at komme væk fra skibet?
Begge dele, vi har jo alle sammen behov for at komme væk fra skibet en gang i mellem. Det er som sådan ikke for at komme væk fra de andre ombord, det er jo tit dem man også bruger sin fritid med. Bare det at komme væk og føle at man har lidt fri en gang i mellem, er noget vi sætter pris på.
I er jo på udlån fra andre besætninger. Er det svært at vende sig til et andet skibs rutiner, eller falder man hurtigt ind i dagligdagen?
Til dagligt sejler jeg slet ikke, jeg hører til blandt en teknisk støtteenhed, så de første fjorten dage gik med at vænne sig til at være ombord. Nu går det jo fint, og man har vænnet sig til det at sejle igen.
Hvordan har I det ellers, er I begyndt at føle en smule hjemve?
Nej, jeg har det fint. Jeg er nået der til, hvor jeg har vænnet mig til at være ombord, og jeg er også begyndt at værdsætte den oplevelse, det rent faktisk er at sejle med. Selvfølgelig savner man dem derhjemme, men det er lidt som om, at man har indstillet sig på deployeringens længde, og man godt kan vente lidt endnu med at komme hjem.
Jeg er desuden ældste mand ombord, og jeg havde en forventning om, at det ville være sværere end det egentligt er. Jeg synes det er en rigtig god besætning jeg er kommet til at sejle med. Til slut vil jeg sige, at det har været en kæmpe oplevelse, som jeg er meget glad for, at jeg har sagt ja til.

Våben-sektionen
I er jo skibets våbenfolk og nok dem hvis job minder mest om en sømands. Hvad har været de største udfordringer for jer i operation UNIFIL?
Det må være at være i stand til at holde dampen oppe på de lange nattevagter, når man holder udkig og havet rundt omkring skibet er lige så sort som natten. Varmen har også været svær at vænne sig til. Men vi har fået tilrettelagt langt de fleste af vores opgaver så de er hensigtsmæssige i forhold til temperaturen op ad dagen.
Middelhavet er jo væsentligt mere salt, end vores egne farvande. Har det medført ekstra opgaver for jer?
Det har det, nedvaskning af skibet og vedligeholdelse af våben har især været intensiveret på grund af den megen salt. Det er da også sket, at vi har givet os selv et sprøjt med vandslangen når solen har stået højt.
Hvordan har det været at få en pige ind i flokken?
Anderledes, men det har faktisk givet en behagelig ændring af visse samtaleemner. Noget af den overdrevne mandehørm er dæmpet lidt. Det er såmænd meget hyggeligt med en pige ombord. Og hun er hurtigt kommet i gang med at hjælpe os på vores poster, så vi er rigtig glade.
Hvordan har I det ellers, er I klar til at komme hjem?
Vi glæder os til at gense familie og venner, men vi glæder os ikke til det danske vejr. Særligt ser et par stykker frem til at flytte, og tage kørekort.

Afslutning
Undertegnede har nu været skibet rundt. Som jeg håber I kan se derhjemme, har vi det jo meget godt hernede. Vi knokler på, men vi har også tid til at være os selv. Tiden går stærkt når man hygger sig, så det må vi jo gøre, for i skrivende stund er halvdelen af denne udsendelse overstået. Bidraget til UNIFIL ophører snart, og så begynder forlægningen hjemover. Inden vi får set os om, er vi igen hjemme ved vore kære. Indtil næste rejsebrev, ha´ det godt, vi savner jer, men vi holder gejsten oppe til vi ses. Talsmanden for de menige

Last Stop Limassol!

Så er sidste patrulje i UNIFIL overstået, og VIBEN er ankommet til Limassol for sidste gang.

14-08-2007 kl. 15:37

Her venter et par travle dage med klargøring m.v., inden kursen lægges mod hjemlige farvande og vores kære derhjemme.

Ved ankomst Limassol blev vi mødt af Chefen for 2 Eskadre, der, sammen med de 2 OPLOG chefer, havde lagt turen forbi i anledning af afslutningen på søværnets bidrag til FN's første maritime operation.

Dagen havde selvfølgelig Eskadrechefens besøg som omdrejningspunkt, og han har været rundt og tale med os alle, både formelt og uformelt. Dagens højdepunkt var dog overrækkelsen af FN medaljerne ved en stor parade i CASTLE. (CASTLE er det yderste område af molen, som Tyskland, Sverige og Danmark (tidligere også Norge) har lejet, og hvor vi har basehavn, mens vi er udsendt. Det er også her OPLOG TEAM ALFA har lejr, så de kan assistere os, når vi ligger inde).



Medaljeoverrækkelse



Medaljeparaden begyndte med en tale fra Admiral Bollow, der er chef for den maritime del af FN operationen. Han takkede svenskerne (som også afslutter deres bidrag til operationen) og os for vores deltagelse og professionelle arbejde under operationen.

Herunder nævnte han, at af de 229 dage VIBEN har været her, har skibet været til søs de 124 dage (54 %) og udsejlet en distance på godt 18.000 sømil. Han citerede også nogle at de flotte udtalelser, den Libanesiske flådechef kom med i forbindelse med vores farvel ceremoni i Beirut i fredags.

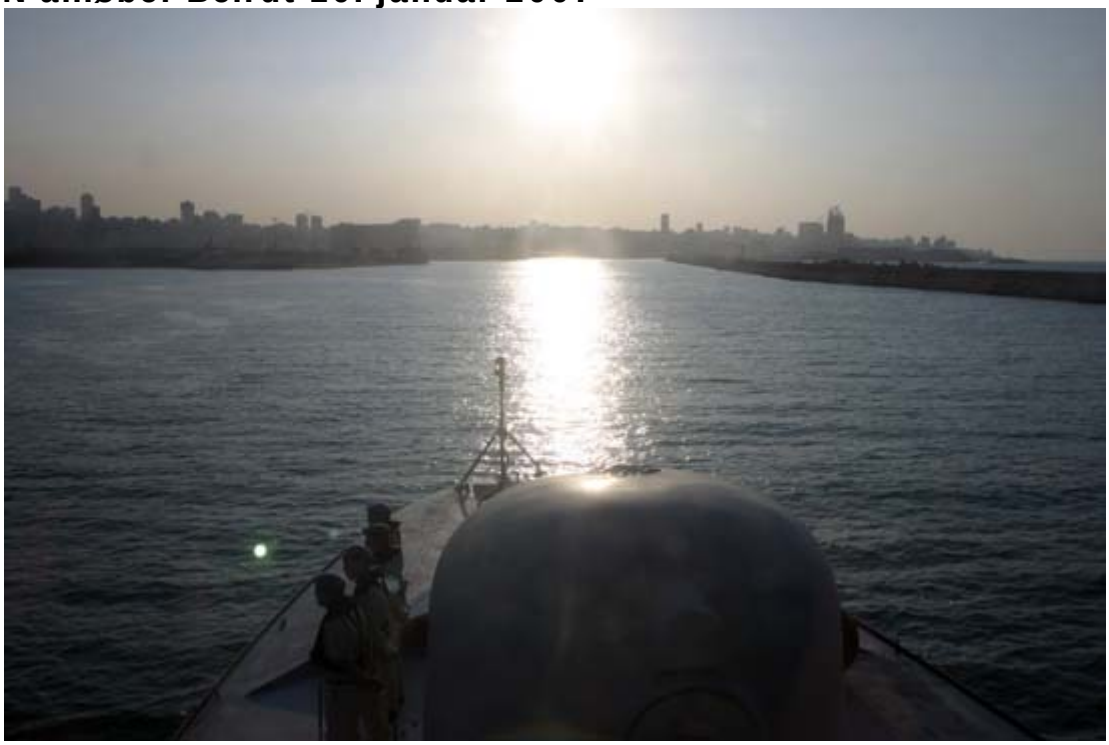
Efter talen blev command teams (skibsledelsen) fra henholdsvis den svenske og danske delegation kaldt frem, og Admiralen overrakte personligt FN-medaljen til dem. Herefter uddelte de respektive skibschefer medaljerne til resten af deres besætninger.

Chefen for VIBEN uddelte således både til egen besætning samt til OPLOG TEAM ALFA. I alt 21 blev dekoreret med FN medaljen på denne dag, men vi har også et par stykker med hjem til de sidste, der er berettigede og endnu ikke har modtaget den.

Efter endt parade var der inviteret til BBQ for alle i CASTLE (omkring 300 personer). Kokkene havde disket op med masser af kød til grillen, samt flere gode salater og andet tilbehør. En hyggelig afslutning på en lang dag, hvor man under uformelle former kunne udveksle historier og erfaringer med de tyske og svenske søfolk.

VIBEN ser nu frem til på torsdag, hvor forlægningen mod Danmark påbegyndes.

VIBEN anløber Beirut 10. januar 2007








P562



Rejsebreve fra korvetten OLFERT FISCHER 2007

Næste stop: Korsør. 16-10-2007
Så er OLFI nået hele vejen rundt om Afrika og kursen lægges nu fra Lissabon og nordover. Den sidste uges tid har vi sejlet fra Suez mod vest i Middelhavet.

"Piratskibet" Olfert Fisher. 08-10-2007
Naturen er smuk, men også brutal. Det oplevede vi søndag aften, hvor OLFI passerede den lille Yemenitiske vulkanø Jazirat at Tair i Det røde Hav.

Rejse, rejse, rejse ud af køjerne. 01-10-2007
OLFI ligger nu i Det røde Hav efter at vi har passeret Aden bugten lige nord for Afrikas horn.

Pirater – som en nål i en høstak. 23-09-2007
OLFI ligger nu lige nord for ækvator ud for Somalias kyst. Det var her, det danske skib Danica White blev kapret.

"Den sømand han må lide". 18-09-2007
"Én hånd til skibet og én til dig selv", hedder den gamle huskeregel til søs.

Champagne på husets regning. 09-09-2007
En gruppe gaster fra OLFI gik på restaurant i Cape Town for at smage de lokale rødvine. Hen på aftenen kom restaurantens ejer og ville gerne vide, hvor de unge mennesker kom fra.

Nyhedsbrev nr. 7 fra OLFI 3. september 2007. 03-09-2007
Har vi det godt – så har vi fortjent det!

OLFI med den røde tud 28-08-2007
21. august blev en historisk dag for OLFI og Søværnet.

Korvetten OLFERT FISCHER krydser ækvator 22-08-2007
Korvetten OLFERT FISCHER krydsede igår 21. august klokken 10:40 Dansk tid ækvator.

Korvetten OLFERT FISCHER krydser ækvator 22-08-2007
Korvetten OLFERT FISCHER krydsede igår 21. august klokken 10:40 Dansk tid ækvator.

Nyhedsbrev nr. 5 fra OLFI i SNMG1 20-08-2007
OLFI på militær opdagelsesrejse i Guineabugten

OLFERT FISCHER slår rekorder i troperne. 14-08-2007
Det er første gang nogensinde at en dansk korvet er nået så langt sydpå som OLFI er nu.

OLFERT FISCHERs Nyhedsbrev nr. 3 i SNMG1 2007 06-08-2007
OLFI langt ude på det dybe vand.

OLFERT FISCHER Nyhedsbrev nr. 2 i SNMG1 2007 01-08-2007
OLFI vandt i Rota. "Det var det bedste havneophold, jeg har oplevet de sidste tre år".

Korvetten OLFERT FISCHER ankommet til flådebasen i Rota, Spanien. 28-07-2007
Så er det første ben af korvettens deployering overstået. Fredag morgen kl. 0800 ankom korvetten som planlagt til flådebasen i Rota.

Korvetten OLFERT FISCHER er på vej igen. 25-07-2007
Biskayen er nu krydset og her til onsdag morgen er korvetten og de øvrige enheder nået til den nordvestligste del af den spanske kyst.

Korvetten OLFERT FISCHER i øvelse NOBLE MARINER 07 30-05-2007
Fredag d. 11. maj – FLÅDESTATION KORSØR. Der er travlhed om bord på Korvetten OLFERT FISCHER (OLFI). To ugers sejlads i øvelse NOBLE MARINER 2007 ligger forude.

Korvetten OLFERT FISCHER i øvelse NOBLE MARINER 07

Fredag d. 11. maj – FLÅDESTATION KORSØR. Der er travlhed om bord på Korvetten OLFERT FISCHER (OLFI). To ugers sejlads i øvelse NOBLE MARINER 2007 ligger forude.



Genforsyning til søs

30-05-2007 kl. 11:09

Klargøring til sejlads er altid et stort arbejde. Der skal materiel og proviant om bord. Alt i maskinen skal spille. På broen finpudses på sejlplanerne og på dækket skal løst grej søsurres. Skibet summer af aktivitet. Til sidst mønstrede mandskabet på agterdækket, hvor NK gav mandskabet "den sidste olie", inden vi sejlede af sted.

Kl. 09,00 afgik vi fra Korsør bound for Gøteborg. Under forlægningen nåede vi lige at få klargøringen af skibet helt færdig.



Boardingøvelse

Sidst på eftermiddagen ankom OLFI til Gøteborg. Det er altid fascinerende, at sejle ind i skærgården; der venter hele tiden nye, smukke naturoplevelser omkring det næste klippeskær. Mange af de enheder, som vi skal ud at operere med de næste 14 dage var allerede ankommet. Der var enheder fra Tyskland, England, Sverige, Tyrkiet, Holland, Belgien osv. Weekenden i havn skulle udnyttes til at afholde faglige møder, hvor de sidste detaljer om øvelsens forløb skulle falde på plads.

Der var heldigvis også plads til at få sig en på opleveren for det vagtfri personel. Gøteborg er en stor by med mange spændende tilbud for enhver smag, og da vi fra OLFI alle sammen lider af en smule forlystelsessyge, skal vi selvfølgelig ud og opdage tilbudene. Heldigvis lå vi tæt på centrum af byen, hvor et utal af forretninger og restauranter af enhver art var samlet. Alt sammen indenfor gå-afstand fra skibet. Det blev til en hyggelig weekend i Gøteborg med en god blanding af faglige aktiviteter og velfærd.


Havariøvelse

Scenariet for NOBLE MARINER 07 er selvfølgelig fiktivt, men kunne tænkes at opstå i verden, sådan som den er skruet sammen i vore dage. Scenariet fortæller om de midteuropæiske lande Willowland (Tyskland), Elmland (Sverige), Ashland (Danmark), at de alle er medlem af EU, men står uden for NATO, og om Mapleland (Polen), som står uden for både NATO og EU. Der er sket det, at den nordlige del af Mapleland, som hedder Poplarland har revet sig løs og har erklæret sig som værende en selvstændig nation. Det er hverken Mapleland eller de ovenfor nævnte naboer særlig begejstrede for. Samtidig med at diplomatiet begynder at arbejde nationerne imellem, samles flådeenheder fra Mapleland, Willowland, Elmland og Ashland ud for Poplarlands kyst. OLFI er en af de enheder, som "holder øje" med den nye nation Poplarland.

Så vidt øvelsens scenarium. En af OLFI´s mangeartede opgaver var, at passe på minerydningsfartøjerne, så de kunne udføre deres arbejde ud for Poplarlands kyst. Samtidig med den opgave deltog OLFI i en bred vifte af øvelser. Vi deltog i adskillige luft- og overfladeøvelser, så der var travlhed alle steder i skibet. Det var god og værdifuld træning at møde på posterne og få trænet procedurer og brugen af udstyr – igen og igen.

En anden realistisk øvelse "at boarde andet skib", hvor mange af de civile handelsskibe også indgik, skal nævnes. I den forbindelse boardede og undersøgte OLFI flere skibe, som blev undersøgt for muligt brud på FN handelsembarko. Det skal i den forbindelse nævnes, at vi gennemførte genforsyningsrulle RAS flere gange. Her er det jo ikke en øvelse bare for at få prøvet proceduren og udstyret, det handler om. "Den Gamle Dame" har en god og sund appetit. Hendes yndlingsspise er flydende brændstof, og det vil hun gerne have "posen" fyldt med.

Internt i skibet fik vi også lejlighed til at træne rullerne. Vi fik afholdt forskellige interne brandøvelser. I starten var vi lidt langsomme og gumpetunge, men vi kunne konstatere, at det blev bedre og hurtigere de efterfølgende gange. Ingen sejlads uden rullerne bliver prøvet. Det er med til at sørge for at sikkerheden om bord altid er helt i top.
Midt i alle dagligdagens mange gøremål var der dog Kristi Himmelfartsdag tid til at komme helligdagen i hu. Pateren holdt en velbesøgt gudstjeneste i officersmessen.


Havariøvelse

NOBLE MARINER går på hæld, og det nærmer sig, at OLFI skal vende stævnen mod Korsør. Det har været en udbytterig øvelse, hvor vi har haft mulighed for at afprøve meget af skibets udstyr. Det har for skibet og for os om bord været en god træning før det lange togt rundt om Afrika, som OLFI om ca. to måneder begiver sig ud på.

Besætningen på Korvetten OLFERT FISHER
Eigil Andreasen
Orlogspræst

Korvetten OLFERT FISCHER er på vej igen.

Biskayen er nu krydset og her til onsdag morgen er korvetten og de øvrige enheder nået til den nordvestligste del af den spanske kyst.



25-07-2007 kl. 11:03

Helt efter planen er korvetten under forlægning sydover til den spanske flådehavn Rota, hvor korvetten på fredag 27. juli slutter sig til NATOs stående Flådestyrke (SNMG1). Alt forløber efter planen. Korvetten har under forlægningen indledt øvelser med den hollandsk fregat EVERTSEN og den tyske flådetanker SPESSART, hvorfra korvetten 24. juli modtog brændstof (refuelling at sea). Øvelserne omfatter kommunikationsøvelser og simulerede kampinformationsøvelser, samt havariøvelser, hvor der ydes støtte og indsats skibene imellem. Også traditionelle sømandskabsøvelser finder sted. Bl.a. Light Jackstay, hvor korvetten via diverse trosser, linier og løftegrej overfører udstyr og forsyninger til og fra SPESSART. Det hele foregår under fart sydover og således uden forsinkelse i forlægningen.

Biskayen er nu krydset og her til onsdag morgen er korvetten og de øvrige enheder nået til den nordvestligste del af den spanske kyst.

Korvetten ankommer Rota fredag 27. juli kl. 0800.

Korvetten OLFERT FISCHER ankommet til flådebasen i Rota, Spanien.

Så er det første ben af korvettens deployering overstået. Fredag morgen kl. 0800 ankom korvetten som planlagt til flådebasen i Rota.

28-07-2007 kl. 08:45

Så er det første ben af korvettens deployering overstået. Fredag morgen kl. 0800 ankom korvetten som planlagt til flådebasen i Rota.

Korvetten fik kajplads på siden af 2 spanske fregatter, der har vist stor gæstfrihed. (Det er altid godt at ligge på siden af et andet skib, så slipper man for at justere trosser og fendere i takt med tidevandet).

Turen hele vejen fra flådestationen i Korsør har været præget af særdeles godt vejr, og i Rota skinner solen fra en skyfri himmel. Det er vindstille, og temperaturen er 30 grader.

Fredagen gik med diverse møder. Lørdag var der presail briefing og receptioner. Søndag sportsarrangementer og ind imellem er der formentlig blevet lejlighed til at, besætningen kan få lidt fri og tage ind til byen eller til stranden.

Ved midnat til fredag har Forsvarskommandoen overdraget taktisk kontrol over OLFERT FISCHER til styrkechefen for NATOs Flådestyrke.

Korvetten forbliver underlagt Flådestyrken indtil 11. oktober.

OLFERT FISCHER Nyhedsbrev nr. 2 i SNMG1 2007

OLFI vandt i Rota. "Det var det bedste havneophold, jeg har oplevet de sidste tre år".

01-08-2007 kl. 09:48

Sådan lød meldingen fra en udkigger på broen, da OLFI mandag eftermiddag gled ud over Atlanterhavet med kurs mod solnedgangen og Madeira. Rundt omkring os ligger et næsten stille og blankt Atlanterhav badet i sollys. Og det gode højtryksvejr ser ud til at fortsætte. Heldigvis falder temperaturen lidt her til aften, som den har gjort de sidste dage under vort havneophold i Rota, der til fulde levede op til sit ry som solkyst.



Selv i skyggen var der varmt i Rota.

Bagende solskin med badevejr hver eneste dag gjorde Rota opholdet til den bedst mulige start på vort togt. Selv om officerer måtte bruge en del tid på må¸der med de andre skibes ledelser og menige måtte slæbe ting til og fra borde fik de fleste dog mu-ligheder for at bade, øve spanske gloser, spise tapas eller anden god spansk mad på byens restauranter og suge indtrykkene fra de mange mennesker til sig. Det er fint også at se andre mennesker, når man til daglig færdes i en lukket kreds på et skib. En snak med besætningsmedlemmer fra de andre skibe blev der også rig lejlighed til.

Der var naturligvis også arrangeret fodboldkamp mod besætningerne fra de andre skibe, som jo har betydeligt større mandskaber end OLFI. Så på forhånd måtte vi jo se os selv som de store tabere. - Men vi vandt. De andre mødte nemlig slet ikke op på den bagende varme fodboldbane. Men nu vi alligevel var på banen, kunne vi jo lige så godt dele os i to hold og spille mod hinanden - med garanti for en OLFI sejr.

Den sejr, var nu ikke det eneste, vi vandt i Rota. Vigtigere var den kraftige opladning af de mentale batterier. Mange gode indtryk fik vi under strandenes palmer, på cykelture på en af OLFIs nye mountainbikes eller blot ved en slentretur i Rotas små hyggelige gader og stræder. For nogle blev det også til længere udflugter til Cadiz, Europas ældste by, og til El Pueto de Santa Maria. Det var herfra Columbus sejlede ud i 1492 for at opdage Amerika, det som han kaldte Vestindien, fordi han troede at han var nået til Indien. Faktisk opdagede Columbus sjovt nok aldrig selv, at det var Amerika, han havde opdaget på sin lange tur mod vest.

Nu sejler vi så i Columbus' kølvand, dog ikke helt så langt som han, men med betydeligt større overblik over navigationen. Kursen er sat mod Madeira – og ikke sydpå som planlagt. Det kommer lidt senere. Årsagen til denne lille kursændring i forhold til vort oprindelige program er at vi p.g.a. af nogle små juridisk/politiske forviklinger ikke kan gøre en planlagt vending ind i Middelhavet sammen med hovedparten af vores flådestyrke. Derfor følges vi med den helt nye og topmoderne hollandske fregat HNLMS EVERTSEN til farvandet ved Madeira for at hjælpe dem med at sikre at der ikke ligger skibe i et havområde, hvori de skal prøveafskyde et missil. Går det godt kan der måske, måske, måske…. blive mulighed for et kort besøg på Madeira. Vi får se, men vi krydser fingre.

Når denne lille kursafvigelse er overstået stikker vi som planlagt sydpå mod Cape Town. Det er på denne strækning vi pønser på at slå korvetternes hidtidige rekord for langvarige ophold på havet.

Sådan gik den første uges tid på OLFI altså med at komme ned i varmen og få en ordentlig en på opleveren. Det har givet en mærkbar og forhåbentlig også sejlivet optimisme i skibet, hvor man virkelig fornemmer at folk har det godt både med situationen og hinanden.

"Et skib er som et fængsel, hvor man er spærret helt inde, blot med den forskel at det-te fængsel kan synke", sagde Winston Churchill efter en lang stormfuld og farlig sø-rejse over Atlanterhavet i 1942. Sådan oplever vi det ikke på OLFI. Vi har det mere som Columbus i sine bedste stunder på vej ud mod en ny vidt åben verden. Og vi fø-ler at OLFI er et godt og sikkert skib at sejle med, både fordi det er godt bygget og fordi vi er en professionel besætning, der hele tiden genopfrisker vores træning også i sikkerhedsrutiner.

- Og at vi er dygtige er ikke bare vor egen påstand. Det samme siger SNMG1 styrkens amerikanske admiral Michael K Mahon på flagskibet USS NORMANDY, der roser OLFI for at være et effektivt og dygtigt lille skib, klar til indsats (BF: Bravo Foxtrot, som han siger på "admiralsk"). - Så det må vi jo så leve op til.

Altså alt i alt: Alt vel på OLFI.

Laurids Korsgaard
Orlogspræst

OLFERT FISCHERs Nyhedsbrev nr. 3 i SNMG1 2007

OLFI langt ude på det dybe vand.

06-08-2007 kl. 12:59

Hvordan ser det ud, når et missil skydes af fra et krigsskib? Det har mange i OLFIs besætning ofte tænkt over, når vi har gået og puslet om vore egne missiler. Men de færreste har set det. For missiler er så dyre, at man ikke bare skyder dem af i tide og utide.

Men pludselig var chancen der. Den hollandske fregat EVERTSEN, som OLFI har fulgtes med ud til et skydeområde nord for Madeira, tog med glæde mod vort tilbud om at filme deres prøveafskydning af to missiler. OLFIs våben- og kampinformationsfolk fik sig et par gode dage, hvor de lærte meget af hollænderne om missilafskydninger. En viden, som kan bruges i Søværnets nye skibe. Filmet blev der også, men billederne er hemmelige og kan derfor ikke vises her. Vi kan dog godt røbe, at det ser voldsomt ud, når et missil letter fra et skib med en hale af ild og røg efter sig. Når hollænderne frigiver nogle billeder, sender vi et hjem.



Efter at have øvet sig med OLFI stak EVERTSEN af som en stor fræk speedbåd.

Kan et skib, der egentlig kun er bygget til at kunne holde søen i 9 dage uden havneanløb i farvande nær de danske kyster, klare en hel måneds sejlads i det fjerne sydlige Atlanterhav? – Det er et af spørgsmålene som vores tur rundt om Afrika skal besvare.

Og nu er vi så i gang med at levere svaret. Søndag Madeira, hvor vi lige har hente forsyninger. Nu er vi proviantlast fyldt til måned, inden vi sætter brændstof, som vi får fra et kunne klare turen helt til



Selv om Mark er flittig i kabyssen, varer det længe inden han får tømt vor proviantbeholdning.

formiddag forlod vi havnen i Funchal på været inde og vende et døgns tid for at så på vej sydpå med tanke og bristepunktet, for der går næsten en fødderne på land igen. Bortset fra medfølgende tankskib, skulle vi sagtens Sydafrika.

Vi er stadig i gang med at det kræver at spille sammen ikke mindre af, at skibene computere og mennesker er præcist og effektivt. Der og bakset med at få procedurer til at fungere. og aftaler mellem skibene

indøve og genopfriske de mange rutiner, med andre skibe til søs. Opgaven bliver kommer fra forskellige lande og både gerne skal tale et fælles sprog, der både er blevet blinket ivrigt med signallamper forskellige internetforbindelser og Papirarbejdet med at lave fælles planer sluger også meget tid.



Teamwork er vigtig til søs. Øvelse i light jack stay, overførsel af gods eller personer mellem to skibe.

Kræfterne er også blevet brugt til at øve de mere gammeldags og prøvede former for kontakt mellem skibene. Et af dem er "Light jack stay", hvor man via en tovbane udspændt mellem to sejlende skibe trækker gods eller personer fra det ene skib til det andet. Det blev øvet med EVERTSEN. Her viste besætningen både praktisk håndelag og godt teamwork, bl.a. når en snes "manillagaster" skulle holde tovet mellem skibene stramt uanset, hvordan skibene bevægede sig. Denne øvelse er et godt billede på arbejdet både på OLFI og i hele SNMG1 styrken. Kun når vi sammen trækker i samme retning, lykkes tingene for os. For at styrke dette sammenhold også med de andre skibe er vi begyndt at udveksle besætningsmedlemmer, som opholder sig nogle få dage ombord på hinandens skibe. Det bliver lærerigt.

Sikkerheden har altid høj prioritet. Derfor er der blevet holdt brandøvelse og skibets røgdykkere har øvet sig på at færdes i skibet med deres udstyr. Der vil komme flere af den slags øvelser i den kommende tid.

Nu er vi så på vej ned i nærheden af De Kanariske Øer, hvor vi mødes med alle skibene i SNMG1 styrken. Her vil vi øve angreb og forsvar til søs med og mod hinanden inden vi fortsætter ned mod Guinea bugten på Afrikas vestkyst.

Søndag er hviledag ombord, og vi kom den behørigt i hu ved at holde gudstjeneste. Her var budskabet, at man ikke skal plage sig selv med bekymringer, men tænke store tanker om tilværelsens gode gåde. Det giver os mod til at se væk fra vor egen lille mørke navle, lykkeligt glemme os selv og udadvendt leve livet til glæde og gavn for hinanden.

Nu går det så for alvor sydpå mod varmere himmelstrøg. Vejret er fint, humøret godt og forventningerne store ombord.

Laurids Korsgaard
Orlogspræst



Sikkerhed frem for alt. OLFIs røgdykkere øver sig igen og igen.

OLFERT FISCHER slår rekorder i troperne.

Det er første gang nogensinde at en dansk korvet er nået så langt sydpå som OLFI er nu.

14-08-2007 kl. 22:52



Delfiners spring er altid en magisk hilsen fra dybet.

Flyvefiskene flygter af sted hen over bølgerne, når OLFIs bov jager dem op fra dybet. Delfiner springer graciøst som dansende havfruer ud af vandet, der nu har fået en ubeskrivelig flot azurblå nuance. Sådan hilser havets magi os velkommen i troperne.

Vi skal lige vænne os til de nye forhold. Når vi går ud på dækket kl. 8 om morgenen er mørket stadig kulsort. Luften slår varm og fugtig ind mod kroppen og virker det første par minutter lidt kvælende. Men det går hurtigt over, og så er det egentlig meget behageligt, selv om de sidste dage har været overskyede med regn af og til. Nymånen ligger helt ned på ryggen og ligner en klovnemund, der smiler til os. Stjernehimlen virker også en kende fremmed. Det hele minder os om, at vi er langt hjemmefra.

Det samme gør synet af udriggerkanoer på fiskeri langt til havs. En af dem havde endda bål ombord midt om natten, - ikke lige et syn man ser i Kattegat, hvor bål normalt et nødsignal, men hernede åbenbart meget almindeligt.

Det er første gang nogensinde at en dansk korvet er nået så langt sydpå som OLFI er nu. De sidste dage har chefen gået med et hemmeligt skælmsk glimt i øjet og stædigt nægtet at røbe, præcis hvornår vi ville slå rekorden for danske korvetters sydligste position (en rekord, som OLFI i øvrigt også hidtil har været indehaver af.) Men så i fredags, da vi nåede syd for 11 gr. nordlig bredde, lignede hans ansigt pludselig den højere oplysning og han meddelte, at nu havde OLFI slået sin egen rekord.

Ellers er det ikke meget chefen synes at holde hemmeligt for besætningen ombord. Tiden har ændret sig siden dengang Columbus stod ensom og enevældig øverst på sit skib med søkortet tæt til kroppen og så ned over dækkets skræmte og uvidende besætning. Moderne skibsledelse består tværtimod i at inddrage hele besætningens mange kompetencer i de processer, der leder frem til chefens beslutninger. Dette praktiseres hele tiden ombord på OLFI med det resultat, at alle føler ansvar for sagen og stolthed over fælles resultater. F.eks. højner en menig gast hver dag officerernes oplysningsniveau ved give dem flotte briefinger om de afrikanske lande, vi sejler forbi. Det giver alle en større forståelse af, hvilken verden vi befinder os i.

Forude venter Ækvator med en ny rekord og ækvatordåb af dem, der ikke før har passeret denne magiske linie til søs. Det betyder også, at vi er nået ind i Guinea bugten, hvor vi kan opleve mere skarpe situationer end hidtil. Her risikerer skibe og olieboreplatforme at blive overfaldet af pirater. Menneskesmugling, slavetransporter, transport af ulovlig last m.v. forekommer også. Ved at ligge i dette lovløse område kan SMNG1 styrken lægge en dæmper på disse tvivlsomme aktiviteter. Bl.a. er vi sat til at holde udkig efter nogle navngivne skibe med mistænkelig adfærd.

Vi skal altså lave farvandsovervågning næsten som vi plejer i hjemlige farvande. Men fordi situationen er noget mere speget end i Kattegat, gør vi særlige forberedelser. Der bliver holdt en del øvelser, hvor skibenes besætninger træner boarding af et andet skib, som kontrolleres af et undersøgelseshold beskyttet af bevæbnede vagter. Vi forbereder os også på "asymmetrisk krigsførelse", f.eks. imødegåelse af terrorangreb. En øvelse gik ud på at finde skjulte bomber i skibet og uskadeliggøre dem. Angreb fra mindre hurtige både med sprængstof ombord skal kunne imødegås gennem et effektivt nærforsvar med bl.a. tunge maskingeværer og karabiner. Derfor indgår skydeøvelser og sikkerhedsrutiner også i træningen.

Alle disse øvelser kan naturligvis virke irriterende. Men formålet med det hele er jo at gøre havene omkring Afrika mere sikre, så de fattige og udpinte lande, vi sejler forbi, kan forbedre deres livsmuligheder gennem fiskeri, olieudvinding og søtransport. At tænke på det gør vort togt særdeles meningsfyldt. Det gør det vel også nemmere at undvære os derhjemme - og væsentligt nemmere for os at tage det tunge kampudstyr på.

Midt i de travle og krævende arbejdsdage bliver der dog også tid at fortsætte med at udveksle besætningsmedlemmer med andre skibe, så de over et par dage får indblik i livet ombord på f.eks. et amerikansk orlogsskib. Der er kommet gang i forskellige spilturneringer ombord. Bingospil med flotte præmier mangler vi heller ikke. Kulturaftener om Islam og vores vestlige kristne kultur er endnu et fritidstilbud. Og megen fritid bruges flittigt til at løse opgaver til duelighedsprøven i fritidssejlads, som officerer underviser alle interesserede i. Når vi kommer hjem til Korsør kan man så tage prøven og få det flotte bevis. (Derhjemme kan I altså godt begynde at spare på pengene og forberede jer på storindkøb af lystyachter og bayliners som en ny post på familiebudgetterne).

Dagene går hurtigt på OLFI. De første tre uger af togtet har ikke givet anledning til kedsomhed. Tværtimod er humøret godt og vi trives ombord.

De bedste hilsener fra OLFI til jer derhjemme.

Orlogspræst
Laurids Korsgaard

Nyhedsbrev nr. 5 fra OLFI i SNMG1

OLFI på militær opdagelsesrejse i Guineabugten



20-08-2007 kl. 12:36

Mørke så sort og tyk, at man næsten kan skære i den, omgiver OLFI her lige uden Afrikas territorialgrænse i Guineabugten. Men spredt rundt omkring os ligger boreplatforme og skibe for anker og forvandler den fugtige tropenat til et magisk lyshav af projektører og mægtige gasflammer, der spejler sig gyldent i det blanke hav. I disse tryllenætter er der travlt på OLFIs kommandobro. Det er sin sag for navigatørerne at bevare overblikket mellem de mange lys og lanterner, der hele tiden flytter sig.

Travlheden skyldes også, at vi som en del af SNMG1 er på farvandsovervågning og samtidig viser NATOs flag. Derfor kalder vi mange skibe i området op over VHF radioen og spørger høfligt til, hvem de er, hvad deres rejse går ud på, om de har set noget mistænkeligt i området – og om vi kan være til nogen form for hjælp.

Kaptajnerne på skibene undrer sig måske over, hvad i alverden 6 NATO krigsskibe pludselig foretager sig her. Men forklaringen er enkel. Lyshavet i tropenatten er nemlig ikke bare en romantisk kulisse. Små hurtige både med pirater gemmer sig ude i natten parat til at kidnappe besætninger på skibe og boreplatforme. Får de for meget magt, kunne det få olieselskaber og rederier til at opgive deres aktiviteter her – til stor skade både for verdenshandelen og landene inde på kysten. Deres fattige befolkninger har stort et behov for et økonomisk løft fra aktiviteterne på havet. Vore anråb af skibe har naturligvis også en afskrækkende virkning på de skibe, der ikke har helt rent mel i lasten. Smuglerier af både mennesker, våben og laster, der kan bruges i terrorvirksomhed, hører nemlig også til de aktiviteter, vi er opmærksomme på i området. Da der ikke findes egentlige Coast Guards eller lignende til at kontrollere og sikre overholdelse af havets love i området, er der god brug for NATOs tilstedeværelse.



Hele SNMG1 styrken på vej ind i Guinea bugten. Olfert Fisher længst til højre.

Selv om det kan se voldsomt ud når en flok krigsskibe sejler i formation gennem farvandet, er det altså i virkeligheden med til at hjælpe Afrikas udvikling på vej. Til tider må man jo demonstrere magt for at hjælpe det

gode på vej. Men det kræver at hensigterne bliver forstået. Derfor var OLFIs gummibåd lørdag på charmeoffensiv blandt en flok små lokale fiskerbåde. Vi sejlede rundt og delte cigaretter og brochurer om SNMG1 ud til fiskerne, der så fik en god historie om de fremmede – men åbenbart venlige – krigsskibe med hjem til "rygters bureau" i kystens fiskerbyer.

Togtet i Guineabugten er også en militær opdagelsesrejse. OLFIs skal iagttage alt, hvad der sker i området, og samle oplysningerne i et normalbillede af både aktiviteter til søs og i luften. Hvilke slags skibe er her? Hvordan bevæger de sig og med hvilke formål? Dette normale situationsbillede vil være af stor værdi, hvis NATO bliver nødt til at vende tilbage og gribe ind i kommende konflikter eller krige, som nemt kan tænkes her. Jo bedre, vi



På vagt med et tungt maskingevær.

kender området, jo mere hensigtsmæssigt kan vi agere.

Selv om pirater skulle være utilgiveligt tumpede, hvis de fandt på at angribe et krigsskib, tager vi alligevel vore forholdsregler. Vagter med tunge maskingeværer og karabiner står klar på dækket døgnet rundt. Ikke lige den mest spændende tjans, men meget ansvarsfuld. Skibets kommandocentral, O-rummet, har også travlt med at holde øje med situationen. Alt dette betyder, at skibet er oppe i et forhøjet beredskab, hvor mange i besætningen har vagt i 2-tørn. D.v.s. at man er på post i perioder på tilsammen halvdelen af døgnet. Mindre søvn og mindre fritid er resultatet. For at holde til den ekstra belastning og give mulighed for mest mulig søvn holdes antallet af øvelser ombord på et minimum, mens vi ligger i Guineabugten.

Lørdag eftermiddag så vi for første gang lidt af Afrikas kyst. Ellers har vores udsigt bare været hav og hav siden vi slap De kanariske Øer. Denne del af turen, fra Madeira til Cape Town, varer mere end 3 uger og er derfor også en øvelse i at holde længe ud på havet. Især på et skib som OLFI, der kun er bygget til højst et par ugers ophold på havet ad gangen, bliver det en udfordring. Nok er pladsen trang, men det går egentlig meget godt med at være så mange på så lidt plads i lang tid. Folk er gode til at tage hensyn og være fleksible.

Dermed ser OLFI også ud til at løse en anden vigtig opgave, nemlig at demonstrere og afprøve såvel skibet som besætningens kompetencer under disse fremmede vilkår. Dette ser ud til at lykkes til stor tilfredshed for SNMG1 styrkens amerikanske admiral Michael K Mahon , der lørdag besøgte skibet og ved selvsyn konstaterede og udtrykte sin tilfredshed med at OLFI er et godt skib med en kompetent besætning, som vore

samarbejdspartnere kan have tillid til. De indhøstede erfaringer kan komme udviklingen af både NATO og vort danske Søværn til gode.

Korvetten OLFERT FISCHER krydser ækvator

Korvetten OLFERT FISCHER krydsede igår 21. august klokken 10:40 Dansk tid ækvator.

22-08-2007 kl. 14:14

Korvetten OLFERT FISCHER er den første korvet af NIELS JUEL klassen, der har passeret ækvator

Kong Neptun og hans følge gik ombord på korvetten og gennemførte en ækvatordåb, for dem i besætningen, der ikke tidligere passeret denne magiske linie til søs.



Korvetten melder efterfølgende "alt vel ombord" og fortsætter forlægningen mod Cape Town.



Når Neptun er i godt humør, skaber han nye øer og rolige vande. Når han er vred, kastede han sin spyd i jorden og skaber jordskælv og flodbølger så folk drukner – og uvejr, så skibe går under og bliver til skibsvrag.

OLFI med den røde tud

21. august blev en historisk dag for OLFI og Søværnet.

28-08-2007 kl. 16:29

Nyhedsbrev nr. 6 fra OLFI 27. august 2007.



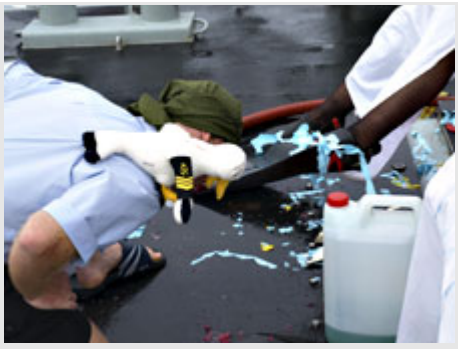
Kong Neptun med sin højt betroede stab.

Herskeren over alle oceaner, NEPTUNUS REX OCEANI (Kong Neptun), aflagde allernådigst krigskajakken OLFI et besøg efter at han havde konstateret, at vi uden hans tilladelse havde krydset ækvator på 7 gr. øst.

I sit fornemme følge havde Kong Neptun også sin uendeligt gode hustru, Doctor Medicus og Pater Perversus. Han ville gennem en ækvatordåb, Aqua Baptistus, igen bringe orden på verdenshavene ved at forvandle OLFIs slæng af ynkelige uværdige "kagler" til rigtige havkarle.

Spændt ventede besætningen på at gennemgå det berømte ritual – og ikke mindst på at modtage nye navne, der passer sig for rigtige havkale.

NEPTUNUS REX OCEANI viste sig dog mildere stemt end frygtet. Vi blev modtaget af en venlig doktor, der serverede styrkende vitaminholdige drikke.



Styrkende måltider serveredes i portionsanretninger på havdronningens bedårende fødder.

Derefter spiste vi sunde retter – om end med en noget fremmed og besk smag – serveret i portionsanretninger på den nådige havdronnings bedårende fødder, der til forveksling lignede dem, vore dykkere bruger.

Efter et par venlige ord fra hans majestæt modtog vi så fra Pater Perversus vore nye navne, som røbede havets dybere magters indgående kendskab til vore personlige styrker og svagheder.

Endelig fulgte en rensende frisk dukkert i Sydatlantens lune vand, hvoraf passende mængder var pumpet op i et bassin på dækket. (Ikke noget med svømning mellem hajer her). – Endelig kunne vi kalde os rigtige havkale og flotte beviser på vor nye status blev uddelt.

Men også vort gode gamle skib undergik forandringer. OLFI fik en rød tud. Klysset i stævnen blev malet rødt, hvilket traditionelt er tegnet på at et skib har krydset ækvator.

De færreste af Søværnets skibe bærer dette ærestegn, som føjer sig til OLFIs kæde af meriter som det danske orlogsskib i nyere tid, der - i en militær rolle - er kommet længst omkring på oceanerne.

Således styrket og opmuntret kunne vi igen gå i gang med de daglige pligter.



Ækavtordåben blev en festlig oplevelse for alle ombord.

Under den sidste del af turen ned langs Afrikas vestkyst mod Cape Town afvikles et helt "fitness program" af øvelser sammen med de andre skibe i SNMG1 styrken, så den bliver en mere integreret flådestyrke.

At sejle sammen med skibe fra så mange andre nationer er en oplagt chance for at træne. Vi benytter derfor en sjælden mulighed for at øve forsvar i en multinational styrke mod angreb fra både overfladeskibe, under-vandsbåde og fly - på samme tid.

Denne situation betyder at det vælter ind med informationer til OLFIs kommandocentral, O-rummet. De mange oplysninger om andre enheders bevægelser skal sammenstykkes til et billede, der hele tiden forandrer sig, men samtidig giver grundlag for de beslutninger, der skal træffes på OLFI om hvordan vi skal manøvrere og bruge vore våbensystemer.



OLFI fik en rød tud. Centerklysset yderst på stævnen blev traditionen tro malet rød efter at ækvator var passeret. En sjælden ære for et dansk orlogsskib.

Selv om det hele er simuleringer, stiller det store krav til mandskabet ved de mange tastaturer og skærme. Man skal have både overblik og sans for detaljen samtidig med at man udveksler informationer med kollegaerne og med de andre skibe.

Ofte sker det mens OLFIs hvinende gasturbine med kælenavnet "raketten" forvandler 4-5 kbm. fuel i timen til de 27000 hestekræfter, der får os til at kure af sted gennem bølgerne med 20-25 knob.

Det giver vibrationer i skibet, der sammen med den inten-se atmosfære i O-rummet lader os fornemme, at OLFI er et både viljestærkt og handlekraftigt mix af informationer, teknik, kræfter - og levende mennesker.

Også i maskinrummene kan man komme på ekstra arbejde. Ikke nok med at man hele tiden går rundt og holder øje med at alt kører velsmurt, som det skal. Der sker ofte ting, der kræver en ekstra indsats.

I denne uge var det dieselmotorens turbolader, der strejkede. Den måtte afmonteres og en medbragt reserveturbolader blev monteret. Det gav mange timers arbejde for maskinfolkene. – Og for os alle gav det endnu en oplevelse af, at man på OLFI er godt forberedt på at klare uforudsete situationer.



Udskiftning af en turbolader kræver både taljetræk og koncentreret samarbejde.

Det skyldes både at man har mængder af reservedele og værktøj med ombord – men også at besætningen er sammensat af fagfolk med mange specialer. Tilsammen giver det skibet styrke og udholdenhed og dermed tryghed for besætningen.

Endnu en uge er gået på OLFI – både med fine oplevelser, dygtigt arbejde og den go-de stemning i behold. På tirsdag lægger vi til kaj i Cape Town, hvor nye oplevelser venter.

LK

Nyhedsbrev nr. 7 fra OLFI 3. september 2007.

Har vi det godt – så har vi fortjent det!

03-09-2007 kl. 19:11

OLFI i Sydafrika.

Søløver lå i havoverfladen med den ene luffe strittende i vejret, næsten som om de gjorde honnør, mens OLFI i tirsdags gled ind mod Cape Town. 24 dages sørejse var forbi. Dermed havde OLFI sat rekorden for NIJU-klasse korvetters langvarige ophold på havet. Det er gået over al forventning.



Vi kom helt tæt på søløver og sæler, der hvilede ud på klipperne, mens brændingen stod ind mod dem.



Udflugt for at hilse nærmere på hajer var et af de store hit i Cape Town.

Godt nok er proviant, grej og mennesker stuvet tæt sammen ombord. Men det har ikke ødelagt den gode stemning i skibet. Mon ikke også den skyldes, at vi hele tiden får gode oplevelser og ser frem til nye forude.

I flot sol og næsten havblik sejlede vi ind mod det mægtige Taffelbjerg, som hæver sig majestætisk over Cape Town og gjorde anduvningen uforglemmelig.

Til bagbord havde vi Robben Island, øen hvor Sydafrikas hvide magthavere i århundrede internerede især sorte straffefanger. Her sad Nelson Mandela fanget i mange år inden han i 1993 blev løsladt og var med til at afskaffe apartheidstyret ved at skabe forsoning mellem sorte og hvide, - noget af en præstation efter de mange års fængsel, hvor hævnen ville have været en mere naturlig reaktion. Senere blev han Sydafrikas første sorte præsident.

I bedste paradestil lagde vi til kaj sammen med de andre SNMG1 skibe i Cape Town havns smørhul lige neden for et utal af restauranter og spændende butikker. Endelig var vi ved et af togtets højdepunkter. Og Cape Town blev en spændende og lærerig oplevelse af Afrikas kontraster.



Pludselig stod vi lige midt i Sydafrikas fattigste virkelighed.

En lille gruppe af besætningen var heldige at komme på en tur ud til en "township", et kæmpeområde, hvor de allerfattigste sorte bor i primitive blikskure og prøver at hutle sig igennem tilværelsen.

Langs vejene derud stod grupper af arbejdsløse og ventede på at nogen ville tilbyde dem et job, hvor lønnen normalt ligger på ca. 80 kr. om dagen.

En sydafrikansk admiral havde sørget for, at vi kunne møde lokalbefolkningen og få indblik i deres tilværelse – ikke bare ved at stå og glo, men også ved at give dem en lille – om end mest symbolsk - hjælpende hånd.

Vor opgave blev at fylde sandsække og lave et dige af dem ved townshippens børnehave, så regnskyl ikke kan underminere de gamle skurvogne, den er bygget af. Pludselig stod vi midt i Cape Towns fattigste virkelighed med små sorte undrende børn omkring os. Selv om vi gav børnene en lille hjælpende hånd med sandsækkene, gav de uden tvivl mere tilbage til os.

At møde deres sang og livsglæde midt i fattigdommen blev en oplevelse af, at tilværelsen rummer mange flere og rigere dimensioner, end dem der kan gøres op i købekraft og komfort. Det fik os også til at diskutere, hvordan man bedst og mest værdigt kan hjælpe disse mennesker til en mere tryg tilværelse.


Disse charmerende børn tog imod os med sang i deres børnehave, som vi sikrede mod regnskyl med sandsække.

På turen så vi også, hvor velhavende man bor andre steder i Cape Town. Her er der stor forskel på rig og fattig. Men heldigvis forbedres levevilkårene hele tiden efter at apartheidsystemet er afløst af en politik, der skaber forsoning og økonomisk vækst i landet.

Det er denne vækst vort samarbejde med Sydafrikas flåde kan være et bidrage til. Derfor brugte vi opholdet i Cape Town til at øve bl.a. boarding af skibe med sydafrikanske marinesoldater. De kom ombord og fik både praktisk og teoretisk undervisning i, hvordan man kontrollere at et skib f.eks. ikke har ulovlig last ombord. Også i de kommende dage vil vi øve med sydafrikanerne på havet.

Slutningen af opholdet i Cape Town blev en stor oplevelse for de fleste i besætningen. Der var arrangeret busture, hvor oplevelserne kom som perler på en snor. Vi så en stor flok sæler og søløver på en klippeø omskyllet af kraftig brænding.

Vinsmagning og oplysning om den voksende sydafrikanske vinavl forfinede vor gode smag.


Pingviner har charme. - Men deres dragt ligner jo også en orlogsuniform.

En flok pingviner tog pænt og meget underholdende imod os på en strand, hvor de også opfostrer deres lodne unger.

Cape Point og Kap det gode Håb, som vi runder straks efter vor afgang fra Sydafrika, gav os en herlig udsigt over det ocean, som igen skal være vort rette element i mange uger.

Vindens og brændingernes rasen omkring disse stejle klipper gav en fornemmelse af de vældige kræfter, vi bevæger os så trygt ud i.

”Hvor har vi det godt – og hvor har vi fortjent det” kunne godt være vort slogan efter dette havneophold. For der blevet knoklet ombord både på vejen hertil og i havnen. Møder og receptioner har lagt beslag på megen tid, og mange kræfter er blevet brugt på at slæbe grej og proviant til og fra borde. At sejle korvet er bestemt ikke noget krydstogt. Men det gør da ikke noget, at vi oplever noget helt særligt, når vi endelig når i havn.


Skulle det være et lille kys? – Nej, det

Champagne på husets regning.

En gruppe gaster fra OLFI gik på restaurant i Cape Town for at smage de lokale rødvine. Hen på aftenen kom restaurantens ejer og ville gerne vide, hvor de unge mennesker kom fra.



Kap det gode Håb er rundet. Nu går det i Vasco da Gamas kølvand videre op langs det sydøstlige Afrikas kyst.

09-09-2007 kl. 13:52

Nyhedsbrev nr. 8 fra korvetten OLFERT FISCHER

De fortalte om OLFI og NATO styrken, der sejler rundt om Afrika for bl.a. at hindre pirater i at angribe søtransport til og fra Afrika. "Jeg tager hatten af for, at I gider sejle så langt for at hjælpe os", sagde restauratøren og spenderede derefter både mad, champagne og cigaretter på husets regning.

Denne påskønnelse fra en tilfældig sydafrikaner var et af de gode minder, vi tog med til havs, da vi forlod Cape Town i mandags. Vi sejlede ud på det store ocean syd for Afrika, der hvor spøgelsesskibet, "Den flyvende hollænder", ifølge en gammel sømandsskrøne stadig sejler rundt og bringer ulykker til de arme sjæle, der er så uheldige at se den.

Dens besætning af gamle hvidhårede sømænd er dømt til i al evighed at kæmpe med skøder og mørnede sejl mellem mægtige monsterbølger i dette hav, der er berygtet for at vise sig fra sin værste side.

Vejrkortene meldte da også om nogle kraftige lavtryk, som nok kunne genere OLFI mere end vi ville bryde os om. Men det lykkedes hele styrken at holde sig klar af de værste buler på suppen.

Vi var bestemt ikke alene syd for Afrika. I 1487 rundede portugiseren Bartholomeu Diaz som den første Europæer Kap det gode Håb, og 10 år senere fulgte Vasco da Gama og fandt søvejen til Indien.

Man kan ikke lade være med at tænke på disse gamle modige opdagelsesrejsende, når man står og kigger ind mod Sydafrikas bjerge til bagbord og ser de mange handelsskibe, der drager nytte af de gamle opdagelser på vej til og fra Det indiske Ocean.

Turen syd om Afrika blev brugt til øvelser med Sydafrikas flåde. Alt fra ubådsangreb, flyangreb, formationssejlads, boarding, overfladekrig og den altid besværlige kommunikation blev øvet.



Øvelser sammen med en ubåd og en korvet fra Sydafrikas flåde.
OLFERT FISCHER ses længst til venstre i billedet.
I baggrunden Sydafrikas kyst.

Sydafrikanerne udviste stort gå på mod og et stort ønske om at arbejde sammen med NATO skibe. Fra begge sider blev evner og vilje til at arbejde sammen på trods af forskelle i procedurer og kulturer bekræftet.

Efter at denne øvelse var forbi fortsatte SNMG1 styrken sine egne øvelsesaktiviteter. På OLFI oplevede vi

således fingerede missilangreb med skader i agterskibet. Det betød at sårede figuranter blev bragt til skibets forbindingsplads i officersmessen.



Skibets læge og sanitten iført beskyttelsesdragter i gang med at hjælpe en "såret".
Bag officersmessens skabsvæg med billeder af regentparret gemmer sig et større udvalg af skadestueudstyr.

Her blev skabsdøre i væggen åbnet og et væld af lægeudstyr og forbindingsgrej lå parat til brug for patienterne på et spisebord, der nu fungerede som "operationsbord".

De "sårede" fik den nødvendige stabiliserende behandling, der gjorde dem klar til helikoptertransport til et egentligt hospital.

Øvelsen demonstrerede endnu engang det høje sikkerhedsberedskab ombord.

Der er tænkt på mange detaljer, og der er mange muligheder for at hjælpe tilskadekomne, hvis det skulle gå galt. Det bidrager yderligere til trygheden, at der er andre krigsskibe omkring os. Hvad den ene ikke kan klare, kan den anden hjælpe med.

At transportere personer og grej mellem de forskellige skibe i styrken er en opgave helt for sig.



Det kræver træning og præcision at sejle gummibåd.

I det daglige bruger vi oftest OLFIs gummibåd med kælenavnet "lille-bror". Det er et særdeles sødygtigt og hurtigt lille fartøj, som står på sidedækket.

Med mandskab, passagerer og gods fires det ned langs skibssiden og sejler derefter sine ærinder.

Den lille båd kan manøvreres i forbavsende høj sø. Det skyldes også at besætningen gennemgår et grundigt træningsprogram inden den slippes løs i bølgerne.

En særlig udfordring er det at få gummibåden og dens indhold sikkert ombord igen. I en spids vinkel sejler den hen under OLFIs kran og klemmer sig ind mod skibssiden. En fangline gøres fast i gummibådens stævn, så den slæbes på siden af OLFI.

Derefter gøres krankrogen fast og hele herligheden hejses ombord. Det hele tager kun få sekunder og ser meget elegant ud. Men det er også prøvet mange gange.



Helikopteren bruges til transport mellem skibene. Ombordstigning foregår meget behageligt via "edderkoppetråd" fra agterskibet.

Er vejret for hårdt til gummibådssejlads, bruges helikopteren fra et af de andre skibe. Øredøvende larmende hænger den over OLFIs agterdæk og hejser personer, bårer eller gods op eller ned i en wire.

Det er også muligt at fylde brændstof på helikopteren via en slange mellem den og skibet.

Denne øvelse kræver en del forberedelse og en del mandskab på dækket til at dirigere helikopteren ind i en sikker position i forhold til skibet og sørge for den nødvendige sikkerhed.

I denne uge fortsætter vi op mellem det sydlige Afrika og Madagascar. Fredag forventer vi at anduve endnu et af togtets højdepunkter, Seychellerne med deres palmer, hvide sandstrande og krystalklare vand. – Så motivationen og humøret på vort lange togt fejler stadig ikke noget.

”Den sømand han må lide”.

”Én hånd til skibet og én til dig selv”, hedder den gamle huskeregel til søs.

18-09-2007 kl. 18:53

Det blev vi hurtigt mindet om, da Sydøstmonsunen bød OLFI op til en lige rigelig festlig vals hen over Det indiske Oceans hvide skumtoppe.



Monsunen bød OLFI op til dans på Det indiske Ocean.

Nyhedsbrev nr. 9 fra OLFI 17. september 2007.

Forud for denne oplevelse af Det indiske Oceans luner var gået et par dage, hvor vejret bare blev bedre og bedre. Varmen tog til under en skyfri himmel, mens vi sejlede nordpå mellem Afrika og Madagaskar.



Mens vi lå ved Seychellerne kunne OLFIs gummibåd hjælpe en engelsk U-båd med at få et besætningsmedlem sejlet i land.

Havet var stille og næsten spejlblankt. Den blå farve blev klarere. Der blev solbadet i ledige stunder om dagen og kigget stjerner om aftenen. Man fascineres over lyset, der er efter sin lange vej i rummet rammer vor hornhinde. ”Hvad skal jeg sige, når jeg ser, hvor stjerneflokken blinker…..Mine ord vil ikke meget sige”.

At færdes på havet er også at blive bevidst om, hvor små vi selv er, hvor lidt vi ved, og hvor meget større end vor forstand vor virkelighed er.

Det er sundt for mennesket at forundres. Det gør det også nemmere at omgås hinanden, fordi forundringen hindrer nogen i at tage patent på sandheden.

Øvelserne i denne uge har bl.a. gået ud på at imødegå angreb fra hurtige småbåde. Styrkens gummibåde fik tildelt rollen som angribere og for rundt mellem de langsommere og tunge krigsskibe, som skulle manøvrere sådan, at de bedst kunne nedkæmpe de hidsige små aggressorer – og samtidig undgå at kollidere med hinanden. Vildledning af angribende missiler og undvigelser af torpedoer blev også trænet.
Vore ”lidelser” til søs ændrede noget karakter, da nåede vi Seychellerne lige syd for Ækvator. Her fik vi tre eventyrlige dage med oplevelser og indtryk, som huskes længe.



Vicorias fiskemarked omsætter havets rigdomme til kreolernes livsgrundlag.



Sheycellerne er berømt for sine kokospalmer. Den sjældne store nød,

Coco de mer, kan veje op til 18 kg. og har en særlig todelt facon

Vi lå ved øernes hovedstad Victoria på hovedøen Mahe'. At gå i byens gader og indsuge oplevelser fra et samfund, som er ved at kæmpe sig ud af kolonitidens fattigdom og ind i en ny fremtid båret af bl.a. turisterhvervet, er en oplevelse i sig selv.

En rodet byggestil, butikker med begrænset vareudbud og en trafik langt fra dansk sikkerhedsstandard danner rammen om et charmerende folkeliv med chokoladebrune kreoleres venlige og afslappede stil.

Markedspladsens fiske- og grøntsagsboder giver en fornemmelse af at her klarer man sig, som man bedst kan og med stor opfindsomhed.

Vi benyttede naturligvis også mulighederne for at nyde øens vidunderlige natur og strande. Overalt vekslede det mellem klippekyster og lyse sandstrande med mægtige palmer til at give skygge, når vi efter svømme- og snorkelture i det varme vand havde brug for skygge til de kolde drinks. "Balsamisk vejr, et paradis med palmer på", som Johannes V Jensen skrev i sin berømte vise om den længselsfulde sømands enegang. Under havoverfladen fandt vi et mylder af farvede fisk langs med klipper og koraller. Alt det, vi havde drømt om, var pludselig virkelighed.



Øernes store havskildpadder kan blive op til 150 år gamle.

Øens bjergrige terræn med tætte skove bød på traveture, hvor vi kom hel tæt på mægtige palmer, slyngplanter og vækster, vi aldrig havde hørt om eller set før. Inde fra skovenes regnvåde mystiske dyb røbede ukendte lyde et rigt fugleliv.

I små glimt dukkede spraglede repræsentanter for denne skjulte verden frem og udstillede deres pragt på en gyngende gren. Kæmpeflagermus, flying foxes, med vingefang på op til en meter sejlede rundt oppe mellem klipper og palmetoppe.



Seychellernes "paradis med palmer på" gav os et godt pusterum med badeliv inden en ny serie grå dage på det grå hav.

En bustur for besætningsmedlemmer rundt på øen gav os indblik både i denne spændende natur og øens historie. På en fjern bjergtop med vidunderlig udsigt over bjerge, klippekyster og blåt hav havde missionærer i 1800 tallet indrettet en kostskole for frigivne slavebørn. Gamle velbevarede herskabshuse viste hvordan man tilbage i kolonitiden havde boet på disse øer og levet af plantager med kokospalmer, te eller bananer.

Vi så hvor tsunamien 2. juledag 2004 havde sendt en 7 meter høj bølge ind og raseret kysten. Heldigvis havde man nået at advare folk, så kun to personer på Seychellerne omkom under denne katastrofe. I dag ligger de samme kyster hen som maleriske scenerier med små joller på svaj, klar til at bære fiskerne ud over brændingen på småtogter efter oceanets rigdomme.



Selv om vejret var overskyet og til tider regnfuldt fik vi pragtfulde



Seychellernes varme og fugtige klima giver en vidunderlig frodig skønhed.

Sådanne afbræk er dog nødvendige jævne mellemrum, hvis det i det lange løb skal lykkes at fastholde besætninger i et liv på søen, som rummer mange afsavn i dagligdagen.

Lige inden dette besøg på Seychellerne fik vi besked om, at OLFI nok ikke skal regne med at komme på flere lignende lange togter i fremtiden, men fra 2008 i stedet skal fungere som et slags skoleskib for de unge mennesker, der i fremtidens søværn skal bemande vore nye større skibe.

At skulle ændre rolle, fra at være fuldt operativ korvet til uddannelsesenhed, betyder også at besætningen skal reduceres for at give plads til elever, værnepligtige og kadetter. Det har naturligvis givet en smule frustration i besætningen, vi vil jo helst blive sammen og løse opgaver her ude i verden.

Dog er vi opmærksomme på, at en ændret OLFI rolle således kan byde på nye og spændende opgaver i andre af søværnets skibe. Vi ved nemlig godt, at kan man være med til at sejle OLFI 2/3 rundt om Afrika, så kan man bruges alle andre steder i søværnet også.

– Men læren fra Seychellerne og dette togt i øvrigt må dog være, at på de lange togter, som sikkert kommer til at præge fremtidens søværn, skal der være et passende antal pusterum, så man kan få ladet ordentligt op på sjælens batterier og have overskud til at honorere mange grå dages krav på det grå havs grå skibe.

LK



En blomsterhilsen fra Seychellerne til vore læsere. Den fantastiske duft kan vi desværre ikke gengive.

”Piratskibet” Olfert Fisher.

Naturen er smuk, men også brutal. Det oplevede vi søndag aften, hvor OLFI passerede den lille Yemenitiske vulkanø Jazirat at Tair i Det røde Hav.



Vulkanudbruddet var en både smuk og brutal begivenhed.

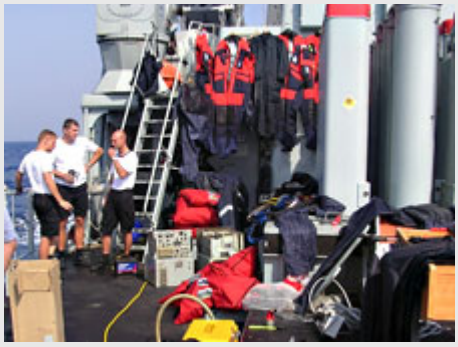
08-10-2007 kl. 08:18

Nyhedsbrev nr. 12 fra OLFI 8. oktober 2007.

Tidligere på dagen havde et jordskælv bragt vulkanen i et eksplosionsagtigt udbrud. I aftenmørket stod vi på agterdækket, tryllebundet af det fantastiske syn af mægtige flammer og rødglødende lava der vældede op af bjerget. Vi fornemmede, hvordan vi mennesker lever vore liv på en tynd skorpe oven på en mægtig underjordisk ildsø.

Hvad vi ikke vidste var at dette fascinerende syn også dækkede over et natligt drama. En gruppe soldater fra øen var flygtet fra eksplosionen og havde søgt tilflugt i havet, hvor de nu kæmpede en fortvivlet kamp for at overleve.

SNMG1 styrken blev sat ind i en redningsaktion da det stod klart, at der stadig var overlevende fra øen. Den næste dag fandt skibene to overlevende og fire omkomne soldater. Vi var i mellemtigen blvet løst fra opgaven og sendt nordpå for at passe på styrkens tankskib, Spessart. At vore skibe deltog aktivt i denne redningsaktion gav NATO et godt image hos de Yemenitiske myndigheder.



Vådt grej og eltavler blev bragt ud til tørring på agterdækket, mens de tekniske detaljer diskuteres

Onsdag blev en særlig udfordring for OLFI. Om morgenen sprang et højtryksrør med saltholdigt kølevand læk. Vandet strømmede ind i det agterste af skibets to hovedel-tavlerum.

Heldigvis fik vores teknikdivision afbrudt strømmen inden der skete korslutninger og alvorlige skader.

Men der forestod et stort arbejde med at få tavlerummet tømt for vådt grej og eltavlerne tørret og renset.

Et af problemerne var, at kabyssen mistede sin strømforsyning, og uden mad duer OLFIs helte ikke.

Men dette viste sig dog at være et særdeles behageligt problem. Webergrillene blev tændt og aftenskafningen bestod af grillpølser m.v. til alle på agterdækket, mens solen gik ned.

Senere da eltavlerne var tørrede og strømmen blev sat til, fungerede alt normalt igen.

Vi er nu ved at forlade SNMG1 styrken for at overlade vores plads til korvetten Peter Tordenskjold. Traditionen tro blev der derfor sagt behørigt farvel til de andre skibe, som vi nu har arbejdet sammen med og lært godt at kende i ca. 2½ måned. Det skete med en ”steam past”, hvor skibene sejler forbi hinanden og hilser med alle mulige fantasifulde optrin og udsmykninger.



Strømmanglen i kabyssen blev et behageligt problem, der resulterede i grillpølser på agterdækket.



OLFIs pirater klar til at hilse pænt på de andre skibe.

På OLFI havde vi brugt de sidste dage på at lave rekvisitter, så vi kunne fremstå som det perfekte piratskib.

Der blev lavet bastskørter af tovværk og "palmer" blev skåret ud af krydsfiner. Brun farve blev smurt på kroppene. Således kom agterdækket til at ligne en veritabel stammelandsby.

På sidedækket optrådte nordiske vikinger med sølvpapirshjelme, krydsfinersværd og et vikingeskib af papir og finer. Alt sammen behørigt og skræmmende malet.

På øverste dæk blev der holdt strandfest i farvestrålende bermudaskjorter m.v. Kanonen havde fået påsurret en stor vinkende hånd mens endnu en flok skummelt udseende OLFI pirater udstrålede deres naturlige vildskab.



Danske vikinger på Det røde Hav.

Mens vi sejlede forbi de andre skibe, blev der danset og vinket til høj musik. Salutkanonerne bragede. Vandkanonerne forsøgte - dog uden held - at spule tilskuerne på de andre skibe om læ.

Naturligvis gjorde de andre skibe også deres bedste for at iscenesætte noget lignende. Men de manglede åbenlyst det naturlige fra forfædrene nedarvede piratblod i årerne, som vi danskere med vikingefortid har.



Ledige stunder ombord bruges til navigationsundervisning, der gerne skal ende med duelighedsbeviset til fritidssejlads.

Efter denne fest på Det røde Hav begyndte vi at gøre klar til at sejle igennem Suezkanalen. Da vi nåede op til den sydlige indsejling af kanalen ankrede vi op og afventede at vi i samlet konvoj og med kanalmyndighedernes lods ombord kunne bruge det meste af lørdagen til at sejle igennem den lange kanal.

Kanalpassagen gav os lejlighed til efter næsten tre uger på havet igen at nyde synet af land på nært hold.Det var dejligt at se ind på palmerne på kanalens vestbred.

Lidt af Ægypten fik da også set. Moderne betonbyggeri, veje, jernbaner, grønne landbrugs-områder og fabriksanlæg vidnede om nogen velstand i dette område.

Hele vejen langs kanalen stod vagtposter og sørgede for sikkerheden under transitten. Vendte vi blik-ket mod østbreden mødte os et helt andet syn. Her bredte Sinaiørkenens golde sand-sletter sig fra kanalbredden og så langt øjet rakte.
Suezkanalen blev færdigbygget i 1869. Den er 162 km. lang og over 300 m. bred. 1,5 mill. mennesker var beskæftiget med at grave kanalen ud. Af dem døde 120.000 af kolera og det hårde arbejde. 25000 skibe, svarende til 14% af verdens skibsfart, pas-serer årligt gennem kanalen.

Fra 1967-75 var den lukket pga. krigene mellem Israel og Ægypten. Kanalpassagen gav os en oplevelse af hvilken kæmpemæssig ingeniørpræstation det har været at forbinde Middelhavet med Det røde Hav og dermed halve-re sejltiden mellem Europa og Fjernøsten.



Turen gennem Suez kanalen blev en oplevelse og gav et lille kig mod den frodige del af Ægypten på kanalens vestbred.

Og på OLFI glæder vi os over at vi kunne bruge denne genvej, så vi ikke skal hele vejen tilbage syd om Afrika igen – men kun har små 14 dage tilbage inden vi vinker ind mod kajen i Korsør.

LK

Næste stop: Korsør.

Så er OLFI nået hele vejen rundt om Afrika og kursen lægges nu fra Lissabon og nordover. Den sidste uges tid har vi sejlet fra Suez mod vest i Middelhavet.



OLFI med tydelige spor af det lange togt på vej i havn ved Souda Bay på Kreta.

16-10-2007 kl. 09:14

Nyhedsbrev nr. 13 fra OLFI 15. oktober 2007.

Dog havde vi lige et kort stop i Souda Bay på Kreta, hvor vi mødte OLFIs søsterkorvet PETER TORDENSKIOLD, som nu har overtaget vores plads i SNMG1 styrken. Den fik overdraget noget af vores grej. Hyggelige stunder med kammeraterne fra PETO blev der også tid til.

Efter tre uger på havet var det dejligt igen at strække benene på landjorden. Enkelte fra vor besætning forlod skibet på Kreta for enten at rejse hjem eller fortsætte lidt endnu på PETO.



OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD i Souda Bay på Kreta

Inden vi forlod Kreta kom SNMG1 styrkens admiral Michael K. Mahon ombord og holdt en afskedstale til OLFIs besætning. Han var meget tilfreds og fuld af beundring af OLFIs evne til at løse vore opgaver på trods af, at vi var det mindste skib i SNMG1 styrken.

Tirsdag eftermiddag vinkede vi det sidste farvel til de andre skibe og forlod Kreta med kursen mod vest. Det mærkedes på stemningen i skibet. Ordene ”hjem” og ”Korsør” står tydeligere og tydeligere at læse i de lange blikke mod horisonten.

Væk var den travlhed og de mange ekstra vagter, som prægede de lange operative perioder under togtet. Stilheden bredte sig i skibet, fordi mange havde behov for at hvile ud.

Det har tæret på kræfterne at stå time efter time og bevare koncentrationen bag et maskingevær og holde udkig over et tomt hav eller sidde i O-rummet og fastholde overblikket over de mange informationer, der dukker frem på skærmene.

Skibets teknikere og håndværkere har hele tiden skullet holde OLFI i topform både ved at overvåge de mange funktioner i kontrol- og maskinrum, men også ved at reparere tingene på alle mulige tider af døgnet.

Og forvaltningsdivisionens folk har døgn efter døgn sørget for at der var mad til alle – også selv om man ikke bare lige kunne løbe hen i supermarkedet efter friske forsyninger. Samtidig er der blevet malet på dækket og udført alle mulige former for skibsarbejder.

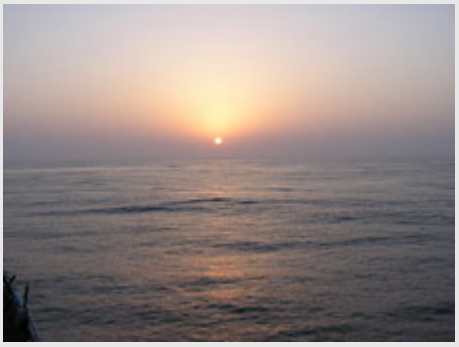
Alle har gjort en indsats, nogle mere ubemærkede end andre – men ikke mindre nødvendigt - for at få det lille men meget aktive samfund, som OLFI er, til at fungere. – Ikke så underligt at en køje hist og her føles ekstra kær.

De sidste dages forlægning bruges rundt omkring i skibet til at få skrevet diverse rapporter om togtet, mønstret grej og gøre forberedelser til skibets kommende rolle som skoleskib. Der blev dog også tid til skydeøvelser på agterdækket.

Grillen kom igen frem for at nyde årets vel nok sidste grillaften under behagelige temperaturer. Endog morgenmad på agterdækket blev anrettet af de ihærdige kabysfolk.

Lørdag lagde Jakob Knudsens elskede morgensalme, ”Se nu stiger solen”, op til tog-tets sidste gudstjeneste, der handlede om at undre sig over at vi er til i en ufattelig verden, vi ikke forstår men har fået mange nye oplevelser af under vort togt.

Under forlægningen gennem middelhavet oplevede vi ofte det i danske farvande mere sjældne men fascinerende fænomen kornmod. Det består af fjerne lyn, som oplyser horisonten i nattemørket. Hjemme sker det mest i august, når havvandet er varmt. Men i middelhavet forekommer det oftere på grund af det varme vand.


En smuk solnedgang

Disse vældige lysglimt sammen med morildens laterna magica i vort kølvand, stjernebilleder, mælkevejen, stjerneskud og blinkende fly på nattehimlen åbner op for store og dybe tanker, der rækker videre end til vor egen lille hverdag. De blander sig med det væld af indtryk og minder, vi alle har fået under dette togt.

Vi har sejlet rundt om et helt kontinent, forhåbentligt bidraget lidt til en mere fredelig verden, udstået mange trælse vagter, arbejdet tæt sammen med mennesker fra fremmede nationer, besøgt vidt forskellige steder og mennesker, haft fester med hinanden og stille stunder for os selv.

Mens vi bearbejder de mange forskellige indtryk kan vi glæde os over et togt, som er forløbet ualmindelig godt. Vejret har været godt stort set hele vejen. Humøret har bestemt heller ikke fejlet noget, selv om vi ud af togtets 92 døgn kun har tilbragt ca. 17 døgn i havn (hvor af en del blev brugt på arbejde).

Og selv om vi kun har besøgt een Afrikansk havn har vi dog fået set og oplevet ikke så lidt på turen rundt om kontinentet. Disse oplevelser har uden tvivl givet ekstra energi til at klare de mange ensformige uger på havet.

Desuden har adgangen til internet og mails ombord givet nem og hyppig kontakt med familie og venner hjemme. Det er uden tvivl en af de vigtigste årsager til, at vi har været sparet for den berygtede "midt-


Besætningen på agterdækket

vejskuller", som ellers ofte plager skibsbesætninger på lange togter.

Mange om bord har prøvet lange togter før og har lært at tage hensyn til hinanden og bære over med "trælse dage". Alt i alt har det gjort togtet rundt om Afrika til en god oplevelse for OLFI besætningen.

Mens vi snupper det sidste lille stykke op gennem Biscayen og ind i hjemlige farvande kan vi se tilbage på

togtet, – kajen i Korsør fyldt med kendte vinkende mennesker.

Rejsebreve fra inspektionsskibet TRITON 2007

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

Nyhedsbrev fra TRITON på togt i Nordatlanten 17-09-2007
Kun 24 timer inde i efterårets togt ved Færøerne, var TRITON i gang med at yde assistance til en russiske trawler, som var gået på grund og tog vand ind.

Polarstjernen nr. 5 fra TRITON på togt i Nordatlanten 30-07-2007
TRITON har sagt farvel til de værnepligtige og har nu et hold MP-elever om bord.

Polarstjernen nr. 4-2007 fra TRITON på togt i Nordatlanten 28-06-2007
TRITON har haft en folketingsdelegation med på besøg i Narssaq, Qaqortoq (Julianehåb), Nanortalik, Paamiut (Frederikshåb) og Nuuk.

Polarstjernen nr. 3 fra TRITON på togt i Nordatlanten 26-06-2007
Denne gang vil vores togt være opdelt, således at vi sejler på Grønland til den 21. juni, hvorefter vi forlægger mod Færøerne, hvor vi vil være til 1. august.

Guldhornet - Nyhedsbrev fra TRITON B-besætning 25-04-2007
Læs om fiskeriinspektion i Irminger Havet, assisstanceøvelse med den islandske kystvagt, fodboldkamp i Julianehåb og møde med søsterskibet HVIDBJØRNEN.

Polarstjernen nr. 2 fra TRITON på togt i Nordatlanten 13-03-2007
Besøg på Vestmannaøernes største ø Heimaey, fiskeriinspektion, skydning og værnepligtige.

Nyhedsbrev fra TRITON på togt i Nordatlanten 05-03-2007
Isbrydning for Lichtenaufjordkomplekset, søredning og fiskeriinspektion.

Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 1 - 2007 ÅRGANG 5 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Nyhedsbrev fra TRITON Grønland 8. feb. – 14. marts 2007

Togtet til Grønland med TRITON 8/2 – 14/3 er et kort togt med en blandet besætning, der er sammensat af personel fra flere enheder. Dette bunder i, at dele af det faste personel er udlånt til VÆDDEREN, der som bekendt sejler med den tredje Galathea ekspedition.
Straks da besætningen var ankommet med fly til Reykjavik, hvor TRITON lå, startede den sædvanlige forskole op, først i havn og siden til søs. Den efterfølgende forlægning til Grønland var behagelig med søerne ind fra agten. Ved Kap Farvel blev søerne og vinden dog mindre gunstige og mange blev søsyge. Ikke blot de 15 værnepligtige, der var med på deres sejladsmodul havde problemer; selv blandt de faste var der ”havgale”. Ingen blev dog mobbet af den grund..

Efter et kort anløb i Grønnedal, hvor vi fik dybdebomber og passagerer om bord, gik det videre til Nuuk. Inden landlov og spadsertilladelse holdt NK briefing i cafeteriet for dem, der ikke før havde været på Grønland. NK indskærpede respektfuldt opførsel over for de lokale man måtte komme i kontakt med, og i øvrigt tænke på at man repræsenterede Søværnet.
Havneopholdet i Nuuk forløb uden problemer af nogen art.
Fra Nuuk forlagde TRITON tilbage til Grønnedal, hvor besætningen blev inviteret til fastelavnsfest på Nokken.
Der blev udvist stor opfindsomhed med udklædningerne. Fastelavnssøndag var der arrangeret en rask spadseretur på 12 km. for de værnepligtige til det gamle kryolitbrud i Ivigtut.
Kryolit var af stor betydning for de allierede under 2. Verdenskrig, fordi det var et nødvendigt råstof til udvinding af aluminium, og til produktion af kampfly.



Matrosen og værnepligtige på tur til Ivigtut. 18. feb

Mandag den 19/2 blev TRITON anmodet om at deltage i eftersøgningen af en gul jolle med 2 mand fra bygden Augpilagtog ved Prins Christians Sund. Man havde ikke hørt fra mændene i jollen siden søndag kl. 16.33
TRITON befandt sig 7 timers sejlads fra stedet, men kunne straks afgive sin Lynx helikopter, der gennemsøgte området i næsten 6 timer, kun afbrudt af fuelpåfyldning i Nanortalik. Foruden helikopteren deltog inspektionskutteren AGPA og politikutteren SISAK III i eftersøgningen. I nattens løb blev SISAK III ramt af birdstrike, et fænomen der kan forekomme, når skibe sejler med tændte projektører. Lyset tiltrækker flokke af edderfugle, der med stor kraft kolliderer med skibet og skader antenner og radarer. Skaderne på Sisak III var så omfattende, at skibet måtte søge havn.
Sent mandag aften var TRITON fremme i Prins Christians Sund og kunne nu tage del i eftersøgningen,

helikopteren kunne desværre ikke flyve på grund af kraftige vindstød med orkanstyrke. TRITON gennemsøgte området og mange deltog ivrigt som udkik fra broen, ligeledes var gummibåden ude, trods den voldsomme storm, for at afsøge uopmålte indenskærsruter samt holme og skær i området. Sent tirsdag eftermiddag blev det meddelt fra politiet i Nanortalik at eftersøgningen var indstillet, da man nu havde opgivet håbet om at finde de savnede i live.



Gummibåden udsættes under SAR i Prins Christians Sund tirsdag den 20. feb. 2007

Torsdag den 22. feb. foretog TRITON kontrol af 2 store rejetrawlere på Vestkysten. Der var intet at bemærke på den første rejetrawler. Den anden blev tildelt en skriftlig vejledning på grund af en anordning ved transportbåndet, der kunne give mistanke om, at man måske lod bifangst gå uregistreret overbord, hvilket er ulovligt. Efter anmodning fra Grønlands Kommando brød TRITON lørdag den 24. feb. en rende i den ca. 50 cm tykke fastis i Lichtenaufjordkomplekset, således at kraftværket Qollortorsuaq, der ligger i bunden af den 11 km lange fjord, kunne få tilført brændstof. Trods den tykke is voldte isbrydningen ingen problemer for TRITON, der er dimensioneret til at bryde op til 60 cm tyk fastis. Isbrydningen foregik i strålende solskin og behagelig temperatur omkring frysepunktet uden at en vind rørte sig. Flere gange så vi sæler på isen, hvor de lå og solede sig.
På satelit-TV kunne vi se, at der var snekaos i Danmark, og at hærens pansrede mandskabsvogne var sat ind til sygetransport. På den baggrund var det tilfredsstillende at Søværnet samtidigt kunne bistå det grønlandske samfund med isbrydning. Læs mere på www.forsvaret.dk/glk



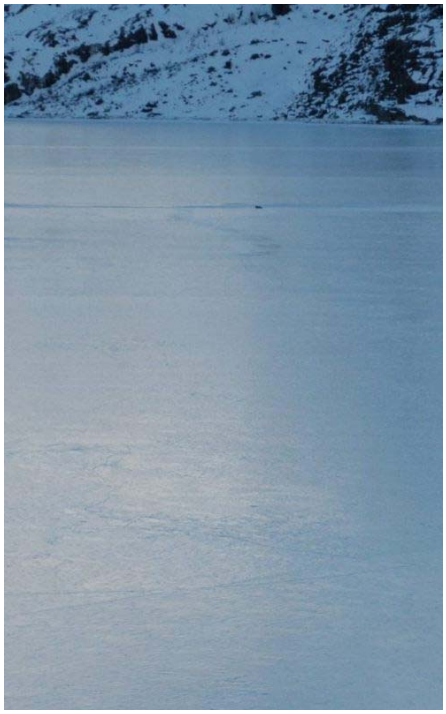
Driftofficeren er undtagelsesvis ude i fri luft under isbrydning 24. feb 2007



Qollortorsuaq kraftværk ses i bunden af Lichtenaufjorden 24. feb 2007.

Fra Lichtenaufjorden forlagde TRITON til Qaqortoq / Julianehåb. Forlægningen tog lidt længere tid end beregnet, fordi skibet måtte forcere et bredt bælte af storis.
Næste dag blev der afholdt øvelse med inspektionskutteren TULUGAQ, og derefter var det planen, at TRITON skulle forlægge til Østkysten for at kontrollere fiskefartøjer der; men det var, trods ihærdige forsøg, ikke muligt at runde Kap Farvel på grund af vind op til 30 m/sek og meget høje søer, TRITON måtte derfor vende om og søge læ ved Kap Thorvaldsen på Vestkysten.

I skrivende stund har TRITON passeret Danmarksstrædet på vej til Island og har nærmest haft magsvejr under passagen af "Strædet", hvilket er helt usædvanligt for årstiden.
Under sejladsen er der udført natflyvninger og andre testflyvninger med helikopteren og afholdt øvelser med "Helikopter i nød". Der er forventet ankomst til Vestmannaøerne på Island fredag den 2. marts. Efter et weekendophold der, skal TRITON tilbage til Grønlands østkyst med henblik på fiskeriinspektion og kontrol, hvorefter turen går til Reykjavik, hvorfra besætningen flyver hjem til Danmark den 14. marts.
Når man sejler i Nordatlanten, skal alle planer dog tages med de et vist forbehold. Læs mere på www.forsvaret.dk/sok



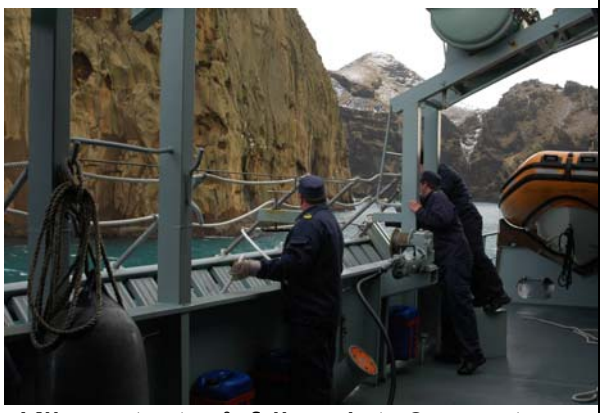
Isen ved kraftværket inden Isbrydningen starter.

Polarstjernen

NYHEDSBREV NR.2 - 2007 ÅRGANG 5 FRA INSPEKTIONSSKIBET TRITON

Nyhedsbrev II fra TRITON
Grønland 8. feb. – 14. marts
2007

Efter i nogen tid at have ligget i læ under Grønlands Vestkyst havde TRITON en behagelig sejlads over Danmarksstrædet. Under sejladsen var der mulighed for at foretage allehånde øvelser, der blandt andet omfattede Lynx helikopteren.
Om morgenen fredag den 2. marts var der landkending af Vestmannaøernes største ø Heimaey, og lodsen kom om bord. Det krævede dygtig sømandskab at lægge det over 100 m lange skib til kajs i den lille havn med det snævre havneindløb, men alt gik som det skulle.



Klippe tæt på fribordet. 2. marts.

Det hører til sjældenhederne at det lille fiskersamfund får besøg af et dansk orlogsskib, interessen var i hvert fald stor for TRITONS besøg. I løbet af formiddagen var der en lind strøm af biler forbi skibet. Det var overvejende firhjulstrækkere med venligt nysgerrige mennesker, der defilerede forbi på kajen.



Stormende kuling ved "Kapen"

Det barske vejrlig i Nordaltanten havde været hårdt for besætningen, så om fredagen hvilede de fleste ud på skibet.
TRITONS færøske teknikofficer (TKO) og driftofficeren (DRO) var ude at spise på et lokalt spisested, hvor de smagte søpapegøjer. Der var nogen uenighed mellem færingen og danskeren om smagen; men den lokale delikatesse blev dog prøvesmagt.
Om eftermiddagen var en del af besætningen i bustur rundt på øen Heimaey.
Om aftenen var den danske konsul med frue samt et par af konsulens nære bekendte inviteret til gule ærter med kogt flæsk og medister hos Chefen.
Der var bekymring for om de gule ærter faldt i gæsternes smag;

men til glædelig overraskelse kunne de lide retten samt spegesilden og den friturestegte carambereost. Det blev sent før gæsterne blev pebet (faldreb) fra borde.



Eldfell. Det nye bjerg fra 1973.

Om lørdagen den 3 marts var der mere liv i besætningen, og tilslutningen til gentagelsen af den guidede bustur var stor.
Alle var enige om, at turen var en meget stor oplevelse. Vi beså den smukke dal Pingvellir, hvor der hver sommer afholdes en 2 dages musikfestival i forbindelse med Islands uafhængighedsdag.


Pingevellir dalen på Heimaye

Vi så øens højeste punkt med fyret, der er det 3. mest forblæste punkt i verden. På fyret bor der en gammel fyrpasser, som har boet der hele sit liv, og som praktisk talt aldrig har været væk fra fyret.
Turens klimaks var så afgjort Eldfell, som er det bjerg, der blev skabt af lavastrømmen under vulkanudbruddet i 1973. Der blev udstødt så meget lava, at en stor del af byen blev begravet. På et tidspunkt frygtede man at havneindløbet ville blive lukket til af lavamasserne; men efter en heroisk indsats fra redningsmandskabet, som overdængede den flydende lava med koldt havvand, fik man stoppet lavastrømmen, så havneindløbet forblev åbent. Faktisk ligger havnen nu mere beskyttet mod sø og vind i læ af lavamasserne, der har udvidet øens samlede areal med ca. en fjerdedel.
Ved vulkankrateret kunne vi samle lavasten, der stadig var varme og der kom varme dampe op fra undergrunden.


Varme lavasten på Eldfell.

Om eftermiddagen var chefen, næstkommanderende samt lægen inviteret til genvisit med kaffe og diverse kager hos den danske konsul Eyjlólfur Martinsson og frue.

Lørdag aften var der så meget liv i besætningen, at der var overskud til at bese byens natteliv. Trods beskedne 4000 indbyggere har byen to udskænkningssteder med natbevilling. Besætningen hyggede sig sammen med den venlige og gæstfrie lokalbefolkning.
Søndag morgen var der morgenmønstring på helikopterdækket på 09 og manøvrerulle kl. 10.

Mandag sejlede TRITON så meget nordpå at Polarcirkelen blev passeret. Næstkommanderende prajede, at man kunne se "linien" til styrbord. Om nogen virkelig troede, at Polarcirkelen kunne ses står hen i det uvisse, under alle omstændigheder blev der spejdet ivrigt fra broen i kikkerter; men det var svært at se noget på grund af dis og grødis.



Den "usynlige" polarcirkel

Traditionen med polardåb er afskaffet i Forsvaret, fordi det kan tolkes som krænkende adfærd. Derfor fik vi ikke besøg af H.M. Kong Neptun på TRITON.

Onsdag den 7. marts har TRITON foretaget inspektion og kontrol af en grønlandsk hellefisketrawler på Østkysten af Grønland. Kontrollen medførte en skriftlig vejledning til føreren – en slags advarsel.



Fiskerikontrol og inspektion

Senere på dagen sejlede TRITON tæt ind under isen, hvor der blev skudt med 76 mm kanon og med 12.7 mm maskinkanon. Der blev skudt til måls efter isskosser.

I skrivende stund hersker der hektisk aktivitet med at klargøre skibet til B-besætningen, der så småt er begyndt at ankomme.
Eskadrechefen har besøgt TRITON og blandt andet haft møde med de 15 værnepligtige.

Skibets værnepligtige - hvoraf de 2 er piger - har haft store oplevelser under deres ophold på TRITON. De har gennemgået uddannelsesforløb i elementær sømandskab og motorlære, og de har indgået i vagttørnen som "føl". Da eskadrechefen ankom dannede de skansevagt. Flere af dem af udtrykt interesse for at skrive kontrakt med Søværnet, hvilket kun kan tolkes derhen, at TRITONS faste besætning har taget godt hånd om de unge mennesker.



Værnepligtige på helikopterdækket i Reykjavik.

Onsdag den 14 marts flyver A-besætningen hjem til en velfortjent hvileperiode.

Læs mere på: HTTP://FORSVARET. DK/SOK.

GULDHORNET

Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

Nyt fra Nordatlanten



Besætningen på Inspektionsskibet Triton har passeret halvvejen for dette års forårstogt. Den første halvdel har været præget af det grønlandske forår og vejret i Nordatlanten. Undervejs har vi besøgt Reykjavik, Grønlands Kommando i Grønnedal, fejret påske i Qaqortoq (Julianehåb) samt afholdt øvelse med den islandske kystvagt.

Vi ligger lige nu i en storm og meget svær sø ud for Grønlands østkyst efter et velfortjent hvil i Reykjavik, hvor vi har udskiftet dele af besætningen samt ombordtaget forsyninger.



Når man sejler i Nordatlanten må man først indse, at man kun er gæst. Det omskiftelige vejr gør, at man hele tiden skal afpasse sine planer efter vejret og efter bølgernes størrelser. Nogle dage har vi kunnet ligge i nærmest havblik, selv midt i Irminger Havet mens vi andre gange har krydset Danmarksstrædet i kuling og været nødt til at sejle op i meterhøje bølger.

Under vores patrulje på Grønlands vestkyst, gjorde et passerende stormlavtryk og medfølgende meget dårligt vejr det nødvendigt at søge ly i fjordene Skovfjord og Bredefjord ud for Narsarsuaq.



Foråret heroppe minder meget om det danske, bare lidt mere råt. Her er stadig nætter med frost og polarisen ligger og flyder langs Grønlands østkyst ned til Kap Farvel. Også i fjordene på vestkysten ligger der store områder med is. Fiskeriinspektion af fiskerne, som fisker tæt på isen, har givet os mange gode lejligheder for at afprøve skibets evner til at sejle i is og flere gange endda gode fotomuligheder af sæler.

GULDHORNET
Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

Fiskeriinspektion i Irminger Havet



Kontrolholdet overføres med gummibåd

Inspektionsskibe der sejler ved Grønland udfører en bred række af opgaver, lige fra isbryderassistance til de lokale samfund, henover kontrol af havgående fiskerfartøjer, redningsaktioner på havet og til lands samt hævdelse af dansk suverænitet.

Ugen efter påske var forholdene helt rigtige til at lave kontrol af fiskerne på østkysten – eller fiskeriinspektion (FI) som det også kaldes. Ud fra vejrkortene kunne vi se at et højtryk ville blive liggende og give os nogle dage med sol og svag vind og nærmest ideelle forhold til at sejle med gummibåd og flyve med helikopter. Fiskerne havde også placeret sig helt rigtigt langs iskanten.
Tirsdag lagde vi ud med at foretage to kontrolbesøg samtidig. Det ene kontrolhold blev fløjet ud med helikopter, mens det andet kontrolhold gjorde sig klar til at blive overført med gummibåd. Begge
kontroller forløb uden problemer, fiskerne havde rent mel i posen, og efter nogle timer var kontrolholdene tilbage på Triton. Næste trawler lå nu 120 sømil væk, og det blev besluttet at flyve kontrolholdet direkte ud til trawleren og lave fiskerikontrollen mens Triton sejlede trawleren i møde.
Denne kontrol forløb også uden problemer, selv om afstanden mellem trawleren og Triton i starten gav nogle små problemer med kommunikationen. Trawlerens satellittelefon virkede nemlig ikke helt som den burde, men kom da til at virke.
I løbet af ugen fik vi kontrolleret yderligere tre fiskefartøjer, så da vi lørdag aften begyndte at sejle mod Island, havde Tritons kontrolhold besøgt samtlige aktive fiskere på Grønlands østkyst. Der var rent bord!

Kort fortalt er Tritons opgave i forbindelse med fiskeriinspektionen, at håndhæve den Grønlandske lovgivning omkring fiskeri. Dette gøres i praksis ved at kontrolhold fra Triton besøger fiskerne, mens de er i gang med at fiske.

Et kontrolhold består af en fiskeriofficer (FIO) – en af Tritons navigatører – samt en eller to fiskeriassistenter. Normalt vil

fiskeriofficeren blive assisteret af en enkelt fiskeriassistent. Antallet kan dog forøges, evt. med andre medlemmer af besætningen, hvis der forventes problemer i forbindelse med kontrolbesøget. Fx hvis der er mistanke om at fiskeren ikke overholder reglerne.



Overførslen kan også ske med helikopter

Under et normalt kontrolbesøg vil fiskeriofficeren kontrollere fiskerens skibspapirer mens fiskeriassistenten optæller mængden af fangst i lastrummet og måler maskestørrelsen på evt. trawl.
Føreren af fiskefartøjets skal føre en fiskeridagbog, hvori der indføres hvor meget fisk skibet har fanget. Mængden af den logbogsførte fangst skal svare til mængden af fangst i lasten.

Samtidig med at Triton udøver politi-myndighed til søs og håndhæver den grønlandske fiskerilovgivning, er skibet samtidig klar til at komme fiskerne til assistance, hvis de eller deres skib får problemer.
Heldigvis har der på dette togt kun været behov for vores læge en enkelt gang, og her var der tale om en let infektion.

/ FIO C. S. Hansen



Fiskeri langs iskanten

GULDHORNET
Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

Øvelse med den islandske kystvagt

Tirsdag d. 17. april afholdt Inspektionsskibet Triton assistanceøvelser sammen med en helikopter og kystvagtskibet Ægir fra den islandske kystvagt.

Det er tidligt mandag morgen, da Næstkommanderende prajer "Manøvrerulle, manøvrerulle på post til at gå af havn." Vi skal i gang med en stor øvelse sammen med det islandske kystvagtskib Ægir og en af kystvagtens helikoptere.
Under øvelsen, skal der øves havari eget skib, og havari andet skib, samt hoisting med helikopter og gummibådssejlads. Under havari på eget skib, dvs. på Triton, er der brand i et af maskinrummene ombord, der savnes to personer. Her skal Ægirs besætning over på Triton, slukke branden, finde de to personer og transportere dem tilbage til Ægir. Til sidst skal de slæbe os.
Hele øvelsen starter ved at vagtchefen på Triton, over VHF-radioen kalder "Exercise Mayday Mayday Mayday, this is Triton Triton Triton" Kystvagtskibet Ægir reagerer hurtigt på opkaldet, og så er spillet i gang. den Islandske kystvagt melder at de vil sætte en gummibåd, som vil bringe et assistanceholdet over til Triton.



Kort tid efter er assistanceholdet ombord i Triton og i gang med at tilrigge udstyr. Herefter går de første røgdykkere ned i maskinrummet hvor der er simuleret en brand. Der er helt sort, og rummet er fyldt med røg. Rigtige flammer er der ikke, i stedet bliver de markeret med blinkende røde lamper. Røgdykkerne kan næsten intet se, men de skal samtidig tænke, på at der formentlig ligger to kvæstede personer nede i rummet, som de skal få op derfra. Det går ganske hurtigt med at slukke branden og finde de to savnede personer. De to tilskadekomne bliver bjærget op på dækket – her simuleret med en dukke, kaldet Oscar.



Oscar skal ned i gummibåden og sejles over til Ægir for videre behandling. Denne manøvre bliver udført ved hjælp af en af Tritons kraner. Oscar kommer fint over på Ægir, og nu skal sidste del af indsatsen starte. Ægir skal slæbe Triton.



Kaptajnen på Ægir sejler lidt væk og nærmer sig langs styrbord side. Ægir kommer nærmere og nærmere, og pludselig bliver en line skudt over med et ordentligt brag. Linen flyver højt op over fordækket, falder og ender hen over kanonen. Slæbetrossen fastgøres og bugseringen

GULDHORNET
Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

påbegyndes, det går helt efter planen, Kystvagten kan bare sit kram.

Efter middagsskafning er det vores tur til at vise hvad Triton dur til. Der kommer et Mayday fra Ægir og Triton reagerer. Man melder om brand i et maskinrum, to personer er savnet. Alarmen går, og skibet tørner til. Indsatsholdet sejles over til skibet i nød, hvor folkene kommer fint ombord og går i gang med slukningen. Den ene kvæstede person er så ilde tilredt at der er behov for lægehjælp. Tritons sanit sejles over og klargører patienten til evakuering med helikopter.
Tritons Lynx helikopter går i luften og flyver over mod Ægirs fordæk. Her hoistes sanitten og Oscar op ombord. Helikopteren returnerer til Triton hvor skibets læge er klart til at fortsætte behandling af patienten på hospitalet.
Efter vellykket assistance til Ægir, returnerer gummibåden med indsatsholdet, og Triton gør klar til slæbeassistancen.



Triton sejler flot tæt op langs siden af kystvagtens skib, og vi er klar. Vi bruger et linekasterapparat der kan skyde en line 250 m, så linen kan sagtens nå over til Ægir. Der sigtes og med et ordentligt brag går linekasteren af. Linen flyver i en flot bue mod Ægir, flyver over, men ender i vandet! En forbier. Så får besætningen på Triton travlt, endnu en line skal gøres klar, og de 250 m. line skal trækkes ind, så de ikke går i skruen.



Det går ret hurtigt, og endnu engang kommer vi tæt op langs det andet skib, denne gang rammer linen lige præcis hvor den skal, og slæbetrossen kan hives om bord og fastgøres på Ægir. Slæbningen startes og forløber problemer.



Da assistanceøvelserne er ovre, er der kun én ting tilbage. En Dauphin helikopter fra den islandske kystvagt skal lande på Tritons helikopterdæk.
Det går fint med at få helikopteren ned på dækket, det er dog spændende at se på, for det er en let helikopter der er ret ustabil, men piloten der flyver er dygtig, så der er ikke nogen problemer i det. Helikopteren surres på helikopterdækket og bliver ombord, mens Triton sejler ind til Reykjavik.
Efter ankomst Reykjavik holdes debriefing ombord med deltagelse af personel fra den islandske kystvagt.
Alt i alt en vellykket øvelse. Her fra Triton lyder der en stor tak for godt samarbejde med den islandske kystvagt.

/ VPL Mikkel

GULDHORNET
Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

Fodboldkamp mellem Triton og Julianehåb Oldboys

Under Tritons ophold i Julianehåb i påsken, mødtes et fodboldhold fra Triton med Julianehåb Oldboys til en venskabelig dyst.

Vejret var klart, solen skinnede, og temperaturen lå omkring frysepunktet. Det var ved at være tidspunktet for den obligatoriske kamp mellem inspektionsskibet Triton, og Julianehåbs oldboys fodboldhold.
Tritons tilhængere tog de gode pladser på tribunen, mens det lokale holds tilhængere måtte nøjes med at stå op eller sidde i deres biler. Tilhængerne fra Triton havde medbragt frisk frugt og sodavand, så spillerne i pausen kunne få lidt sukker og forhåbentligt også kunne klare 2. halvleg.
Det var et minimalt hold som inspektionsskibet Triton kunne stille, sølle 11 mand, så det skulle vise sig at blive en rigtig hård kamp, bl.a. fordi det lokale hold havde udskiftere.
Opstillingen for Tritons hold var lige så klar som luften på en kold og tåget mandag morgen. Opstillingen lignede en 4-5-1, holdet satsede på friløbere og så at holde målet tomt.
Kampen gik i gang, og Tritons hold klarede det meget godt, de var en del under pres i starten, men det stærke forsvar, med bl.a. en god stopklods i Jes, og en fabelagtig målmand i Claus, gjorde at holdet red stormen godt af i starten.

Da kampen havde kørt i 20 min. begyndte trætheden langsomt at vise sig på Tritons hold. Julianehåbs hold satte sig mere og mere på spillet, og det resulterede i en del skud på mål, men heldigvis for Triton skød modstanderholdets angribere generelt meget dårligt, og kun få skud kom inden for målet, men de blev plukket af målmanden.



Så skete det utænkelige, Julianehåbs hold kom igennem Tritons stærke forsvar og målmanden havde ikke en chance, 1-0 til Julianehåb.
Efter første halvleg, var det tid til en kort pause, og Tritons tilhængere havde som sagt sørget for gode forfriskninger til holdet. Lige lidt hjalp det dog, for da 2. halvleg begyndte, var humøret ret langt nede. Triton var bagefter, det var begyndt at sne, temperaturen var faldende, og modstanderne sad på 80 % af spillet.
2. halvleg blev endnu værre end den første, Julianehåbs hold fik scoret endnu 2 gange og til sidst gik Tritons spil næsten helt i opløsning, spillet var plaget af trætheden, og selvtilliden var helt væk. Kampen blev fløjtet af, og resultatet blev 3-0 til Julianehåbs foldboldhold over Tritons gæve besætning. Kampen var yderst seværdig, og sjov. Spænding var der også en del af, nede foran Tritons mål. Bedre held til Tritons besætning næste gang, og tillykke med sejren til Julianehåbs oldboys.

/ VPL Mikkel

GULDHORNET
Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

Søskende mødes…

Sjældent sker det at to inspektionsskibe mødes i Nordatlanten! Men nu skete det altså, at vi skulle passere vores søsterskib Hvidbjørnen lige ud for Reykjavik. Grunden til at de havde fundet vejen til Island fra Færøerne, var at de skulle bunkre helikopterbrændstof, og derefter returnere til den Færøske Fiskerizone. Turen mod Island havde heller ikke været helt uden dramatik. Den oprindelige plan var at vi (Triton) skulle ligge på siden af dem i Reykjavik, men uheldigvis fik Hvidbjørnen en SAR-opgave og blev derfor nogle døgn forsinket. Smukt så det ud, da de kom tordnende, ude i horisonten med kurs mod os.
Det meste af de to besætninger var mødt op på dækkene, og søværnets traditioner tro, fronter de to skibe hinanden. I øvrigt fronter Hvidbjørnen først, da vi er Divisionsskib.



Et smukt syn, når Danmarks to søskende der holder vagt ved rigets yderste grænser mødes.

Efter den officielle seance var det tid til at udveksle hjertelige ukvemsord mellem kollegaerne.

Vi ønsker vores kollegaer på Hvidbjørnen et godt togt og god vind fremover…

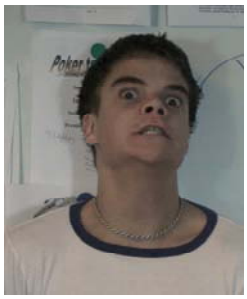
/ Ulrich/Togjoe

GULDHORNET
Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

Opgøret - fodbolddyst

Ohøj og velkommen til denne første udgave af Opgøret. Opgøret er et forum hvor modsætninger mødes i en fredelig dyst på ord.

Det klassiske opgør imellem Brøndby IF og FC København har længe været en pine for politiet. Masseslagsmål og fyldte detentioner hører ikke til sjældenhederne når disse giganter tørner sammen på tribunerne og uden for stadion. Inspektionsskibet Triton derimod, har dog aldrig været skueplads for den slags pjat. Derfor er det også redaktionens håb at denne dyst bliver fredelig og det ender med at disse fodboldfans til slut kan trykke hinandens hænder. Med ønsket om en fair fight. Lad dysten begynde



I det gul-blå hjørne finder vi kokken Rene aka Mini. (Vi blev fra redaktionens side nødt til at indskærpe at Rene ikke måtte medbringe kødkniven. Efter megen tids parlamentæren bøjede Rene sig dog og lovede ikke at medbringe våben).



I det blå-hvide hjørne står den værnepligtige kabys-gast Michael og tripper. (Michael ville forfærdelig gerne have medbragt sin kagerulle, men igen måtte vi slå hårdt ned og appellere til fornuften og Opgørets fredelige intentioner).

Hvor mange gange har du set dit hold spille på et stadion?

1 gang. Mod AAB i Aalborg. Rene husker ikke så godt og forsøger at overbevise mig om at resultatet blev 1-3 til Brøndby. 1 point.	Omkring 20 gange. (Flot.) 3 point.

Hvilken placering har dit hold pt. i Superligaen?

Brøndby har lige vundet over Vejle og Rene mener derfor at Brøndby ligger på en 5. plads. (Redaktionens eksperter kontrollerer og finder at svaret er korrekt). 5 point.	Nr. 1. (Igen korrekt). 5 point.

Har du set dit hold i udlandet?	Nej. 0 point.	Nej. 0 point.
Har du mødt spillere fra dit hold?	Nej. 0 point.	Nej. 0 point.
Hvor mange år har du været fan af dit hold?	4-5 år. 3 point.	7-8 år. (Imponerende). 4 point.

Kan du tegne Triton?

Rene udstyrer Triton med en ekstra kanon på helikopterdækket, en raket på sidedækket og Stinger-missiler ovenpå styrehustaget. Dimensionerne er helt ude i skoven. Triton ligner en handicappet speedbåd. Kreativitet og ønsket om en mere slagkraftigt Triton giver 3 point.	Michael husker at der er en helikopter ombord på Triton. Dimensionerne er dog ikke helt korrekte. Formen meget vellignende. Detaljer som røg ud af skorstenen, flag under gaflen og en helikopter fryder undertegnede. For en præstation over middel gives 4 point.
I alt: 12 point.	**I alt: 16 point.**

GULDHORNET

Nyhedsbrev fra Triton-B forårstogt 21. april 2007

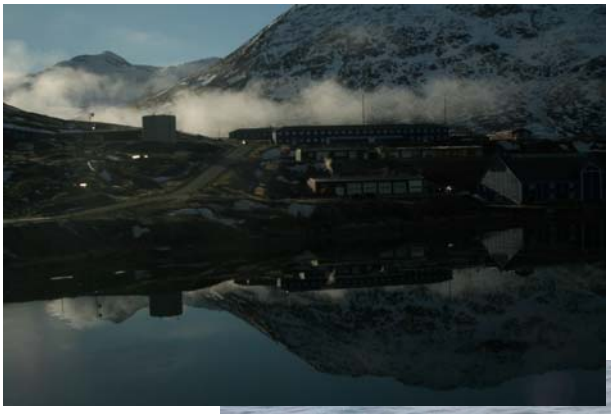


Tillykke til Michael som hiver sejren hjem for FC København. Michael vandt på sin deltagelse i FCK´s kampe og hans flotte tegning af Triton. Endnu engang skal der fra redaktionens side lyde et stort tillykke.

Til redaktionens store fornøjelse lykkedes det at skabe fred mellem de to tidligere rivaliserende fangrupper. Opgøret blev udspillet i fred og fordragelighed og billedet af Rene og Michael der trykker hinandens hænder siger mere end 1000 ord. Tak for en fair fight, drenge.

/ Anders (Melis)

Grønnedal en frostklar morgen



Helikopteren klar til at lette





Gummibåden med assistanceholdet ombord

Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 4 - 2007

Nyhedsbrev fra TRITON Grønland/Færøerne 4. – 28. juni

GREENLAND FOREVER

Togtets grønlandsdel blev indledningsvis præget af materielle problemer, som desværre medførte, at der ikke blev tid til fiskeriinspektion i Grønland denne gang. Til gengæld fik vi et fem dage langt ophold i Nuuk, som gjorde det muligt for de værnepligtige at stifte lidt bedre bekendtskab med byen, landet og kulturen, end det ellers normalt ville have været tilfældet. Det blev også til en fodboldkamp mod den lokale brandstation. Kampen blev desværre tabt men først efter hård modstand fra besætningens side.



Storis i Julianehåbsbugten

Et andet fænomen som bjergtager førstegangsbesøgende er sejlads i is. Storis var der nemlig rigeligt af i den sydlige del af Grønland.

Efter Nuuk-opholdet satte vi kurs mod Narsarsuaq i Sydgrønland, hvor vi den 12. juni samlede den, i tidligere nyhedsbrev omtalte Folketingsdelegation op. Efter delegationen mødte om bord, har de besøgt Narssaq, Qaqortoq (Julianehåb), Nanortalik, Paamiut (Frederikshåb) og Nuuk. Et tætpakket og til tider hektiske program, som gav delegationen mulighed for at besøge grønlandske erhvervsvirksomheder, kommunaladministration, sociale institutioner og ikke mindst stifte bekendtskab med Grønlands mange og særegne kolonariske tilbud lige rensdyr til sæl og hval. På grund af issituationen i den sydlige del af Grønland, var det ikke muligt at komme ind til Narssaq og Nanortalik, så delegationen blev hhv. sejlet med gummibåd og fløjet TRITONs helikopter til disse steder.

Delegationens ophold om bord gav ligeledes besætningen mulighed for at få et lille indblik i livet på Christiansborg, og de folkevalgte fik mulighed for at leve sig ind i livet om bord på en dansk arbejdsplads langt fra hjemmet med en dagligdag bestående af en masse maritime særheder, udtryk og skikke, som ikke altid virker lige logiske. Det blev til lidt mere end uges hyggeligt og rart samvær med politikkerne.



Folketingsdelegation + besætning i Nuuk ved det følelsesladede farvel i Nuuk

Helikopterløftet blev foretaget fra Qaqortoq, hvor vi lå med skibet 15. – 16. juni, og hvor der endnu engang blev mulighed for at se nærmere på en grønlandsk by

for de af besætningen, som sejlede i Grønland for første gang. Qaqortoq er en meget grønlandsk by i modsætning til Nuuk, som er en smeltedigel af dansk og grønlandsk, som følge af Nuuks status som landets administrations- og erhvervscentrum.



TRITON ved kaj i Qaqortoq

HALVVEJS

Et farvel til Grønland og et goddag til Færøerne markerede samtidigt en lille milepæl på nuværende togt. Vi er nemlig halvvejs på togtet og besætningen kan efterhånden begynde at tælle lidt ned på dagene. Inden da skal vi have 5 uger på de Nordatlantiske øer, hvor vi hovedsageligt skal patruljere og udføre fiskeriinspektion. Der er også planlagt havneophold i Klaksvík og Tórshavn. Men som altid vil TRITON hver uge eller næsten hver dag være i gang med en eller anden øvelse for at holde et højt beredskab hos hvert enkelt besætningsmedlem.



Hoistøvelse i farvandet mellem Grønland og Island

VÆRNEPLIGTIGE OM BORD

Af VPL Michael Meiniche

Hos de værnepligtige er tanken om, at togtet for vores vedkommende er ved at være til ende, ved at gøre sig gældende. Folk snakker meget om det og om den sidste tid, som skal tilbringes i Auderød. Dog må man ikke være i tvivl om, at togtet har været mere end spændende for alle. Udover at opleve en masse nye steder, har turen budt på hvaler, helikopterflyvning, lerdueskydning, og vi nåede også at opleve skydning med TMG, pistol og M96 (Karabin).
Hvad dagligdagen angår, så er vi blevet godt integreret i de forskellige divisioner, som vi valgte tidligere på togtet, og dagene er fløjet af sted. Maden har ikke været til at klage over godt hjulpet på vej af de værnepligtige, som har arbejdet i kabyssen. De værnepligtige er på turen blevet undervist i knob og stik, skibskendskab, havari, motorlære og splejsninger, hvilket alt sammen kulminerede i en skriftlig og en praktisk prøve sidst på togtet.
Det har været en oplevelse udover det sædvanlige, som folk nok ikke glemmer foreløbig.



De værnepligtige + en del af besætningen på bustur på Færøerne

Læs mere om TRITONs færd i næste nyhedsbrev - hilsen besætningen.

Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 5 - 2007

Nyhedsbrev fra TRITON Færøerne 29.juni – 28. juli

FÆRØERNE

Den 22. juni forlod TRITON Grønland og sejlede mod Færøerne under vejrforhold, der var helt usædvanligt og meget roligt efter Nordatlantisk skala hvilket medførte, at vi fik en stille og behagelig forlægning til Færøernes Kommandos (FRK) ansvarsområde, TRITON rundede Kap Farvel uden brug af STABS. Det er der vist ikke mange, der har prøvet på et inspektionsskib.

28. juni sagde vi farvel til de værnepligtige, som havde sejlet med fra togtets begyndelse i Island, og samme dag sagde vi goddag til militærpoliti (MP) elever, som gik ombord da vi lå i Kollafjørður, en lille by et stykke væk fra Tórshavn. MP eleverne har siden da sejlet med, for at erfare hvordan livet er til søs. TRITON er vant til at sejle med værnepligtige, men det er første gang, at vi har prøvet at have MP-elever ombord, så det var en ny oplevelse for de fleste.



Saksun – en unik oplevelse

FISKERIINSPEKTION

Færøernes Hjemmestyre har en kystvagt - *Vaktar og Bjargingartænastan*, som er i besiddelse af to fartøjer, ved navn TJALDRID og BRIMIL. Disse to skibe klarer det meste af fiskeriinspektionen (FI) på Færøernes søterritorium, men TRITON har alligevel fået gennemført inspektion på fire trawlere og en enkelt linefisker siden ankomsten til Færøerne. To af trawlerne, som i øvrigt var fra Island, udførte partrawling, hvor to trawlere er fælles om at trække et stort trawl. Det er en almindeligt kendt metode, men ikke noget vi er forvænt med at se i Grønlandske farvande, så det var en interessant oplevelse for inspektionsholdet, og der blev taget en del fotos til undervisningsbrug på fiskeriinspektionskurset i Danmark.



Den islandske partrawler BÖRKUR

På den norske linefisker var FI-holdet vidne til hjemtagningen af fangstredskabet, hvilket varede temmelig længe. Da der blev spurgt til længden på linen, svarede nordmanden, at linen havde en længde på tre sømil svarende til ca. 5,6 km, hvilket jo forklarede en del.

Det skal her nævnes, at alle inspektioner har været gennemført ganske problemfrit,

og at der ikke har været konstateret ulovligheder på de inspicerede fartøjer.

HAVARIØVELSE

Derudover har vi gennemført en havariøvelse med TJALDRID, som forløb godt. Indledningsvis foregav TRITON at være et skib med brand om bord, der tilkaldte hjælp fra TJALDRID. Det færøske kystvagtskib sendte derefter et assistancehold med røgdykkere ombord, hvor de udførte brandbekæmpelse og eftersøgning af tilskadekomne. Da denne øvelse var vel overstået, gentog scenariet sig med omvendt fortegn, således at TRITON sendte sit assistancehold ombord på TJALDRID, hvor de stoppede en fingeret lækage. Til sidst slæbte TRITON TJALDRID et lille stykke tid.



Her øver besætningen HELO i nød

SIGHTSEEING PÅ FÆRØERNE

På togter af denne længde, er det godt med nogle afbræk i de daglige rutiner, så ved to lejligheder har der været arrangeret busture i forbindelse med havneophold i Tórshavn. Første tur var primært for de værnepligtige, mens den anden hovedsageligt havde deltagelse af MP eleverne, men på begge ture var der mulighed for at stambesætningen også kunne deltage, hvis de havde tid og lyst. Og det var der rigtigt mange, der havde. For os, der er vant til at sejle omkring Færøerne, var det rart at komme lidt ud på landet og se det hele fra landsiden. Færøerne er usædvanligt smukke om sommeren, når de iklæder sig deres specielle grønne farve, og det var en god tur for alle der deltog.



Kaffe og kage indtages på vandrehjemmet i Gjógv

TOGTAFSLUTNING.

Fra 19.-21. juli lå TRITON i Thorshavn, hvor vi tog forsyninger ombord i forbindelse med det snarlige besætningsskift. Det var også tid til at sige farvel til MP eleverne, der tog hjem en oplevelse rigere, inden de skulle afslutte deres uddannelse hjemme i Danmark.
I skrivende stund mangler vi stort set bare den sidste rengøring af skibet og optælling af de respektive lagerbeholdninger, inden vi er klar til at overlevere TRITON til B-besætningen.

Det har været et godt togt, hvor vi, i modsætning til sidste togt, har haft vejrguderne med os hele vejen. Vi har både været på Grønland og Færøerne og haft en lang række medsejlende gæster i kortere eller længere perioder. Nu er det næsten forbi og alle ombord glæder sig til at gense hjemmet og familien. Onsdag den 1. august bliver en dejlig dag. Vi ses.

Denne besætning går om bord i VÆDDEREN medio oktober. Læs mere om besætningens oplevelser senere på året.

MP ELEVER OM BORD

Søværnets MP-elever.
TRITON, indblik i det maritime liv.

Før Færø-togtet med TRITON var billedet af Søværnet hos mange af os en masse skibe, hvis formål det er at løfte en lang række forskelligartede opgaver. Hvordan disse opgaver rent praktisk blev løst, var der ikke mange af os, der tillagde nogen større betydning.
Hvad vedkommer det os, hvad de forskellige gaster sysler med i deres arbejdstid? De få af os, der faktisk har en fortid ombord på søværnets skibe, kunne kun give en vag beskrivelse af livet ombord.
For helhedsindtrykkets skyld, var det derfor en nødvendighed at opleve livet ombord på et af søværnets skibe på nærmeste hold. At føle hverdagslivet for en sejlende gast på både krop og sjæl, for at gøre os begreb om hvad det vil sige at arbejde ombord på en sejlende enhed.

Triton har været vores billet til et indblik i det daglige trummerum ombord på en af de sejlende enheder. Vores viden og forståelse for de mennesker, der arbejder ombord, er i væsentlig grad blevet større, samtidig med at vi har erfaret, hvor alsidigt livet til søs kan være.
Den positive opfattelse er kun blevet bedre, eftersom besætningen ikke bare accepterede vores ankomst, men mødte os med stor åbenhed og gladeligt besvarede et hvilket som helst spørgsmål, vi måtte have.
Dog skal det ikke være nogen hemmelighed, at det vi fandt mest spændende, givet har været turene i gummibåden og helikopteren, men alt ville vel næppe være blevet så godt absorberet, hvis ikke de basale betingelser var opfyldt. Det har de været og mere til. Forplejningen har været enestående og man forstår bedre og bedre de gaster, der vælger at blive ombord hele livet; for hvem kan modstå den overdådige mad, man bliver budt ombord.

Til spørgsmålet om ”Hvad vedkommer det os, hvad de forskellige gaster sysler med i deres arbejdstid?” kan jeg kun sige, at takket være opholdet ombord har vi fået et uvurderligt kendskab til det store arbejde, det kræver, at få en enhed til at fungere. Samt hvorfor hver enkelt division set i det store billede er en vital del af skibets drift, og hvad der kræves af hver enkelt mand for at holde dette store maskineri i gang. Kun gennem et sådan kendskab kan man tildele hver enkelt besætningsmedlem, det de har krav på, respekt.

Dette togt har skabt indsigt og forståelse for de mennesker, vi skal håndhæve de gældende love og bestemmelser overfor, således vi bedre forstår dem og deres reaktioner, når det om få måneder bliver os, der svinger staven.



MP eleverne på HELO dækket

GULDHORNET

Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne

September 2007

Efterårstogtet har været i gang i en måneds tid og har på næsten alle tænkelige måder adskilt sig fra det typiske togt på Færøerne, som vi er vant til med inspektionsskib.
Vi nåede kun at være på Færøerne i et døgn, før vi blev kaldt ud på en assistanceopgave til den russiske trawler Olshana. Efter assistance-opgaven sejlede vi til Island for at deltage i luftøvelsen Northern Viking 07. På Island havde det regnet uafbrudt i fjorten dage. Men regnen stoppede naturligvis da Triton ankom. Herefter skinnede solen uafbrudt i de dage vi lå i Reykjavik.
Vi sejlede østover til Bjørnefjorden ved Bergen. Her skulle vi deltage som målskib for den norske ubådschefskole, også kaldet SMCC. Det gode vejr fulgte os med hele vejen til Norge og gav borgerne i Bergen en kærkommen mulighed for at se solen. Efter to uger med høje farter og kraftige manøvre sejlede Triton tilbage til færøsk farvand og tilbage til de vante inspektionsskibsopgaver.

Assistance til trawleren Olshana

Kun 24 timer inde i efterårets togt ved Færøerne, var Triton i gang med at yde assistance til den russiske trawler Olshana, som var gået på grund og tog vand ind.

Sent den onsdag aften den 1. august mødte vi med ny besætning ombord i Inspektionsskibet Triton der lå i Midvaag på Færøerne. Ifølge planlægningen skulle forskoleprogrammet gennemføres før vi tog fat på det egentlige togt. Forskolen skal sikre at nyt personel ombord (inkl. 12 værnepligtige) kender deres opgave ombord, når skibet skal løse sine mange opgaver. Besætningen var indstillet på nogle rolige dage med øvelser langs kaj og derefter til søs for lige at komme i gang efter 10 uger hjemme med sommerferie og forskellige kurser.

Torsdagen var da også forløbet ganske som planlagt. Besætningen var lige kommet tilbage ombord efter en brandøvelse, og helikopteren var lige landet, da stabsvagten fra Færøernes Kommando (FRK) ringede:

”En russisk trawler er gået på grund på Fleserne lige nord for Thorshavn. Skibet tager vand ind og har 34 personer ombord.” Triton og helikopteren skulle hurtigst muligt gøres klar til at komme den nødstedte til undsætning.



Pudsigt nok havde vores chef tidligere på dagen, ved et møde med Tritons navigatører, nævnt Fleserne som et af kun fire skær ved Færøerne, hvor man skal navigere særligt omhyggeligt.

Efter alarmeringen fra FRK begyndte en hektisk aktivitet ombord. En stor del af besætningen var gået i land for at nyde det

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

færøske vejr. Dem skulle vi have tilbage ombord, før vi kunne sejle. Så mens maskinfolkene startede hovedmotorerne op, fandt navigatørerne de relevante søkort frem og fik planlagt en rute til det russiske skib. Helikopterbesætningen gjorde klar til at flyve på kort varsel. Kun en time efter opkaldet fra FRK var hele besætningen tilbage ombord og på post for manøvrerulle. Triton forlod Midvaag med fuld fart mod Olshana.

Forlægningstiden til Olshana blev udnyttet til at klargøre assistancehold og udlevere redningsveste og fartøjsdragter til dem, der endnu ikke havde fået det. Noget vi normalt ville have gjort under forskolen langs kaj, men som vi ikke havde nået på grund af det tidlige udkald.

Hos Olshana blev vi mødt af inspektionsskibet Tjaldrid fra den færøske Vagt- og Bjærningstjeneste, to mindre slæbebåde og adskillige småbåde. Nogle af bådene deltog i assistancen til Olshana, mens andre øjensynligt havde journalister ombord som fotograferede og rapporterede fra grundstødningen.



Tjaldrid var nået først frem til havaristen og var derfor blevet udpeget som ”On-scene Coordinator”. Tjaldrid havde allerede folk ombord i Olshana og kunne fortælle os, at der var sket betydelig skade på en ballasttank og en gasolietank. Dette gav vandindtrængning i rummet med lastrummets køleanlæg. Herfra løb vandet gennem en ”vandtæt” luge ind i maskinrummet hvor vandstanden steg støt.

Tjaldrid ønskede hjælp fra vores assistancehold med at holde det stigende vandniveau i Olshana stangen. Derfor blev assistanceholdet kort før midnat sejlet over til den grundstødte russer med gummibåd. Medens den tunge transportable brandpumpe blev overført med Tritons helikopter.

Ombord i Olshana blev assistanceholdet mødt af en hektik aktivitet. Brandfolk fra Thorshavn og et assistancehold fra Tjaldrid var allerede ved at gøre klar til lænsning af de to vandfyldte rum. Størstedelen af besætningen var tidligere blevet evakueret til Tjaldrid, og de tilbageværende prøvede at hjælpe til så godt de kunne.
Skibet var mildest talt i en sørgelig tilstand. Overalt var rustrød den fremtrædende farve, på kommandobroen var der endda et hul i dækket som kun var dækket af et stykke pap og et tæppe.

Den store afstand fra Olshanas dæk og ned til havoverfladen gjorde, at det ikke var muligt for den transportable brandpumpe at skabe vandtryk, hvilket er nødvendigt for at pumpen kan bruges til lænsning.
Assistanceholdet lånte i stedet to pumper fra brandfolkene fra Thorshavn. Disse pumper var todelte, således at den ene del kunne stå på dækket af Olshana, mens den anden blev lagt i vandet i bunden af maskinrummet. Takket være pumperne begyndte vand-standen i maskinrummet langsomt at falde.

GULDHORNET

Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne

September 2007

Kort efter midnat kom der melding fra Olshana om at der havde været brand ombord. Det viste sig at der havde været brand i en elektrisk installation forrest i skibet. Branden var hurtigt blevet slukket af Thorshavn brandfolkene og medlemmer af Olshanas besætning uden at give nogle nævneværdige skader.



Fra Tjaldrid fik vi at vide, at MRCC (redningscentralen) i Thorshavn havde besluttet, at Olshana skulle slæbes fri af grunden og derefter til kaj i Langesand.
MRCC frygtede at en varslet kuling, som ville ramme Færøerne de næste dage, ville rive Olshana fri, og at skibet derefter ville blive knust mod de klipper den lige havde stået på. Herved ville de 270 kubikmeter gasolie som stadig var ombord slippe ud og skabe en meget alvorlig miljøkatastrofe.

Sammen med en havneslæbebåd fra Thorshavn gjorde Tjaldrid sig klar til at slæbe Olshana fri af grunden. Tjaldrid ville trække i Olshanas agterende, mens havneslæbebåden skulle trække i stævnen. De to skibes indsats viste sig dog hurtigt ikke at være til megen nytte. Olshana stod urokkeligt fast på klipperne.
Triton blev derfor bedt om at tage over i stedet for havneslæbebåden i stævnen af Olshana. Meget forsigtigt blev Triton manøvreret hen til Olshanas stævn. Den agterste slæbetrosse blev sejlet hen til stævnen og gjort fast ombord.
Triton sejlede langsom væk fra Olshana mens den 220 meter lange slæbetrosse langsom løb ud gennem klysset og lagde sig på vandet. Trossen var ombord i Triton fastgjort på en kraftig stålwire som langsomt blev firet ud af sit hydrauliske spil.
Alle tre hovedmotorer var koblet ind på skruen, og Triton var klar til at trække.
Stille og roligt blev stigningen på skruen øget, mere og mere effekt blev overført fra de tre 4000 hestekræfter motorer til vandet. Alligevel flyttede Olshana ikke på sig. Ved en stigning på 6_, som normalt giver en fart på 13 knob, gav slæbetrossen op og sprang med et kæmpe smæld. Slæbetrossen reagerede som den skulle, og plaskede i vandet i et kæmpe skumsprøjt.

Fra Olshana meddelte Tritons assistancehold, at de to mislykkedes slæbeforsøg ikke havde rykket meget på skibet, men at vandstanden i maskinrummet var steget en smule.

Den færøske trawler Finnur Fridi var nu kommet til stedet og skulle sammen med Tjaldrid gøre endnu et forsøg på at slæbe Olshana fri, medens Triton klargjorde reserveslæbetrossen.

Det skal her bemærkes at Finnur Fridi på ingen måde er en lille gammel fiskekutter. Med en motorydelse på omkring 12.000 hestekræfter (ca. som Triton), og en skrue designet til at slæbe et fyldt trawl gennem vandet oftest på mere end 1000 meters dybde, kan Finnur Fridi bedst sammenlignes med en fuldblods slæbebåd.

Finnur Fridis første forsøg på at slæbe endte næsten ligesom Tritons. Denne gang trak både Finnur Fridir og Tjaldrid i agterenden af Olshana. Tjaldrid trak i sin slæbetrosse imens trawleren havde fastgjort sine to kraftige trawlwirer. Finnur Fridi havde ikke trukket i særlig lang tid før begge hans

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

stålwirer gav efter og sprang. Denne gang havde trækket dog haft en vis effekt på Olshana, som havde rykket på sig. Skibet var desuden begyndt at tage mere vand ind i maskinrummet og var begyndt at krænge betydeligt.
Af frygt for at den store krængning og vand-indtrængning ville betyde at Olshana kæntrede, blev det besluttet at trække alle personer væk fra skibet.

Tidligt fredag morgen kom Tritons assistancehold tilbage ombord. Efter en hel nat i koldt vand og dieselolie var de 5 på holdet godt kolde og beskidte. Deres overlevelsesdragter havde gjort sit bedste for at holde dem tørre. Men timevis i kontakt med dieselolie havde nedbrudt manchetterne i krave og ærmer og ladet olie trænge langt op af armene.

Der skulle to forsøg fra Tjaldrid og Finnur Fridi mere til før end Olshana endelig kom fri af skæret. Første forsøg blev forpurret da en pullert blev revet af dækket på Olshana, men andet forsøg gav pote.
Nu var Olshana endelig fri af grunden, og det viste sig hurtigt at den 6 meter lange flænge i skibssiden ikke gav tid til meget andet end at kappe slæbetrosserne.
Roligt lagde Olshana sig på styrbord side og begyndte langsomt at glide baglæns ned i dybet. Det sidste af overbygningen kom under vand og en sky af luft og vandsprøjt strømmede ud fra åbne luger. Herefter fulgte stævnen stille samme vej som resten af skibet og forlod overfladen af havet. Mindre end en 15 minutter efter Olshana var blevet trukket fri fra Fleserne, havde skibet lagt sig på bunden af havet på 70 meters dybde.



Tilbage på overfladen lå der mange stykker drivgods, der alle udgjorde en alvorlig trussel for de mindre skibe der sejler i området. Gummibådsbesætningen havde også været i aktion hele natten. De havde overført assistancehold og grej til Olshana og havde derefter hele natten igennem ligget klar til at redde personer, hvis de skulle falde i vandet. Men de måtte endnu engang iklæde sig overlevelsesdragt og redningsvest. Denne gang for at samle paller og andet tømmer op.

Fredag morgen ca. fjorten en halv time efter opkaldet fra FRK stabsvagt blev Triton frigjort fra opgaven. Med stagen, som markerer Flesernes position, bag os sejlede Triton op i Skaalefjord for at ankre og holde en velfortjent hviledag.
Nattens opgave havde i den grad tæret på besætningen. Havde vi været længere inde i togtet, hvor de nye medlemmer af besætningen var kommet på plads i deres funktion, havde vi kunne holde ud i længere tid. Men denne nat kunne vi godt mærke at besætningens størrelse er blevet reduceret og at der var en del nye mennesker ombord.

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

Northern Viking 07

Midt i august deltog Triton som søredningsberedskab (SAR) i en to dages luftforsvarsøvelse over Island.
Baggrunden for øvelsen var hjemkaldelsen af alle amerikanske styrker og lukningen af flybasen ved Keflavik i 2007.
I en gammel aftale mellem Island og USA havde USA forpligtiget sig til det militære forsvar af Island, som ikke selv råder over militære stykrer. Med øvelsen Northern Viking ville amerikanerne bevise at dette forsvar fortsat kan ske med jagerfly fra baser i Europa ved hjælp af lufttankning.

Selve øvelsen forløb over to dage, med to flyvninger hver dag. To norske F-16 jagerfly og et P-3 patruljefly skulle agere angribere, som trængte ind på islandsk luftrum, som to amerikanske F-15 skulle forsvare. Højt over øen lå et af NATO's E-3 AWACS radarfly og dirigerede de amerikanske fly mod "fjenden". Endvidere var et C-135 tankfly i området klar til at tanke de brændstofslugende jagerfly.

Den amerikanske deltagelse i øvelsen stillede større krav til beredskabet i tilfældet af ulykker end hvad Island selv kunne klare. Igennem 2007 har Triton opbygget et meget nært forhold til den islandske kystvagt, og det var derfor naturligt for kystvagten at anmode om at Danmark stillede Triton og helikopter til rådighed.

Vores opgave var at ligge klar midt i øvelsesområdet sydvest for Keflavik halvøen lige uden for islandsk territorialfarvand.

Så længe der var fly i luften skulle helikopteren være klar til at lette med 15 minutters varsel og komme til undsætning i tilfældet af et styrt. Dette betød, at både helikopterbesætning og dækspersonellet kun kunne være aftrådt på kort varsel og altså ikke kunne aflægge branddragter eller bevæge sig for langt væk fra helikopterdækket.

Under flyvningerne kunne vi med radioer og radarer i operationsrummet følge med i hvordan "luftkrigen" udviklede sig. "Fjendernes" fly blev opdaget på lang afstand af AWACS radarflyet som dirigerede de "venlige" jagerfly imod dem. Efter lidt luftkamp var resultat hver gang det samme, forsvarerne havde endnu engang afværget et angreb mod Island.

Sidst på andendagen havde Triton aftalt øvelse med de norske F-16. Flyene skulle simulere angreb på skibet, imens udkigge, operationsrum og kanonbesætning skulle forsøge at opdage og spore dem. Flyene brød flere gange lydmuren få meter over Triton, og lydbraget rystede hele skibet. For besætningen var overflyvningerne med høj fart lige den betaling, der skulle til efter at have ligget klar i to dage.

Øvelserne i det høje gik godt, og der blev heldigvis ikke brug for Tritons assistance til søredning.

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

Når en sailor går i land…

Sådan lyder det i en gammel schlager af Otto Brandenburg. Og mange har sikkert spekuleret på, hvad en sailor dog får tiden til at gå med, når skibet ligger til kaj. Det vil vi forsøge at råde bod på ved at bringe et udpluk af de seværdigheder på land, man som en del af det glade liv til søs kan opleve.

Reykjavik kaldes blandt søens folk Nordens New York. Det lyder flot – men man må tænke på, at normal sejlads i 1. Eskadre foregår højt mod nord i tyndtbefolkede områder. Med dette in mente, er det rart at komme til en by, hvor der er lidt adspredelse af mere urban karakter. Man kan gå i biografen, shoppe på strøget, nyde cafélivet og hvad dertil hører.

Endvidere er Reykjavik også udgangspunkt for store naturoplevelser. I turistbrochurer er Island kendt som ”The land of Fire and Ice”. For at forstå hvad der menes med det, kan et besøg i Den blå Lagune anbefales.



Den blå Lagune er et stort udendørs badeland, hvor man kan bade i vulkansk opvarmet vand. Når man kommer fra Danmark, er man vant til at spare på energien. Det gør derfor et stort indtryk, når man opdager, at her på øen vælter energien bogstaveligt talt op af jorden. Én ting skal man dog være forberedt på: Der er i Den blå Lagune en gennemtrængende lugt af svovl, som indikerer, at der er tale om et fænomen, der tydeligt hænger sammen med den vulkanske aktivitet, der er på Island. Endelig er der også visse steder på Island mulighed for at besøge nærmest underjordiske grotter, hvor man kan bade i vulkansk vand. Vandtemperaturen i disse grotter har det imidlertid med at variere alt efter den vulkanske aktivitet, så det er ikke alle grotter, der har badevenlige temperaturer hele tiden.



En anden stor oplevelse er Gullfoss, der er et stort vandfald, som skærer sig igennem det vulkanske landskab. Ved Gullfos er der også mulighed for at kaste en mønt i ønskebrønden – om det så er et snarligt gensyn med kæresten derhjemme eller en uge mere i Reykjavik, man håber på, skal være usagt. Der er også mulighed for at besøge Geysir. Geysir repræsenterer nok det billede, som de fleste har af Island. Springende gejsere, der

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

rejser sig højt på himmelen. Ved Geysir er der både store og små gejsere, der springer med forskelligt interval. Alt efter tålmodighed kan man så udsøge sig sin yndlingsgejser. Tendensen går nok i retning af, at de fleste ønsker at se en gejser med lidt fut i, og det opfyldes bedst af "Shrokker" som springer 20-30 m højt ca. hvert 10. minut og derved er en værdig konkurrent til den berømt "Old Faithful" i Yellowstone National Park i USA.



Der er også mange, der benytter sig af muligheden for at leje en bil, for at komme lidt rundt i den smukke og imponerende islandske natur.
Efter en lang periode til søs er det befriende at komme ud at se et andet leben end det, der udfolder sig ombord. Man kan nemt få tendens til kuller, når man ser de samme mennesker hver dag og udfører de samme arbejdsmæssige rutiner. Inden man begiver sig ud på en sådan tur, er det imidlertid en god ide at tage årstiden i betragtning, da ikke alle veje er farbare om vinteren – hvilket undertegnede selv har oplevet…
I det hele taget er det en oplevelse at køre rundt på Island. Det ene øjeblik er der store grønne enge og græssende køer, det andet øjeblik har landskabet nærmest karakter af et goldt og øde månelandskab, der virker totalt forladt. Sigende er det, at NASA gjorde brug af visse islandske landskaber i forbindelse med deres afprøvning af de specielle måne-køretøjers terrængående evner forud for månelandingerne i begyndelsen af 1970'erne.
Skulle man have lyst til at prøve noget andet end en charterferie med Spies til Mallorca, kan man tegne kontrakt med søværnet og derigennem være heldig at komme en tur til Island – det er en helt speciel oplevelse.

Af vor udsendte turistguide Claus Wagner



Hallgrimskirken tårner sig over byen og byder rejsende langvejs fra velkommen til den islandske hovedstad.

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

Træning med fjenden fra dybet



Triton har i de sidste to uger af august, deltaget i en del af det norske SMCC (Submarine Commander Qualifying Course). SMCC er et kursus for kommende ubådschefer og varer i alt ca. seks måneder. Den del af kurset, som Triton deltog i, havde til formål at træne de kommende ubådschefer i at navigere deres ubåd i farvand med trafik, samtidigt med at de skulle simulere angreb på de deltagende overfladeskibe. Øvelsen foregik i Bjørnefjorden i den flotte skærgård syd for Bergen, på Norges sydvestlige kyst.

Triton fik fra starten rollen som OTC (Officer in Tactical Command); med andre ord blev det Tritons opgave at koordinere indsatsen for de deltagende overfladeskibe.

Selve øvelserne gik ud på at Triton sammen med op til tre norske overfladeskibe skulle sejle på øst-vestlige kurser i Bjørnefjorden i forudbestemte formationer, de såkaldte ”Runs”. Ubådschefen skulle navigere den neddykkede ubåd (i periskobdybde) mellem overfladeskibene og samtidigt simulere angreb på et eller flere af skibene. Hvis det ikke var muligt for ubådschefen at finde vej mellem skibene, skulle han som sidste udvej dykke ubåden ned til sikkerdybde for at undgå kollision. Det lykkedes ved flere lejligheder at tvinge ”fjenden” til at dykke, ved en enkelt lejlighed måtte ubåden endda dykke så hurtigt at dens skrue kom over vandoverfladen. Et imponerende syn og en klar ”sejr” for Triton.



Uthaug tysk bygget ubåd af Ula klassen.
Bygget 1989 -1992
Længde 59 meter.
Dybgang 5,4 meter.
Maks. dykkedybde > 200 meter
Fart overflade 11 knob.
Fart neddykket 23 knob.
Besætning 18 – 22

Under øvelsen var det muligt for interesserede at deltage i Cross Pol (udveksling af besætningsmedlemmer) med undervandsbåden Uthaug og de deltagende norske overfladeskibe.

Tilbagemeldingerne fra deltagerne i Cross Pol var positive, om end flere gav udtryk for at de var sultne og tørstige efter besøget på Uthaug. Mon ikke det skyldtes den trange

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

plads, og den hektiske aktivitet i ubåden, at vore norske venner ikke havde mulighed for at beværte deres gæster.
Alt i alt var besøgene på Uthaug interessante og udbytterige for deltagerne, som ikke tidligere havde haft mulighed for at sejle i en neddykket ubåd.



Minestrygeren Otra som også deltog i øvelsen

Weekenden bød på havneophold på flådebasen Haakonsvern. Haakonsvern som ligger 15 km uden for Bergen er det norske søværns hovedbase. Den er den største sømilitære base i Norden og i alt er omkring 4000 civile, værnepligtige og militært fastansat personel tilknyttet basen. Basen der er hjemhavn for størstedelen af den norske flåde, er som et lille selvstændigt samfund med kirke, biograf, brandstation, posthus, lægevagt m.m., og herudover er der et stort udbud af fritidsaktiviteter af idrætsmæssig karakter. Dette var noget Triton nød godt af idet velfærdsudvalget havde arrangeret bl.a. indendørs klatring, havkajakroning, fodbold, white water rafting m.m.
Lørdag aften var der grillaften for hele besætningen med dejlig mad og levende musik. Det var en rigtig god aften, hvor der på tværs af besætningen blev hygget, talt og fortalt røverhistorier fra de ”gode gamle dage”.


Turen til Norge bragte os tæt forbi de norske og engelske oliefelter i Nordsøen.

I løbet af weekenden var der mulighed for at besøge Bergen, som er den næststørste by i Norge og er en de største krydstogtsskibshavne i Europa. Bergen lufthavn, Flesland, er hovedlufthavnen for transport af personel til og fra de mange norske boreplatforme i Nordsøen.
I Bergen var der lørdag arrangeret besøg i ubådsbunkeren i Laxevaag. Den kæmpemæssige bunker med kodenavnet ”Bunker Bruno” blev under Anden Verdenskrig bygget for den tyske besættelsesmagt af primært russiske krigsfanger. I dag huser bunkeren kaj og reparationsfaciliteter samt hovedkvarteret for det norske ubådsvåben.

De to uger i Norge var på flere fronter positive for Triton. Triton var hovedaktør i træningen af kommende ubådschefer. Herudover havde sonaroperatøren mulighed for at forfine sine færdigheder med HMS’en (Skrogmonteret sonar), yderligere blev VDS’en (variabel dybde sonar) afprøvet. For vagtcheferne bød træningen på kærkomne udfordringer i form af præcis manøvrering

GULDHORNET
Fortællinger fra Tritons efterårstogt ved Færøerne
September 2007

med skibet, sejlads i formation og sejlads i farvand med tæt trafik. Herudover oplevede vi to uger med flot vejr de fleste dage. Enkelte dage lå temperaturen i tyverne. Vi oplevede en smuk skærgård med billedsmukke solnedgange. Herudover må vi ikke glemme at det var to uger med konstant mobildækning. Så Triton forlod Norge med fanen højt og en med god positiv stemning, klar til at tage fat på den almindelige patruljetjeneste ved Færøerne resten af togtet.



Rund fødselsdag ombord – meget rund.

Runde fødselsdage på søværnets skibe er ikke udsædvanlige. Men når fødselaren hed Hovedmotor G2 og alderen 40.000 drift-timer, var der alligevel grund til at finde det pæne tøj frem.
T-div havde i anledning af jubilæet indbudt til reception i kontrolrummet, hvor de fremmødte blev budt på nybagte pølsehorn og boblevand. Klokken 2130 da timetælleren skiftede fra 39.999 til 40.000 sang de fremmødte fødselsdagssang. Vagtholdet på broen ønskede pænt tillykke og sang med over intercom-anlægget.
Guldhornet ønsker T-div og HVM G2 hjertelig tillykke med den fine alder.







Rejsebreve fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN A-besætning 2007

Nordlyset nr. 8 fra HVIDBJØRNEN's A-besætning 30-07-2007
Stor dansk indsats redder fransk ægtepar på indlandsisen

Nordlyset nr. 7 fra HVIDBJØRNENs A-besætning 12-07-2007
Nyt fra HVIDBJØERNEN på togt i Nordatlanten, hvor bl.a. kadetter og værnepligtige beretter om deres oplevelser om bord´.

Nordlyset -6. nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN's A-besætning 23-06-2007
I modsætning til sidste togt, hvor vejret en stor del af tiden var temmelig dårligt for ikke at sig rigtig dårligt, har vejret denne gang ved Færøerne været rigt

Nordlyset nr. 5. nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN's A-besætning 07-06-2007
Nyheder fra togtet og hvervekampagnen på Færøerne.

Nordlyset 4. nyhedsbrev fra HVIDBJØRNENs A-besætning 13-03-2007
Sidste nyt inden besætningen vender hjem for denne gang.

Nordlyset nr. 3 - nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN A-besætning 02-03-2007
Jagt på flugttrawler og fastelavn i Tveraa

Nordlyset - 2. Nyhedsbrev fra HVIDBJØRNENs A-besætning 14-02-2007
Ny fra Chefen, Eskadrechefen, O-divisionen og radiostationen.

Nordlyset nr. 1 fra HVIDBJØRNEN A-besætning 29-01-2007
I løbet af efteråret 2006 blev der indkaldt til kommunikationsseminar for ansatte i 1. Eskadre og andre i søværnet.

Nordlyset nr. 1 fra HVIDBJØRNEN A-besætning

I løbet af efteråret 2006 blev der indkaldt til kommunikationsseminar for ansatte i 1. Eskadre og andre i søværnet.


HVIDBJØRNEN, arkivfoto

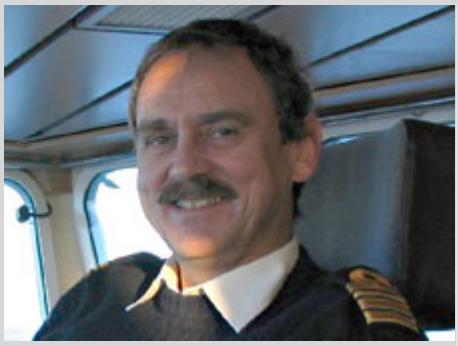
29-01-2007 kl. 11:14

Det blev afviklet i slutningen af oktober. Der var bl.a. fokus på personlig kommunikation, kommunikation i 1. Eskadre og søværnet generelt samt udvikling af kommunikationsagenter enhederne imellem. Det var frivilligt at deltage i seminaret og to personer fra HVIDBJØRNEN's A-besætning deltog blandt andre fra søværnet i dette seminar.

Det gav startskuddet til dette Nyhedsbrev, vi har valgt at navngive: Nordlyset. Det blev præsenteret ved seminaret, at informationen til hjemmet og de pårørende om, hvad vi går og laver i det daglige, var for dårlig. Dette havde man fundet ud af ved tidligere på året, at lave en arbejdsklimamåling i hele 1. Eskadre.

I dette første nyhedsbrev vil der komme et indlæg fra vores nye chef, en lille fortælling om hvad vi har lavet, siden vi ankom fredag d. 5. jan 07 samt en artikel om hvad man som værnepligtig kan opleve ombord på HVIDBJØRNEN.

God fornøjelse!
Med venlig hilsen
Redaktionen
Premierløjtnant Anders Overballe, Overkonstabel Anders Bjørn og Konstabel Martin Thomsen


Chef KK Poul-Erik Larsen på broen

Indledning ved Chefen
Som ny chef er det dejligt at se et godt initiativ som dette - at etablere et nyhedsbrev, så besætningen og vores familie, venner og kolleger kan følge med i hvad, der sker på HVIDBJØRNEN.
Og jeg er selvfølgelig også glad for at få mulighed for her, endnu en gang at sige pænt goddag til alle ombord.

Som jeg tidligere har sagt, er jeg glad for, at jeg nu endelig er kommet tilbage til sejlende tjeneste, og det glæder mig endnu mere, at det er en længere periode, jeg kommer til at få sammen med denne besætning.

Jeg tror, det er vigtigt for professionalismen og for samarbejdet, at der ikke er alt for stor udskiftning i en besætning. Det glæder mig selvfølgelig også, at det er en rigtigt god og samarbejdet besætning, vi har her ombord. Jeg havde hørt om besætningens gode ry allerede hjemmefra, og i

løbet af forskolen og de seneste dage ”på banen” har jeg selv kunnet overbevise mig om, at rygterne talte sandt.

Jeg synes vi har fået et rigtigt godt udbytte af øvelserne, og jeg synes, at vi nu på næsten alle områder er klar til at løse vores opgaver på forsvarlig vis. Kun på helikopterområdet har vi været lidt bagud, men efterhånden har vi fået indhentet det, efter at vi fik en ny motor til helikopteren under opholdet i Thorshavn.

Vi skal naturligvis stadig arbejde på at opretholde det gode træningsniveau, og vi skal også udnytte mulighederne til fortsat at udbygge det.

Mine prioriteter her under forskolen har været:
1. Øvelser rettet mod skibets og besætningens egen sikkerhed.
2. Øvelser i assistance til andet skib
3. Øvelser i at løse de almindeligt forekommende opgaver i Nordatlanten.
Disse opgaver vil fortsat have samme prioritet under vores periode ved Færøerne, men vi vil også tage hul på den 4. prioritet, nemlig klart skib, nærforsvar og andre antiterrortiltag.

Jeg har sejlet med mange forskellige skibstyper i løbet af min karriere i søværnet, og min erfaring siger mig, at noget af det vigtigste for at få et skib til at fungere optimalt er, at det er et ”happy ship”, og det kræver igen et godt samarbejde, god kommunikation på alle linier, et godt arbejdsklima og godt humør ombord. Det er derfor disse arbejdsbetingelser jeg vil stræbe efter at fastholde ombord, og jeg håber I alle vil hjælpe mig med det.

Godt samarbejde gælder for mig også ud af skibet, med eskadren, med Færøernes Kommando (FRK) og Grønlands Kommando(GLK) og alle de andre. Det betyder også, at vi på bedst mulig måde skal forsøge at løse de opgaver, vi er her for.

Til ankomstbriefingen ved FRK gjorde jeg således også opmærksom på, at vi skal være fleksible, så vi er klar til at tage på fiskeriinspektion, når vejret er til det, og så må vi krybe i læ eller lægge vore havneophold lidt efter de ydre omstændigheder. Det har vi jo oplevet ifm. at vi udskød ankomsttidspunktet til Thorshavn. Jeg er sikker på at en sådan opbygning af et godt samarbejdsforhold på langt sigt giver en ”goodwill”, som også kommer os til gavn.

Det skal jo være et kortfattet nyhedsbrev, så jeg vil slutte her, med at sige alle ombord tak for den gode modtagelse, jeg har fået, for den gode måde, hvorpå alle har taget imod vore værnepligtige, så de også kan føle sig hjemme ombord - der ser ud til at være fremtidige kolleger blandt dem! – og for den hjælp og støtte, som I yder til vore vagtchefselever, så de om få måneder kan være klar til at fungere som selvstændige vagtchefer på vore skibe.

Godt togt til os alle. Og hold humøret højt.
Jeg vender tilbage i næste nummer.
Chefen.

05 JAN – 26 JAN 2007:
Ankomst HVIDBJØRNEN
Det første togt for A-besætningen på HVIDBJØRNEN i 2007 startede hhv. i København eller

Aalborg lufthavn – turen gik til Færøerne. Folk havde pakket de næsten 40 kg bagage, og var parate til 69 dage ombord i deres andet hjem – HVIDBJØRNEN.

Efter en vel overstået flyvetur til Færøerne med udmærket forplejning, stod den anden besætning, som havde fejret jul og nytår i hhv. Runavik på Færøerne og Kirkwall på Orkneyøerne, i Vagar lufthavn og var mere end parate til at komme hjem til deres familier og venner. Vi ønskede dem god rejse og fortsatte i busser ned mod skibet, som lå i Langesand. Dette skulle blive begyndelsen på tre intense dage i havn, hvor både skib og besætning skulle gøres klar til at sejle.

Mange øvelser blev afholdt i løbet af de første par dage. Både nye og gamle folk skulle lære at møde de rigtige steder f.eks. i tilfælde af brand ombord både i havn og på søen eller i helikopteren. Hvor skulle alle de 16 nye værnepligtige møde henne, når vi skulle forlade/ankomme til en havn? Hvordan med de nye personer i stambesætningen, hvor skulle de møde og deslige.

Mange knuder på tovværket blev rettet ud uden de store problemer, alt imens kabyssen sørgede for at vi fik noget at spise, maskinfolkene gav os strøm og varmt vand til brusebadet, dæksfolkene gav os rent sengetøj og redningsveste samt at de operative folk løb rundt i små cirkler, for at nå at få rigget broen og radioen til. Det hele nåede lige akkurat at blive færdigt til vi skulle sejle d. 8. jan.

De næste tre dage skulle vise sig at blive lige så hårde som de første dage – forskolen fortsatte på søen. Her var der endnu flere øvelser, der skulle gennemføres. Havariøvelser, helikopter i nød, styre- og manøvresvigt, mand over bord, sætning og bjærgning af gummibåd mv. blev øvet både varslet og uvarslet, alt sammen for at træne besætningen, så vi kunne melde til FRK, at nu var vi klar til at sejle ud og foretage suverænitetshåndhævelse, søredning og fiskerinspektion.

De efterfølgende par dage gik med at sejle rundt og patruljere den færøske fiskerizone, for at se til at intet ulovligt foregik. Og her havde vores helikopter været en stor hjælp, hvis det ikke lige var fordi, den ene motor gik i stykker. Dette gjorde desværre, at den ikke kunne flyve i en længere periode, indtil en ny motor blev sendt op med færge til Færøerne. Det skulle vise sig at tage et stykke tid, idet det hårde vejr gjorde det umuligt for færgen at nå frem og tilbage mellem Danmark og Færøerne i tide.

Det hårde vejr gjorde det også besværligt for HVIDBJØRNEN at bevæge sig væk fra øerne, bl.a. for at lave fiskeriinspektion. Det blev forsøgt op til flere gange – dog uden held. Lavtrykkene kom som perler på en snor hen over Færøerne, men heldigvis er Færøerne ikke så store, så det er altid muligt at finde læ et sted.

Tiden er dog ikke blevet spildt alligevel, idet vi har tre vagtchefelever med. Så når vejret blev for slemt uden for øerne, sejlede vi ind i fjordene og lavede udfordrende sejlads for eleverne. Der blev tillige manøvreret med skibet efter redningskranse, hentet dukker i vandet med gummibådene og ankret – øvelse gør mester.

Thorshavn
Når man har været på havet et stykke tid, er det også nødvendigt med et havneophold i ny og næ. Thorshavn var vært for et weekendophold fra d. 19.-22. jan. Besætningen fik mulighed for at kommer ud og dyrke lidt idræt og se Thorshavn.


Thorshavn snedækket set fra oven

For de værnepligtige og en del af stambesætningen blev der arrangeret Tour De Færøerne, hvor FRK var behjælpelige med guide og køretøjer – en rigtig god og flot tur.
Helikoptergruppen var også glade for havneopholdet, de fik nemlig deres nye motor til helikopteren, så nu kan den flyve igen.

Fiskeriinspektion
Efter weekendopholdet med afslapning, måtte det være tid til lidt øvelse med helikopteren, når nu den var blevet lavet. Både indsatshold til assistance til andre skibe ved havari og lignende samt fiskeriinspektionshold blev hoistet op og ned af helikopteren, og der blev tillige øvet, så helikopteren kunne finde tilbage til skibet i tåget vejr. Lidt sværere blev det, da man også øvede at helikopterens instrumenter ikke virkede.

Alt imens blev det forsøgt at lave en fiskeriinspektion på en russisk trawler, hvor fiskeriofficeren, Anders Overballe, måtte sande, at lodslejdere, de stiger man bruger til at komme op og ned af siden på et skib, ikke bliver bedre med årene af at ligge ude i alt slags vejr. Et trin knækkede på vej op af et russisk fiskeskib.

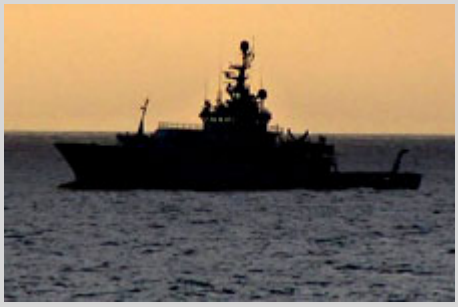

Russisk trawler KAPITAN GORBACHEV

Desværre måtte inspektionen aflyses, idet vinden og derved bølgerne tog til. Holdet måtte returnere til HVIDBJØRNEN. Heldigvis blev vejret den efterfølgende dag dog bedre, og der blev gennemført to inspektioner på russiske trawlere. Denne ene af dem var den samme som vi ikke nåede dagen før, så vi fik mulighed for at indskærpe reglerne om lodslejdere for dem.

Et par dage senere blev der foretaget inspektion af den russiske trawler KAPITAN GORBACHEV, der bl.a. havde 650 tons frosset blåhvilling ombord.

Søredningsøvelse.
Inden deadline for dette nyhedsbrev nåede HVIDBJØRNEN d. 25. jan. også at deltage i en Søredningsøvelse med det færøske MRCC (Maritime Rescue Coordination Center), de to færøske skibe BRIMIL og TJALDRID samt en færøsk redningshelikopter.

BRIMIL havde for øvelse mistet to personer ombord i løbet af natten, og det gik nu ud på at finde dem i vandet. Der var dog i stedet smidt to store dukker i vandet i orange dragter, hvoraf kun den ene blev fundet. Den anden opgav man at finde efter lang tids søgen, idet den formentlig var sunket. Øvelsen blev sluttet af med at to personer fra TJALDRID blev hoistet af HVIDBJØRNEN's helikopter.

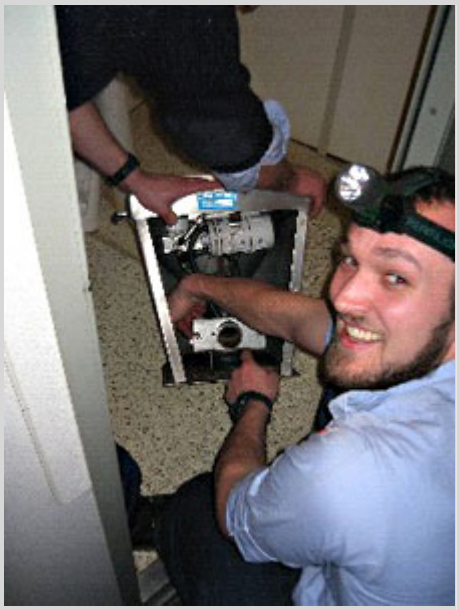

BRIMIL i silhuet en tidlig morgen

Tillykke med fødselsdagen.
Stefan Erichsen fyldte 27 år den 13 JAN.
Martin Thomsen fyldte 25 år den 26 JAN og
Morten Dastrup fyldte 26 år samme dag.

Indtil næste gang.
De næste tre uger kommer, udover fiskeriinspektion, til at gå med et besøg af chefen for 1. Eskadre og eskadrens banjermester, samt et havneophold i Klaksvig fra d. 03. – 06. feb. D. 08. feb. skal det første hold værnepligtige sendes hjem og et nyt hold ankommer. Og endelig skal HVIDBJØRNEN en tur til Shetlandsøerne, og holde weekend fra d. 16. – 19. feb. i Lerwick.

Lokumsreparation på HVIDBJØRNEN
- En tretrinsguide
Af 2. kompagni 4. deling – De værnepligtige på HVIDBJØRNEN januar-februar 2007.

Fredag d. 19. jan 2007, efter to uger på søen med dejlig mad, ankom det gode skib Albinobamsen til Thorshavn, og enkelte værnepligtige følte sig pressede til at besøge Burger King, af de værnepligtiges Godfather. Fra dette besøg kom værnepligtig "Vejle" (navnet er kendt af redaktionen) lumsk luntende tilbage med et for øje – et toiletbesøg, og ikke bare et af de små…


De værnepligtige er ved at reparere lokum

Dette resulterede dels i en umiddelbar lettelse for "Vejle", dels i et ikke-funktionelt toilet. Skibets faste besætning var meget undvigende i at afhjælpe dette problem. Så i de følgende to dage måtte de fire værnepligtige fra dette lukaf låne toiletter andetsteds. Til sidst måtte "Vejle" dog bide i det sure æble, og med hjælp fra en anden jysk værnepligtig, blev operation lokumsreparation igangsat.

Det kan afsløres at operationen blev en succes, så nu vil vi afsløre, hvordan du kan lære, hvorledes du skal gøre hvis du havner i samme situation (kan muligvis også bruges i et fly, og enkelte af de nye IC4-tog).

Følgende værktøj skal bruges til en lokumsoperation:
- 10 mm. fastnøgle.
- Polygriptang.
- Ligekærv skruetrækker.
- Pandelamper.
- To værnepligtige, med fuldskæg, der er glade for brugt mad.

Selve operationen er meget simpel
Først lukkes for vandet (husk det!), derefter løsnes de fire bolte i gulvet samt spændebåndet mellem vakumkassen og sugerøret. Nu kan du frit tømme toilettets indhold ud i brusekabinen.

Du har nu lært hvorledes du fikser et stoppet vakumtoilet. Det hele skal nu samles i modsat rækkefølge. Det kan tilføjes at hvis man prøver at trække det ud der forsagede tilstopningen – stopper toilettet til igen! (Dette lærte de værnepligtige også ved denne operation).

God arbejdslyst!

Nordlyset - 2. Nyhedsbrev fra HVIDBJØRNENs A-besætning



Kanon M/85 76mm skyder en salve på otte skud

Ny fra Chefen, Eskadrechefen, O-divisionen og radiostationen.

14-02-2007 kl. 12:29

Siden sidst ved Chefen

Helikopteroperationer.
Efter helikopteren var klar igen, har vi holdt en hel masse øvelser, og det er derfor lykkedes os at indhente det, vi ikke nåede på forskolen. Vi har godt nok set et par materielfejl, der har gjort, at helikopteren har været meldt ned et par gange til, men hver gang har vi hurtigt fået reservedele til Færøerne, så den blev klar igen.

Maskinproblemer.
Vi har været lidt ramt af nogle uheld på skibet. Dels var der en hovedmotor (en af de tre maskiner, der driver skruen), som pludselig ikke ville samarbejde mere, og under reparation, var der endnu en hovedmotor, der stod af. Men takket være vores meget dygtige maskinfolk, lykkedes det at få fundet fejlene, så vores tilrejsende teknikere, kun behøvede at hjælpe os med at få finjusteret systemerne til sidst.



Hjælpemotor skilt ad pga. brand i turboladeren.

Desværre havde vi også en turbolader på en hjælpemotor (en af de motorer, der producerer strøm til skibet), som brændte sammen.

Det medførte at lidt olie i isoleringen begyndte at ulme og udvikle røg. Heldigvis var 275, marinekonstabel Tommy Kristensen, kvik med en håndslukker, så det ikke fik lov til at udvikle sig til en rigtig brand. Tak Tommy.

Værnepligtsuddannelse.
Uddannelse i bl.a. sømandskab, motorlære, ceremoniel, arbejdsmiljø blev afsluttet med et godt resultat, og jeg er sikker på, at det var med en spændende oplevelse i bagagen, at vi kunne sende holdet hjem efter endt værnepligt i søværnet fra Langesand den 8. feb. Til gengæld kom der et nyt hold på 18 samme dag, for at gennemføre resten af togtet sammen med den faste besætning. Held og lykke til alle Jer værnepligtige i Jeres nye job, i søværnet eller i civile job, og tak for turen sammen med Jer. I har gjort en rigtigt stor indsats.

Besøg fra 1. Eskadre.
Vores eskadrechef (Chefen for den ”nordlige halvdel” af flådens skibe), kommandør Peter Stehr samt eskadrens banjermester, Jørn Poulsen kom på besøg på HVIDBJØRNEN 30. jan. og blev her ombord indtil 1. feb., hvor de besøgte Færøernes Kommando inden de tog tilbage til Danmark igen.


De værnepligtige træner skansevagt på fordækket til eskadrechefens besøg.

De var ombord for at snakke med os alle og høre hvordan vi havde det. Derfor var de rundt at tale med alle personelgrupper; sergentgruppen, de menige fra den faste besætning, de værnepligtige, officererne og mig selv. Så de tog en gruppe af gangen. Jeg havde indtryk af, at alle tog godt imod dem, og at alle fik chancen for at få afklaret alle spørgsmål de måtte have.

Eskadrechefen har i hvert fald over for mig indtil flere gange efterfølgende takket for besøget, som han var rigtig glad for. Og jeg lovede mange gange at hilse fra dem begge. Det er hermed gjort. Det er nok også Peter Stehrs sidste besøg her, idet kommandør Jens Walther 1. maj afløser ham. Peter Stehr tager til Bruxelles, hvor han skal arbejde for vores repræsentant i NATO’s Militærkomite.

Ved den afsluttende mønstring, uddelte Eskadrechefen Holmens Hæderstegn for 25 års tro tjeneste til vores maskinregnskabsfører, oversergent Lars Nepper Jensen og til vores næstkommanderende, orlogskaptajn Per Graugaard. Derudover inspicerede han den flotte skansevagt, som de værnepligtige og premierløjtnant Anders Overballe stillede for ham efter megen træning og mange øvelser. Flot så det i hvert fald ud.

Vores dæksregnskabsfører, seniorsergent Lars Jensen, fik også Holmens Hæderstegn, men det foregik i hjemme i Danmark, idet han ikke var mødt ombord på daværende tidspunkt.


TMG skydning mod skydemål, som blev lavet ombord.

Skydning
Den 7. feb. var afsat til skydeøvelser. Med lidt hjælp fra eskadren gennemførte vi fire skydninger med kanonen og efter nogle indledende småproblemer fungerede skydningerne fint, også den afsluttende salve på otte skud med en kadence på 126 skud i minuttet.

I vore syv skydninger med tungt maskingevær lykkedes det også alle skytter at få skudt sig ind og lavet nogle huller i vor hjemmelavede skydemål med påmalet ”smiley”. Det ene skud lige igennem munden.

Klaksvig
I den lidt ”skæve” weekend i Klaksvig fik vi en fredelig weekend i Færøernes næststørste by. I den søde lille by, smukt beliggende omkring fjorden, fik vi plads næsten i centrum, så der var god mulighed for at benyttes sig af de mange små butikker, og byen svømme- og idrætshal.


HVIDBJØRNEN forlader Klaksvig, der ligger smukt i bunden af en lille fjord.

Andre tog en løbe tur eller en cykeltur, og nogle af vore værnepligtige, bl.a. 904, Jakob Hartvig Harbo, cyklede højt op, vandrede i sneen i fjeldene og fik nok den flotteste udsigt af os alle som en souvenir fra byen.

Chefen.

Indlæg fra eskadrechefen.
Skønt at være ombord på HVBJ-A igen. Redaktionen af Nordlyset har anmodet mig om at skrive en lille klumme i anledning af mit og eskadrebanjermesterens besøg på enheden i dagene 30. jan – 1. feb. 2007. Det gør jeg selvfølgelig meget gerne.

Aller først vil jeg sige besætningen tusind tak for den meget fine modtagelse og behandling som eskadrebanjermesteren og jeg selv fik under hele besøget. Det er altid en fornøjelse at blive mødt med smil og godt humør, når man kommer på besøg.

Formålet med vores besøg var dels at få mulighed for at få et first hand indtryk af stemningen ombord på enheden, tale med den nye chef Poul-Erik, få mulighed for at orientere om, hvad der sker i staben, eskadren og søværnet generelt og ikke mindst give medarbejderne mulighed for at skabe en dialog – gerne kritisk - med eskadrechefen om de forhold, der ligger dem på sinde.


Besætningen spiller fodbold i idrætshallen i Klaksvig.

Det giver mig mulighed for at vurdere hvilke tiltag, der skal tages for til stadighed at have en virksomhedskultur, der understøtter effektiv opgaveløsning (mission first) og medarbejderens trivsel (people always.

Det er mit klare indtryk efter opholdet ombord, at virksomhedskulturen på HVBJ-A er i den rette gænge set i det lys. HVBJ-A er også en aktiv besætning. Det skal forstås derhen, at jeg har konstateret stor interesse for dialog om stort og småt fra alle sider, hvilket jeg værdsætter meget højt.

Samtidig har HVBJ-A deltaget i mange af eskadrens aktiviteter i løbet af 2006, aktiviteter som netop har fokuseret på dialog, kommunikation, arbejdsklima mv. For så vidt angår HVBJ-A opgaveløsning ved FRK kan jeg sige, at CH FRK udtrykte tilfredshed med den indsats som HVBJ-A yder.

Alt i alt en rigtig god oplevelse for eskadrebanjermesteren og jeg selv. Tak for det.

Peter Stehr
Chef for 1. Eskadre

Den operative division (O-DIV) på HVIDBJØRNEN.
Besætningerne ombord på søværnets skibe er inddelt i divisioner. Der findes en forvaltningsdivision, operationsdivision, teknikdivision, en vedligeholdelsessektion og en helikoptergruppe ombord på skibene. Denne og næste gang har vi valgt at se lidt nærmere på operationsdivisionen.

O-DIV kan igen inddeles i en radiosektion og en kampinformationssektion (KI-SEK), og radioen har i dette nyhedsbrev valgt at skrive et lille stykke om hvad de beskæftiger sig med ombord. I næste nyhedsbrev, vil der komme en artikel som beskriver KI-SEK.

Radiostationen på HVIDBJØRNEN.
Radioen sørger for alt kommunikation til og fra skibet. De fleste apparater (sendere og modtagere) står på radioen og bliver betjent herfra. Blandt radioens opgaver kan nævnes: modtagelse af vejrkort, vejrmeldinger, iskort (ved grønland) og andre ting der skal bruges på broen for at navigere sikkert rundt heroppe i Nordatlanten. Helikopterpiloten får også forskellige ting fra radioen, som bliver hentet på internettet hver dag.

Vi sender og modtager også mange forskellige ting fra Danmark hver dag. Det kan f.eks. være bestilling af reservedele, positionsmeldinger på andre militærskibe og mange andre ting. Vi sørger også for at hejse og nedhale diverse signalflag, som bliver brugt ved mange forskellige hændelser ombord f.eks. ved skydeøvelser og ankomst til/afgang fra havn.


Radioen sætter signalflag ved ankomst til/afgang fra havn.

Da vi primært sejler heroppe for at lave fiskeriinspektion, så har vi også en del forskellige positions- og fiskerimeldinger, der skal sendes og modtages, både via radio (HF) og via internettet.

Som et par velfærdsgoder for besætningen, viser vi også to film hver aften, som bliver sendt ud i skibet, og vi sender og modtager private e-mails 2-3 gange om dagen. Besætningen har også mulighed for at sende sø-gaver hjem til familien fra skibet, det er for det meste blomstergaver og de bliver også sendt fra radioen.

Vi er to overkonstabler eller marinespecialister, en sergent og en officer på radioen. Udover at passe radioen, indgår vi også i skibets beredskab og har dermed også andre små opgaver ved f.eks. brand, assistance til andre skibe eller lignende.

MSPC KU Henrik Borum
Radioen

Tillykke med fødselsdagen.
Erik Bergman flydte 28 år den 29 JAN.

Indtil næste gang.
Redaktionen har ikke kunne holde hvad de lovede i sidste nyhedsbrev. Der skulle også have været en artikel om Shetlandsøerne denne gang, men den er vi nødt til at gemme til næste gang, idet vi allerede inden deadline stod med flere artikler, og det er først om et par dage, vi sejler mod Shetlandsøerne. Derfor vil næste nummer komme til at omhandle turen til Lerwick og hvad der ellers kommer til at ske i ugen op til.

Med venlig hilsen
Redaktionen

Nordlyset nr. 3 - nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN A-besætning


HVIDBJØRNEN på siden af BRUIX sekunder før kollisionen.

Jagt på flugttrawler og fastelavn i Tveraa

02-03-2007 kl. 20:10

Siden sidst ved Chefen

Efter den dejlige weekend i Klaksvik var det tid til lidt fiskeriinspektion igen, inden vi gik til Langesand for at sende vores værnepligtshold hjem efter afsluttet togtperiode.

Men straks stod et nyt hold værnepligtige klar til at få en tur. Fulde af entusiasme og ny energi – herligt. Velkommen ombord.

De tekniske problemer fortsatte lidt endnu. Så vi måtte også en tur til Thorshavn værft for at få repareret vores centralvarmeanlæg, der var hullet som en si. Det gav også vore teknikere muligheden for at få reservedele til den hjælpemotor, de skulle reparere.

Og de nåede også lige i gang med reparationen, før vi måtte haste ned til det sydvestlige hjørne af den færøske fiskerizone (FFZ) for at forsøge at finde ud af, hvad den franske fisker BRUIX lavede. Mere om det i et senere afsnit.

Det var en hård omgang, men heldigvis lykkedes det os at få repareret, afleveret rapporter og få klaret afhøringerne i Runavik så betids, at vi kunne komme til Shetlandsøerne med kun en dags forsinkelse. Det var dejligt, og Lerwick var en god oplevelse. Det kommer der også mere om senere.

På havet igen efter Lerwick blev det atter blæsevejr, og midt i det hele blev vi så sendt ud at deltage i en eftersøgning. Redningscentralen i Thorshavn havde fået flere meldinger om en redningsbøje, der sendte radionødmeldinger. Både HVIDBJØRNEN (HVBJ) og de to færøske inspektionsskibe TJALDRID og BRIMIL samt vores helikopter og Atlantic Airways helikopter deltog, og efter et halvt døgns tid fandtes en nødradiosender på den modsatte side af øerne, men da den blev bjærget ophørte nødsignalerne, og eftersøgningen afblæstes.


Tøndeslagning på agterdækket for byens børn.

I weekenden efter, d. 24.-25. feb., gik vi til Tveraa for at fejre en forsinket fastelavn med byen og ikke mindst byens børn. Også det kan man læse mere om herunder. Det var atter en dejlig pause, inden vi igen gik ned i det sydvestlige hjørne for at søge efter flere af BRUIX's bøjer, og fik en stiv storm lige i hovedet og en ordentlig gyngetur på vej retur mod Færøerne. Dermed fik vores kommende næstkommanderende, Sten Bilde også den oplevelse med under hans introduktionsuge på HVBJ.

Vi nåede også lige at få taget hul på "klart skib", et område vi vil fokusere lidt mere på det næste togt, ikke mindst i sammenhæng med forsvar mod terrorangreb, som bliver stadig mere relevant.
På fredag går vi så atter ind til et par dage i Thorshavn, hvor vi bl.a. skal have gennemført et helikoptertankningskursus og en løbetest.

Chefen

Den franske fisker BRUIX
HVBJ blev søndag d. 11. feb. beordret af Færøernes Kommando (FRK) mod en fransk fisker BRUIX, som man havde observeret i det sydvestlige område af den færøske fiskerizone (FFZ). Problemet var, at fiskeren ikke havde licens til fiskeri på FFZ. Skulle det vise sig at denne fiskede på FFZ, ville det være tredje gang han fiskede ulovligt og forhåbentlig taget.

HVBJ sejlede mod området, der ligger ca. 400 km sydvest for Færøerne. D. 12. feb. ankom vi og helikopteren fløj af sted, for at finde ham. Da helikopteren have lokaliseret et mål på britisk område, og ingen andre var i nærheden, returnerede den. HVBJ brugte de næste 12 timer på at skygge fiskerens bevægelser. Kl. 0144 d. 13. feb. kunne det konstateres at fiskere sejlede ind på FFZ'en.

Herefter holdt HVBJ øje med, om det ud fra hans bevægelser på radaren kunne konstateres, om denne fiskede. Ca. 3 timer kunne det med stor sikkerhed konstateres, at han fiskede ulovligt, grundet dennes sejlmønster. Da BRUIX opdagede HVBJ, satte han fuld fart i skibet, og forsøgte at stikke af.

Det lykkedes ikke på nogen måde at komme i kontakt med BRUIX, hverken ved brug af radio, horn eller lys, først da han blev presset til at sejle uden om HVBJ. Da HVBJ efterfølgende fik kontakt til BRUIX, nægtede han at følge med tilbage, og man fulgte ham derfor sydover på det britiske område. Han måtte ifølge sin reder ikke følge med.

Grundet vejret i området var det ikke muligt at sætte et fiskeriinspektionshold over på ham. Derfor gjorde vi ham opmærksom på, at man ville forsøge at presse ham til at følge med til Thorshavn ved at anvende harassment sejlads. Harassment sejlads går ud på, at man sejler ekstremt tæt på det andet skib og presser det til f.eks. at dreje. Derefter fulgte han med kortvarigt, men drejede hurtigt over på en kurs mod Skotland. Igen blev han gjort opmærksom på at han skulle følge med, ellers ville vi foretage harassment sejlads.

Da han ikke adlød, gjorde vi ombord på HVBJ klar til en evt. kollision. HVBJ sejlede meget tæt på hans styrbord side og idet vi var på siden af ham, slog hans skib et slag og røg direkte over i HVBJ. Heldigvis skete der ikke voldsom skade på HVBJ, men BRUIX ville stadigvæk ikke følge med.

Herefter klargjorde vi over for FRK, at såfremt vi skulle presse ham yderligere, var eneste tilbageværende mulighed, at vi skød varselsskud. FRK anmodede herefter om tilladelse til at skyde varselsskydning, dvs. skud der ikke ville ramme ham, men ramme foran skibet og skræmme ham, og vi klargjorde det tunge maskingevær.

Der blev ikke givet tilladelse til varselskydning, men derimod skulle HVBJ følge ham hele vejen til skotsk territorialfarvand. D. 15. feb. kl. 1400 blev BRUIX afleveret til et skotsk fiskeriinspektionsskib, der fulgte ham videre til skotsk havn. Derefter returnerede HVBJ til Thorshavn for at aflevere rapporter samt blive afhørt af politiet.

I mellemtiden var det færøske fiskeriinspektionsskib TJALDRID sejlet ned i området, hvor HVBJ havde overrasket BRUIX, for at samle hans liner op. Senere skulle det vise sig at der var grej (liner og garn) samt fisk på krogene for en samlet værdi af ca. fem mio. kr. De fisk som BRUIX havde ombord, da han ankom til Skotland, blev læsset på lastbiler og kørt mod Frankrig.

Undervejs blev lastbilen stoppe af briterne, og lasten, som bestod af havtaske, blev konfiskeret af politiet. Senere stillede rederen dog med en bankgaranti på 1,2 mio. kr., hvilket svarede til værdien af lasten. Så helt spildt havde HVBJ's kamp ikke været, selvom det ombord havde tæret hårdt på besætningen.

Tour på Shetlandsøerne

Selvom vi ankom en dag senere til Lerwick grundet den franske fisker BRUIX, blev de to ture, som var arrangeret af velfærdsofficeren Morten Dastrup, ikke aflyst. En turistbus var bestilt inkl. guide til om søndagen og mandagen.

Turen startede kl. 10:00, og vi kørte ud gennem det nordlige Lerwick. Lerwick er i dag hovedstaden på Shetlandsøerne, og der bor ca. 8.000 mennesker. Der bor i alt ca. 32.000 på Shetlandsøerne. Lerwick har ikke altid været hovedstaden, tidligere var det Scalloway.

Turen startede derfor i Scalloway, hvor det lokale museum blev åbnet for vores skyld. Der var en fin udstilling fra 2. Verdenskrig samt en masse gamle nips. Borgruinen stod i ensom majestæt midt i byen. Den er i dag et vartegn for den skotske tyran Earl Patrick. Han forbød beboerne på Shetland at forlade øen, således at de ikke kunne fortælle den skotske konge Jakob d. 6, om hans enorme forbrug af penge.



Jarlshof arkæologfund med Sumburgh Head Cliffs med baggrunden.

Det lykkedes dog én at flygte, og da den skotske konge blev konge over både Skotland og England som James d. 1, sendte han en mindre hær til Shetlandsøerne. Den skotske tyran havde dog gemt sig i et hemmeligt rum i borgen. Sagnet fortæller, at han blev opdaget, fordi han røg på sin pibe.

Allerede dengang kunne man konstatere, at det var farligt at ryge.
Efterfølgende blev han dømt for ikke at indbetale skatter til kongen. Han blev efterfølgende halshugget i Aberdeen. På Shetland er det stadig holdningen, at hvis bare Danmark havde været mere økonomiske med deres udgifter, så havde man ikke været nødsaget til at sælge Shetland til Skotland, og så havde man ikke måttet lide under denne tyran.
En hyggelig lille by, der bestem ikke var vågnet søndag formiddag kl. 10:30.

Derefter gik turen til sydpå til Sumburgh Head Cliffs gennem små snoede veje og bl.a. gennem byerne Cunningsburgh og Sandwick. Sumburgh Head Cliffs er det sydligste punkt på den store ø, der hedder Mainland. Et flot gammelt fyrtårn og en vidunderlig udsigt bød stedet på.


Scalloway er ved at vågne søndag – bemærk det flotte vejr.

Turen fortsatte derefter mod Sumburgh hotel hvor vi indtog et udmærket frokostmåltid og en pint, selvom folk havde indtaget en overdådig brunch tidligere på formiddagen ombord på HVBJ. Ved hotellet lå Jarlshof, hvor arkæologer har fundet bevis for liv i sten-, bronze-, og jernalderen samt i vikingetiden ca. 3.000 år tilbage.

Det man bl.a. kunne opleve var meget velbevarede huse eller ”wheelhouses”, som de også blev kaldt grundet deres form, som var bygget af de lokale skifferlignende sten. Husene var i hvert fald velbevarede – alderen taget i betragtning.

Derefter gik tur hjemad mod skibet i Lerwick. På vejen kørte vi forbi en lidt speciel strand, der i princippet var en tange mellem Mainland og en tilstødende ø. Derved dannedes der en lille bugt på begge sider af tangen. Guiden kunne oplyse at hun på intet tidspunkt tidligere havde set så mange mennesker på stranden, som den dag vi var der – ikke engang en sommerdag. Havvandet heroppe bliver nemlig ikke varmere end til vinterbadere hele året.
Ankomst HVBJ igen 16:00, en dejlig tur – tak til velfærdet.

Fastelavn i Tveraa
Gennem de sidste mange år har et inspektionsskib hvert år været i Tveraa, som ligger på Syderö, og afholdt et fastelavnsarrangement for byens børn. Lørdag d. 26. feb. kl. 1000 ankom vi til Tveraa for at begynde at gøre klar til arrangementet. Det var dog en uge senere end normalt, men grundet udlandsbesøget i Lerwick, blev dette besøg skubbet en uge.

I dagene omkring fastelavnsweekend skete der det meget kedelige, at man i byen var ude for en drukneulykke. Det drejede sig om to børn på hhv. 6 og 7 år. Derfor blev der inden tøndeslagningen søndag eftermiddag holdt et minuts stilhed blandt besætning og besøgende.
Lørdag middag var 12 personer fra besætningen inviteret af borgmesteren i Tveraa til frokost. Denne bestod bl.a. af færøske specialiteter såsom skærpekød (lufttørret fårekød) og grindehval inkl. en enkelt snaps. Heldigvis var der også frikadeller og kartoffelsalat for de mere kræsne.


Fastelavnsboller og varm kakao i helikopterhangaren, samt lidt læ for vejret.

Om eftermiddag skulle der have været velfærdsflyvning for de værnepligtige, men grundet vejret blev det aflyst. Skyerne hang tæt omkring fjeldene. Derfor blev tiden i stedet for brugt til at pynte op og gøre klar til besætningens fastelavnsfest, der skulle være lørdag aften.

Kl. 1845 samledes alle for at vise deres udklædning og den flotteste blev kåret. 377 Jon Christiansen vandt med den flotteste udklædning som Elvis. Derefter skulle der slås katten af tønden på helikopterdækket. Det skal tilføjes at tønden var ekstra forstærket med metalbånd udenpå og byggeskum inden i. Inden da blev underholdningen dog midlertidigt afbrudt af en mindre brandøvelse. Efter alle mønstrede på kajen, hvilket var noget af et syn med alle de udklædninger, fortsatte festen til kl. 0000, hvor folk tog ud for at se nærmere på Tveraa – dog ikke i udklædning.

Søndag formiddag gik med tilrigning til eftermiddagens fastelavnsarrangement for byens bør. Helikopteren fløj op og landede i byen, så den var klar til at flyve med kattedronninger og kattekonger senere. Derefter blev der hængt fire tønder op på helikopterdækket i kranerne.

Alt imens knoklede kabyssen med at lave 360 fastelavnsboller og adskillelige liter kakaomælk. Kl. 1400 var der kommet 267 gæster ombord og tøndeslagningen startede. De fire tønder blev relativt hurtigt ødelagt og børnene var helt vilde med slikket, som tønderne var fyldt til randen med. Alle havde en god oplevelse, ikke mindst katte dronningerne og kongerne – de var helt vilde med flyveturen.


Besætningen spiller volleyball mod et af byens hold.

Søndagen aften blev brugt på at spille volleyball mod tre hold fra byen. De værnepligtige stillede et hold og det samme gjorde den faste besætning. Den faste besætning vandt over de værnepligtige, men til gengæld vandt de værnepligtige over et andet hold. Derefter var det retur til skibet og spise boller i karry, som kabyssen havde sat til side.

Ikke mindst byens indbyggere men bestemt også besætningen havde en rigtig god weekend og glæder sig meget til at komme igen en anden gang.

Den operative division (O-DIV) på HVIDBJØRNEN.

I sidste nummer af Nordlyset beskrev radiosektionen hvad de laver ombord, men O-DIV har også en kampinformationssektion – hermed en lille artikel.

Kampinformation på Hvidbjørnen
Det at være kampinformationsgast eller KI'er ombord på HVBJ er principielt ikke så forskelligt fra de andre enheder i søværnet. Primært laver vi det samme, nemlig holder øje med området omkring os, det vil sige luften og havoverfladen ved hjælp af vores radarer og til tider kigger vi også ned under vandet med vores sonar.

Her ombord er vores primære opgaver fiskeriinspektion, redningsaktioner og helikopterflyvning. Vi er normalt 2-3 konstabler/overkonstabler, og vi deler døgnet mellem os, således der altid er en KI'er på broen.


KI'erne arbejder i kommandorummet i dialog med vagtchefeleven.

Vi opdaterer løbende de fiskere, der er i FFZ'en med positioner og holder ellers øje med dem, vi kan holde på radaren, dvs. dem der ikke ligger for lang væk. Derudover bruger vi vores dagligdag på at lave metrologiske observationer, assistere vagtchefen med søkortarbejde og hvad der ellers skal laves.

Under helikopteroperationer plotter vi helikopteren på radaren, når den flyver eller styrer den som helicopter control officer (HCO). Desuden vil vi hjælpe til i en egentlig kampsituation med assistance til operationsofficeren og våbenofficeren under en våbenindsats.
Selvom vi sejler nordpå forsøger vi stadigvæk at opretholde et vist taktisk stadie, således at vi kan holde trit med de taktiske enheder derhjemme.

Det gør vi ved at holde nogle små interne øvelser i de forskellige krigsformer på vores taktiske datasystem, både for os selv, men også sammen med de værnepligtige, der har valgt at komme op på broen og være sammen med KI-sek under deres ophold.

Derudover er det jo også KI'erne der sørger for at vi har de søkort og nautiske publikationer vi skal bruge, og vi sørger selvfølgelig også for at de altid er rettet op, således at vi ikke sejler på vrag eller ind i andre forhindringer, der pludselig er opstået.

Og til sidst kan det jo lige nævnes, at da broen er et populært sted hvor der kommer mange personer forbi i løbet af dagen, så er vi jo altid klar på at give en kop kaffe og en lille sludder.

MOKS KI Anders T Bjørn
KI-SEK HVBJ A

Tillykke med fødselsdagen.
Kadet Christian Madsen fyldte 27 år d. 23. mar.

Indtil næste gang.
På nuværende tidspunkt er der kun 14 dage tilbage af togtet og alle glæder sig til at skulle hjem igen. Selvom der har været meget at lave på dette togt og tiden til tider er gået hurtigt, ved alle godt hvornår tiden nærmere sig. Alt står i bedømmelsernes tegn og der arbejdes flittigt på togtrapporter

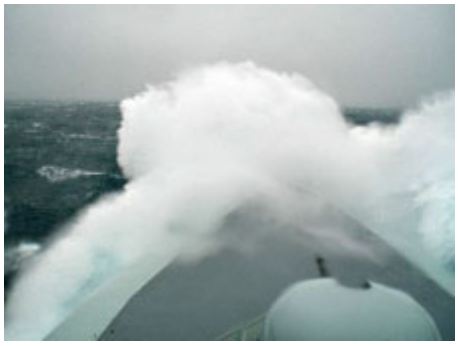
og overleveringer. Derfor skal der heller ikke ske så meget indtil næste gang. Fra d. 2.-4. mar. skal vi have et havneanløb formentlig Thorshavn, hvor der bl.a. skal være løbetest og helikoptertankningskursus. Næste gang vi så kommer i havn, bliver det til overleveringen. Dermed ikke sagt at der ikke kan nå at ske noget spændende, men der er som sagt meget andet at give sig til.

Med venlig hilsen
Redaktionen

Nordlyset 4. nyhedsbrev fra HVIDBJØRNENs A-besætning

Sidste nyt inden besætningen vender hjem for denne gang.

13-03-2007 kl. 12:06


HVIDBJØRNEN kæmper sig vej mod Færøerne.

Allersidste sidste nyt fra chefen.
Så er det ved at være slut på dette togt ved Færøerne. Siden sidst har vi været ude at kigge efter BRUIX endnu en gang. Vi sendte egentlig helikopteren ned for at hjælpe TJALDRID med at søge efter yderligere fiskegrej, men da det blæste op til storm, og TJALDRID måtte søge læ under Færøerne, fortsatte vi helt ned i det sydvestligste hjørne af fiskerizonen. Helikopteren fik kun afsøgt en lille del af det ønskede område, da vejret blev så slemt, at den heller ikke kunne operere længere.

Det var tæt på, at vi måtte opgive at finde en kurs og fart, så helikopteren kunne lande ombord, og vi overvejede at sende den til Færøerne, men piloten kæmpede bravt og til sidst lykkedes det os heldigvis at få helikopteren sikkert ombord igen.

Vi fortsatte eftersøgningen af fiskegrej indtil det blev mørkt, men derefter var vejret også blevet så slemt, at vi ikke kunne se ret meget mere, og vi søgte derfor også mod Færøerne. Vi fandt slet ingen spor af BRUIX, og da der var kommet store buler på vandet, og vi måtte have snuden lige op i søerne, blev det en meget lang og træls kamp at komme ind til Færøerne og finde lidt læ, så vi kunne få repareret alle de småskader, der opstår i et sådant vejr.

I weekenden efter fik vi heldigvis to dage i Thorshavn, så vi kunne genfinde balancen. Mere om det senere i nyhedsbrevet. Ude på havet blæste det atter op, så vi måtte aflyse vores øvelse i at kaste dybdebomber. Til gengæld nåede vi så at smutte ind til Thorshavn i et par timer og hente vores frostvarer fra Danmark og gennemføre en løbe- eller vandretur for det meste af besætningen.

På havet igen var det heldigvis ikke så voldsom blæst, så det lykkedes os at få gennemført en patrulje op og gennemsøge hele den nordlige del af fiskerizonen, idet helikopteren tog de yderste områder. Da vi var færdige med det, og lige som helikopteren skulle til at lande, stod brændstofpumpen til den ene af helikopterens to motorer af, så vi måtte skynde os at etablere ”helikopter-i-nød” rulle.

Heldigvis lykkedes det at få landet helikopteren sikkert også denne gang. Der er ingen tvivl om, at piloten kaptajnløjtnant (KL) John Hammerstøm (MER), og de to teknikere, oversergent Poul-Henrik Christiansen og sergent Stefan Pedersen, har fået deres del af de ”interessante” oplevelser på dette togt.

Vi havde heldigvis planlagt at gå til ankers for at få gjort hovedrent og bonet gulve inden besætningsskiftet, så da den nye brændstofpumpe blev fløjet op fra Danmark allerede næste dag,

nåede teknikerne at få helikopteren flyveklar allerede samme aften, altså kun 1 døgn efter at pumpen stod af. Flot klaret.

Herefter gik vi straks ud på en patrulje vest for Færøerne, men allerede på turen derudaf, steg vinden igen til 22 m/s, og så lige i snuden på os igen. Inden længe var søerne oppe på 4-6 meter højde, så hen ad morgenstunden vendte vi om og sejlede atter tilbage mod Færøerne.

Lørdag eftermiddag ankom vi så til Runavik, hvor vi fortsatte arbejdet med at gøre skibet klar, så vi kan være bekendte at levere det videre til B-besætningen.

For mit vedkommende er det så også ved at være slut på mit første togt som chef for HVIDBJØRNEN. Det har været spændende og udfordrende, og jeg ser frem til at sejle kommende togter med lige præcis denne besætning.

Jeg har sagt det før, men jeg er ikke ked af at sige det igen. Jeg har konstateret, at det er en rigtigt god og rutineret besætning, vi har. Der er ingen tvivl om at det er rigtigt, hvad jeg hørte, inden jeg mødte, at det er en af de bedste besætninger, der findes! Det er utroligt vigtigt, at vi har fagligheden i orden, når vi arbejder i Nordatlanten, hvor arbejdsvilkårene kan være meget farlige, hvis man ikke ved, hvilke kræfter man har med at gøre.

Og om ikke andet, så er der ingen tvivl om, at vi i rigeligt mål har fået mærket, hvilke kræfter der slippes løs i en storm ved Færøerne. Heldigvis har vi været forskånet for alvorlige personskader, mest fordi næsten alle er rutinerede og erfarne.

Det har også været et oplevelsesrigt togt, hvor vi har haft opgaver af mange forskellige typer. Ikke mindst den franske fisker BRUIX gav os vel en erfaring, en oplevelse, ingen af os nogensinde glemmer, men også søredning- og eftersøgningsoperationer, bordinger af fiskeskibe, skydninger med kanon og tungt maskingevær, og de mange spændende helikopteroperationer.

Den gode og tiltrængte pause i den dejlige by Lerwick, hvor vejret for en gangs skyld var rigtigt flot var også noget vi vil mindes, ligesom det smukke syn af Færøerne i solskin - med og uden sne - nok også vil stå klart i vor erindring.

Jeg har specielt også været glad for det gode samarbejde ombord, ikke mindst i talsmandsudvalget. Tak for det. Samarbejde er - som jeg har nævnt det før – utroligt vigtigt for arbejdsklima og trivsel. Og det behøver jo heldigvis ikke at være surt at gå på arbejde.

Det er selvfølgelig ikke alt, vi kan blive enige om i talsmandsudvalget, og det er der heller ikke krav om. Når vi ikke kan blive enige, så er det jo chefen, der bestemmer. Sådan er det, og jeg er sikker på, at vi nok skal få samarbejdet til at fungere fint fremover også.

Dermed vil jeg også gerne benytte denne lejlighed til at sige tak for togtet. Tak til hele den herlige besætning, tak til alle dem, der har været med her ombord, for at fylde hullerne for dem, der har været eller er med VÆDDEREN på Galathea-3.

Specielt også en tak til KL Thomas Kok, der også har fungeret som teknikofficer på en del af turen, og som vist nok (det er ikke bekræftet endnu) bliver teknikofficer på TRITON og derfor sikkert ikke kommer med på næste togt her. På forhånd til lykke og god vind, Thomas.



Overkonstabel Anders Bjørn tv. og næstkommanderende Per Graugaard th.

Min nærmeste medarbejder, næstkommanderende, orlogskaptajn (OK) Per Graugaard, afgår til DANNEBROG d. 1. maj.

Tak for en utrættelig indsats på togtet, tak for alle de ting, du har måttet minde en ny chef om, tak for alle dine ”Aaaaaaaaftrædning efter helikopterrulle”, dine schmåkager. Held og lykke på DANNEBROG og pas nu godt på Dronningen.



Vi kan også lige nå at holde en reception for vores teknikofficer (TKO), OK Renny Madsen, som bliver pensioneret med udgangen af måneden. Tak for turen TKO, vi var glade for, at du var med på et afvekslende og spændende sidste togt hos os. Vi håber at du må nyde din pension sammen med Anne Marie.

Og til hele besætningen vil jeg ønske en god tur hjemad. Jeg håber, vi alle nyder hjemmeperioden, og at vi får en chance for at slappe lidt af og genoplade batterierne før næste togt starter d. 23. maj.

Chefen.

Thorshavn.
HVBJ ankom til Thorshavn fredag d. 2. maj, hvor vi skulle bunkre ca. 300 m3 dieselolie og have forsyninger ombord. Hele formiddagen og en del af eftermiddagen blev brugt på dette, alt imens næstkommanderende Per Graugaard og idrætsofficeren Anders Overballe stod for den årlige træningstilstandsprøve – løbeturen på 3 km.

Turen foregik i Kalbaksfjorden, hvor man løber lige ved siden af vandet. En utrolig smuk tur, som også satte sit præg på tiderne. Det blev til nogen rigtig gode tide, og alle bestod. De enkelte der ikke kunne deltage pga. vagt eller arbejde fik samme tur søndag morgen.
Lørdag morgen var tidspunktet hvor vi måtte sige farvel til kommunikationsofficer Søren Scheller-Jensen, idet han skulle hjem på kursus, samt vores kommende næstkommanderende Sten Bilde. Vi glæder os til at se jer på næste tur.

Ellers måtte HVBJ forlægge over til ISPS kajen kl. 16.00 om fredagen, idet et andet skib kom ind og skulle bunkre i Thorshavn. ISPS kajen er en lukket sikret kaj, hvor man skal gennem en port for at komme ind. Det betyder at der både skal en vagtmand ved landgangen på HVBJ, men i weekenden også en i porten. Det betyder derved ekstra vagt for vagtholdet.

Samtidig blev der gennemført et helikoptertankningskursus for den tekniske division ombord, og det blev afsluttet fredag aften.
Lørdag aften bød på en lille brandøvelse, hvor hele besætningen måtte en tur på kajen, i det halvkedelige vejr. Branden for øvelse i skibslasten blev heldigvis hurtigt slukket, og folk kunne vende tilbage ombord.

Søndag formiddag kl. 10.30 forlod vi Thorshavn, for at sætte kursen op i læ nord for Færøerne. De næste mange dage sagde vejrprognosen storm fra syd. Det nemmeste er nemlig at ligge sig i læ et sted, i stedet for at forsøge at holde sig fast til kajen.

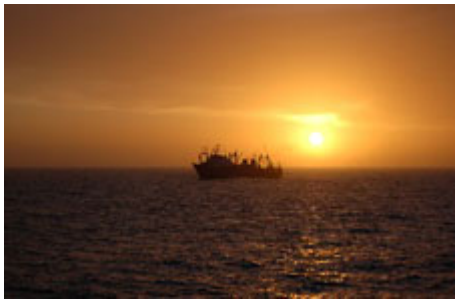
Tillykke med fødselsdagen.
Værnepligtig Torstein Niclasen fyldte 23 år d. 7. mar.
Marinespecialist Tom Skytte Olsen fyldte 41 år d. 11. mar.
Konstabel Kevin Rørvig fyldte 25 år d. 11 mar.
Overkonstabel Jannik Liljeblad fyldte 28 år d. 12 mar.

Indtil næste gang.
Hjemrejsen starter d. 14. mar. kl. 07:25, hvor der er afgang fra HVBJ til lufthavnen og flyveren lander sidste gang planlagt kl. 14:35 i Københavns lufthavn. Derefter er der 69 fridage for de fleste af besætningen, enkelte skal dog ud at sejle en tur i hjemmeperioden. Til dem kan vi bare ønske god tur.

Vi vender tilbage efter hjemmeperioden, hvor togtet starter d. 23. maj.
I ønskes alle en god frihed og landlov, og vi glæder os til næste togt.

Med venlig hilsen
Redaktionen.

Nordlyset nr. 5. nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN's A-besætning


En smuk solnedgang med en russisk trawler, der skal inspiceres.

Nyheder fra togtet og hvervekampagnen på Færøerne.

07-06-2007 kl. 10:10

Sidste nyt fra chefen
Velkommen til et dejligt nyt sommertogt ved Færøerne og Grønland.

Så er vi tilbage på banen igen. Forskolen i Runavik og den efterfølgende sejlende forskole gik fint. Det var atter dejligt at have en så rutineret og samarbejdet besætning på skibet. Heller ikke denne gang var der mange udskiftninger. Det var også grunden til, at vi kunne nå at gennemføre de mange øvelser så hurtigt og gnidningsfrit som vi kunne. Kun helikopteren drillede lidt igen, så nogle af øvelserne med helikopter, må vi samle op på, når den bliver meldt klar igen.

Jeg lagde ud med at introducere min ide til et nyt motto for HVIDBJØRNEN, "A happy ship". Som jeg sagde, så kan jeg ikke finde en god dansk oversættelse for det, men de fleste søfolk har en idé om, hvad der ligger i det, tror jeg. Jeg lægger selv det i det, at vi skal være glade for at være om bord, at vi har et godt samarbejdsklima, humøret skal være godt, vi skal tilstræbe at være positive og konstruktive, vi skal være professionelle og gode til at løse vore opgaver. Som jeg også lovede, skal vi nok fortsætte med at diskutere, hvad vi ellers skal lægge i begrebet "A happy ship".

Vi var jo også nødt til at komme hurtigt i gang, for vi gik jo direkte ud til det store omrejsende show, der reklamerer for hvilken god arbejdsplads, HVIDBJØRNEN, søværnet og forsvaret er.

Vi er også kommet godt i gang. I Thorshavn havde vi 134 gæster, og det var jo lidt mindre end vi forventede, men i Tveraa nåede vi op på 123 gæster, og det var til gengæld flere end jeg havde troet. Og det var dejligt positive unge mennesker og studievejledere vi fik på besøg.

Jeg er sikker på, at vi som direkte resultat af vores besøg får en del kontrakter i hus, og det skyldtes, som jeg sagde til morgenmønstringen, i allerhøjeste grad den entusiasme, og den imødekommenhed som vi alle har vist vore gæster. Det indtryk af, at vi er glade og tilfredse med vores tjeneste i søværnet er den allerbedste anbefaling man kan give en potentiel ansøger.

Jeg fik i øvrigt også indtryk af, at der var mange fra besætningen, der selv nød at vise rundt og forklare - ikke mindst over for de mange unge og nysgerrige gæster. Det er jo dejligt og smittende, når man også nyder sit arbejde som "guide", så det er helt fint.

Og mange tak også til vores værnepligtige, som på trods af at de var helt nye ombord, bidrog så godt til at gennemføre rundvisningerne. Jeg er sikker på, at I nok skal få en rigtig god tur her

ombord – når I lige får vænnet jer til, at et skib ikke er så stabil en platform, når der er ”lidt buler på suppen”.

Og selvfølgelig også mange tak til vores meget dygtige gæster, Maria fra 1. Eskadre, Steffen fra Søværnets Operative Kommando, Henrik fra Rekrutteringen, Peter fra Frømandskorpset og Per fra Sirius, som med deres professionalisme supplerede vores entusiasme for fornemmeste vis.

Derudover, er jeg overbevist om, at mange andre går hjem med et godt og positivt indtryk, og på længere sigt er det bestemt også med til at gavne vores rekruttering.

Desværre var der ikke plads til at vi kunne blive i Klaksvik under weekendens festligheder, men heldigvis var der plads i Thorshavn, så besætningen fik lejlighed til at slappe af efter ugens stramme program.

Men endnu en gang tak for indsatsen under forskole og rekruttering, jeg synes faktisk allerede vi har et temmelig happy ship. Det skal dog ikke forhindre os i, at fastholde mottoet, så vi kan stræbe efter altid at være professionelle, glade og tilfredse, og stolte over vores indsats.

Chefen.

Vores nye næstkommanderende

Det er med meget stor glæde jeg skriver disse linier. Det betyder nemlig at jeg igen – efter mange års tjeneste i land – har fået lov til, at tage en tørn på havet.
Mit navn er Sten Bilde Jensen, jeg er 46 år gammel. Er gift og har børn, og bosiddende i Nordsjælland. Hunden hedder Kasper og min kone er ansat i politiet.



HVIDBJØRNEN’s nye næstkommanderende nyder det færøske vejr i brovingen.

Oprindeligt stammer jeg fra handelsflåden. Jeg har været ansat i Det Østasiatiske Kompagni (rederiet eksisterer ikke længere som rederi, men om det så er min skyld skal være usagt) som styrmandsaspirant, været på søfartsskole og elev på Skoleskibet Danmark.

Min styrmands- og skibsføreruddannelse fik jeg på Københavns Navigationsskole.
Efterfølgende sejlede jeg er kort periode som styrmand i et udenlandsk rederi, inden jeg blev indkaldt til søværnet med henblik på, at gennemgå en uddannelse som reserveofficer. Jeg var inde i søværnet i ca. 2 år, og sejlede i bevogtningsfartøjer (sammen med vores forsyningsbefalingsmand i øvrigt), kuttere og minestrygere, hvorefter jeg igen vendte ”hjem” til handelsflåden.

Vel ”hjemme” igen i handelsflåden gik mine tanker ofte tilbage til den gode tid i søværnet, og efter nogle års sejlads som styrmand i handelsflåden traf jeg en beslutning, som jeg bestemt aldrig har fortrudt. Jeg ville tilbage til søværnet, som havde givet mig så mange oplevelser, og som sagt så gjort.

Efterfølgende gennemgik jeg linieofficersuddannelsen på Søværnets Officersskole (SOS), og sejlede som premierløjtnant bl.a. som chef i de gamle inspektionskuttere.

Jeg har også sejlet i minelæggere (primært i rollen som skoleskib) som kommunikationsofficer og kampinformationsofficer. Vores banjermester kender jeg fra dengang.

I skoleskibet fik jeg smag for rollen som ”skolemand”.
Jeg har da derfor også efterfølgende været meget beskæftiget i søværnet og Forsvarets ”personel – og uddannelsesbranche”. Jeg har været chef for skoleskibsdivision 4, været holdofficer som kadetaspiranter (ligesom vores egen chef og nuværende CH HVBJ B var det før mig).

Før optagelse på VUT II/L på Forsvarsakademiet gjorde jeg tjeneste som operationsofficer i VÆDDEREN (i øvrigt sammen med vores matros), og i to spændende år som udviklingsofficer på den daværende nye VUT I/L - uddannelse på SOS.

Efter udnævnelsen til orlogskaptajn havde jeg tre pragtfulde år som Chef for uddannelsesafdelingen på SOS (hvor jeg igen afløste CH HVBJ B) samtidig med at vores chef var næstkommanderende på skolen.
Efterfølgende sad jeg i Forsvarskommandoens Personelstab, og i de sidste to år inden jeg mødte her om bord, har jeg været souschef og fungerende chef i Personelpolitiksektionen ved Forsvarets Personeltjenestes Policy – og Rådgivningsafdeling.

Som nævnt i indledningen er jeg glad for at komme til søs efter mange år i land. Glæden bliver bestemt heller ikke mindre af, at jeg har konstateret, at vores besætning bestemt er at betragte som en meget god og ”sammentømret” besætning.

Jeg ser frem til nogle gode togter sammen med jer alle om bord, og jeg er overbevist om, at vi får et fint samarbejde – til glæde og gavn for vores gode skib HVIDBJØRNEN, og bestemt også for hver enkelt af os. Starten på dette togt har kun bekræftet dette.

Fortsat godt togt til jer alle.

Med venlig hilsen
NK

Forskolen
Efter en velfortjent ferie er vi endnu engang tilbage på Hvidbjørnen.
Men efter sådan en lang ferie er vi blevet lidt smådovne og også lidt ”rustne” i de forskellige skibsrutiner. Så derfor, og selvfølgelig også for at træne de nye besætningsmedlemmer ombord, afholder vi de første dage ”Forskole” ombord.
Forskolen består af en masse ruller, hvor vi møder op på vores poster rundt omkring på skibet.

Der er først og fremmest ”Manøvrerulle”, hvor alle møder op på de poster, de har, når vi går enten til eller fra havn. Der skal møde folk på for-, agter-, helikopter- samt sidedækket. Derudover skal der være et gummibåds- og trossehold. Inde i skibet bliver hospitalet klargjort og maskinfolkene har en masse procedurer, de skal gennemføre, så de også bliver klar.

Udover den er der ”Havari eget skib”, som er den rulle man slår hvis der enten udbryder brand ombord eller slår hul på skroget. I begge tilfælde gælder det om hurtigt at få slukket branden eller stoppet den lækage, der er kommet, for ellers bliver det jo ret hurtigt enten for varmt eller koldt og vådt til vores nattesøvn.

I tilfælde af krigslignende situationer skal vi også være klar til kamp, så derfor træner vi også ”Klart skibs rullen”. Her hopper vi i vores kamptøj og anti-flash grej (handsker og hætte af brandhæmmende materiale samt hjelm) og gør skibet klar til at slås mod den onde, onde fjende. KI´erne på broen holder skarpt øje med radaren, messegasterne og dæksfolkene klargør alle våben, mens de resterende F-divisionsfolk klargør hospitalet sammen med doc (lægen ombord) og sanitten i tilfælde af tilskadekommende. Maskinens folk holder øje med, at der ikke sker nogen skade med selve skibet

Vi har jo også vores helikopter ombord, og når den er ude og flyve, kan der også ske ting og sager med den, såsom brand og motorstop osv. Hvis det sker, har vi selvfølgelig også en rulle for det, nemlig ”Helo i nød” rullen. Her guider helikopterkontrolofficeren helikopteren ind til skibet, alt imens indsatsholdene gør klar til og tage imod helo’en ved at de rigger brandgrej til. Inde på hospitalet gør doc og sanitten endnu engang klar til at modtage tilskadekommende. De værnepligtige stiller med et bårehold, så de tilskadekommende fra helo’en kan blive transporteret ind på hospitalet.

Udover disse ruller er der selvfølgelig også en masse andre ruller vi øver, men disse ovenstående er de mest spændende at høre om.

Anders T. Bjørn

Rekrutteringskampagnen
Som et led i forsvarets rekrutteringsstrategi, er det blevet besluttet at søværnet bl.a. skal gennemføre rekrutteringskampagner på Grønland og Færøerne.

Rekrutteringsarrangementerne ved Grønland er gennemført med succes, og kampagnen er efterfølgende nået til Færøerne. Folk fra frømandskorpset, Sirius, 1. Eskadre, Søværnets Operative Kommando og Forsvarets Personeltjeneste er rejst fra det sydlige Danmark til Færøerne for at være med i kampagnen.

HVIDBJØRNEN blev valgt til at skulle deltage som platform i havnene på Færøerne. Så derfor lå HVIDBJØRNEN klar i Thorshavn tirsdag d. 29. maj kl. 09.00 med hele skibet klar til at modtage skoleelever fra 7.-9. klasse, gymnasier, tekniske skoler m.fl. Folkene fra det øvrige forsvar havde opstillet små stande rundt omkring på skibet, og skibets egne divisioner havde tillige opstillet stande.

Kanonen blev bemandet, tungt og let maskingevær blev opstillet på sidedækket, dykker- og røgdykkerudstyr blev tillige fundet frem og demonstreret. Helikopteren blev kørt ud, gummibådene blev sat i vandet og maskinrummet og broen blev bemandet med folk fra de respektive divisioner til at fortælle netop omkring deres område.



Gummibådene sejler ture med eleverne i Tveraa.

I Thorshavn om tirsdagen mødte 134 elever op, i Tverå om onsdagen 123, i Runavik om torsdagen 155 og i Klaksvik om fredagen 132. Eleverne blev delt op i grupper af seks og guidet rundt på skibet, hvorefter de frit kunne gå rundt til standene og spørge. Alt imens var det muligt at få en tur i gummibådene iført komplet sikkerhedsudstyr, og med fuld fart på i farvandene uden for havnene fik de demonstreret gummibådenes effekt. De besøgende synes det var enormt sjovt. ”Meget sjovere en rutschebanen i Tivoli” var en af kommentarerne.

Desværre nåede helikopteren kun at komme i luften i Thorshavn, idet den efterfølgende samme dag blev grounded, fordi den havde flækket gearkassen. Det betød også at HVIDBJØRNEN var nødt til at skuffe de unge mennesker i resten af byerne, idet det var meningen at der i hver havn, skulle være tre heldige vindere af en helikoptertur.



Helikopteren løftes fra borde i Sund med afmonterede rotorblade.

Helikopteren blev sat i land på en blokvogn i Sund om torsdagen, og blev kørt til Vagar lufthavn, hvor teknikere fra Søværnets Helikoptertjeneste kom op for at hjælpe helikopterbesætningen med udskiftningen af gearkassen.

Tillykke med fødselsdagen.
Overkonstabel Martin H. Andersen fyldte 33 år d. 29. maj.
Værnepligtig Dennis Georgsen fyldte 23 år d. 31. maj.
Seniorsergent Georg Einer Østergaard fyldte 59 år d. 3. jun.

Indtil næste gang.
HVIDBJØRNEN forlod Thorshavn d. 3. jun. kl. 11, for at sejle mod de store russiske blåhvillingfiskere nordvest for øerne med henblik på fiskeriinspektion, hvilket de næste par dage kommer til at gå med.

Fra d. 11.-14. jun. kommer den stående atlantiske NATO flådestyrke forbi færøsk område, hvor HVIDBJØRNEN skal deltage i diverse øvelser.
Endnu en spændende periode nærmer sig.

Med venlig hilsen
Redaktionen.

Nordlyset -6. nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN's A-besætning

I modsætning til sidste togt, hvor vejret en stor del af tiden var temmelig dårligt for ikke at sig rigtig dårligt, har vejret denne gang ved Færøerne været rigt

23-06-2007 kl. 15:29



Det gode vejr nydes på agterdækket af HVIDBJØRNEN en søndag eftermiddag midt i Nordatlanten.

Sidste nyt fra chefen
Så fik vi lidt ro over skibet. Et par dage i Thorshavn til at få pusten igen og så ud på feltet. Vejret viste sig heldigvis fra den pæne side, så bortset fra en let vuggen i søvn, har havet været fladt. Flere dage har bragt strålende sol, og de bare overkroppe er blevet brunet, nogen enkelte dog lidt mere over i de røde nuancer. Sådan kan Færøerne også være.

Helikopteren er heldigvis kommet stærkt tilbage, og det er lykkedes os at få udchecket Pierre Bork (FYR) til helikoptergruppeleder. Flot klaret og tillykke. Vi glæder os til samarbejdet.

Der er ikke så mange fiskere på havet, som ikke har været kontrolleret for nyligt, så vi har god tid til at afpatruljere fiskeriterritoriet og til at holde interne øvelser.

Jeg synes at "Happy Ship" begrebet har slået godt an. Mange taler om det, og jeg har set et billede af helikopterdækket, hvor H-et, der er malet på dækket, ved lidt fotografiske tricks er blevet suppleret med efterfølgende "…appy ship". Jeg har hørt gummibådsbesætningen synge sørøversange under arbejdet, og jeg har set mange andre tegn på at vi i høj grad er et happy ship. Herligt.

Takket være Mads Kordt, som er med som afløser i maskinen, har jeg fået lidt mere baggrund om ordet happy. Ordet skulle stamme fra det islandske "happ", der betyder held eller gunstigt tilfælde. Det er jeg meget glad for, da det jo antyder, at hvis vi stræber efter at få et happy ship, så vil heldet være med os.

Fortsat happy togt.
Chefen

Fiskeriinspektion
I modsætning til sidste togt, hvor vejret en stor del af tiden var temmelig dårligt for ikke at sig rigtig dårligt, har vejret denne gang ved Færøerne været rigtig pænt. Det har derfor betydet arbejde for fiskeriinspektionsholdene (FI-hold). Siden sidst er antallet af fiskeriinspektionsassistenter (FIA) og officerer (FIO) steget ombord, idet der i mellemperioden har været folk på kursus, så der på nuværende tidspunkt er tre FIA'er og fire FIO'er ombord.



En stor del af tiden bruges på fiskeriinspektion bl.a. på de store russiske trawlere.

Allerede under forskolen startede vi med en fiskeriinspektion, idet vi under forlægning nordøst over stødte på en mystisk russisk fisker. I et området lukket for trawlfiskeri lå han og sejlede med langsom fart nord over. Det er der på sin vis ikke noget ulovligt i, men idet HVIDBJØRNEN satte kursen mod ham, for at se hvad han hed (som man gør ved alle fiskere), begyndte sort røg at vælte op ad skorsten og skibets fart nærmest eksploderede.

Alt imens forsøgt vi at komme i kontakt med skibet på radioen, men ham svarede ikke. Imens så flere fra broen af HVIDBJØRNEN noget netlignende blive trukket bag skibet. Da nettet tilsyneladende var væk, svarede skibet pludseligt over radioen og FI-holdet blev sendt over. Det lykkedes desværre ikke at finde nogen tegn ombord på fiskeri, men fiskeren kan regne med en skærpet opmærksomhed det næste lange stykke tid.

Efter forskole var det tid til at kigge på det store blåhvillingeventyr, som hersker i det færøske farvand i maj og juni. Op til 20-30 store russiske fabrikstrawlere ligger og hiver det ene læs blåhvilling op af vandet efter det andet – op til 60 tons ad gangen. En fabrikstrawler er en stor trawlfisker, som fanger fisken, forarbejder den og fryser den efterfølgende. De store russiske skibe kan have omkring 1.600.000 kg frosne fisk ombord. Så det kan nemt blive en stor opgave for FI-holdet at tælle alle disse fisk.

Sammen med THETIS' besætning, som vi afløste ombord på HVIDBJØRNEN d. 23. juni, er det lykkedes os at lave inspektioner på stort set alle de russiske trawlere. Nye skærpede regler er tillige trådt i kraft d. 1. juni, og derfor var der flere ting at være opmærksom på.

På nuværende tidspunkt er det de franske fiskere i den sydlige del af den færøske fiskerizone der har vores interesse. Det er også ved at være et år siden, der har været inspektioner på dem. Enkelte har aldrig været inspiceret før. Disse inspektioner kan nemt blive mere omfattende idet, de fanger blandede fisk såsom lange, blålange, brosme, havtaske, havkat, sej, helleflyndere m.v. Ombord kontrolleres så ligesom hos russerne at de har indrapporteret den korrekte mængde, at deres fangstudstyr er i orden, at de har orden i papirerne og har lovlige licenser – i modsætning til BRUIX fra sidste tur.

Ellers må vi konstatere, at fiskeriinspektionen her ved Færøerne er ved at være slut for denne gang, idet HVIDBJØRNEN drager videre mod Grønland i slutningen af måneden.

Anders Overballe
VBO

Flysikkerhedsinspektion
FLYSIK står for flyvesikkerhed, og det er præcis hvad HVIDBJØRNEN prioriterer højest, når helikopteren skal flyve. Selv den mest kedelige rutinetur fra A til B bliver ikke gennemført uden grundigt benarbejde. Piloten skal lave en dybdegående undersøgelse af vejret inden TAKE OFF, helikopteren skal kontrolleres for fejl, og så skal den kontrolleres igen.

Uden en HCO (helikopter kontrol officer) ombord kan en flyvning fra skibet ikke gennemføres i rum sø. En HCO er et besætningsmedlem der har gennemført et kursus, hvilket giver ham indsigt i helikopteroperationer, og de eventuelle nødprocedurer, der kan blive til virkelighed. Indtil videre har HVIDBJØRNEN ikke haft brug for dem på denne tur. Alligevel trænes de til hudløshed, hvis det skulle ske en dag,



HCO'en kontrollerer helikopterens operationer. Her trænes hoist med assistanceholdet, FI-holdet og doktoren til HVIDBJØRNEN's fordæk.

Selvom vi på HVIDBJØRNEN mener, at vi er rigtigt gode til FLYSIK kan det jo ikke skade at få personel fra andre grene af forsvaret til at komme på besøg for at se, hvordan vi gør. Måske er der steder hvor vi kan blive bedre. Personellet, der kom ombord på HVIDBJØRNEN en smuk junidag i Nordatlanten blev under ét kaldt "dem fra FLYSIK". FLYSIK består af et panel af eksperter i Fly og sikkerheden forbundet med disse. Et panelmedlem var selv tidligere helikopterpilot og har derfor selv haft flysikkerheden tæt ind på kroppen.

Hele HVIDBJØRNENS måde at flyve helikopter på skulle gennemgås af FLYSIK. Lige fra piloten og hans besætnings forberedelser til HCO'en og folkene på dækket. Ord som tripple romeo, SCA, ELVA samt HIFR suser gennem radiobølgerne mellem skibet og helikopteren. Disse udtryk er ikke navne fra et Shakespeare-stykke. Bag disse ord ligger et hav af procedurer og overvejelser, alt sammen for at få sikkerheden i top og få helikopteren sikkert tilbage til skibet.

SCA (Ship Controlled Approach) og ELVA (Emergency Low Visibility Approach) er især noget der får HCO'ens puls i vejret. Her er det HCO'ens opgave at vejlede helikopteren hvis denne har vanskeligheder eller ikke selv kan finde tilbage til skibet. HCO'en skal instruere helikopterpiloten i, at finde tilbage til skibet. Han skal med andre ord fortælle hvilken højde, fart samt kurs helikopteren skal flyve for at vende tilbage til skibet. Et smalt indflyvningsspor skal følges og der er ikke meget plads til fejl. Tripple Romeo er tre R'er og skal bestemt ikke forveksles med Scorekajs tre S'er (charme selvtillid og lækkert hår). De tre R'er står for Rotors Running Refueling. Her lander helikopteren på skibsdækket og får brændstof.

Under HIFR (Helikopter In Flight Refueling) sker det samme, blot hænger helikopteren i luften over dækket og får firet en brændstofslange op til sig. Under disse seancer er det ekstremt vigtigt at sikkerheden er i top. Et indsatshold med brandmænd og reddere skal stå på spring hvis noget skulle gå galt. Ydermere skal dæksfolkene være klar til at surre helikopteren fast til dækket efter landing – for et skibsdæk har for vane at bevæge sig. HVIDBJØRNENS måde at løse alle disse opgaver på bestod FLYSIK panelets krav, og HVIDBJØRNEN kan nu sejle videre vel vidende at vi er rigtig gode til at passe på vores Helikopter og dens besætning.

Morten Dastrup
KIO

Forvaltningsdivisionen
Vi er alle i Danmark på vej mod lufthavnen, der venter endnu et godt togt forude. Alle er spændte

på at se hinanden igen efter en lang og god hjemmeperiode. I flyet er stemningen på sit højeste, alle er glade for at se hinanden igen og snakken går.


Kabyssen er i gang med at forberede et udsøgt aftensmåltid med bl.a. kænguru.

Vi ankommer til skibet og mødes i de forskellige divisioner og gør klar til arbejdet. F- divisionen skal jo mætte mange munde og går derfor straks i gang med at forberede maden.

Dagene går og vi for stor ros for den pragtfulde mad og vores gode indsats. Vi har nu også fået faste værnepligtige som skal hjælpe til med det daglige arbejde. De værnepligtige bliver fordelt så vi får en i hver messe og to i kabyssen, hvoraf den ene er udlært kok og er derfor en stor hjælp.

Det bliver den 18. juni og vi må desværre tage afsked med vores kok Lars, da han skal på inspektionskutter ved Grønland. Hans gode humør og den sorte humor ville vi alle komme til at savne, så derfor et kæmpe tak for den gode indsats.

Nu er tiden så kommet til at vi skal sejle under Grønlands Kommando og det betyder at vi siger farvel til Færøernes Kommando over en frokost på HVIDBJØRNEN og derefter bevæger vi os mod Island og Grønland.

Endnu en udskiftning venter lige om hjørnet, da vi den 28. juni siger farvel til vores to messegaster og velkommen tilbage til de folk som har været udlånt til Galathea. Der skal lyde en stor tak til dem for indsatsen.

Tillykke med fødselsdagen.
Konstabel Hans Martin Pedersen fyldte 26 år d. 10. juni.
Marinespecialist Jon Christiansen fyldte 46 år d. 15. juni.
Sergent Thomas K. Sørensen fyldte 28 år d. 15. juni.
Overkonstabel Anders T. Bjørn fyldte 26 år d. 19. juni.

Indtil næste gang.
Siden december 2006 har HVIDBJØRNEN sejlet ved Færøerne og TRITON ved Grønland. Nu er tiden inde til at enhederne skal bytte. Det betyder at vi sejler mod Grønland d. 23. juni hvor resten af togtet skal foregå. Besætningen glæder sig utrolig meget til at se Grønland igen.
HVIDBJØRNEN starter med et havneophold i Reykjavik, hvor der bl.a. skal provianteres og de værnepligtige tager hjem.

Med venlig hilsen
Redaktionen.

Nordlyset nr. 7 fra HVIDBJØRNENs A-besætning

Nyt fra HVIDBJØERNEN på togt i Nordatlanten, hvor bl.a. kadetter og værnepligtige beretter om deres oplevelser om bord´.


Isbjerg og Grønland i disen

12-07-2007 kl. 08:25

Sidste nyt fra chefen

Jeg synes, det virker som om dette togt går med lynets hast. Inden vi rigtig har fået set os om, er vi allerede begyndt på togtrapporten, og bedømmelserne. Det har jo nok noget at gøre med, at det er et delt togt, så vi nu er ved Grønland, og at vi har mange opgaver, som ligger ud over normal patruljetjeneste.

Jeg kan nævne rekrutteringsarrangementerne på Færeøerne, som allerede nu virker som fjern fortid, et længere ophold i Reykjavik, hvor vejret viste sig fra sin allerflotteste side og en længere søredningsoperation i polarisen ud for Ammassalik, som heldigvis endte godt, idet fik lidt støtte fra to helikoptere fra den islandske coastguard.

Men også resten af togtet bliver der mange spændende aktiviteter. Nu runder vi Kap Farvel den 10. juli, og så er der en hurtig tur på vestkysten af Grønland. Vi kan desværre ikke nå til Nuuk, som vi havde håbet, men til gengæld får vi et længere anløb af Grønnedal, som mange af os også glæder os til at gense.

Det betyder også et besøg ved Grønlands Kommando, samt et kursus for befalingsmændene i forsvarets nye kompetenceudviklings system FOKUS, der ved årsskiftet skal afløse det velkendte bedømmelsessystem FORPUBS.

Efter besøget bliver der ikke lang tid til fiskeriinspektion på vestkysten. Vi skal hurtigt tilbage til østkysten, så vi kan nå noget fiskerinspektion og suverænitetshævdelse, før vi skal ind i Ammassalik området, hvor vi i 1½ uge skal støtte gennemførelsen af Arctic Team Challenge, et ekstremt sportsarrangement for idrætsudøvere i arktiske egne. Der bliver lavet optagelser til en udsendelse om arrangementet, så det skal nok blive spændende.

Vi forsøger også at få et besøg i Ammassalik, som jo er TRITONs adoptionsby, lagt ind i perioden, men nu må vi se om det bliver muligt. Efter Arctic Team Challenge er vi næsten direkte på vej mod Reykjavik for besætningsomskiftning og vores hjemrejse.

Med så mange aktiviteter, er jeg sikker på, at også den sidste del af togtet er gennemført, næsten før vi får set os om. Ikke mindst fordi vi har et rigtigt happy ship, og fordi vejret også har været med os på dette sommertogt. Men uanset hvor godt et togt det har været, ved jeg, at vi glæder os til at komme hjem til familien, kæresterne og vennerne igen.

Chefen

Kadet togt med HVIDBJØRNEN.
Vi er 2 kadetter fra Søværnets Officersskole som arbejder på at blive marineingeniører. Dette minder om den civile maskinmester uddannelse, dog med en del mere ledelse og selvfølgelig en viden omkring våbensystemer og søkrig. Her, hvor vi har to år tilbage af vores uddannelse, ligger vores første længere togt. På togtet følger vi officererne i T-divisionen for at få et indblik i den funktion, vi selv skal have efter vores udnævnelse.

Efter 3 års venten kom dagen, hvor vi skulle ud og se et gråt skib. Vi rejste til Torshavn, hvor HVIDBJØRNEN ventede. Efter en hurtig rundvisning på skibet, blev vi sendt i maskinen for at udskifte en startermotor på hovedmotor F, dette var den første succesoplevelse og en god start på et begivenheds- og lærerigt togt.

Når det er første gang, man er ombord på et orlogsskib, er der mange nye ting man skal lære. Blandt andet skibets forskellige ruller. Det er meget fint at have læst om dem men der er nu noget andet, når man står i det for første gang. Ligeledes med el og motor teori, alt bliver løftet op på et andet plan, når man ser det i virkeligheden og får lov til at pille ved det.

Nogle af de opgaver vi blev tildelt var såkaldte ”kadetopgaver”, som regel problemer der har været lagt til side i en periode. Det er ikke altid nemme opgaver, men for vores vedkommende meget lærerige, da det kræver nærmere studier af manualer og anden dokumentation for at kunne gennemskue systemet. Det giver samtidig en stor tilfredsstillelse, når man en gang imellem har succes med at reparere noget der har været i stykker længe.

Vi havde også æren af at planlægge en lille ”for øvelse havari eget skib”. Dette går ud på at træne røgdykkere, indsatsledere og sanitetspersonalet i at bekæmpe brande eller lækager ombord. Normalt er det VLO der arrangerer øvelserne, men vi fik lov at låne røgmaskinen og selv udtænke et snedigt scenario med en omfattende brand som besætningen skulle håndtere.

Vi kan konstatere, at brandberedskabet på Hvidbjørnen fungerer udmærket, og at der bliver arbejdet med de problemer, der kommer frem under øvelserne.

Vi har også deltaget i en ”for øvelse assistance andet skib”, der går ud på at et lille hold fra maskinbesætningen enten bliver hoistet med helo, eller sejlet med gummibåd over til det havarerede skib og bistår dette med hjælp. Øvelse gik ud på at vi skulle ud at hjælpe et skib i brand (i dette tilfælde HVBJ), til lejligheden udstyret med en besætning af russisk talende værnepligtige. Transporten foregik med gummibåd og indehold også lidt, for T-div uvant, klatring på lodslejder.

Afslutningsvis kan vi sige, at togtet har været en rigtig positiv og lærerig oplevelse. Besætningen har været utrolig hjælpsomme og altid klar med gode råd. Vi håber at se jer igen om 2 år når vi er færdige på SOS. Fortsat godt togt og Happy Ship.

Med venlig hilsen
Niels B. Hansen & Steven O. Eriksen



Chef og næstkommenderende vurderer skydemål efter endt skydning

Store ”skydedag” ombord på HVIDBJØRNEN.
HVIDBJØRNEN holdt store ”Skydedag” den 26 juni. Dagen startede med at finde egnede mål, læs isskosser. Desværre var udvalget ikke så godt, så det besluttedes at anvende det smilende skydemål udarbejdet af HVIDBJØRNENS egen besætning.

Indledningsvis gik skibet i Klartskib, som er skibets højeste krigsberedskab. Det er ud fra dette beredskab at skibet er klar til at bekæmpe alle former for trusler og fjender.

Først blev skydning med tungt maskingevær (TMG) gennemført. Skibets eget mål med det smilende ansigt fik sig en tur for lopper. Denne skydning blev efterfulgt af skydning med skibets kanon, som er en OTO MELARA 76 mm Super Rapido. Denne kanonernes Ferrari kan levere to skud pr. sekund, når hastigheden sættes på det maksimale. Både varselsskydning og sømåls-skydning blev øvet og alt fungerede.

Efter en velfortjent middagspause overgik man til skydning med let maskingevær (LMG) og håndvåben. Endnu engang måtte skibets smilende skydemål stå for tur.
Samlet set en rigtig god dag, hvor HVIDBJØRNEN fik luftet alt hvad der kan skyde, og hvor hjelmene med dertil hørende klartsskibsudstyr kom ud af holderne på kamrene.

OPO Nils Westergaard

At være værnepligtig ombord på HVIDBJØRNEN.
Det var uden tvivl en kæmpe omvæltning, at komme fra en dels civil og dels militær hverdag i Auderød, og til at få en hverdag ombord på et skib, hvor man lever og sover med maks et par minutter til arbejdspladsen. De samme mennesker 24 timer i døgnet - og de samme tre ildelugtende værelseskammerater 5 uger i træk.



HVIDBJØRNEN-A´s værnepligtshold

Det krævede at ens personlige grænser og tolerancetærskel blev flyttet, og det er noget der unægteligt fører "gnidninger" med sig. Specielt når ikke alle er lige indstillet på at plumre rundt langt fra kæreste, job og uden mobildækning, men med vand, vand og atter vand omkring sig.

Vi er jo værnepligtige, og dvs. at mange af os er revet ud af en tryk hverdag med styr på jobbet, kæresten og hjemmet. Men på trods af det, så har der sgu ikke været mange problemer eller gnidninger. På trods af søsyge og "længere" perioder med afholdenhed, så har humøret været højt iblandt os. Og det er jo blandt andet, fordi det har været en vildt fed oplevelse, at have været med på togt i Nordatlanten med HVIDBJØRNEN. For det er sgu det dét har.

Det var svært at komme ind i rutinerne i starten og finde sin plads i besætningen, men som tiden gik, blev vi mere integreret og fik en fast hverdag ombord. Det gjorde det sjovere, mere lærerigt og udfordrende at være en del af enheden.

De små ting i denne nye hverdag, som den friske luft, solen, middagslurene, den gode mad, det forfriskende kondirum, naturoplevelserne og ikke mindst de konstant vuggende bevægelser, er alle ting man kommer til at holde af. Og det er nok egentligt meget sundt at prøve det. Jeg har i hvert fald nydt, at skrue ned for tempoet, og give mig tid til at nyde disse ting, som man sjældent oplever andre steder.

Nogle tiltaler det at komme væk på denne måde, og de har ligefrem opsøgt det ved at melde sig frivilligt, mens andre er blevet tvunget ind. Og derfor varierer det meget hvad folk har fået ud af sådan en tur, men jeg tror alle har oplevet eller lært noget de kan bruge senere hen. Og det må helt givet være på grund af, at det har været et kanon fedt skib og en fed besætning at sejle med.

Hilsen
803 Tobias


Helodækket klar til modtagelse af helikopter

En dag i skoene på en dæksmand!
Vækkeuret ringer! Jeg springer ud af køjen og slukker alarmen. Jeg føler mig frisk i dag, selv om de andre i cafeteriet siger jeg ser træt ud. Jeg tager mig et par blødkogte æg, og en ostemad. Spiser op og tager en kop kaffe med ind i mandskabsklubben, hvor V-sek mønstre. Vi er hurtigt alle mødt.

Vi kører helikopteren ud kl.9 siger vores befalingsmand Lars. Så har vi lige en time til at sludre, det er altid så hyggeligt. Vi sidder længe nok til jeg kan hente en kop kaffe mere.

Vi har 4 værnepligtige tilknyttet dækket, som vi sætter i gang med rengøring, mens vi ”leger” med helikopter. De kender efterhånden vores rengørings område. Så den klarer de selv.

Vi får hurtigt foldet helikopteren ud. Rotorbladene er nemlig foldet ind, så den kan være i hangaren. Det går stærk, da vi er ved at være ganske rutinerede og arbejder godt sammen. Vi får at vide ”fuglen” skal flyve om en halv time. Så vi har lige tid til at gå ned og sidde lidt.

Da den så endelig skal af sted, bliver der prajet: På post for helikopter flyvning! Over højtaler anlægget. Vi suser op i hangaren og hopper i vores dragter, med tilbehørene briller og høreværn. Vi går ud på helodækket og venter tålmodigt på piloten, som vi plejer.

De får endelig helo’en startet op og klar til at lette, vi bliver vinket ud til surringerne. Vi tager dem af og ser heloen blive mindre og mindre blandt skyerne.

Den skulle på fiskeri-inspektions rekognoscering og er tilbage om en time. Så har vi lidt tid til at ordne småting vi evt. skulle have stående i vores to-do-bog.

En time efter lyder der højt over hele skibet: For øvelse!! For øvelse, helikopter i nød! Så er det bare ud på sin post. Jeg er flares-gast. Jeg skal være klar med flares, hvis helo’en har svært ved at se skibet om natten. Så kaster jeg flares i vandet, så de danner et lysmønster efter skibet. Vi får fint helikopteren ned. 7-9-13 for det aldrig bliver alvor!

Vi spiser mellem 11 og 13, og mønstrer igen kl.13. Om eftermiddagen står der skydning på programmet. Det bliver med TMG 12.7 gevær. Det er et stor maskingevær der monteres på skibssiden. Der er omkring 8 gaster ombord der er uddannet til at skyde med den, og det er noget vi 8 kan bruge. At fyre nogle bønner af!! Vi sætter et skydemål i vandet og gør klar til skydning. BANG BANG BANG!! Det er svært at ramme på den afstand, plus, skibet gynger.

Vi får hurtigt fyret de 200 skud af, vi har til deling. Det skal lige siges, at den skyder ca.850 skud i minuttet, så det var en kort fornøjelse, men sjovt, DET var det!

Resten af eftermiddagen går med motion i kondirummet, indtil vi skal spise til aften 17.30.

Om aftenen er vi nogle stykker, der godt kan lide at spille computer, andre dage kan vi også godt få lyst til at spille kort. Man kan altid finde nogen, der vil spille med.

Kl.20 skal jeg på broen og gå vagt. Rorgænger/udkigs vagt. Af de 7 gaster vi er på dækket, går de 6 af os 4 timers vagt om dagen. Jeg har fra kl.20 til midnat. Det er nu ganske hyggeligt. Jeg har vagt med Kommunikations Officeren (KKO). Han er en fin fyr, så længe jeg passer mit job og er opmærksom på udkiggen. Så vi hører musik og drikker sodavand. Vagten går hurtigt, når man hygger sig.

Vi bliver afløst lidt i midnat, og så er det på hovedet i seng. Fordi man ved jo aldrig, hvad morgendagen byder på af strabadser.

- Lasse Helledi 168

Fanget i isen.
D. 4. juli klokken 1037 fik HVIDBJØRNEN et udkald. En lille motorbåd ”Peter” med tre mand ombord havde forvildet sig ind i isen på den Grønlandske østkyst, og kunne pga. motorstop ikke komme ud igen. HVIDBJØRNEN blev derfor scramblet og sendt mod positionen.

HVIDBJØRNEN, der i opkaldsøjeblikket, havde et kontrolhold ovre på en tysk trawler fik travlt med at kalde kontrolholdet hjem og forlægge mod den nødstedte motorbåds position ca. 350 sømil mod nord.


Islandsk coastguard helikopter med de evakuerede haverister ombord

I begyndelsen var vandet frit, men isen ligger på denne årstid som en tyk mur omkring Grønlands østkyst. Snart måtte der brydes is, og brudt is, det blev der. Men uheldet forfulgte HVIDBJØRNEN. Heloen blev grounded, så vi kunne ikke benytte den til eftersøgningen, hvorfor der blev kaldt på hjælp udefra.

Den Islandske kystvagt stillede 2 Superpuma redningshelikoptere til rådighed, som skulle søge i området, hvor Peter menes, at kunne være. Klokken 0414 lokal tid fik den ene redningshelikopter fra Island bid i Peter og fik bjærget de 3 mand, der efterhånden var meget glade for at se redningspersonellet efter en uge i isen. De tre lettere forkomne personer blev så fløjet til Kullussuk og er nu i god behold.

HVIDBJØRNEN har nu kun tilbage at kæmpe sig ud af isen og tilbage på fiskefeltet.

KIO Morten Dastrup

Tillykke med fødselsdagen.
26 juni 265 MAKS Jesper Dyg Elian 22 år
29 juni 397 MOKS Henrik Christiansen (bager) 35 år
09 juli 268 MAKS Siggeir Christian Høgh 22 år

Indtil næste gang.
Nu er tiden kommet til at vi skal til vores ”rigtige” hjemhavn, nemlig Grønnedal. Inden da har vi dybdebombekast, mere fiskeriinspektion og desuden skal vi også til at gøre klar til hjemrejsen til Danmark igen. Men inden vi når helt dertil skal vi op for at være støtte og supportskib for eksterm sportsarrangementet ”Arctic Challenge” oppe på Østkysten.

Med venlig hilsen
Redaktionen

Nordlyset nr. 8 fra HVIDBJØRNEN's A-besætning

Stor dansk indsats redder fransk ægtepar på indlandsisen

30-07-2007 kl. 14:15


Ultralight-flyet nedstyrtet på indlandsisen

Så er vi på vej retur mod Reykjavik, hvor dette togt ender.

Vi skal have ryddet op og gjort rent efter os, så vi kan overlevere en flot HVIDBJØRN til b-besætningen, men derefter skal vi hjem til Danmark. Jeg kan mærke, at stemningen og humøret er højt, helt som det plejer på dette tidspunkt af et togt. Eller måske er stemningen alligevel en tand højere.

Det har været et togt med et fantastisk flot vejr det meste af tiden, og det har selvfølgelig stor betydning. Men jeg tror også, der er en sammenhæng med, at vi alle har købt "Happy Ship" mottoet. Det fik jeg i hvert fald bekræftet til fulde og samstemmigt på det sidste talsmandsudvalgsmøde. Intet kunne glæde mig mere at høre. Jeg håber, vi kan holde fast i den stemning, også på næste togt, hvor vi nok ikke kan forvente helt så megen sol og så flot vejr.

På dette togt kan vi tænke tilbage på en masse gode og spændende oplevelser lidt ud over det normale. Lad mig her nævne et par stykker af de seneste. Vi har haft et par vellykkede redningsaktioner. Dels var der den lille båd "PETER", der var drevet med storisen ud på åbent hav, hvor vi - med god hjælp fra to helikoptere fra Islands kystvagt - fik reddet de tre grønlændere. Og dels var der de to franskmænd, som forsøgte at flyve over indlandsisen i et ultralight fly.

Styretøjet frøs fast for dem, så de styrtede ned midt på indlandsisen. Dem fik vores helikopter reddet ud i rimelig god form efter tre meget dramatiske flyvninger fordelt over to døgn. Vi kan også tænke tilbage på 3 dejlige dage i Grønnedal, hvor vi fik en helt fantastisk modtagelse af chefen for Grønlands Kommando og alle de ansatte deroppe. Sidst men ikke mindst fik vi nogle dejlige dage i Ammassalikområdet i forbindelse med vores deltagelse i den ekstreme sportsbegivenhed "Artic Team Challenge".

Det gav også nogle dejlige dage i byen Tasiilaq/Ammassalik, som inspektionsskibssejlere ikke så ofte får muligheden for at se så meget til. Det var dog ikke alle, der slappede lige meget af; helikoptergruppen og de udvidede gummibådsbesætninger fik nok at se til, men jeg er sikker på, at alle alligevel har fået mange gode oplevelser med hjem i bagagen. Der er stof til mange gode fortællinger til familien, kæresten eller vennerne, der venter derhjemme. Og de har haft en vejrmæssigt meget kedeligere sommer end os.

Tak for denne gang. Det har atter været en stor ære og fornøjelse at sejle sammen med denne meget dygtige, erfarne og professionelle besætning. Jeg håber, vi alle får en god og velfortjent hjemmeperioden, og jeg håber, vi alle møder med godt humør, klar til at tage den næste tørn, som jo bliver et vintertogt ved Færøerne.

Chefen


Velfærdsofficeren med bingopræmierne.

Hør, hvad med velfærdet???
Om bord på HVIDBJØRNEN mødes et hemmelighedsfuldt selskab ind imellem bag lukkede døre i officersmessen. Der er rigget til med kaffe og kage, for der er mangt og meget, der skal diskuteres. Velfærdsudvalget har trådt sammen.

Velfærdsudvalget, i daglig tale velfærdet, består af en junta på 6 mand. Disse mennesker administrerer med hård hånd de velfærdsmidler, HVIDBJØRNEN har til rådighed.

Velfærdet holder jævnligt møder i løbet af et togt for at diskutere, hvad der skal bruges penge på. En tilbagevendende begivenhed er bingo. Til dette formål skal man jo have præmier, og disse bliver indkøbt i diverse egne af verden såsom Grønnedal, Reykjavik, Nuuk, Torshavn osv. Der forsøges at købe så mange spændende ting som muligt, så der ingen undskyldning er for ikke at spille med.

Til tider er præmierne så fabelagtige, at der opstår tumultagtige scener rundt omkring i skibet, når en meget populær ting bliver vundet. På bingoaftener forbarmer skibets bager, Henrik, sig over os alle og producerer lækre bingoboller, imens kabyssen fremstiller dejlig varm kakao. Jo, der hygges. Når HVIDBJØRNEN så kommer i havn, arbejder velfærdet også på højtryk i det skjulte.

De lokale seværdigheder skal jo besøges, og derfor arrangeres der ture rundt om i landskabet for interesserede. Under gang kan muligheden for at se tingene lidt fra oven byde sig til. Derfor kan helikoptergruppen overtales til at være vært ved et lille intermezzo i 2000 fods højde, hvor man får en James Bond-tur i en Lynx-helikopter med over 200 km i timen. Det er svært ikke at smile, når man står sikkert på dækket igen efter en sådan tur.

Færøernes Kommando er heller ikke blege for at stille biler og personel til rådighed, når besætningsmedlemmer ønsker at se sig omkring på Nordatlantens Hawaii. Når alle aspekter af alle beslutninger er diskuteret igennem til velfærdsmødet, takkes der som regel for god ro og orden.

Der er mange gode forslag, der kommer for dagen, men uheldigvis er det ikke muligt at få dem alle ført ud i livet. Det er her, velfærdsofficeren må være den onde mand, der tager den endelige beslutning, om noget skal gøres eller ej. Men til trods for det, er det skønt at være velfærdsofficer.

Velfærdsofficer Morten Dastrup
(Morten afgår fra HVIDBJØRNEN med slutningen af dette togt. Tak for indsatsen Morten, ikke mindst på velfærdsområdet. Et BZ fra chefen.)

Stor dansk indsats redder fransk ægtepar på indlandsisen
HVIDBJØRNEN var d. 17. juli på vej mod Kap Dan ved Kulusuk for afhentning af deltagere i Arctic Team Challenge.


Helikopterbesætningen, DOC og det franske ægtepar efter den vellykkede redning.

Om aftenen modtog skibet information om, at en lille fransk Alouette helikopter med to personer ombord var nødlandet på indlandsisen.

Umiddelbart herefter modtog skibet information om, at der udover helikopteren også savnedes et ultralet fly med to personer ombord, som også formodedes at befinde sig på indlandsisen. Sidstnævnte fly havde udløst sin nødsender. Efterfølgende viste det sig at ultra-lighten i 11000 fod pga. opbygning af is på styreplaner og motor, havde mistet al kontrol med flyet.

Lynx helikopteren S-142 fra HVIDBJØRNEN gik i luften trods meget ringe forhold i området med lav skybase og tåge mod positionen for nødsenderen.

Efter 1 time blev flyet lokaliseret. Flyet var styrtet og lå på indlandsisen i 7000 fods højde. Den ene vinge stod lodret op i fra indlandsisen og der var ikke umiddelbart tegn på liv. Ved et nyt forsøg på passage kunne der ved siden af vraget ses en redningsflåde og under denne kravlede en person ud på ryggen og vinkede mod helikopteren.

Grundet de dårlige vejrforhold var evakuering ikke mulig. S-142 returnerede herefter mod HVIDBJØRNEN idet brændstofbeholdning, samt tiltagende overisning af helikopteren ikke tillod yderlige forsøg på evakuering i området. Grundet dårlig sigt blev S-142 dirigeret ind til skibet efter procedure for landing med begrænset sigtbarhed.

Herefter valgte man at afvente vejrbedring, men metrologerne forudsagde længerevarende dårlig vejr. HVIDBJØRNEN påbegyndte forlægning gennem polarisen, for derigennem at minimere afstanden mellem skibet og det havarerede fly.

I samarbejde med Air Greenland Twin Otter flyvemaskine, påbegyndte S-142 nyt forsøg på evakuering d. 18. juli om formiddagen, da de tilskadekommendes tilstand måtte formodes at være kritisk.
Igen måtte evakuering opgives grundet sigtbarheden i området. Man fik dog denne gang kastet nødforsyninger ned til de to personer i flyet.

Natten mellem den 18. og 19. juli meldte meteorologerne fra lufthavnen Søndre Strømfjord om god sigtbarhed i området og et af Flyvevåbnets Challenger fly blev sendt af sted for at bekræfte, at vejret nu var tilstrækkeligt godt i området.

Lynx helikopter S-142 blev gjort klar på HVIDBJØRNEN og afgik om natten mod havaristen. Denne gang var vejret optimalt og de to personer, der viste sig at være et fransk ægtepar, blev evakueret. Vel tilbage på skibet kunne lægen konstatere at de havererede mirakuløst kun havde pådraget sig mindre skader ved styrtet og havde undgået alvorlige kuldeskader.

De kunne derfor, indlagt på skibets hospital, sejle med HVIDBJØRNEN til Angmagssalik. Vel gennem Polarisen ankom HVIDBJØRNEN om formiddagen d. 19. juli, og kunne her overdrage de uheldige passagerer til sygehuset, med en påmindelse om, at overflyvning af indlandsisen i et primitivt fly kan være særdeles risikofyldt.

Helikoptergruppen og DOC

Grønnedal



HVIDBJØRNEN i Grønnedal, omgivet af azurblåt vand og Middelhavsstemning.

Stadig tilsmilet af fantastisk vejr anløb Hvidbjørnen hjemstedet for Grønlands Kommando, Grønnedal.
Grønnedal er en lille oase dybt inde i fjorden ved foden af bjergene. Her arbejder og bor omkring 175 mennesker,

hovedsageligt ansatte i Forsvaret. Om vinteren er Grønnedal et barsk sted, men på denne årstid er det indbydende grønt og et kærkomment syn efter den lange periode på havet.

Under HVIDBJØRNENS ophold kunne temperaturen hamle op med en god gammeldaws dansk sommerdag og var en ren fornøjelse i forhold til vejrudsigten hjemme. Vandet omkring skibet bidrog med sin lyseblå farve til middelhavsfornemmelserne, så de korte ærmer og shortsene kom hurtigt frem fra gemmerne.

Området er rigt på naturliv, så der blev arrangeret fisketure til de nærliggende vandløb og resultatet blev en imponerende omgang friskfangede ørreder. Kabyssen er ligesom resten af skibet altid omstillingsparate, så de gik straks i gang med de gode råvarer og tilberedte et lækkert aftenmåltid til stor fornøjelse for mange og forfærdelse for dem der havde sat næsen op efter det planlagte stegt flæsk og persillesovs. De fik dog deres elskede flæsk nogle dage efter, så mytteriet blev afværget.

Omkring 5 kilometer væk fra havnen ligger Ivituut by, der fra 1850´erne og helt frem til 1980´erne var centrum for brydningen af "det hvide guld", kryolit, et mineral der i starten blev brugt til fremstilling af soda, men først for alvor blev interessant, da man fandt ud af at stoffet kunne billiggøre fremstillingen af aluminium. Dermed blev minen også strategisk vigtig og medvirkede til, at amerikanerne under 2. verdenskrig oprettede Grønnedal - eller Blue West 2, som det hed dengang.

Vores operationsofficer har boet en længere periode i Grønnedal og var vores tourguide på en eksklusiv udflugt til minebyen. Her kunne han berette, at byen tidligere havde været en slags grønlandsk Klondyke fyldt med vejrbidte mænd og eventyrere, der på dette afsidesliggende sted havde et hårdt liv, lokket til af den gode hyre.

Byen var dengang fuld af liv og nogle tjente formuer. Det vidner en tennisbane anlagt midt i klipperne med en belægning af de fineste hvide kryolit om. Siden minedriften ophørte, er byen blevet forladt, men de specielle vejrforhold gør, at husene står tilbage, som om de var blevet forladt i går. Meget spændende og tankevækkende at gå rundt i denne tidslomme og forestille sig den wild west stemning, der herskede her.

I Grønnedal benyttede vi også lejligheden til at få ny Helikopter-gruppe og DOC ombord og sige pænt farvel til de forrige. Den nye Helo-gruppe er allerede populær efter en god gang velfærdsflyvning, hvor man fik mulighed for at se området og skibet lidt fra oven.
I fantastisk samarbejde med vejret var det et dejligt sidste havnebesøg inden det næste gang er for "alvor", når vi ligger til kaj på Island.

DOC Kristian Andersen

Dybdebombekast på Hvidbjørnen.
Så blev det igen tid til at få pudset vores færdigheder her ombord af med kast af dybdebomber. Men hvorfor nu det? Lidt baggrund.


Dybdebombekastet set fra agterdækket.

Hvidbjørnen medbringer en del forskellige våbensystemer, herunder vores 76mm. kanon til sø- og luftmål, "tunge" og "lette" maskingeværer til nærforsvar og derudover også dybdebomber mod angreb fra undervandsfartøjer.

Da beslutningen om opførelsen af de 4 enheder af Thetis-klassen, herunder Hvidbjørnen, blev taget, var det i en tid, før murens fald og afslutningen på den kolde krig. I sin funktion som inspektionsskib i det Nordatlantiske omkring Færøerne og Grønland, kunne fjendtlige ubåde være en mulig trussel og skibene ville blive bevæbnet derefter.

Under Marshall hjælpen fra USA, efter 2. verdenskrig, der hjalp Danmark med at få genopbygget dets forsvar, blev der tildelt, blandt andet, dybdebomber fra den amerikanske flåde, produceret under krigen, til Søværnets skibe, så de kunne forsvare sig mod de fjendtlige ubåde. Dybdebomber som Søværnet stadigvæk, den dag i dag, ligger inde med en hel del af.

Disse lagre skal der skæres ned på og derfor foretager vi stadigvæk øvelser i sprængning af dybdebomber selvom der for tiden, ikke er nogen reel trussel nedenfra. Men det er den bedste metode til at få dem "udfaset" på. Derfor havde vi under vores ophold i Grønnedal ved Grønlands Kommando fået bragt 5 stk. dybdebomber ombord til øvelsesbrug efter afgang.

Vi startede op fra morgenen af med klargøring af dybdebomberne, da de ikke er armerede i fredstid, det vil sige at selve bomben med sprængstoffet ikke har isat den "booster", (detonator), der udløser selve sprængladningen i dybdebomben når bomben når den indstillede dybde. Uden at gå for meget i detaljer, fik vi dem klar til tiden og klar til at "kaste", det vil sige, at de bliver udløst med et håndtag, hvorefter de ruller ud en for en, fra det stativ de ligger i, ud igennem en luge der åbnes på agterdækket.

Inden da får man kommandoerne fra officererne på broen, hvor det hele foregår, fra deres sonar og andet elektronisk isenkram, ned til mellemlederen på agterdækket hvor ordrerne bliver givet til de to uddannede dybdebombegaster, (menige), deriblandt undertegnede, for fra hvilken dybde bomberne skal sprænge i og hvornår de skal udkastes.

Det hele foregik som det skulle, med mindre personelle skader, her var det igen undertegnede, der måtte en tur til doc'en på hospitalet med en lille hjernerystelse efter at have kommet for tæt på det

hele under et kast. Men sådan er "krigens" vilkår under kampens hede og jeg var da igen på benene næste dag.

Ellers er sprængningerne altid et tilløbsstykke for besætningen, der stiller op på helikopterdækket for at høre de høje eksplosioner og se den enorme vandsøjle, der skyder i vejret. "Just another day at the office".

Marinekonstabel
Martin Thomsen - Våbensektionen


HVIDBJØRNENs gumibåde var sikkerhedsbåde under kanosejladsen.

HVIDBJØRNENS deltagelse i SEAC 2007
HVIDBJØRNENs deltagelse i Siku Extreme Arctic Challenge 2007 (Artic Team Challenge) begyndte officielt med salutskud d. 21/7 kl. 1000 lokal tid, hvor chefen og operationsofficeren forud herfor deltog i startorienteringen. I de foregående dage var der i logistisk sammenhæng givet bidrag i form af transport af involverede personer.

Denne lørdag formiddag var der roligt vand, svag vind og god sigt i Kong Oscars Havn, hvor første disciplin skulle finde sted. Umiddelbart efter salutskuddet var døet hen, løb deltagerne ned af klipperne og fandt deres oppustelige kanoer, og snart efter var farvandet fyldt med kanoroere. I denne forbindelse bidrog HVIDBJØRNEN med to gummibåde, den ene som sikkerhedsbåd med dykker om bord, den anden sejlede med et fotohold ombord. Førstnævnte kom i aktion, da en af de deltagende kanoer kæntrede.

HVIDBJØRNENs helikopter har i hele perioden ydet støtte for SEAC 2007. Dels i form af fløjet med fotograf, der skulle filme den meget produktive Hellheimgletscher, dels nogle af mere alvorlig karakter. En deltager var væltet på en gletscher og havde kvæstet sin hånd. Derudover var en paraglider strandet på samme gletscher. Begge blev afhentet af helikopteren og bragt i sikkerhed.

Der fandt også mere fredelige aktiviteter sted. Jacqueline McGlade, formand for Det Europæiske Miljøagentur, var ombord i HVIDBJØRNEN og førte samtale om arktiske forhold med HVIDBJØRNENs chef.
Eventyret fortsatte d. 24, hvor deltagerne skulle med kanoer tilbagelægge en distance i Angmagssalik Fjord. Denne kanotur var bestemt ikke det eneste, deltagerne blev udsat for på denne udmattende etape af løbet, der varede halvandet døgn og strakte sig over 250 km og 10.000 højdemeter. Der skulle forceres knejsende bjergtinder, gabende gletscherspalter og fossende vandløb.

HVIDBJØRNENs gummibåde agerede på selve kanoturen i fjorden sikkerhedsbåde for de efterhånden trætte deltagere i SEAC. Dette stod på gennem natten og helt ud på aftenen den følgende dag. Gummibådene var der ikke kun for deltagernes sikkerhed, men tilbød også lidt kærkomne forfriskninger i form af varm kakao, ligesom de sørgede for brændstoflevering til de øvrige både.

SEAC 2007 blev officielt afsluttet d. 26 i byens sportshal. Inviteret til denne begivenhed var udover deltagere og officials også sponsorer, repræsentanter for kommunen og selvfølgelig en delegation fra HVIDBJØRNEN.

Ikke kun vinderne blev hædret, men alle de deltagende, selv de der ikke gennemførte. Vinderne var Team ISI fra Ikast.
Efter præmieoverrækkelsesceremonien var der et fornemt traktement og efterfølgende fest og dans.

Sidste opgave for HVIDBJØRNEN bestod i, at 15 deltagere med tilhørende store mængde bagage om formiddagen d. 27 skulle transporteres til Kulusuk. Dette blev foranstaltet af HVIDBJØRNENs utrættelige og altid parate helikopterbesætning.

Som punktum på HVIDBJØRNENs deltagelse i Siku Extreme Arctic Challenge 2007 lettedes der efter endt helikopterflyvning anker og blev signaleret med tågehornet som tak for godt samarbejde med Tasiilaq by.

KKO Søren Scheller-Jensen/VBO Morten Brandt

Tillykke med fødselsdagen.
21 juli MSB OS Lars Nepper Jensen 46 år
22 juli 365 MAKS Karl Berthelsen 24 år
29 juli 175 MSPC Hanus Lamhauge 54 år

Indtil næste gang.
Så er tiden kommet til overlevering og hjemrejse. Endnu et togt er vel overstået og vi er alle blevet en masse oplevelser rigere. Næste gang i hører fra Hvidbjørnens vidunderlige A-besætning er i november. Vi overtager skibet igen den 30. oktober på Flådestation Frederikshavn. Indtil da ønsker vi vores B-besætning et godt togt og god vind.

Med venlig hilsen
Redaktionen.

Rejsebreve fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN B-besætning 2007

Livet om bord for værnepligtige på HVIDBJØRNEN 15-11-2007
Den sejlende del af værnepligten fortæller i dette nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B om deres oplevelser om bord.

Nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN B-besætning 03-09-2007
Lægestuderende Malene Fløe Andersen har været ombord på HVIDBJØRNEN for at hvordan jobbet som læge også kan være

Town nr. 2 fra HVIDBJØRNEN B-besætning 17-04-2007
Jannek fortæller hvordan har har oplevet livet til søs som værnepligtig på et af søværnets skibe.

Top of The World News (Town) - Nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN B-besætning. 05-04-2007
Hvad går en fiskeriinspektion ud på og hvordan foregår den? Skibets læge fortæller om hjælp til tilskadekommen fisker på et fransk skib.

Stormfuld December - TOWN nr. 1-2007 fra HVIDBJØRNEN 08-01-2007
HVIDBJØRNENs tid ved Færøerne har været præget af kraftig vind og høj sø.

TOWN

TOP OF THE WORLD NEWS

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B

Gudstjeneste i Thorshavn
Færøernes Kommando havde arrangeret julegudstjeneste.
Side 2

Hjemrejsetider
Hvornår er det nu, flyveren lander?
Side 2

Skibsræs
Chefens hold vandt den interne konkurrence. Men var det nu helt rent trav?
Side 2

Jul og nytår i det fremmede
Hvordan blev højtiderne markeret ombord?
Page 3

STORMFULD DECEMBER

HVIDBJØRNENs tid ved Færøerne har været præget af kraftig vind og høj sø.

Siden HVIDBJØRNEN den anden december kom under kontrol af Færøernes kommando, har det ene lavtryk efter det andet ført kuling og storm ind over øerne. Det har gjort arbejdet besværligt, idet mange operationer kræver, at vejret ikke er for slemt. I særdeleshed har det været svært at lave aktiv fiskerikontrol, fordi det kræver en rimeligt rolig sø at overføre et inspektionshold til fiskeren.

Lidt modgang fra vejrets side har dog ikke slået humøret ud. På mange andre måder har december måned været præget af faglige udfordringer, som har udviklet besætningen. Den 18.-19. december gennemførte chefen for 1. eskadre den såkaldte UNITEVAL, hvor han inspicerede skibets beredskab. Dette gav et par travle dage for besætningen, hvor alle dele af skibets organisation skulle vise, hvad de kunne. Som afveksling fra dagligdagens øvelser betød det, at det pludselig ikke var besætningen selv, der bestemte tidspunkt og omfang af øvelserne, hvilket giver et godt moment af spænding. Det generelle indtryk efter UNITEVAL var, at besætningen havde fundet det motiverende og spændende at blive sat på prøve. Samtidig havde de fleste oplevet at få feed-back på deres arbejde af en af søværnets eksperter, hvilket vist over hele linien var en positiv oplevelse. Eskadrechefen udtalte efter UNITEVAL, at besætningen fremstår som velmotiveret, samarbejdet og professionel.



En tragisk hændelse har dog også sat sit præg på hverdagen. Gummibådsulykken på TRITON den 19. december, hvor en kollega omkom, har sat sit tydelige præg på HVIDBJØRNEN. Flere besætningsmedlemmer fra HVIDBJØRNEN er blevet midlertidigt overført til TRITON for at give en hjælpende hånd, og for alle har ulykken været en påmindelse om, at vores arbejde kan være meget farligt.

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 44 mand, hvoraf de 4 er kvinder.
Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeriinspektion og andre opgaver.
Skibet medbringer en helikopter af typen Lynx.

TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS

Gudstjeneste i Thorshavn



Færøernes Kommando arrangerede en jule-gudstjeneste for HVIDBJØRNENs besætning i Thorshavn den 8. december. Gudstjenesten blev varestået af orlogspræst Meinhard Bjartalið og indeholdt traditionen tro oplæsning af juleevangeliet og nogle af de mest populære julesalmer. Prædikenen var en fortolkning af juleevangeliet med en forklaring på de verdslige og religiøse begivenheder, der omtales.

apn

Hjemrejsetider

Togtet nærmer sig sin ende for besætningen, der har været af sted siden den 26. oktober.

Den 5. januar flyver besætningen hjem fra Færøerne med Sterling Airways. Flyet vil ankomme til Aalborg klokken 1510 og Kastrup klokken 1635. Fra Aalborg til Frederikshavn vil der køre en lufthavnsbus.

apn



En sekstant er en vinkelmåler, som man kan bruge til at måle vinkelhøjden på stjerner eller mellem fyr. Den bruges sjældent i dag.



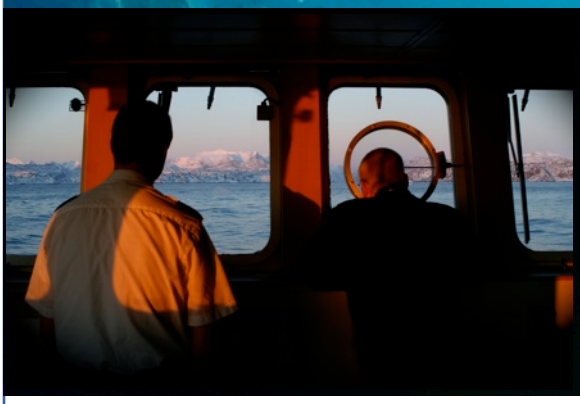
Skibsræs

Et skibsræs med forskellige erhvers- eller julerelevante discipliner blev afholdt i Tveraa. Chefens hold, "Mig og de andre", vandt, men dog først efter teknisk knock-out. Skibsræset nåede nemlig desværre ikke at blive helt færdigt, da en storm fik skibets trosser til at sprænges, og det var nødvendigt til at sejle midt under konkurrencen. Da ikke alle hold havde nået de samme discipliner, måtte en kommision derfor udpege en vinder.

apn



TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS



Jul og nytår i det fremmede

Hjemveen trækker altid lidt ekstra hårdt i en sømand omkring højtiderne. Heldigvis fejres både julen og nytåret også ombord, så man går ikke glip af hele morskaben ved at være på arbejde i højtiderne. Og jeg skal hilse og sige, at det heller ikke nødvendigvis er en slankekur at holde jul på et skib.



Julen blev i år fejret i Runavik på Færøerne. Det er en mindre og stille by med en god kaj. Kabyssen diskede op med en overdådig julemiddag, og julemanden kom forbi for at ønske glædelig jul.



Nytåret blev fejret i Kirkwall på Orkney. Også dette skete på festlig manér med kransekage og sjove hatte. Fyrværkeri var der også, og noget tyder på, at HVIDBJØRNEN havde købt alt det fyrværkeri, som der var i forretningerne. Besætningen skød nemlig væsentligt mere af end resten af byen tilsammen. Men at nytårstraditioner er forskellige blev dog allertydeligst demonstreret nytårsdag, da beboerne i Kirkwall forvandlede byen til et stort rugbystadion under den traditionsrige dyst i byens gader mellem dem, der bor oppe på bakken, mod dem, der bor neden for bakken. Det gælder under denne "sportsbegivenhed" om at flytte en bold op i den modsatte ende af byen, og da der hverken er regler eller dommere, og der deltager ca. 300 personer, går det ret vildt for sig. Det var meget fascinerende at overvære — på afstand. Dagene på Orkney bød også på sightseeing og shoppingmuligheder og var for alle en kærkommen mulighed for at slappe af.

apn

Vidste du, at:

- Der i 2006 var 669 kulingvarsler for Færøerne.
- Der er tre færinger i besætningen på HVIDBJØRNEN?
- En sømil er 1852 meter.
- En knob er en sømil pr. time.
- Et knob er en slags knude.

HVIDBJØRNEN-B ønsker HVIDBJØRNEN-A et godt togt de næste par måneder. Vi håber, vejret bliver bedre for Jer, end det har været for os.
God vind!

Næste togt

Der har i længere tid været tvivl om længden af næste togt. Det skyldtes, at søværnet muligevis ville blive bedt om at sende kommandoskibet THETIS til Middelhavet. Det ville betyde, at THETIS ikke ville kunne tage sit togt til Færøerne i april, og så skulle HVIDBJØRNEN tage dette togt i stedet. Det er nu besluttet, at THETIS ikke skal på mission, og derfor vil næste togt for HVIDBJØRNEN-B gå fra midt i marts til midt i april, hvorefter skibet sejles til Frederikshavn.

apn

TOWN

TOP OF THE WORLD NEWS

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B

Om fiskeriinspektion

En af skibets fiskeriofficerer forklarer, hvad fiskeriinspektionen går ud på, og hvordan den foregår.

Side 3

En SAR

Skibets læge fortæller om sine oplevelser med at skulle hjælpe en tilskadekommen fisker fra et fransk skib.

Side 3

NYT TOGT VED FÆRØERNE

Den 14. marts ankom Hvidbjørnens B-besætning til skibet parate til et togt af fem ugers varighed.

De første dage forblev vi i havn for at gennemgå alle sikkerhedsprocedurerne på skibet. Alle ombord har et lille stykke papir — et fordelingskort — hvorpå der står, hvad man skal gøre i næsten ethvert tilfælde, for eksempel står der, hvad den enkelte skal lave, hvis skibet skal til eller fra havn. Desuden fortællet fordelingskortet blandt andet, hvad ens opgave er i tilfælde af brand ombord. Der må ikke herske tvivl om disse sikkerhedsprocedurer, og derfor bliver de øvet igen og igen, mens skibet stadig ligger ved kaj.

Forskolen — som opstarten kaldes — fortsatte efter vi var kommet ud at sejle. At have brandøvelse er noget anderledes på gyngende grund end på et skib, der ligger fortøjet til en kaj. De erfarne har været gennem møllen før, men for de 17 værnepligtige, der for første gang i deres liv var en del af en besætning på et af søværnets skibe, var dagene temmelig forvirrende.

Da vi lagde ud på den sejlende forskole, havde chefen kigget på vejrkort, og var således forberedt på, at en kraftig storm ville passere hen over Færøerne sent samme aften. Vi gik derfor indenskærs op i Kalsø Fjord for at være i læ indledningsvis. Ti minutter i midnat var der svag vind (6m/s). Ti minutter senere stod himmel og hav i et – der var snestorm og over 40m/s. Spændende vending af skibet i en smal fjord.



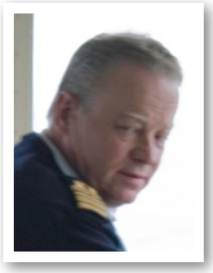
Chefen og KIO (som var vagtchef) fandt hurtigt ud af, at situationen i Kalsø Fjord ikke var holdbar og besluttede at gå ud af fjorden og derefter forlægge skibet ned i Nolsø Fjord, som ligger ud for Torshavn. Dette blev gjort i 30m/s+ uden at ret mange egentlig lagde mærke til de voldsomme elementers rasen. Søen havde ikke nået at rejse sig til de store højder endnu, og de næste to dage red vi stormen af i læ sammen med en del andre skibe, som havde fået samme ide.



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 72 mand, hvoraf de 17 er værnepligtige og én er erhvervspraktikant. Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeriinspektion og andre opgaver. Skibet medbringer en helikopter af typen Lynx.

TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS



Når et lavtryk farer hen over øerne, som det var tilfældet, er der ikke mange steder at finde læ i, idet vinden kommer fra alle verdenshjørner, mens den drejer rundt om lavtrykkets centrum. Det var i øvrigt samme lavtryk, som ræsede mod Sydnorge og næste dag gav storm i det meste af Danmark.

Ellers forløb forskolen med enkelte forsinkelser, som den skulle. Operationsofficeren fik demonstreret, at det er muligt at fange en bøje i en stabilisator, selvom den er slået ind, og de værnepligtige fandt hurtigt deres pladser ombord.

Det er i dag den 1. april, og vi ligger nord for Island og er på vej østover mod vores operationsområde omkring Færøerne. Vejrkortene lover godt vejr de kommende dage, så forhåbentligt bliver der mulighed for aktiv fiskeriinspektion.

I dag er vi halvvejs på togtet, og der er således kun lidt over to uger til, vi sætter os ind i flyveren mod Danmark. Normalt er vi på togt i 7-13 uger, så et 5 ugers togt er ren barnemad, og ingen ombord virker til at være ramt af midtvejskrise.

Vi sejlede fra Reykjavik i går formiddag efter at have ligget der i fire dage. Størstedelen af besætningen har været i Reykjavik før, men som oftest i forbindelse med forsyningsanløb, når skibet har været på Grønlandstogt. At komme til Island som en del at et togt ved Færøerne hører til sjældenhederne, men det var en ganske behagelig nødvendighed, da vi skulle tanke helofuel, som er forsvarsjargon for brændstof til helikopteren.

–SH



Ovenfor: Våbensektionen under deres daglige træningstur dækket rundt med gummibåden i strakte arme over hovedet.



Til højre: Normalt henviser begrebet "Fuglen" til skibets helikopter. Men i nogle dage fik denne betegnelse en ny betydning. Den lille fyr til højre sejlede med i næsten en uge og endte med at få sig et nyt hjem i Island.

Om fiskeriinspektion

Af Anders Puck Nielsen, fiskeriofficer

En af HVIDBJØRNENs opgaver er at lave fiskeriinspektion ved Færøerne og Grønland. Formålet er at forhindre, at der foregår systematiske overtrædelser af lovgivningen. Det er naturligvis en kontrolopgave, men meget går også ud på at vejlede fiskerne om, hvad loven siger. Det er få fiskere, der direkte søger at overtræde loven, og de fleste overtrædelser drejer sig snarere om ukendskab til loven end om en vilje til at bryde den. Ved mildere lovovertrædelser gives som regel kun bøder i gentagelsestilfælde, og en bøde bør derfor sjældent komme som en overraskelse for fiskeren. Dette forhold gør også, at der normalt er en god stemning under et kontrolbesøg, idet fiskeren naturligvis er en smule nervøs, men samtidig ved, at vi ikke er uretfærdige.

Fiskeriinspektionen spiller på to strenge. Der foregår passiv fiskeriinspektion, når inspektionsskibet patruljerer et område og observerer fiskeriaktiviteten. Som oftest går den passive fiskeriinspektion ud på at kontrollere, at der ikke foregår ulovligt fiskeri i områder, hvor en bestemt type fiskeri er forbudt. Det kan fx dreje sig om at sikre, at der ikke foregår trawlfiskeri på Færø Banke. Desuden kontrolleres det, at de skibe, som fisker på færøsk og grønlandsk område rent faktisk har tilladelse til fiskeriet. I februar måned var HVIDBJØRNEN fx involveret i en sag med et fransk skib, der fiskede på færøsk område uden tilladelse (se nyhedsbrevet fra A-besætningen).

Den aktive fiskeriinspektion er den, hvor et kontrolhold fra HVIDBJØRNEN bliver sendt over på et fiskeskib. Ved sådanne kontrolbesøg gennemgås skibets tilladelser og logbøger. Fangsten tælles op, og sammenlignes med indførelserne i skibets logbøger og meldinger til myndighederne. Det kontrolleres også, om fangstredskaberne lever op til lovens krav om fx maskestørrelser og sorteringsriste. Produktionsdækket bliver gennemgået for eventuelt forbudte anordninger til direkte udsmid af uønsket fangst, og det kontrolleres, om de fangne fisk lever op til bestemmelserne om mindstestørrelser.

Som regel består et inspektionshold af to mand – en fiskeriofficer og en fiskeriassistent, der er menig eller befalingsmand. Under inspektionen er der dog mange flere fra skibet involveret, idet skibet støtter inspektionsholdet med vejledning til forståelse af loven og ved at være bindeleddet til myndighederne i land. Ved de store sager, hvor der lader til at være tale om alvorlige brud på lovgivningen, vil ekstra mandskab fra skibet desuden blive overført til fiskeskibet for at hjælpe med det store arbejde, det er at tælle store dele af lasten op.

Der er stor forskel på at lave fiskeriinspektion ved Færøerne og Grønland, idet lovgivningen er meget forskellig. Generelt kan man sige, at fiskerilovgivningen er mere kompleks ved Færøerne, hvilket stiller større krav til fiskeriofficeren.



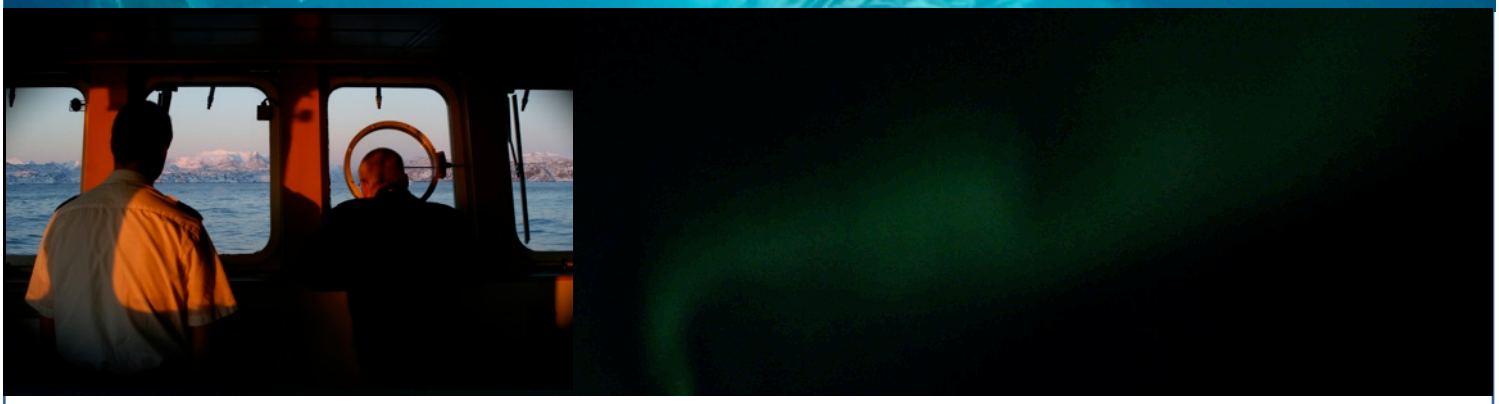
At hjælpe en fransk fisker kan være svært, når man ikke taler fransk.

En SAR-opgave

Af Niels Katkjær, læge

"Doc og piloten, møde på broen" Så klar var beskeden over højttaleren.
Når jeg blev kaldt til broen sammen med piloten, kunne det kun betyde én ting: Jeg skal ud at flyve. Vi har fået en SAR-opgave (SAR= Search And Rescue = redningsopgave), nu er det så bare: Hvad skal vi ud til?
Beskeden var kort: En fransk trawler 70 sømil syd for os havde anmodet om lægeassistance til en sømand, som havde fået en wire i hovedet og havde fået black-out. Herfra begynder endnu flere spørgsmål at hobe sig op: Hvor meget er der sket? Flænger? Kraniebrud? Bevidstløs? Trykstigning i hovedet? Blødning i hovedet? Hvad kan han? Skal han i land? I så fald: kan han hoistes almindeligt, eller skal han hoistes på båre? Hoist kalder vi dét, at personer eller gods blive hejst op og ned fra helikopteren.
Min samtale med skibet via satellittelefon kastede ikke meget mere lys over sagen, da den franske kaptajn hverken forstår eller taler ret meget engelsk.
Heldigvis meldte der sig en værnepligtig om bord, som kunne noget fransk. Herefter vidste vi også at sømanden havde fået morfin, han var vågen, men let omtåget, ingen

TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS



blødning i hovedet, og bårehoist var nødvendigt. Et skib med 60 mand om bord har mange ressourcer.

Hoist

Da der ikke er plads til både båre og ekstra brændstoftank i helikopteren, måtte helikopterteknikerne først tømme og afmontere den ekstra tank. Dette gav ½ times ekstra arbejde, inden helikopteren kunne gå i luften.

I tiden indtil helikopteren var klar, sejlede trawleren og Hvidbjørnen mod hinanden for at mindske flyvetiden, da helikopteren kun kan være i luften et par timer uden ekstra brændstoftank, og der på dette tidspunkt var 90 sømil = knap 1 times flyvning fra trawleren til Torshavn.

Endelig var helikopteren klar til at gå i luften, og afstanden til trawleren var nu mindsket til ca. 25 sømil, så i løbet af 10-15 minutter var vi ved trawleren.

Det var mørkt og der var en pæn dønning. Dønningen gjorde, at trawleren bevægede sig meget i søen. Det eneste sted vi kunne hoiste til var til fordækket.

Da vi kom til trawleren viste det sig, at det var for risikabelt at hoiste i mørke: Afstanden fra trawlerens stævn til overbygningen med master og antenner var kort (Vi skal jo have plads nok til rotorbladene) og stævnen hoppede for meget op og ned.

Det var en skuffet fransk kaptajn, der modtog meldingen om, at vi ville komme tilbage 6 timer senere, når det blev lidt lysere.

At hente sømanden i gummibåd var ligeledes for risikabelt i denne dønning i mørke.

Resultatet blev derfor at trawleren sejlede mod Torshavn sammen med Hvidbjørnen. Helikopteren blev pakket sammen og kørt i hangar og vi fik lidt "natmulje" (varme pølser og varm kakao) og lidt søvn indtil det begyndte at lysne.

Evakuering

Næste morgen blev helikopteren kørt ud igen, og et nyt forsøg blev sat i værk. Det gik fint i dagslys med at flyve hen til skibet og hoistet mig ned på fordækket. Herefter kom båren og lægetasken ned.

Den tilskadekomne sømand havde sovet i løbet af natten, og da jeg så ham, lå han på en båre pakket ind i tæpper på dørken (gulvet) i en gang, der kun levnede 10 cm ekstra på begge sider af båren. Han havde en stor flænge lige neden for underlæben. Han var vågen og relativ klar. Han havde smerter og var hævet på højre side af halsen, og han havde ondt i venstre side af brystet. Han trak vejret pænt, og havde en god puls.

Han kunne transporteres med helikopter, og blev derfor iført stiv halskrave, varmt tøj, redningsvest og høreværn (Det larmer meget i helikopteren). Derefter blev han lagt over i vores båre og kantet en etage op på fordækket. Nu var det bare at få helikopteren til at hente os. Først båren med patienten og derefter mig med lægetasken og en taske med nogle af sømandens ejendele.

Da man ikke helt kunne udelukke øget tryk inde i sømandens hoved, blev han fløjet lavt over vandet ind til helikopterlandingspladsen neden for sygehuset i Torshavn. En kort ambulancetur klarede de sidste 100 meter til skadestuen.

Da Sømanden ikke kunne engelsk, var det meget svært at kommunikere med ham. Men ind imellem er man heldig. Narkoselægen på sygehuset kunne tale fransk, og i løbet af kort tid vidste sygehuset mere om sømanden end mig. Måske man skulle tage et franskkursus (?)

På den anden side: Kender du den om tyskeren, som kom til Vestjylland og fik brug for at spørge om vej. Han stopper ved to mænd, som sidder på en bænk ud til vejen. Han spørge på tysk om vej. Mændene kigger på hinanden og ryster på hovedet. Så spørger han på engelsk – samme resultat. Efter ihærdigt også at have forsøgt på fransk og spansk, må han køre videre med uforrettet sag. Så siger den ene mand til den anden: "Det kunne være, at man skulle lære sig lidt sprog" hvortil den anden svarer: "Næh, du ! Nu kan du se ham dér. Han kunne 4 sprog. Og hvad fik han ud af det"

Efter en kort flyvetur ud til skibet kunne vi fortsætte med næsten 1døgns forsinkelse mod Island.

HVIDBJØRNEN-B rejser hjem den 17. og lander klokken 18.10 i Aalborg og klokken 19.35 i Kastrup.

TOWN

TOP OF THE WORLD NEWS

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B

Værnepligtig i Nordatlanten
En af skibets værnepligtige har skrevet om sine oplevelser med for første gang at være til søs. Både søsygen og de store naturoplevelser har gjort deres indtryk.
Side 3

Mærkelige facts:
Et par ting, du måske ikke vidste om Hvidbjørnen. Det er pudsig og lidt skræmmende læsning
Side 3

Hjemrejsetider
Hvornår er det nu lige, flyveren lander? Se tiderne her.
Side 3

RIGTIGT FÆRØ-VEJR

Så er anden og sidste udgave af TOWN på banen. Udover at berette om, hvad vi har lavet den sidste halvanden uges tid, er der i denne udgave af TOWN en artikel skrevet af Jannek, som handler om, hvordan han har oplevet livet til søs som værnepligtig på et af søværnets skibe.

Vi sejlede ind i den færøske fiskerizone natten til mandag i sidste uge. Så blev vores fiskeristander atter sat i styrbord side. Fiskeristanderen viser fiskerne, at vi er at betragte som en enhed i Færøernes fiskerikontrol. Når vi ligger uden for den færøske fiskerizone, har vi ikke lov til at kontrollere fiskefartøjer, og standeren bliver derfor halet ned, når vi forlader færøsk farvand.

Skibets to fiskeriinspektionsofficerer og en af fiskeriassistenterne kom snart på arbejde, da vi ved 9-tiden om morgenen fik en færøsk fisker i sigte. Fiskeren blev kaldt op og bedt om at sætte en lodslejder i bagbord side. Derefter blev vores ene gummibåd med fiskeriinspektionsholdet (FI-holdet) sat, og snart stod de ovre på fiskeren. Kontrollen forløb uden de store ting at bemærke, og efter ca. tre timer sagde FI-holdet farvel til besætningen på fiskeren for at sejle retur med gummibåden til Hvidbjørnen og til en fortjent portion brændende kærlighed.



Næste dag forløb nogenlunde på samme måde. Også denne gang var det en færøsk fisker, hvor der ikke var noget at komme efter.

Herefter sejlede vi sydover ned i den sydligste del af fiskerizonen, hvor der lå en fisker, der ikke er blevet kontrolleret i lang tid, men dønningerne gjorde, at vi ikke ville være i stand til



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 73 mand, hvoraf de 17 er værnepligtige og tre er erhvervspraktikanter. Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeriinspektion og andre opgaver. Skibet medbringer en helikopter af typen Lynx.



at komme ombord i ham.

Desværre har vejrliget gjort, at der efterfølgende ikke har været mulighed for at kontrollere fiskere ved rent faktisk at lave kontrolbesøg. Siden da har vi måttet nøjedes med det, vi kalder passiv FI, hvor vi sejler tæt på fiskerne for at se skibets navn og derved også kontrollere om de fisker i et lovligt område.

Nu var det også ved at være på tide at komme i havn, så lørdag morgen klokken 8.45 blev der prajet "manøvrerulle", hvorefter alle myldrede til deres poster.

De tre første dage blev der afholdt weekendrutine, hvilket indebærer, at alt personel, der er vagt- og arbejdsfrit kan holde fri. Det var nu ikke sådan, at det var den samme del af besætningen, der holdt fri alle tre dage. Hver tredje dag har man vagt og må derfor ikke forlade skibet. På den måde sikres det, at alle får lige meget fri i havn.

Natten til tirsdag blæste det op, så klokken tre om natten blev vagtholdet samlet, da der skulle hives lidt hjem på trosserne. Blæsten stilnede lidt af i løbet af dagen, men efter afgang tirsdag eftermiddag forblev vi dog i læ for vinden på østsiden af øerne.

Vejret har ikke været med os det sidste døgns tid. Vejrudsigterne meldte om op til 20 m/s, så natten over har vi sejlet i et fjordsystem i den nordvestlige del af Færøerne. Vi ligger ret stille, hvilket er noget de i maskinen sætter pris på, da der så er mulighed for grundig rengøring i maskinrummene.

Togtet nærmer sig sin afslutning, og om to dage går vi i havn for sidste gang på dette togt, og om under en uge flyver vi hjem til Danmark. Da skibet skal være i tiptop stand, når den nye besætning kommer herop tirsdag, er vi gået i gang med at klargøre til overleveringen. Der er rigtig mange ting, der skal ordnes. Ud over en masse papirarbejde, er der også en del praktiske opgaver, og en af klassikerne, som dog ikke er synderlig populær, er boning. Alle gangarealerne – som er betragtelige – skal bones. Når en gang bones, hvilket inklusive tørring, gerne tager nogle timer, må gangen ikke benyttes, hvilket af og til trods advarsler over skibets prajeanlæg gør, at folk uforvarende bliver spærret inde på deres lukafer, så det noget af et puslespil at planlægge, hvornår den enkelte gang kan bones. Som oftest bones der om natten, hvor trafikken på gangene er minimal.

Som bekendt har Hvidbjørnen to besætninger, som normalt tørner om tjenesten her. Når Hvidbjørnen-B er på togt, afvikler Hvidbjørnen-A frihed og omvendt selvfølgeligt. Denne gang er det dog ikke Hvidbjørnen-A, der skal overtage skibet, men derimod besætningen fra vores søsterskib Thetis. Vi ønsker dem velkomne ombord og håber, de får et godt togt med dejligt vejr.

-SH

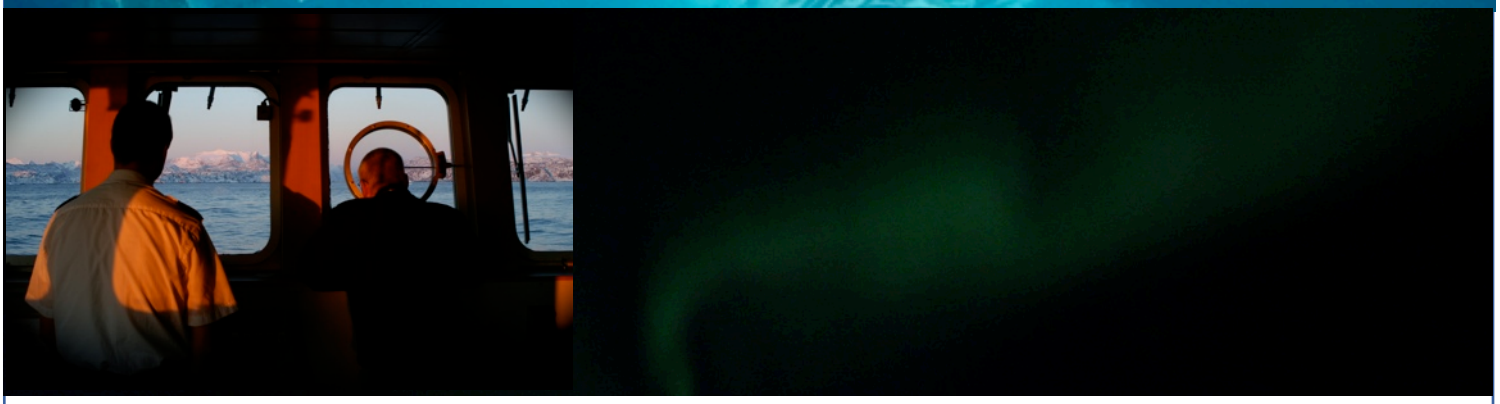


Ovenfor: På skibskontoret er der altid travlt. Pinlig orden er en æressag.

Til højre: De værnepligtige i taktisk division og KI-befalingsmanden. Konstablerne havde for travlt med rengøringen til at kunne være med i billedet.



TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS



Værnepligtig i Nordatlanten



Af VPL Jannek Vedøe Jørgensen

"Påsketogtet" med Hvidbjørnen set fra de værnepligtiges side af, har været særdeles spændende og afvekslende i forhold til hverdagen ved Grundskolen i Auderød. I begyndelsen gik der meget tid med at finde rundt på skibet, men som dagene skred frem og arbejdet i divisionerne begyndte, blev kendskabet til skibets opbygning også udbygget betydeligt. Arbejdet i divisionerne startede med en introperiode, hvor hver værnepligtig var to dage i hver division og hermed fik kendskab til disse. Herefter afgav hver enkelt ønske om, i hvilken division vedkommende kunne tænke sig at tilbringe resten af togtet. Ved at blive tilknyttet én division har vi kunne få et større kendskab til denne, og dermed også tage større del i arbejdsopgaverne, hvilket har været dejligt.

Ved siden af arbejdet i divisionerne har vi hver dag haft undervisning i sømandskab ved vores SKB (skolebefalingsmand). Timerne har været lærerige, om end arbejdet i divisionerne for mange har trukket mere.

Nautisk utilpashed

At være på søen og ombord på et skib, hvor der arbejdes 24 timer i døgnet er meget anderledes i forhold til den vante hverdag, men omstillingen til skæve arbejdstider og nye opgaver er gået uden problemer. Dog har der efter vi stod til søs, bredt sig en mærkelig dille blandt mange af de værnepligtige med at gå med plaster bag øret i et forsøg på at undgå nautisk utilpashed, for nu at bruge OPO's (operationsofficerens) udtryk for et fænomen, som er bedre kendt under navnet søsyge.

Men på trods af lidt søsyge, har alle lært og oplevet meget ved at være ombord på Hvidbjørnen ikke blot rent fagligt, men så sandelig også personligt. Vi er blevet bekendt med, hvordan det er at leve relativt tæt sammen i lang tid, vi har oplevet storslået natur og kultur, som ikke er at finde hjemme i Danmark i og med, at vi har sejlet ved Færøerne og Island, og vi har lært meget om arbejdet ombord på en af søværnets enheder. Så alt i alt har dette togt været en særdeles positiv oplevelse, som vi vil kunne se tilbage på med et smil.

Pudsige ting at vide:

- Hvidbjørnen-B har siden den 14. marts spist 120 kg bacon og brugt 40 kg. kaffebønner.
- Kaptajnen spiser alene i sin egen messe ved alle måltider?
- Hvidbjørnen bruger ca. 16 m^3 diesel og 16 m^3 ferskvand om dagen.
- Hvidbjørnens osmoseanlæg kan lave ca. 20 m^3 ferskvand ud af havvandet om dagen.

Hjemrejse fra Færøerne

HVIDBJØRNEN-B rejser hjem fra Færøerne tirsdag den 17. og lander klokken 18.10 i Aalborg og klokken 19.35 i Kastrup.

Næste togt

Hvidbjørnen-B's næste togt går til Grønland i perioden august til oktober. I denne periode skal Hvidbjørnen blandt andet udlægge depoter for Sirius-patruljen i Nordostgrønland. Besætningen ser frem til denne oplevelse. Næste togt sluttes af med, at Hvidbjørnen sejles til Frederikshavn for at få foretaget et eftersyn på værft.

TOWN

TOP OF THE WORLD NEWS

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B

På Hvidbjørnen som lægestuderende *Et indblik i livet som skibslæge i Søværnet.* **Side 1+2**	Fakta om HDMS Hvidbjørnen *Besætningen lige nu, størrelse og opgaver.* **Side 1**	Vores eventyr som værnepligtige på HDMS Hvidbjørnen *Nye indtryk for 2. deling fra første kompagni.* **Side 3+4**	Slædepatruljen Sirius *Hvidbjørnen hjælper ved udlægning af depoter.* **Side 4+5**

På Hvidbjørnen som lægestuderende

Lægestuderende Malene Fløe Andersen har været ombord på Hvidbjørnen for at se hvordan jobbet som læge også kan være.

D. 2/8 2007, ca. 9 måneder efter at have skrevet den første anmodning til Søværnet om at komme ombord på et af inspektionsskibene ved Grønland, kunne jeg endelig træde ombord på Hvidbjørnen i Reykjavik. Med en hel del sommerfugle i maven og forventningen om en stor og anderledes oplevelse, kunne der nu tages hul på den næste måned, jeg skulle tilbringe på skibet. Formålet med turen var at observere og lære om, hvordan livet som skibslæge i søværnet kan udarte sig.

Dette blev der rig mulighed for den første uge, idet der gang på gang blev varslet øvelser i såvel brand ombord, som havari osv. Alt blev gjort så realistisk som muligt, og under kyndig vejledning af mine nærmeste kollegaer: lægen og sanitten, blev der mulighed for at prøve nogle færdigheder af. Efter afslutningen af den første uge, og dermed af forskolen, kunne det egentlige togt endelig begynde.

Første stop: Daneborg. Undervejs nordpå, fik jeg muligheden for at prøve at bliver hoistet. Dvs, hejst fra dækket og op i helikopteren. En øvelse som lægen skal mestre, både med og uden båre, i tilfælde af ulykker. Så det var en stor oplevelse at få lov at prøve dette, og få lidt indsigt i hvad denne del af jobbet indebærer.

Herfra blev øvelserne tilsidesat for togtets egentlige mission, nemlig udlægning af depoter for Sirius patruljen. Dette skete op langs den nordøstlige kyst af Grønland, med flere stops undervejs, og mulighed for



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 76 mand, hvoraf de 5 er fra Siriuspatruljen.
Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeriinspektion og andre opgaver.
Skibet medbringer en helikopter af typen Lynx.



både vandreture, rundvisning og lidt sightseeing. Skibet og dets besætning kom ind i dets daglige rytme, hvor vores bestod af konsultation i infirmeriet fra kl. 09.00. Her kunne skibets mandskab komme med lidelser af både større og mindre grad, og blive tilset af lægen. Efter endt konsultation var der masser af fritid og derfor mulighed for rigtigt at nyde turen nordpå. Dette kunne gøres ved at nyde solen på tæpper ude på helikopterdækket, nyde udsigten oppe fra broen, tage med på en af de mange ture ind til land i gummibåd, eller måske bare slappe af med en film i messen.

Nogle oplevelser står klart frem som højdepunkterne på turen: helikopter turen over Island, besøget hos hvalroskolonien ved Daneborg, slædehundene, besøg hos Sirius' hytter, isbjørnene, de store isbjerge og det specielle lys der er heroppe. Men ligeså meget at indgå i fællesskabet ombord på skibet, og at se og være med i arbejdsrytmen, står tydeligt frem når jeg tænker på hvad jeg har fået ud af turen. Sejladsen med Hvidbjørnen og dets besætning, har været en kæmpe oplevelse. Nu hvor det desværre er ved at være slut, og jeg står af skibet når vi lægger til i Reykjavik om et par dage, vil jeg tage herfra med en erindring om en spændende arbejdsplads, som jeg stærkt vil overveje at søge om at være en del af, når jeg engang er færdiguddannet.



En stor tak til besætningen, og en personlig tak til Sanit Jan Nolsoe og Læge Tyge Lind, for at lade mig være en del af dette togt.

Skrevet af Malene Fløe Andersen

Vores eventyr som værnepligtige på Hvidbjørnen

Det hele startede d. 2. August 2007 da vi, 2. deling fra første kompagni, bævrende kravlede ombord på søværnets chartrede fly med destination Reykjavik, på Island.

Vi blev mødt af en kold brise fra de erfarne sømænd, som skuede ned på os små værnepligtige og tænkte for sig selv: "Hvad er det for en gang landkrabbesalat, vi har fået slæbt med ombord". Vi, de små værnepligtige, stirrede op på de langskæggede konstabler med anker på armene og øreringe som en anden Jack Sparrow, imens vi desperat kæderøg den ene Cecil efter den anden, og dystert tænkte på de mange dørke, vi med vores bare knofedt skulle skure de næste seks uger. Vi blev dog afbrudt i vores tanker, da firehjulstrækkerbusserne rullede ind på bedste gangstervis foran indgangen til Keflavik lufthavn. Vi smed vores grej ombord, og derefter trillede vi af sted mod havnen i Reykjavik, hvor det store grå isbrydende monster lå og vuggede som en komfortabel mæt bjørn. Efter det første frygtindgydende indtryk blev vi anvist vores sardindåser af banjer, hvor det næste spørgsmål meldte sig: "Hvordan finder man så ud af skibet igen?". Det meste af førstedagen gik på, at vi fandt os til rette. Ikke kun på skibet men også med stambesætningen. Vi skulle jo lige ses an. Ikke altid en let opgave når man er en deling der består af 90 % nyskrabede skaller, der mest af alt ligner en flok



nynazister fra Greve. De første dage gik med en bunke forvirrende øvelser, hvor alarmer og lys til højre, venstre, oppe og nede, i tide og utide, begyndte at blinke og hyle, hvorefter stambesætningen til tider var ligeså forvirrede som os de værnepligtige. Vi er i hvert fald blevet vidner til visse besætningsmedlemmers (yderst) rustne første-hjælpsegenskaber. Endelig på fjerdedagen gik det med retning mod Daneborg. I den ellers rolige sø fandt vi hurtigt ud af hvem der var søstærke, og hvem der allerede efter en time fra havn måtte kigge dybt i en pøs. Dagene trillede roligt af sted, hvor vi fik afprøvet vores evner som kokke, olieaber og andet godt i de forskellige divisioner. Stressen dukkede først op, da det var tid for vores SKB (skolebefalingsmand) sammen med pålidelige konstabler og officerer til at bestemme vores skæbne på skibet, altså i hvilke divisioner vi skulle fortsætte resten af togtet i. Langt de fleste åndede lettede op, da de fik deres førsteprioritet opfyldt. Vi spejdede langt ud i horisonten efter det første is, og vores familier vil nok brække sig, når de skal se vores tusinde billeder af isflager, som vi ellers så stolt har taget. Hurtigt ramte vi Daneborg, og vi blev introduceret til en flok langskæggede Sirius-vildmænd, der meget suspekt blev ved med at cirkle rundt om Hvidbjørnen i et rødt badekar ved navn Martha. Vores første velfærdstur inkluderede en masse hundehår og spændende røverhistorier fra isen og historier om, hvor meget slik man kunne spise, og hvor meget man så også fik slugt.

Besætningen var imens begyndt at varme lidt op imod os og involvere os i den daglige sjov og ballade. Besætningen blev mere og mere som et hjem og lidt som familie for os. Man var begyndt at afvige lidt fra den ellers så homogene deling og fraternisere mere med den faste besætning. Undervisningen skred fremad, og vi tror nok vi lærte nogle knob – der var noget med en eksamen?! Vildmændene fra Sirius viste sig i virkeligheden at være turistguides, der blandt andet tog os med ud på hyggevandringer i den grønlandske naturpark, hvor en lille dræbersnehare (med ti meter lange stødtænder) ikke skulle stikke ørene op, før de stod med skarpladte våben, "sigt efter leveren, sigt efter leveren", haren fik derefter andre, mere rødlige, farver. Arbejdet skulle passes, der skulle stenes ud af kikkerten, løbes forvirret rundt i maskinrummet, fingre skulle ivrigt hugges af i kabyssen og skotterne skulle males, men ud over den tætpakkede hverdag mestrer vi nu også samtlige replikker fra The Simpsons, Martha og samtlige titler i DVD biblioteket – der skal jo være plads til alt. Vi bidrager ikke til skibets totale massevægt, da vi flittigt straffer noget jern i skibets motionsbrumme, og de ellers så sunde hamstringer vi får foretaget i skibets kantine. Vi kan derfor udfra denne rapport konkludere, at vi som værnepligtige er velkomne, velbefundende og vellidte ombord på den store hvide bjørn. Det siges, at man skal være lidt tosset for at befinde sig mere en et par dage på søen ad gangen, men det er vi nok også blevet efter det her værnepligtstogt.



På 1. kompagni, 2. delings vegne, Tommy og Jacqueline.



Slædepatruljen Sirius

Slædepatruljen Sirius er nu færdige med depotudlægningen for 2007 og er klar til at begynde slæderejserne 1. november.



Slædepatruljen Sirius er nu færdige med depotudlægningen for 2007 og er klar til at begynde slæderejserne 1. november.

Fire af patruljens medlemmer har tilbragt lidt over to uger på inspektionsskibet Hvidbjørnen, som igen i år har været en god support ved udlægningen. Vi har været ved 12 depoter fra Mygbugta i syd og Hammeren depot mod nord, som alle er blevet forsynet med proviant til den kommende vinter. Herudover er nogle af hytterne blevet repareret, og det har været en stor hjælp med alle de tjenestevillige folk fra Hvidbjørnen, som har kløet på, når vi har haft brug for en ekstra hånd.

I september begynder sneen at tiltage, og inden længe er Daneborg dækket af sne. Alle venter nu på at isen bliver tyk nok til at kunne bære slæden og hundene, så vi for alvor kan komme i gang med at køre hundeslæde. De sidste to år har isen lagt sig på Young Sund i løbet af oktober, og 1. november er isen blevet frigivet, så efterårsrejsen kan begynde - så er det kun vejret der bestemmer, om man kan komme afsted, eller om man bliver nødt til at holde "vejrfast".

Det har været en rigtig fin oplevelse at være ombord på Hvidbjørnen, og selvom det krævede lidt tilvending at forstå meningen af udtryk som "pas op for røring", og "lukningstilstanden er yankee", føler vi os nu alle som rigtige sømænd!

Vi er fem siriusfupper, som skal tilbage til Danmark efter 26 måneder ved patruljen, og vi har været så heldige, at få lov at sejle med hvidbjørnen til Island, hvilket vi betragter som en enestående mulighed for at kunne omstille os lidt, før vi igen skal hjem til familie, venner og lille Danmark.



TOWN

TOP OF THE WORLD NEWS

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B

Livet ombord for værnepligtige. *Oplevelser fra den sejlende del af værnepligten.* **Side 1**	**Fakta om skibet.** *Lidt om Inspektionsskibet Hvidbjørnen lige nu...* **Side 1**	**Martha fyldte år.** *Det blev fejret med maner da filmen "Martha" fyldte 40 år den 10. oktober.* **Side 2**	**Store (for øvelse) havaridag.** *Alle i besætningen fik lov at prøve kræfter med skibets udstyr.* **Side 3**

Livet ombord for værnepligtige

Efter 2½ måned på Auderod kaserne, var det tid d. 13. oktober til at vi skulle ud på den længe ventede sejltur. Turen gik til Island og Grønland på det gode skib Hvidbjørnen, som hovedsageligt inspicerer farvandene omkring Grønland for fiskere som fisker ulovligt. Men er også til stede for at vise flaget og for at være klar til at hjælpe nødstedte, hvor der ombord er en helikopter som er en stor hjælp til dette.

Ankomst.

Vi ankom til lufthavnen i Keflavik sent om aftenen og var alle ved at være godt trætte. Det var lidt koldere end ventet da vi trådte ud af døren for at finde bussen, så vi måtte hurtigt hoppe i vores store jakker og så ellers hurtigt ind i bussen og af sted til skibet i Reykjavik.



Modtagelsen.

Som værnepligtige ombord er vi blevet godt modtaget. Besætningen ombord er en sammentømret flok sømænd, som man måske nok lige skal lære at kende lidt inden man



Fakta om skibet

HVIDBJØRNEN er et inspektionsskib af THETIS-klassen. Det er 112,5 meter langt, 14 meter bredt og vejer ca. 3500 ton.
Besætningen består p.t. af 71 mand.
Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeri-inspektion og andre opgaver.
Skibet medbringer en helikopter af typen lynx.

begynder at åbne munden alt for meget, men de er klar til at give en hånd når der er brug for det og vise en vej rundt på det rimelig store skib "som kan være lidt svært lige i starten". Vi har hver især fået uddelegeret et område hvor vi hver morgen, efter morgenmaden skal gøre rent og derefter ud i vores forskellige divisioner hvor det daglige arbejde foregår. Den første uge gik med at prøve de forskellige opgaver ombord og så finde ud af hvad der interesserede en mest, for så skulle vi være de steder resten af turen.

Hverdagens gang.

En almindelig dag for os er at vi står op kl. ca. 7 og så er der morgen skafning og derefter rengøring til kl. 9. Efter det skal vi møde i vores sektioner og udføres dagens arbejde, som består af opgaver som befalingsmændene har stillet os og for nogen en daglig rutine. Kl. 9:30 er der kaffepause til kl. 9:45 og så fortsætter arbejdet ind til kl. 11:30 hvor vi spiser middags mad og har pause ind til kl. 13. Hvor vi enten optager undervisning eller fortsætter arbejdet ind til kl. 15:30.

Mit job ombord.

Jeg er i det vi kalder teledivision, det vil sige at jeg hjælper terfen med computere og alt det udstyr der nu hører til. Det er mest vedligeholdelse af udstyr, udskiftning af filtre osv. så det er ikke det helt store "vi venter bare på at noget går i stykker" så der bliver noget rent fagligt at lave. Ellers prøver vi at finde på nogle opgaver som kunne være lidt sjove eller noget der er til gavn for alle ombord.



Fødselsdag fejret med maner.

Onsdag den 10. oktober 2007 fyldte den gamle danske sømands-film-klassiker "Martha" 40 år. Denne dag blev fejret med maner ombord på Hvidbjørnen, med Martha-kage og fællesarrangement i cafeteriet med Martha-film for hele besætningen.

Se flere af de fantastiske billeder fra hele Hvidbjørnen B's togt på www.hvidbjornen.dk eller www.hvidbjoernen.dk der løbende opdateres med billeder og historier.

Fritiden. Vi fandt hurtigt ud af at der er meget fritid, som man ikke lige helt ved hvad man skal bruge til. Så det er rimelig nemt at blive doven, men så er det med at tage sig selv og hinanden i nakken og motionere lidt eller spille lidt spil sammen. Men der er mange der havner i køjen og ligger og ser film og ellers bare glæder sig til næste havneophold. Men det gør vi nu alle sammen for det er nu noget af det mest spændende ved at være ude at sejle. Der får vi set lidt andre kulturer og så selvfølgelig muligheden for at komme i byen og ha det lidt sjovt.



TOWN — TOP OF THE WORLD NEWS

1. Fodboldkamp.

I Reykjavik udfordrede vi skibets faste besætning til en fodboldkamp, hvor vi havde lånt en af de lokale klubbers baner. Vi havde dagene inden kampen gået og spillet lidt op til at de nu skulle ha' tæsk. Men det viste sig at de var bedre end vi lige havde regnet med, så vi tabte kampen 4-0. Men alt var ikke tabt endnu for vi havde endnu en kamp at spille ved det næste havneophold. Så der var vi rigtig opsat på, at nu var det altså os der skulle vinde for det kunne jo ikke være rigtig at vi skulle blive ved med at tabe til sådan et par gamle drenge. Men det skulle heller ikke være der at vi skulle vinde, desværre men vi havde det sjovt.

Vagt og landlov.

Når vi ankommer til havn har vi det vi kalder for manøvrerulle, det går ud på at vi mønstrer på vores uddelegerede poster og gør klar, så vi kan få trosserne i land og skibet kan ligge til kaj. Når vi så har lagt skibet til kaj så skal vagtholdet mønstre, der bliver lavet en vagtplan som typisk går ud på at man i løbet af et døgn kommer til at stå vagt i to gange tre timer. Vagtens job er at holde øje med at ingen uvedkomne kommer ombord på skibet og at alle der kommer ombord eller går fra borde husker at strege ind og ud. For alle dem der ikke har vagt er der frihed og landlov dog med oftest to timers varsel.

Af: Thomas Brøndum Rodt



STORE (for øvelse) HAVARIDAG

I denne måned gennemførte Hvidbjørnens besætning en lidt udvidet "havari eget skib"-øvelse, hvor alle i besætningen blev sat på arbejde. Denne gang fik de faste røgdykkere, maskinfolkene og hospitalspersonellet lov til at virke som instruktører og kontrollører, mens de disponible prøvede kræfter med røgdykning, opstart af nødbrandpumper samt båretransport inde i skibet. Alle lige fra vagtchefer, faste rorgængere, messegaster og helogruppen gik løs på opgaven med krum hals, og nu kan alle i besætningen give en hånd med, når der er havariøvelse næste gang.





Rejsebreve fra GLENTEN i 2007

UNIFIL = United Nations Interim Force In Lebanon

Fotoserie fra GLENTEN og RAVNEN ankomst til Malta 1. oktober

Rejsebrev 4 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL. 23-03-2007
Så er GLENTEN endelig tilbage i vante omgivelser efter at have overvintret i det lune Middelhav.

Rejsebrev 3 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL. 19-03-2007
Portsmouth… det stod da vist ikke på den oprindelige havneplan for denne tur. Men allige-vel løb vi ind gennem havnen her søndag morgen for at komme i læ for det dårlige vejr i Den engelske Kanal og Tyske bugt.

Rejsebrev 2 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL. 14-03-2007
Overskriften på dette rejsebrev burde være ”Skøjteprinsessen GLENTEN” – for det er nok den oplevelse besætningen har efter transitten gennem Middelhavet.

Rejsebrev 1 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL. 09-03-2007
Dette kunne være en del af afslutningen på ”de ti små cyklister” – de sejlede tre enheder af sted fra Flådestation Korsør, fra Wilhelmshaven (Tyskland) var de kun to tilbage, og nu er der kun én dansk enhed tilbage som dansk deltager i UNIFIL ved Libanon.

Rejsebrev 1 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL.

Dette kunne være en del af afslutningen på "de ti små cyklister" – de sejlede tre enheder af sted fra Flådestation Korsør, fra Wilhelmshaven (Tyskland) var de kun to tilbage, og nu er der kun én dansk enhed tilbage som dansk deltager i UNIFIL ved Libanon.


Arkivfoto af GLENTEN

09-03-2007 kl. 13:00

Eftersom det danske bidrag er skåret ned til en enhed af Standard Flex 300 klassen, skulle opgaven løses med at få den anden enhed, GLENTEN, hjem fra Cypern. Løsningen blev, at en sammensat besætning fra 2. eskadres minerydningsdivision (Division 23) sidst i fe-bruar måned fløj til Cypern for at gøre klar til hjemsejlads.

GLENTEN har de sidste par måneder ligget til kaj i Limassol på Cypern og er her blevet passet af det logistiske element, OPLOG TEAM ALFA – ikke nogen nem opgave til tider, det værste er næsten at passe en enhed, der ligger stille, så det var vist ikke med den helt store vemod at TEAM ALFA mandag 05 marts vinkede farvel til GLENTEN i havnehullet til Limassol.


GLENTENs afgang fra Limassol blev fejret med vandsprøjt og musik. Tak til OPLOG TEAM ALFA.

Forud for afgang var gået en planlægningsfase hjemme i Danmark, der sluttede i weekenden op til afgang, hvor besætningen fik sig installeret, testet udstyr og fik sejlet en enkelt prøvetur.

Prøveturen gav også anledning til at sige farvel til VIBEN, der søndag gik på første patrulje i operationsområdet for UNIFIL (ud for Libanon) med ny besætning ombord (vi ønsker RAVNENs besætning god vind).

Efter at have nærstuderet vejrudsigterne for Middelhavet, sendt hjemme fra Vejrtjenesten i Karup, blev det besluttet, at det mandag 05 marts var muligt at starte forlægning mod Valetta (Malta).

Til trods for det høje erfaringsniveau i besætningen var der i løbet af de første 24 timer bred enighed om, at søbenene vist ikke var nået frem og klar til

afgang. Heldigvis blev vejret bedre, og samtidig lagde både sø og dønninger sig. Dette kunne ikke blot observeres fra broen eller dækket men også på aktivitetsniveauet i messerne og mængden af kokkens gode mad, der blev spist til måltiderne.

Besætningen ombord sejler normalt på enheder, der ikke har gasturbine, og derfor ikke kan sejle mere end 19kt. Derfor havde vi set frem til at komme på et af de søsterskibe, der har gasturbine ombord, og med denne indkoblet kan sejle 28-30kt.

Sejladsen fra Cypern til Malta var dog planlagt med sådan et distance/tid forhold at gas-turbine ikke ville blive nødvendigt – og vejret har heller ikke ligefrem indbudt til forcering. (Godt at vi lige fik afprøvet det på prøvesejladsen inden afgang Cypern, hele besætningen var samlet på agterdækket for at se forskellen på hækbølgen – vi kan stadig imponeres).

Efterhånden som vejret blev bedre, blev det tid til at afholde interne øvelser. På sejladsen har vi to kadetter med fra Søværnets Officersskole. Begge kadetter er i deres absolut afsluttende del af vagtcheftogtet, der ender ud i udnævnelse til Premierløjtnant til sommer.

For at fortsætte uddannelse af kadetter og besætning afholdt vi på vejen manøvrerings-øvelser, hvor en redningskrans kastes overbord – hvorefter skibet skal manøvreres på plads således, at kransen igen kan bjærges ombord.

Endvidere havde vi for øvelse brand i skibets tørretumbler og samtidig vandindtrængen (hvor uheldig kan man være), så skibets havariberedskab blev trænet, og skibet reddet.

I tilfælde af at havariberedskabet skulle slå fejl har vi også gennemgået situationen, hvor vi tvinges til at forlade skibet og gå i flåderne.



Agterdækket gør klar til at bjærge redningskrans. Det gode vejr har endelig fundet frem til GLENTEN.

Efter små 3 døgn til søs ankom GLENTEN så torsdag formiddag til Valetta. De sidste døgn inden ankomst er blevet brugt til at studere vejrudsigter for den vestlige del af Mid-delhavet. Desværre ser det ud til at vores planlagte 12 timers ophold bliver forlænget, fore-øbigt i hvert fald indtil sidst på fredagen.



Ankomst til Valetta.

Vi var egentlig planlagt til kun at skulle hente frisk proviant og tanke skibet op, men udsigten for vindstyrke og bølgehøjde tvinger os til at afvente bedre vejr.

Det giver selvfølgelig besætningen mulighed for at nyde Malta, men vores familier og venner og selvfølgelig egne skibe venter jo hjemme i Danmark, så vi vil også gerne videre.

Næste stop er Rota i Spanien, hvorfra vi igen vil skrive et rejsebrev.

Rejsebrev 2 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL.

Overskriften på dette rejsebrev burde være "Skøjteprinsessen GLENTEN" – for det er nok den oplevelse besætningen har efter transitten gennem Middelhavet.

14-03-2007 kl. 12:50

Efter at have forlænget opholdet på Malta et døgns tid kom vi endelig af sted lørdag til fro-kost. Vejret i Middelhavet mellem Malta og Gibraltar var bedre end på starten af turen, men problemet på denne strækning var, at søerne ramte skibet agten fra, hvilket betød, at skibet hele tiden skøjtede fra side til side.

Selvom de fleste ikke bliver søsyge under sådanne forhold, betyder en sådan skøjten fra side til side, at man hele tiden skal være klar til at holde fast, når skibet tager en tur ned af en stor bølge.

Det var derfor med stor fornøjelse, at vi mandag morgen i denne uge vågnede op til et roligt skib og høj solskin – endelig lignede Middelhavet det som vi havde håbet på. Situationen blev med det samme udnyttet til ophold på dækket, hvor de vinterblege ansigter og kroppe kunne få lidt farve.

I løbet at mandag eftermiddag spottede vi havskildpadder og delfiner – hvilket automatisk betyder at alle skal forsøge at tage billeder af delfiner springende for boven, som ved tidligere delfin observationer resulterede også denne observation i en masse billeder af vand, og meget få billeder med delfiner.

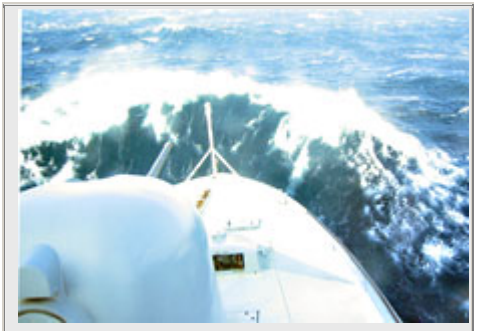

Drivende redningsvest bjærges

Sidst på eftermiddagen blev udkiggens blik fanget af et orange objekt i vandet. Efter nærmere kontrol besluttede vi at bjærge denne genstand.

Dette gav også vores Vagtchefelever mulighed for at manøvrere lidt med skibet, og efter en god manøvre fik vi bjærget det, der ved nærmere eftersyn viste sig at være en kinesisk redningsvest i børnestørrelse.

Der var ikke andre redningsveste i vandet i området, og vi konkluderede derfor, at denne ene vest må være tabt ved et uheld fra et af de mange skibe, der gennemsejler Middelhavet.

Samtidig med at mørket lagde sig over Middelhavet mandag aften, tog søerne igen til i størrelse, og igen ramte de GLENTEN ind agten fra – så efterhånden som vi nærmede os Gibraltar tirsdag morgen, blev skibet mere og mere uroligt.


GLENTEN blev mødt af hård sø i Atlanterhavet

For sikkerhedens og træningens skyld gik vi tirsdag morgen kl. 0600 op i beredskab, hvilket betyder Chefen på broen, ladt kanon, dobbelt op på udkiggen, klargjorte maskingeværer i brovingerne og sejlads på gasturbine.

Efter klarmeldinger fra alle områder passerede vi derefter igennem Gibraltar strædet.

Hvorvidt det var pga. det urolige skib, der nærmest skøjtede sig ud af Middelhavet, eller det, at vi ikke hver dag går igennem Gibraltar er ikke til at afgøre, men ved udpassagen havde vi næsten selskab af samtlige 22 besætningsmedlemmer på broen, desværre var solen endnu ikke stået op – så der var ikke de store muligheder for at forevige øjeblikket på billede.

Efter at vi havde forladt Middelhavet tirsdag morgen, kunne vi så endelig stikke kursen nordover, og først på eftermiddagen anløb vi så Flådebasen i Rota, Spanien.


GLENTEN set fra broen af USS MONTEREY

Havneopholdet på Rota basen gav ikke mulighed for de store udskejelser. Vi fik dog tanket skibet op og klargjort til videre sejlads. Endvidere fik alle i besætningen endelig mulighed for lidt søvn på en køje, der ikke hele tiden flytter sig fra side til side.

Onsdag morgen fik vi dansk besøg. Det danske søværn har en kaptajnløjtnant udstationeret på Rota basen, og han kiggede forbi for at tilbyde sin hjælp – på Rota er det absolut en fordel at kunne tale spansk, og det er desværre ikke en egenskab vi finder i overflod i GLENTENs nuværende besætning.

Vi skulle i Rota have modtaget en pakke med grej hjemme fra Danmark, denne pakke nåede desværre ikke frem til skibet, og heller ikke vores danske kollega i det spanske kunne umiddelbart fremskaffe denne inden vores afgang. Vi håber nu at modtage pakken i næste havn.

Onsdag morgen kl. 0930 afgik vi nemlig Rota, og er pt. undervejs nordover mod La Coru-na, hvor vi håber at kunne fortsætte over Biscayen efter et kort stop.

Efter Biscayen går det mod Den Helder, sidste stop inden Danmark – vi forventer at sende næste rejsebrev på strækningen mellem La Coruna og Den Helder.

Rejsebrev 3 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL.

Portsmouth… det stod da vist ikke på den oprindelige havneplan for denne tur. Men alligevel løb vi ind gennem havnen her søndag morgen for at komme i læ for det dårlige vejr i Den engelske Kanal og Tyske bugt.

19-03-2007 kl. 10:47

Efter at have haft små 24 timer i La Coruna, hvor besætningen fik prøvet lidt spanske ta-pas og shoppet en smule, havde vi havnemanøvre fredag eftermiddag kl. 1600.


”Spinnaker Tower”
Portsmouth’s vartegn

Biscayen er altid et sted, man håber at have godt vejr, og for en gang skyld var GLENTEN vist heldig med vejret, da vi krydsede nordover mod den Engelske kanal.

Optimismen begyndte så småt at vende tilbage i besætningen, og vi talte endda om, at droppe havneopholdet i Den Helder – og ankomme til Flådestation Korsør tirsdag morgen - kun små 24 timer forsinket i forhold til planlagt ankomst.

Kort var dog glæden, da vi i løbet af lørdag formiddag modtog en vejrudsigt, der meldte om dårligt vejr i området omkring Dover og i Tyske bugt. Efter at have foretaget beregninger på fuelforbrug og afstand til Den Helder, blev vi dog enige om at starte gasturbinen op og med denne på max. at løbe til Den Helder, inden søen kunne nå at rejse sig.

Så ”op på den store klinge” og ud over stepperne gik det – lige indtil lørdag aften, hvor endnu en vejrudsigt tikkede ind, og det blev klart, at uvejret også var kommet op i tempo, og dermed var passagen ved Dover næsten spærret af høje søer og vejret i Tyske bugt ikke præcis vejr for en dansk Standard Flex 300.

Ved den normale vagtafløsning til midnat (lørdag til søndag) var der en smule undren, da kursen pludselig var lagt mod Portsmouth England og ikke længere gik mod Den Helder Holland. Men efter en diskussion om, hvor tidligt man må køre en aprilsnar, og en kop kaffe henover de nye søkort var også nattens vagthold helt med på den nye plan.

Omkring kl. 0200 søndag morgen ankom vi til lodsmødestedet syd for indsejlingen til Portsmouth, her var planen at tage lods ombord, men da vejret var for dårligt, blev det i stedet til at GLENTEN sejlede i kølvandet på lodsbåden, der guidede os ind til en ankringsplads i nærheden af havnen. Her skulle vi så afvente tilladelse til at gå ind til Portsmouth flådestation.


GLENTEN langs kaj på Portsmouth Navy Base

Søen og vinden lagde sig ikke i løbet at morgenen, og ved otte tiden søndag morgen var påvirkningerne på skibet blevet så store, at vores anker ikke længere havde hold i bunden, og skibet begyndte at drive.

Netop pga. denne risiko har vi personel på broen under ankring, og vi fik hurtigt hevet ankeret hjem – og kastet igen på en position, hvor vi kunne fortsætte vores venten på tilladelse. Denne tilladelse kom søndag formiddag kl. 1000, hvor vi tog lods ombord, og en time senere lå vi sikkert langs kaj inde på flådestationen.

Her søndag kl. 1300 har vi så etableret vagten ombord, og den sidste rengøring/oprydning er så småt ved at være færdig. Når alle er klar, vil den vagtfri del af besætningen få landlov indtil i morgen tidlig, hvor vi igen vil læse vejrudsigten med spænding.


HMS WARRIOR

Vi bunkrer i morgen formiddag, og så er det bare at afvente bedre vejr. Vi har ca. 48 timer hjem til Korsør, så vi kan efterhånden se en ende på turen – vi skal bare lige have lidt hjælp af vejret.

Rejsebrev 4 fra GLENTENs tur hjem fra CYPERN, UNIFIL.

Så er GLENTEN endelig tilbage i vante omgivelser efter at have overvintret i det lune Middelhav.


Næstkommanderende i snevejr

23-03-2007 kl. 18:27

I skrivende stund ligger vi 2 timers sejlads fra Korsør, og det kan tydeligt mærkes rundt i skibet, at alle er glade for snart at være hjemme.

På trods af at opholdet i Portsmouth ikke var en del af den oprindelige plan, og det at alle gerne ville hjem så hurtigt som muligt, havde vi nogle gode dage i læ for den storm, der var i den Engelske Kanal og Tyske Bugt.

Det var samtidig noget af en omvæltning at vænne sig til det nordeuropæiske klima, når man kommer fra Middelhavet med, til tider, sol og 20 grader. I Portsmouth oplevede vi, udover blæsten, sne og slud. Det var langtfra alle, der havde regnet med det, da de havde pakket hjemmefra.

Onsdag kunne vi omsider se et ophold i vejrudsigterne med bedre vind og sø. Der blev ikke ligefrem lovet magsvejr, men det bliver nok ikke bedre på denne årstid, så vi afgik fra Portsmouth efter frokost og satte kursen mod Kielerkanalen og Korsør.

Sent onsdag aften nåede vi den nordlige del af den Engelske Kanal, og her var bølgerne desværre sådan, at vi var nød til at gå ned i fart, så ankomsttidspunktet til Korsør blev endnu en gang udsat.


GLENTEN i Holtenau sluse

Vi kunne heldigvis senere gå op i fart igen, og vi gik ind i den vestlige sluse i Kielerkanalen i morges kl. 0530. Selvom det betød, at alle skulle tidligt op, var der ingen sure miner, for nu kunne folk se en ende på turen.

Godt 6 timer efter forlod vi Kielerkanalen og satte kursen mod Korsør

Nu er vi ved at være ved turens ende og kan se tilbage på en sejlads, der har budt på alskens vejr. Fra sol og varme i Middelhavet, snevejr i England og generelt hård vind og sø for et skib som GLENTEN. Selvom nogle af havneopholdene, og dermed turen hjem, blev forlænget pga. dårligt vejr, har besætningen taget det som en oplevelse og fået set nogle steder, hvor mange ikke har været før.

Alt i alt har GLENTEN og besætning haft en god tur hjem fra Cypern – vi gør det gerne igen, men helst med bedre vejr.
Det var sidste rejsebrev fra GLENTEN i denne omgang. Vi håber, at dem, der følger med derhjemme, har fået noget ud af at læse dem.

Fotoserie fra GLENTEN og RAVNEN ankomst til Malta 1. oktober

Billeder fra RAVNEN og GLENTEN ankomst til Malta 1. oktober 2006 ifm. deltagelse i UNIFIL / 001
Billederne er venligst udlånt af fotograferne: Oliver Spiteri, Malta og Chris Mifsud, Malta
01-10-2006






P557


P560




P557


P557


P557


P557


P560




P560
P560

Rejsebreve fra inspektionsskibet VÆDDEREN 2007

Galathea 3: VÆDDEREN i Boston 24-04-2007
Sejladsen gennem Sargassohavet fra Caribien til Boston blev også hjemstedet for det sidste nye forskningsprojekt på Galathea, nemlig åleprojektet.

Galathea 3: VÆDDEREN i Caribien 31-03-2007
Havneophold i St. Thomas og St. Croix og besøg af Forsvarschefen og Eskadrechefen.

Galathea på Galapagos 15-03-2007
Læs om: Galathea på Galapagos-øerne, Kronprinsen på Galathea, VÆDDEREN gennem Panama-kanalen.

fastelavnsarrangement og sodavandsdiskotek på Galathea 02-03-2007
At befinde sig om bord på et skib betyder også, at grænsen mellem arbejdstid og fritid kan blive flydende.

Galathea 3 i Valparaiso og Antofagasta i Chile - Rejsebrev nr. 22 fra VÆDDEREN 19-02-2007
På kun fjorten dage har VÆDDEREN nået at opleve tre årstider: vinter på Antarktis (i hvert fald efter danske forhold), forår i Magellan-strædet og sommer i Chile

Fra Antarktis til Sydamerika - 21. rejsebrev fra VÆDDEREN på Galathea 3 06-02-2007

Galathea i Antarktis - 20. rejsebrev fra VÆDDEREN 31-01-2007
Antarktis har for mange om bord stået som højdepunktet på Galathea-togtet og bød bl.a. på gummibådssejlads mellem pukkelhvaler.

”Det sker ikke før, der er to lørdage i en uge” - 19. rejsebrev fra VÆDDEREN på GALATHEA 3 21-01-2007
Sådan kan man ind imellem sige om noget, der er fuldstændigt urealistisk. Men ikke desto mindre har vi på Galathea oplevet at have to lørdage i den samme uge.

Galathea i New Zealand - 18. rejsebrev fra VÆDDEREN 13-01-2007
Læs om Galathea på New Zealand og rytmen i et havneophold på VÆDDEREN

Galathea i troperne - 17 rejsebrev fra VÆDDEREN 08-01-2007
havneophold i Ghizo, nytårsaften og Puk's tanker ved hjemrejsen.

VÆDDEREN – GALATHEA 3

17. rejsebrev · 5. januar 2007

Galathea i troperne

- Havneophold
- Nytårsaften
- Fra Hjem til hjem

Havneophold på en tropeø

Det første havneophold på et togt er altid forbundet med noget særligt. Efter nogen tids sejlads (for vores vedkommende godt to uger), hvor alle besætningsmedlemmer har lært hinanden lidt bedre at kende, er det rart at komme en tur i land og få mulighed for at pleje selskabeligheden i andre rammer og under andre former. Og så er det naturligvis særligt spændende, når man kommer i land et nyt og ukendt sted.



Fra Gizo, Salomon-øerne

Det var alt sammen noget, der til fulde blev indfriet under vores korte havneophold på tropeøen Ghizo, der hører til Salomon-øerne, og som har nogle få tusinde indbyggere. Vi ankom til øens hovedby, der staves Gizo, fredag den 29. december om formiddagen. På grund af kajforholdene, måtte VÆDDEREN ligge for anker et par hundrede meter ude, men det var ikke noget problem, da der var arrangeret transport med motorbåd til og fra skibet det meste af døgnet.



Indbyggere i en landsby på Ghizo

Gizo-området er kendt som et fremragende dykkersted og der blev arrangeret indtil flere dykker- og snorkeludflugter for såvel de faste som ekspeditionsbesætningens medlemmer. Det var, efter manges udsagn, en ubeskrivelig oplevelse: krystalklart vand, fantastiske koral-rev og fisk i alle regnbuens farver.

Byen Gizo består af en hovedgade (øens eneste vej med lidt asfaltering), flankeret af mere eller mindre faldefærdige bygninger.



Lokale dansere

Byens indbyggere var bemærkelsesværdigt venlige og imødekommende. De ville gerne snakke, men samtidig havde de en naturlig generthed, der gjorde, at deres imødekommenhed aldrig føltes anstrengende. Selv de gadehandlere, der solgte hjemmelavede ting af sten og træ, kunne godt finde ud af at tage et nej for et nej (i hvert fald tredje gang).

Afvisningsmanøvrerne var dog i mange tilfælde helt unødvendige, idet Ghizo-beboernes spændende ting påkaldte sig både opmærksomhed og købelyst hos Galathea-besætningen. Da det ikke er utænkeligt, at noget af det indkøbte havner på gaveborde i Danmark, skal de tropiske husflidsarbejder ikke beskrives nærmere her.

Ude i de små landsbyer på øen var folk ikke mindre mødekommende og stillede beredvilligt op til fotografering af de fremmede mennesker. Vel at mærke uden at forvente anden løn end måske efterfølgende at få lov til at betragte det forevigede i digitalkameraet.



Nysgerrige børn på Ghizo

Efter knapt to døgn i Gizo sejlede vi nytårsaftensdag videre til en af de andre øer for at tanke brændstof. Den lille havne(lands)by, Porto Noro, hvor bunkringen foregik, havde dog ikke meget andet at byde på end en usædvanligt trykkende hede. Så ingen havde noget imod at komme videre derfra – ind i det nye år og ned mod New Zealand.

Nytårsaften på Galathea

At fejre nytårsaften på havet kan ikke undgå at blive noget mere afdæmpet end det, som de fleste plejer at opleve på årets sidste aften. Ligesom juleaften handlede det på Galathea da også først og fremmest om at finde nogle aktiviteter, som hele skibsbesætningen kunne være sammen om at deltage i.



Nytårsaften på dækket

Det begyndte med en BBQ-menu på dækket og kl. 21 blev der afholdt Nytårsbingo. Selv om folk sad med deres plader rundt om i skibet (i messerne, på broen, i kontrolrummet og sågar i istønden), er bingospillet alligevel noget, der samler skibet, idet numrene bliver råbt op over højtaleranlægget, ligesom også vinderne og deres gevinster udråbes for alle.

Kl. 24 samledes vi atter på dækket for at ønske hinanden godt nytår. Der blev affyret nogle skud, der var af en sådan styrke, at de kunne få selv de største kanonslag til at lyde som knaldperler. Derpå sang vi "Vær velkommen, Herrens år" – og Bente Wolff fra Nationalmuseet havde i hast skrevet en underfundig fællessang om Galathea-projektet, på melodien "Solskin om bord", der i Bentes udgave var blevet til "Spotlight om bord".

Bageren Jacob havde kreeret en fint pyntet kransekage og i aftenens anledning var der en Galathea-øl til hvert besætningsmedlem. En særdeles passende drik at skåle med hinanden i nytårsaften!



Kransekage og Galathea-øl nytårsaften

Januar er for mange en stille tid oven på julen og nytåret. Sådan har det på sin vis også været på Galathea i ugen efter nytår, hvor vi er på vej mod New Zealand. Der har været færre forskningsaktiviteter på dækket end tidligere og flere af de forskere, der stod på i Gizo, bruger primært tiden på at efterbehandle det materiale, som er blevet indsamlet på Salomon-øerne. Men det varer ikke ved ret længe. Efter opholdet i New Zealand går det videre mod Antarktis – med nye forskningsopgaver og nye ekspeditionsmedlemmer om bord.

Peter Thyssen, orlogspræst

Fra Hjem til hjem

Det er egentlig ganske uvirkeligt. At jeg om ganske få dage skal forlade landsbyen. At den sidste hotdog nu er indtaget, den sidste salme sunget, den sidste solskoldning på dækket erhvervet og den sidste artikel afleveret.

Men når banjermester beordrer os på dæk med pakkede kufferter og parate pas, så bliver det virkeligt. Sikkert også alt for virkeligt.

Skibet har været mit hjem i næsten tre måneder, fra Cape Town til Christchurch. På godt og ondt. For jeg kan snildt undvære ham fra Politiken, I ved ham Kan Selv, der bliver ved med at kalde mig "hende fra den onde avis". Ham, der synes T-divisionen synger dårligt. Bare rolig drenge. Han har mere halm i ørerne end selv den mest landlige matros. Jeg vil dog savne de sunde aftener med Chris Maveinstruktør og Kan Selv i kondirummet. Men der er vores samtale også overdøvet af Niarn.

Jeg kan også snildt undvære softicemaskinen, hamburgerryggen og det sidste bundskrab. Men så er det vist også det. Udsigten, lyden af bølgerne, slingeragen, øerne, indsejlingerne, besætningen, de gode historier, foredragene og alt inden for rækkevidde. Det vil jeg savne.


Puk med nye vinkler på livet om bord

For hvordan skal jeg klare mig derhjemme, når jeg har glemt, hvordan jeg tilsætter vaskepulver, laver mad, vasker op, handler ind, glemt hvordan jeg går hurtigere end slentretempo, glemt hvordan jeg egentlig ser ud med almindeligt tøj på. Spejlet på lukafets badeværelse går kun til under hagen grundet lavkonstruktion i kroppen, og i kondirummet kommer jeg kun iført gamle klude.

Det er med god grund, at jeg frygter en vis fremmedgørelse, når jeg ankommer til Danmark i slutningen af januar. Hvem vil ikke hellere spise brunch midt i de brølende 40'er-bølger ved Antarktis?

Puk Damsgaard Andersen, journalist på Jyllands-Posten

Galathea i New Zealand

Har man ikke tidligere været i New Zealand, vil landet nok for de fleste være omgivet af en vis mystik. Det ligger næsten stik modsat af Danmark på jordkloden, hvilket betyder en tidsforskel på 12 timer og en sommer, der falder i vores vintermåneder. Hertil kommer de storslåede naturområder, som mange kender fra "Ringenes Herre", der blev optaget flere forskellige steder på New Zealand.

Landets størrelse er også imponerende: afstanden mellem den nordligste og den sydligste del svarer til afstanden mellem Bergen og Rom, med tilsvarende temperaturforskelle.



Fra Southern Alps på New Zealands Sydø

New Zealand er i øvrigt det sidste område på jorden, hvor mennesker har bosat sig. De første mennesker kom til landet omkring år 800, formentlig polynesiere fra de nordøstlige Stillehavsøer.

Europæerne kom til Aotearoa (som de oprindelige indbyggere, maorierne, kaldte landet) første gang i 1642, da hollænderen Abel Tasman sejlede forbi dets kyst – i den tro, at han var kommet til en sydamerikansk halvø. Et par år senere fandt man ud af, at han havde opdaget et nyt land, der (uvist af hvilken grund) blev opkaldt efter den nederlandske provins Zeeland.



Med jet-båd på Waimakariri-floden

Det var dog først i 1769, da den berømte engelske opdagelsesrejsende, James Cook, kom til landet, at det blev kortlagt, og i 1790'erne begyndte den første europæiske kolonisering, fortrinsvis fra England og Frankrig. 1840 blev New Zealand en del af det britiske kongedømme. Landet blev uafhængigt af England i 1947, men har stadig den britiske monark som statsoverhoved.



Christchurch Cathedral, opført 1860-1904

I dag har New Zealand 4 mio. indbyggere (maorierne udgør 15 %). Som besøgende på New Zealand lægger man mærke til dette tal, for newzealænderne er hurtige til at fortælle, at antallet af deres får er det tidobbelte af indbyggerantallet. Med et fårehold på 40 mio. er det ikke så underligt, at newzealænderne også kan levere lam til de danske kølediske. En newzealandsk rødvin kan anbefales hertil.

Endelig er der kiwien – den mærkelige, vingeløse fugl, der har pels i stedet for fjer, og som både er New Zealands nationalfugl og nationalsymbol. Således bruges "kiwi" også som synonym for "newzealænder" og som varenavn for de overdimensionerede stikkelsbær, vi kender som kiwifrugter.

Havneophold i New Zealand

Bjerge og floder, lam, vin og kiwifrugt – det var noget af det, som Galathea-besætningen fik del i under det fire dages havneophold i Christchurch i New Zealand.



VÆDDEREN i Lyttelton Harbour

VÆDDEREN lå i havnebyen Lyttelton, 12 km øst for selve Christchurch. Den lille havneby ligger ud til den dybe bugt, Lyttelton Harbour, der oprindeligt er et vulkankrater. Havnen blev anlagt efter de første nybyggeres ankomst i 1850 og var på et tidspunkt New Zealands største havn. Lyttelton har således været mange immigranters første møde med New Zealand.



Issvanen på buffeten ved reception på VDRN

Havneopholdet i New Zealand forløb efter den sædvanlige rytme, når VÆDDEREN har fire dage i havn.

Dag 1 ankommer skibet normalt kl. 8.00. Herefter kommer de lokale myndigheder om bord (bl.a. for at orientere om diverse sikkerhedsforanstaltninger) samt skibshandlere, der skal levere forsyninger til skibet. Desuden vil lokale pressefolk normalt være inviteret til en orientering om Galathea-ekspeditionen med efterfølgende mulighed for at stille spørgsmål og tage billeder.

I løbet af formiddagen forlader de afgående ekspeditionsmedlemmer skibet med deres bagage, så der kan blive gjort klart til de nye, der skal med om bord.

Om aftenen er der i regelen reception for lokale gæster samt medlemmer af både skibs- og ekspeditionsbesætningen. Obligatorisk ved disse lejligheder er svanen af is, der udgør en imponerende borddekoration – indtil den lige så stille begynder at smelte væk!

Det siger sig selv, at der ikke er megen fritid den første dag under et havneophold. Alle divisioner er fuldt beskæftiget med deres respektive gøremål, hvilket ikke mindst gælder forplejningsdivisionen, der ud over de faste måltider også skal arrangere en reception for op til 130 personer.

Dag 2 og 3 er til gengæld mere rolige. Som oftest kommer der forskellige besøgende på skibet, men ellers er den faste besætning fordelt på to vagthold, således at hvert hold får en dag fri.

Normalt er der en udflugt begge dage, hvor der er mulighed for at komme på sightseeing i lokalområdet. I New Zealand var der arrangeret en udflugt ind i Højlandet. Vi blev afhentet ved skibet i 4-hjuls-trækkere og kørt til Waimakariri-floden, hvor vi sejlede 22 km op ad floden i jet-båd. Et transportmiddel, der må siges at leve op til sit navn: det gik i flyvende fart hen over den lave flod, samtidig med, at man kunne betragte det fantastiske bjerglandskab nede fra.



I de newzealandske bjerge (Southern Alps)

Efterfølgende gik turen op i bjergene, hvor den flotte udsigt blev nydt og grundigt forevi get.

Desværre var udflugtsdeltagerne ikke så heldige med vejret på den anden af de to ture, men det er vilkårene i et land, hvor man på en og samme dag kan opleve hele fire årstider.



Middag i byen efter udflugten i bjergene

Dag 4 er igen arbejdsdag for alle, idet de sidste forsyninger skal bringes om bord og det sidste affald fra borde. På dette tidspunkt er også alle de nye ekspeditionsmedlemmer ankommet og skal installeres på skibet. I havnen i Lyttelton skulle der desuden tankes brændstof til togtet ned omkring Antarktis.

Nu er VÆDDEREN atter på havet med kurs mod Sydpolen. De 42 nye ekspeditionsmedlemmer er kommet på plads og ved at blive fortrolige med dagligdagen om bord.

Det næste bliver så, at gamle og nye besætningsmedlemmer skal lære hinanden lidt bedre at kende – såvel på det personlige som på det forskningsmæssige og arbejdsmæssige plan.

Det skulle der nu også være rigtig gode muligheder for. Vi skal tilbringe 28 dage i hinandens selskab på dette togtben!

Peter Thyssen, orlogspræst

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Galathea 3's rejsebreve fra VÆDDEREN udkommer hver fredag og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk

VÆDDEREN – GALATHEA 3

19. rejsebrev · 19. januar 2007

Uge med to lørdage på Galathea

- Lang weekend på Galathea
- Besøg på Antipode Islands
- Livet på broen

”Det sker ikke før, der er to lørdage i en uge” – sådan kan man ind imellem sige om noget, der er fuldstændigt urealistisk. Men ikke desto mindre har vi på Galathea oplevet at have to lørdage i den samme uge.

Det har, som så meget andet, en naturlig forklaring. Lørdag den 13. kl. 16.15 lokal tid passerede VÆDDEREN datolinien ved den 180. længdegrad, hvor er der to ”halve” tidszoner. Det betyder, at klokken er den samme i begge zoner, men datoen er forskellig. Ved midnat skulle datoen derfor stilles tilbage, således at lørdag den 13. begyndte en gang til. Fra at være 12 timer foran tiden i Danmark, var vi nu pludselig 12 timer bagefter.

Som et yderligere bidrag til oplevelsen af, at der var vendt op og ned på tingene, blev det søndag den 14. kl. 10.00 meddelt, at VÆDDEREN nu befandt sig stik modsat af Rådhuspladsen på jordkloden.

Den normale rytme på skibet blev dog hurtigt genoprettet oven på den ekstra lørdag og mødet med Rådhuspladsens ”antipode”. Søndag eftermiddag var der gudstjeneste i Hangaren, der stadig tjener som ramme om de foredrag, der holdes hver aften kl. 19, til trods for, at den arktiske kulde efterhånden begynder at kunne mærkes.

Og ses! Det var også ugen, hvor vi så det første isbjerg på den sydlige halvkugle. Selv om det efter sigende ikke adskilte sig væsentligt fra de isbjerge, man kan se ved Grønland, var det alligevel en lille sensation i hverdagen. Ikke mindre sensationelt var udforskningen af de ubeboede Antipode Islands tre dage før.



Det første isbjerg

Under forlægningen mod Antarktis fortsætter forskernes arbejde ufortrødent. Der sættes trawl og tages vandprøver, og det hele bliver kommunikeret videre til de ombordværende mediefolk og alle andre interesserede.

Ellers har vi under forlægningen i gråvejret kun de adspredelser, som vi selv finder på. Der er forskellige tiltag på vej, som skal tjene til at skabe lidt afveksling i en hverdag, hvor dagene nemt kommer til at ligne hinanden. Mere om disse projekter næste gang.

Peter Thyssen, orlogspræst



Gummibåden på vej til Antipode Islands

Tusind pingviner og en grøn papegøje

Jeg kan ikke komme i tanke om nogen ting, der virker mere dragende på mig end øde øer. Hvis de så oven i købet ligger langt til havs og i kolde egne, kan det ikke blive meget bedre. Derfor var min landgang på Antipodeøerne så stor en oplevelse, at min hjerne flød over, og den eneste sikkerhedsventil bestod i at rable løs under skafningen i officersmessen. Her fik jeg for en tid taleforbud – naturligvis nedlagt af dem, der ikke selv havde været med. Men nu får I historien endnu en gang.

Om morgenen den 13. januar så det ud til, at vi end ikke ville få øerne at se pga. tåge, men da solen brændte igennem og afslørede en ø i alle nuancer af grønt, drog vi af sted. Landingspladsen, der lå bag en pynt på nordkysten, viste sig at være optaget af hundreder af pingviner og kæmpestormfugle, snesevis af pelssæler samt seks søelefanter, der lå i en klump på 3-4 ton. Men vi fik mast gummibåden gennem virvaret af hvirveldyr og lagt til ved klippen. Her fik vi den første lektion i, at pelssæler flygter for mennesker – og er ganske hurtige på lufferne – mens pingviner og søelefanter er bedøvende ligeglade.

Nogle af os begyndte straks at samle pingvinlort (af den eksklusive slags, den guldtoppede pingvin lever ikke ret mange steder), mens andre forsøgte at fylde så mange hukommelseskort og videobånd som muligt. Meldinger fra Vædderen om tiltagende tåge satte fut i foretagendet. På vej ud igen måtte vi gøre kort ophold for at tømme krabbefælderne, der dog kun gav en enkelt fisk. Men igen så det ud til, at det ville klare op, og vi fik lov at sejle ned langs østkysten af hovedøen.

Kysten viste sig at være befolket af pingviner og pelssæler. Selv 30 m oppe af næsten lodrette klippesider lå pelssæler og solede sig. Og var der et stykke uden vegetation neden for skrænterne, så var der også en pingvinkoloni. Så længe vi bare sejlede tæt til kysten, var pelssælerne ligeglade med os. Det var de til gengæld ikke, da Brian heroisk svømmede i land for at hente et par flasker af øens ferskvand (måske verdens mørkeste, af farve nærmest som en grumt røget whisky).



Guldtoppede pingviner på Antipodeøerne

I løbet af den halvanden time eller to, som den hæsblæsende tur varede, nåede vi faktisk at se de fleste af de fugle og sæler, som jeg havde læst om i bøgerne.

Selv den lille, grønne papegøje, der af alle steder kun lever her blandt havfugle og pelssæler, fik vi et glimt af. Men det er også en lille sej en, der kan finde på at grave stormfugleunger frem af deres jordhuler og æde dem. Det er derfor, ingen mennesker tør slå sig ned på øen: Den er hjemsted for 3000 rovpapegøjer.

Jørn Madsen, Undervisningsministeriet (EMU)





Søvnig søelefant på Antipodeøerne

"GIV AGT, VÆDDEREN!

Dette er vagtchefen med en kort orientering". Kl. er 11:45 og jeg skal informere de ombordværende på VÆDDEREN om natten og formiddagens hændelser samt det kommende døgns aktiviteter. Denne form for orientering giver forskere, mediefolk og besætning et generelt og overordnet billede af livet om bord på VÆDDEREN, set fra vagtchefens plads på broen: Hvad har vi foretaget os i nattens løb, hvor er vi geografisk, hvilke aktiviteter foregår det næste døgn m.m.

Som vagtchef på VÆDDEREN kan hverdagen somme tider virke lidt triviel og kedelig. Men ikke desto mindre sker der mange små hændelser, som for en udenforstående er særdeles interessante. For mig er det blot endnu nogle spækhuggere som lægger vejen forbi VÆDDERENs bov. Eller også passeres isbjerg nummer atten i rækken, med gigantisk størrelse som Hesselø i Kattegat. Men er der i dag tilbagelagt flere tusinde sømil fra sidste havn, og nærmeste land kun nihundrede sømil væk, er det værd at skrive hjem om.

Interessen for arbejdet og livet på broen ses ofte i form af nysgerrige besøgende, som stiller mange spørgsmål til vagtchefen og udkiggen. Spørgsmål om broens instrumenter, søkort og maskineriet. Men især vejret og skibets position har de besøgendes interesse: "hvordan bliver vejret de kommende dage?" eller "hvor er vi henne?". Om det er en standardbemærkning for at komme i kontakt med vagtchefen, generel bekymring eller nysgerrighed, vil jeg lade være usagt.



Kaptajnløjtnant Morten J. Kühnel i brovingen

Vagten på broen er delt op i seks gange fire timer, og består af tre hold. Dvs. en vagtchef og en rorgænger og udkig har vagt fra midnat til fire, fire til otte osv. Det giver herved et vagthold mulighed for otte timers hvile efter en vagt.

Om lidt vil min kollega overtage "roret" og forsætte sejladsen mod den Arktiske halvø. Vagten slutter som den startede: Overlevering fra afgående vagtchef til afløsende vagtchef.

"God vagt!"

Morten Jeppe Kühnel, våbenofficer

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Galathea 3's rejsebreve fra VÆDDEREN udkommer hver fredag og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos: VÆDDEREN

VÆDDEREN – GALATHEA 3

20. rejsebrev · 26. januar 2007

Galathea i Antarktis

- Landgang hos pingviner
- Forskning i Antarktis
- Sejler blandt hvaler

Antarktis har for mange om bord stået som højdepunktet på Galathea-togtet. Dette fjerne og gådefulde kontinent nederst på verdenskortet, der ellers kun kendes fra eksklusive filmoptagelser og fantastiske beretninger om vovemodige polarforskere. Med Antarktis i vente og siden i sigte kunne man næsten få en følelse af, at man selv gik i eventyrernes og pionerernes fodspor.

Det helt afgørende spørgsmål var da også, om alle ville få mulighed for at komme i land. Og det forløsende svar kom først på ugen, da det forlød, at alle kunne blive sejlet en tur i land ved forskningsstationen Palmer Station.

Tilsvarende stor blev skuffelsen, da det onsdag viste sig, at stationen ikke kunne modtage hele besætningen, men kun den gruppe forskere og journalister, der var blevet sejlet ind tidligt om morgenen. Stationen har nemlig en begrænsning i antallet af daglige besøgende, og passagererne på et krydstogtskib havde allerede lagt beslag på pladserne.

Krydstogtskibe var der i øvrigt flere af i farvandet og det fortælles, at skibene løbende er i kontakt med hinanden for at aftale, hvem der – om nødvendigt – skal gemme sig bag et isbjerg, så det enkelte skib kan sejle videre med passagerernes pionerdrømme i behold!

Spørgsmålet om landgang for besætningen på VÆDDEREN var imidlertid stadig åbent. Definitivt lukket blev det først, da der fredag viste sig mulighed for at gå i land på øen Danco Island ved det antarktiske fastland. Hen på eftermiddagen sejlede gummibådene i fast rutefart besætningens medlemmer i land.



VÆDDEREN set fra Danco Island, Antarktis

Med tømte kort og opladte batterier i digitalkameraerne gik besætningsmedlemmerne på udkig på øen, hvis største attraktion var de hundredvis af pingviner, der tog det uventede besøg med ophøjet ro.

To dage efter var der igen mulighed for landgang, nu på Deception Island, en hesteskoformet ø, opstået i et vulkankrater. En chilensk forskningsstation havde for år tilbage fået den stadig aktive vulkan at føle, hvilket tydeligt kunne ses på de sørgelige rester. Men vulkanen kunne også mærkes – nærmere bestemt på sandet og vandet i strandkanten. Dette lokkede flere af os til en dukkert; trods det, at kun en meter ude var det slut med det varme vand. Men hvad gør man ikke for at kunne sige, at man har badet ved Antarktis?

Peter Thyssen, orlogspræst

At arbejde i Antarktis

Antarktis er det højeste, koldeste, tørreste og mest forblæste af de syv kontinenter.

Temperaturerne når om vinteren ned på indtil -83ºC og vindhastigheder på over 300 km/t er ikke usædvanlige. Luftfugtigheden i f.eks. The Dry Valleys når ned på 2 % RH på visse tider af året. Det betyder, at gletscherne fra de omkringliggende bjerge ikke har en smeltevandsflod, der fører bort fra dem om sommeren, idet isen "sublimerer", dvs. at den går direkte fra fast form til dampform.

Om sommeren er temperaturen noget højere, på f.eks. McMurdo Station (ca. 73º S) veksler temperaturen fra -20ºC om natten til nogle få plusgrader om dagen. Det betyder, at der visse steder kan være smeltevandssøer, hvor der trives forskellige organismer.



Stemningsbillede fra Antarktis

Polarplateauet ligger i ca. 3000 m højde og dækker langt det meste af kontinentet og temperauturen når om sommeren sjældent over -10ºC, desuden er der næsten altid vind, hvilket ikke gør området mere gæstfrit.

Desuden er UV strålingen høj om sommeren. Heroppe trives intet liv og arbejde her skal foregå under udvisning af stor forsigtighed både pga. kulden og pga. den tørre luft, der betyder, at man konstant må drikke.

En stor del af arbejdet i Antarktis foregår via den amerikanske station McMurdo, hvortil man flyver fra Christchurch i New Zealand. Her er der ca. 1200 mennesker om sommeren og ca. 300 om vinteren.



Forskningsstationen Palmer Station, Antarktis

Transport foregår enten på snescooter, med bæltekøretøj (Spryte) eller med helikopter. Og det meste transport foregår via den 3 m. tykke havis, hvilket giver en række problemer. Disse er dog mindre end hvis transporten foregik via gletscherne, som dækker den overvejende del af landet.

På den Antarktiske halvø er forholdende lidt mere gæstfrie. Her er ofte plusgrader om sommeren, også selv om den omgives af det sydpolare hav, som er ca. -1,86ºC varmt. På den Antarktiske halvø trives også et par græsser, nogle mosser og laver. Dette giver grobund for nogle få dyrearter, bl.a. nogle mider og en vingeløs dansemyg.

Adkomsten til den Antarktiske halvø foregår oftest med skib, efter en sørejse syd for Kap Horn, som mange ofte døjer med, ikke mindst pga. at de skibe, der besejler halvøen, ofte er rundbundede isbrydere, som ruller forfærdeligt.

Hans Ramløv, Antifryseprotein-projektet

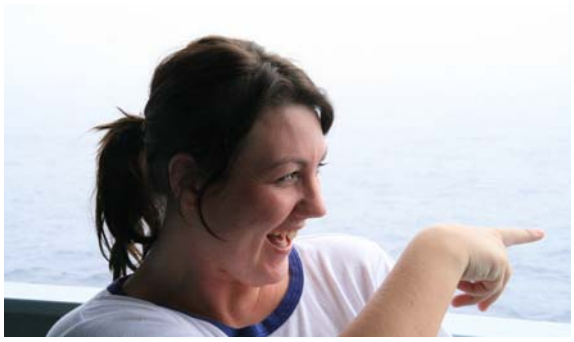


Sejler blandt hvaler

Dagen begyndte som en hver anden morgen til søs, men denne dag skulle vise sig at blive meget anderledes end de foregående dage.

Sidst på formiddagen blev der prajet, at det var muligt for fire fra den faste besætning at komme med gummibåden ud og se hvaler. Det var efter først til mølle-princippet, man skulle bare dukke op i hangaren. Så af sted! Jeg var heldig, jeg kom med i båden.

Vi sejlede ud imod pukkelhvalerne, men de var langt væk. Jeg må indrømme, at jeg var lidt skuffet, og der gik heller ikke længe inden vi blev enige om at vende snuden hjem ad igen. Vi skulle lige til at tænde for motoren, da en af pukkelhvalerne dukkede op lige ved siden af os, den har max. været et par meter fra os. Kort efter kunne vi se, at der ikke bare var en, men hele tre pukkelhvaler.



De var meget nysgerrige, de svømmede rundt om os, ved siden af og under os. Adrenalinet kørte i kroppen, og samtidig med, at jeg var dybt fascinerede af de store dyr, strejfede tanken mig også, hvad der evt. ville ske, hvis de puffede til os. De var så tæt på os, at vi kunne klappe dem, hvis vi havde lyst. Høre deres åndedræt, hver gang de dukkede op i overfladen, og se vandsøjlen, der stod op i vejret, når de åndede ud. Muslinger havde gennem flere år sat sig fast på den store hval og vi lugtede den forfærdelige stank af hvaler.

Alle i båden stod grebet af dyb beundring af de store dyr og der blev fotograferet på livet løs. Nu var de faktisk for tætte på til, at vi kunne få nogle ordentlige billeder af dem.

Da vi havde været af sted en halv times tid kaldte skibet os tilbage. Skibet skulle vende om og af frygt for, at vi ikke kunne finde skibet pga. tågen, ville de gerne have os om bord igen. Men vi havde altså tre enorme hvaler svømmende rundt om os, så det var ikke bare lige at starte gummibåden igen. Hvordan ville de reagere, og ikke mindst: Hvad ville der ske, hvis vi ved et uheld ramte dem med motorerne? Men efter 5 minutters tid så vi vores snit til at sejle væk derfra.

Det var en enorm stor oplevelse, den mest fantastiske dyreoplevelse, jeg nogensinde har haft og en oplevelse, jeg aldrig glemmer.

Camilla J. Sørensen, messegast



Pukkelhvaler. Se mere på den vedlagte video

Selv om meget af fritiden de sidste dage er gået med at se på hvaler og pingviner, er der også blevet tid til andre aktiviteter om bord. Der er turneringer i Backgammon og Kamp-ludo, madlavningskonkurrence og flere andre ting i den mere underholdende afdeling.

I næste uge begynder vi forlægningen mod Chile. Så skulle der gerne blive tid til at få afviklet disse konkurrencer – og at få skrevet lidt udførligere om, hvad de går ud på.

Peter, orlogspræst

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Galathea 3's rejsebreve fra VÆDDEREN udkommer hver fredag og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos og video: VÆDDEREN

VÆDDEREN – GALATHEA 3

21. rejsebrev · 4. februar 2007

Fra Antarktis til Sydamerika

- Polardåb
- Spilturneringer og hæderstegn
- Gennem Magellan-strædet

Polardåb

Med Galathea-ekspeditionen i Antarktis var det også første gang, et dansk orlogsskib krydsede den sydlige polarcirkel. Det skete natten til den 20. januar. Samme dags aften gennemførtes ceremonien med polardåb af skibets besætningsmedlemmer.

Traditionen med dåbshandlinger ved de to polarcirkler samt ækvator er meget gammel. Ifølge myten tolerer havguden Kong Neptun ikke, at "uindviede" besætningsmedlemmer (de såkaldte "kaglere") passerer de nævnte skæringspunkter i hans rige. Straffen for noget sådant vil i værste fald være, at skibet går under. For at undgå denne katastrofe er det derfor afgørende, at samtlige besætningsmedlemmer døbes og således bliver til "havkarle".



De forsamlede "kaglere" i Hangaren

Tidligere var polardåben forbundet med en række indledende prøvelser, som "kaglerne" skulle igennem for at kunne erklæres for egnede til dåben. I dag slipper man med at blive spurgt, om man ønsker at modtage dåben, der foregår ved at dyppe hovedet i en spand med koldt vand og is.



Trawlet hejses

Med dåben følger også et "polarnavn", omhyggeligt udvalgt efter den enkeltes særlige egenskaber og opførsel. "Dåbsbeviset" bærer Kong Neptuns laksegl, der garanterer, at man med sin tilstedeværelse om bord ikke længere udgør en trussel mod skibets ve og vel.



Polardåb på VÆDDEREN

Gæstekokke i kabyssen

På det lange togtben omkring Antarktis blev der også plads til, at gæstekokke kunne få mulighed for at udfolde sig i kabyssen, med assistance fra skibets tre kokke, Arne, Morten og Sune. En aften lavede "Futte" thai-mad til hele skibet, og senere blev der arrangeret et regulært kursus i madlavning, også kaldet "det udvidede dåseåbnerkursus".



Theeraphon ("Futte") laver Thai-mad

Der meldte sig deltagere til i alt tre hold, der på skift er blevet introduceret til såvel de mest elementære kogeregler som til den særlige opgave, der består i at lave mad til 100 mennesker.

Holdene vælger selv den to-retters menu, som de ønsker at lave, naturligvis i samråd med kokkene, der har overblik over, hvilke råvarer, der findes i skibets last og fryser.



Det udvidede dåseåbner-hold 2 i sving i kabyssen

På nuværende tidspunkt har de to første hold serveret deres menuer for besætningen, der giver retterne point på en skala fra 1 til 5. Når alle tre hold er færdige, bliver pointene talt sammen og vinderholdet kåret. Det kan dog allerede nu siges, at kursisternes mad synes at befinde sig langt over dåseåbnerniveauet!

Spilturneringer

Mange mennesker på forholdsvis lidt plads giver en naturlig anledning til spil af forskellig art. Det er desuden en taknemmelig form for social aktivitet, da der ikke behøves andet end en stol og lidt bordplads – og lysten til at være med.

Samme aften som polardåben blev der spillet Bingo, der som sædvanligt involverede hele besætningen, med opråb af numre fra skibets kontrolrum og med præmier indkøbt i New Zealand, suppleret med enkelte gavekort til kantinen. Traditionen tro sørgede kabyssen for boller og kakao i pausen.



Bingo-aften

Desuden er der blevet iværksat turneringer i Backgammon og Kampludo. For dem, der ikke kender sidstnævnte, kan det nævnes, at der er tale om et ludospil, hvor man spiller sammen to og to, og hvor de almindelige ludoregler er udvidet med en række særregler. Således er man tvunget til at rykke baglæns med sine brikker, hvis man på den måde kan slå modstandernes brikker hjem. Overser man denne mulighed, tvinges man derimod

selv til at gå hjem osv. osv. Et sådant spil kan godt vare op til tre timer, og er uden tvivl blevet udtænkt af folk, der havde oceaner af tid, som de skulle have bugt med. Her på VÆDDEREN kan vi i hvert fald konstatere, at en aften hurtigt går, når man er fordybet i spil. Og efterfølgende er der jo altid en part, der tørster efter revanche…

Tildelinger af Holmens Hæderstegn

Holmens Hæderstegn for god tjeneste ved søetaten blev indstiftet på Christian VII's fødselsdag den 29. januar 1801 og er siden blevet tildelt ansatte i Søværnet på denne dag.

På Vædderen var der hele tre, der skulle modtage hæderstegnet: orlogskaptajn Freddie Baratt (TKO) for 40 års tjeneste i Søværnet samt seniorsergent Jan Malinsky (KIB) og oversergent Martin P. Ø. Christensen (ABM) for 25 års tjeneste.

I dagens anledning var hele besætningen samlet i Hangaren, hvor chefen forestod tildelingen af hæderstegnene til de tre jubilarer, der samtidig var årsag til, at hele besætningen blev budt på en øl eller et glas vin.



Freddie (TKO), Martin (ABM) og Jan (KIB) ved tildelingen af Holmens Hæderstegn



VÆDDEREN på vej gennem Magellan-strædet

Gennem Magellan-strædet

VÆDDEREN er også det første danske orlogsskib, der har passeret Magellan-strædet, som vi sejlede igennem efter at have rundet Kap Horn.

De seneste dage har vi sejlet gennem det flotte og stort set menneskетomme stræde, kun afbrudt af et natligt ophold i byen Puntas Arenas, hvor der skulle tankes brændstof.

Sejladsen i Magellan-strædet er foregået i et roligt tempo af hensyn til de forskellige forskningsaktiviteter. Det betyder til gengæld, at alle har fået tid og lejlighed til at nyde udsigten i strædet, der byder på tæt bevoksede bjerge og skrænter på begge sider, ligesom det i rette øjeblik også har været muligt at se hvaler og delfiner.

Når vi kommer ud i Stillehavet, er der kun to dages sejlads op til Valparaiso, hvor vi får fire dages havneophold efter det sædvanlige mønster. Det bliver så det første havneophold efter 28 dage (inklusiv den ekstra lørdag) på havet. Vi glæder os til havneopholdet i Valparaiso – og til at fortælle om det!

Peter Thyssen, orlogspræst

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Næste rejsebrev fra VÆDDEREN udkommer mandag den 12. februar og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos: VÆDDEREN

Galathea i Chile

Havneophold i Valparaiso

På kun fjorten dage har VÆDDEREN nået at opleve hele tre årstider: vinter på Antarktis (i hvert fald efter danske forhold), forår i Magellan-strædet og sommer i Chile.

Efter det lange togtben omkring Antarktis ankom vi til Valparaiso den 8. februar. Byen ligger i en bugt, med bebyggelse på mere end 30 høje, hvilket nærmest giver indtryk af et stort amfiteater.



Valparaiso

Det stejle terræn bevirkede, at man allerede i slutningen af 1800-tallet begyndte at konstruere elevatorer, der minder om små sporvogne, og som hurtigt kan transportere folk fra det ene niveau i byen til det andet. Ofte venter der en spændende arkitektonisk oplevelse, når man efter få minutter stiger ud af elevatoren i et helt nyt kvarter.



Udsigt i Valparaiso



Folkedansere i Valparaiso

Da det kun var de færreste af skibets besætningsmedlemmer, der havde været i Chile før, blev det naturligvis et vigtigt spørgsmål, hvordan den sparsomme fritid kunne udnyttes bedst muligt. Nogle valgte at benytte fridagen i Valparaiso på egen hånd, uden at være forpligtet på andre aftaler og mødetider end dem, man selv fastsætter. Andre tog med på den udflugt, der var arrangeret på begge hele dage under havneopholdet.

Udflugten begyndte med elevatorkørsel op til Plaza 21 de Mayo, der som så mange andre pladser og gader i Chile er opkaldt efter den 21. maj 1879, hvor Chile i Søslaget ved Iquique vandt over Peru og Bolivia, og opnåede den lange kyststrækning, som landet har i dag. Oppe på pladsen var der rundvisning på

Orlogs- og Søfartsmuseet, der har til huse i den gamle kadetskole. Ud over præsentationen af Chiles marinehistorie, gav rundvisningen også et godt indblik i Chiles politiske historie, idet Chiles løsrivelse fra Spanien i 1818 og de følgende årtiers kamp for at sikre landets selvstændighed er tæt knyttet til flåden og til flere fremtrædende admiraler.



Martin, Brian og Bo i Orlogsmuseets gård

Efter besøget på Orlogsmuseet kørte vi ud til vingården Casas del Bosque i Casablancadalen, hvor der var rundvisning og vinsmagning med efterfølgende frokost.

Vejret var det bedst tænkelige: strålende solskin og behagelig temperatur i skyggen, så det kan ikke undre, at udflugten begge dage spontant blev forlænget med et par timer i forhold til det oprindeligt planlagte.



Allan, Morten, Benedikte, Mie og Lisbeth i Vingårdens restaurant

På hjemturen var der også mulighed for en dukkert ved strand- og feriebyen Viña del Mar syd for Valparaíso. Stranden var tæt pakket af besøgende, hvilket også skyldes, at store dele af Chiles kyst er uegnet til badning på grund af stærke strømme.

Havneophold i Antofagasta

Fra Valparaiso var der kun halvandet døgns sejlads til Antofagasta i det nordlige Chile. Denne by ligger i et af verdens tørreste områder, hvilket tydeligt fornemmes ved synet af de brunlige bjerge, der hæver sig op bag byen.



Antofagasta set fra fiskerihavnen

Området er rigt på kobber, og minedriften er stadig byens vigtigste næringsvej. Gågader og indkøbscentre gav desuden gode muligheder for at få brugt de sidste chilenske pesos.



Fra Plaza Colón i Antofagasta med kopien af Londons Big Ben

Desuden kunne man i Antofagastas fiskerihavn opleve både pelikaner og søløver, der tilsyneladende befandt sig fortrinligt i dette miljø, hvor det flyder med fiskeaffald.

Under opholdet i Antofagasta var der arrangeret en tur til Paranal-observatoriet et par timers kørsel fra byen. Observatoriet ligger på Paranal-bjerget i en højde af 2644 m og rummer verdens stærkeste teleskop.



Paranal-observatoriet

Der blev fortalt om arbejdet på observatoriet, som er delvist europæisk finansieret, og ved solnedgang blev teleskopernes åbning for natten overværet. Beliggenheden midt i det tørre og golde bjerglandskab gjorde, at det højteknologiske observatorium i grunden godt selv kunne minde om en månebase.



Teleskoperne på Paranal i lukket tilstand



Afslapning i Chile: Jacob, Flemming og Lars

Chile blev også det sted, hvor vi skulle tage afsked med mange af de medlemmer fra ekspeditionsbesætningen, der havde været med omkring Antarktis. Som sædvanligt blev de afløst af en række nye forskere og mediefolk. Helt rutinemæssige bliver disse besætningsskift aldrig. Der er jo tale om forskellige mennesker, der skal tilbringe kortere eller længere tid om bord. Her, hvor vi er halvvejs igennem togtets 2. del, er det da også glædeligt at kunne konstatere, at den faste skibsbesætning fortsat møder alle de nytilkomne med uformindsket imødekommenhed og hjælpsomhed.



Skibs- og ekspeditionsbesætning på Paranal

Nu er vi atter på vej nordpå langs Chiles kyst. Vejret er stadig så godt som det kan være og en gruppe chilenske og peruvianske forskere sørger med deres tilstedeværelse for, at lidt af stemningen fra Chile er forblevet om bord.

Peter Thyssen, orlogspræst

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Galathea 3's rejsebreve fra VÆDDEREN udkommer hver fredag og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos: VÆDDEREN

VÆDDEREN – GALATHEA 3

23. rejsebrev · 28. februar 2007

Fest og fastelavn på Galathea

At befinde sig om bord på et skib betyder også, at grænsen mellem arbejdstid og fritid kan blive flydende.

Der er naturligvis faste vagter, der skal passes, og faste ting, der skal gøres til bestemte tidspunkter i løbet af en dag. Men alle de mange større eller mindre arbejdsopgaver, der løbende dukker op, behøver ikke nødvendigvis at blive udført i tidsrummet mellem kl. 8 og 16. Mange af disse opgaver kræver endda at blive løst med det samme, så skibets forskellige rutiner kan fortsætte uforstyrret.

Det er der da heller ingen, der har noget imod. For den faste skibsbesætning er det en naturlig del af arbejdet og man kan jo alligevel ikke komme nogen steder i sin "fritid". Måske skal man i virkeligheden have sejlet i længere tid for at blive klar over, at fri har man først for alvor, når man har friheden til at gå hvorhen, man vil.



Solnedgang over Stillehavet

Men netop derfor er det vigtigt, at der ind imellem foregår nogle aktiviteter om bord, som kan bryde med den rutinemæssige hverdag, der i princippet kan strække sig over alle døgnets 24 timer. Hvad det er for aktiviteter, er ikke det altafgørende. Det vigtigste er, at de formår at skabe et afbræk i hverdagen, således at man på den måde bliver mindet om, at der er forskel på arbejde og fritid.



Chef og næstkommanderende i udklædt tilstand

På Galathea blev Fastelavnssøndagen den 18. februar således en naturlig anledning til et fastelavnsarrangement om bord. Alle interesserede blev bedt om at møde op så udklædte som muligt og den meget begrænsede adgang til udklædningsrekvisitter gjorde, at fantasien måtte tages kraftigt i brug. Og det blev den. Det virkede som om, at når folk først havde fået den gode ide til en udklædning, var det heller ikke så svært at finde de midler, der skulle til for at føre den ud i livet.



Nick & Jay: Steen og Martin



Maren som bøder

Der var indtil flere pirater, en kattedame, Pippi Langstrømpe, Nick & Jay, en kvindelig forsker udklædt som maskingast, en officer udklædt som forsker og om ikke andet, så kunne man jo altid peppe den daglige uniform op med et par solbriller og en sjov hat.



Mai som Pippi Langstrømpe

Der var selvfølgelig også kåring af de bedst udklædte. Tredjepræmien gik til Nick & Jay, andenpræmien til Pippi Langstrømpe, mens førstepræmien blev vundet af skibets kaptajn, der nærmest til ukendelighed havde forklædt sig om en hippie i sommertøj.

Den traditionelle tøndeslagning var skiftet ud med lerdueskydning på agterdækket. Hver deltager havde fire skud. Det lykkedes dog kun for tre af deltagerne at ramme plet alle fire gange og dermed komme videre til finalen. De tre finalister var forskerne Jens Tang og Maren Lyngsgaard samt kokken Morten Kristensen, der vandt skydekonkurrencen – til en vis lettelse for militærbesætningen!

Derimod var der ikke noget utraditionelt ved bagerens fastelavnsboller. De så ud og smagte præcist som fastelavnsboller skal.



Kong Neptuns fork taget i brug til Fastelavn

Søndagen efter var der gudstjeneste i Cafeteriet om eftermiddagen og om aftenen var der nye aktiviteter på programmet.

Aftenen begyndte i Hangaren med dansant: dansk og latinamerikansk. Det danske indslag var såmænd lanciers, som de ombordværende forskere fra Chile og Peru med stort engagement tog del i – og som de var lige så hurtige til at leve sig ind i som de danske deltagere, der for de flestes vedkommende heller ikke var helt fortrolige med gangen i de forskellige ture.

Efter lanciers-runden tog sydamerikanerne over og begyndte at instruere i salsatrin og de mange improvisationsmuligheder, der knytter

sig til denne dans. Noget nær det diametralt modsatte af lanciers-turenes faste former. Men fornøjeligt var det at være med til og at opleve Hangaren som ramme om noget andet end videnskabelige foredrag og laboratorievirksomhed.



Salsa i Hangaren

Ikke mindre fornøjeligt blev det efterfølgende nede i Mandskabsbaren, hvor der var arrangeret sodavandsparty. Belysningen var tilpasset lejligheden, der blev serveret frugtpunch af champagneglas med sukkerkant og Mai Murmann og Sofie Årsten havde kreeret nogle farvestrålende halvkugler af gele og slik, der til forveksling lignede store fiskeøjne. Man fornærmer vist ikke nogen ved at sige, at de så bedre ud end de smagte!



Mais og Sofies geleøjne



Mandskabsbaren klar til sodavandsdiskotek

Der var også arrangeret en "Mr. Vædderen"-konkurrence, hvor fem nominerede dystede om førstepladsen i forskellige discipliner, så som karaoke, Galathea-paratviden og armbøjninger. Vinderen blev hajeksperten Jørgen Møller, efter mange grundige overvejelser i det kvindelige dommerpanel.



Vinderen af "Mr. Vædderen"-konkurrencen, Jørgen Møller (t.v.)

Sodavandsfesten fortsatte til et par timer ud på natten og med sit originale koncept var den i højeste grad en påmindelse om, at der er forskel på hverdag og fest. Og så blev det ved denne lejlighed, om ikke videnskabeligt bevist, så dog empirisk dokumenteret, at man godt kan more sig uden alkohol.

Peter Thyssen, orlogspræst

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Næste rejsebrev fra VÆDDEREN udkommer fredag den 8. marts og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos: VÆDDEREN

VÆDDEREN – GALATHEA 3

24. rejsebrev · 12. marts 2007

Galathea på Galapagos

- Galapagos-øerne
- Kronprinsen på besøg
- Gennem Panama-kanalen

Der er noget sagnomspundet ved Galapagos-øerne, som VÆDDEREN besøgte i dagene 4. - 7. marts.

Det var her, den britiske naturforsker Charles Darwin blev inspireret til sine teorier om arternes opståen og udvikling. Darwin kom til Galapagos i 1835 og blev opmærksom på de særlige dyrearter, ikke mindst de forskellige finker, der kun findes på disse øer.

Det blev anledning til teorien om, at de forskellige arter er opstået og udviklet ud fra de eksisterende livsbetingelser, således at de bedste overlevere er dem med de bedste anlæg for at tilpasse sig de givne forhold. En teori, der i visse religiøse kredse stadig er kontroversiel, da den modsiger den bibelske tanke om, at alle skabninger fra begyndelsen blev skabt i deres færdige form.



VÆDDEREN på Galapagos

Ironisk nok kan Galapagos i dag godt minde om den paradisiske verden, som Darwin med sin evolutionsteori stillede spørgsmål ved. Man ser dyre- og fuglearter, som ikke findes andre steder, og man overraskes over den mangel på frygt, som både dyr og fugle i mange tilfælde udviser over for mennesker.



Leguan ved Tortuga Bay

Galapagos-øerne består af 19 større og mindre vulkanøer. Det samlede indbyggertal er 30.000, hvoraf de fleste bor på øen Santa Cruz. Her lå VÆDDEREN for anker ved byen Puerto Ayora, idet skibet var for stort til at komme til kaj. Transport til og fra skibet foregik i mindre, lejede både samt skibets egne gummibåde.

Sejlturen fra skibet til havnen var i sig selv en oplevelse. Her kunne man iagttage de mange cruise-både, der lå i havneområdet, og som typisk har plads til 15-20 passagerer. Den foretrukne turistrejseform på Galapagos er en sejltur af en eller to ugers varighed, hvor man kommer rundt til de forskellige øer og går i land, hvor det er tilladt. Siden 1959 har langt størstedelen af Galapagos været

nationalpark og landgang på øerne er derfor nøje fastlagt ud fra hensynet til såvel flora som fauna. Måske også for at sikre sig, at der kun kommer "seriøse" turister til øerne, får ingen lov til at komme i land uden først at have købt et adgangskort til 100 $.

På ruten ind til Puerto Ayora kunne man også se de berømte blåfodede suler, der som så mange andre af dyrene på Galapagos nærmest så ud som om, de var betalt for at stille op til fotografering. Desuden passerede vi et grønt træskib, der udelukkende var bemandet af søløver!



Søvnige søløver i havnen ved Puerto Ayora

Fritiden skulle naturligvis udnyttes fuldt ud. Der blev arrangeret indtil flere snorkel- og dykkerture, og det var nemt at hyre både, der kunne sejle de rigtige steder hen, når man havde forhandlet sig frem til en rimelig pris.

På de to hele dage var der arrangeret en udflugt for besætningen. Udflugten begyndte på Charles Darwin Research Center, der er grundlagt i 1964 og som er hovedsædet for arbejdet med at bevare naturen på Galapagos. Forskningscentreret står også for opdrættet af kæmpeskildpadder – det dyr, der mere end noget andet forbindes med Galapagos-øerne.

I århundreder efter europæernes opdagelse af Galapagos-øerne blev der drevet kraftig rovdrift på de store dyr, idet forbipasserende skibe simpelthen fyldte lasten med levende kæmpeskildpadder, der kunne overleve op til et år uden mad og drikke. På den måde havde man frisk og fersk kød til mange måneder.



Kæmpeskildpadde på Charles Darwin Station

Det gik hårdt ud over bestanden og arbejdet på Charles Darwin Station er da også et både storstilet og vellykket forsøg på at genoprette "kæmpeskildpaddernes dynasti".

På forskningsstationen var der således rig mulighed for at se kæmpeskildpadder i alle aldre – dvs. fra 1 til 120 år. Skildpadderne lever i fangenskab til de når fem års alderen, hvorefter de bliver sat ud i den fri natur.

Her fik vi dem også at se, idet udflugten fortsatte op i højlandet, hvor kæmpeskildpadderne kan betragtes i deres frodige og sumpede græsgange.



Kæmpeskildpadde i naturen

Udflugten sluttede på stranden Tortuga Bay, hvor man på nærmeste hold kunne iagttage havleguaner og strandfugle. Derefter var det endelig tid til en svalende dukkert efter en lang og varm dag.



Pelikan i Tortuga Bay

Kronprinsen på besøg

På Galapagos-øerne fik Galathea besøg af HKH Kronprins Frederik, der i sin egenskab af protektor for ekspeditionen sejlede med til Panama.

Da Kronprinsen er kommandørkaptajn, var han under sejladsen naturligt nok iklædt søværnsuniform og indgik på den måde som en del af besætningen. Det var da også Kronprinsens ønske, at han på uformel vis kunne sætte sig ind i forskningsprojekterne på skibet og i livet om bord i øvrigt.



Kronprinsen i samtale med Karen Marie Hilligsøe
(foto: Esben Nielsen, JP)

Desuden holdt Kronprinsen et aftenforedrag i Hangaren om sin tur i Grønland med Sirius-patruljen, med titlen: "En kold oplevelse – Nordgrønland på hundeslæde". Det var spændende at høre Kronprinsen fortælle og kommentere sine billeder fra denne ekspedition, som alle jo kendte lidt til i forvejen.

Gennem Panama-kanalen

Tidligt den 11. marts ankom VÆDDEREN til Panama, hvor Kronprinsen gik i land og hvor en række forskere og journalister tilbragte en halv dag på Smithsonian Tropical Research Institute.



VÆDDEREN gennem sluse i Panama-kanalen

Panama-kanalen var færdiggravet/bygget i 1914. Kanalen er 81 km. lang og skibene skal igennem tre sluser, to ved Stillehavssiden og en på Atlanterhavssiden.

Desværre skulle VÆDDEREN passere om aftenen efter mørkets frembrud, så bortset fra de oplyste sluseområder, var det meget begrænset, hvad der kunne ses.

Desto mere bliver der til gengæld at se, når vi om få dage ankommer til St. Thomas i det tidligere Dansk-Vestindien. Det fortæller vi nærmere om i det næste rejsebrev.

Peter Thyssen, orlogspræst

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Næste rejsebrev fra VÆDDEREN udkommer fredag den 23. marts og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos: VÆDDEREN

VÆDDEREN – GALATHEA 3

25. rejsebrev · 30. marts 2007

Galathea i Caribien

Havneophold på St. Thomas

Tre dage efter gennemsejlingen af Panamakanalen ankom VÆDDEREN den 14. marts til St. Thomas. Selv om det i år er 90 år siden, Danmark solgte de tre dansk vestindiske øer St. Thomas, St. Jan og St. Croix, rummer de stadig mange minder om den danske periode, der begyndte allerede i 1666, og som nåede sit højdepunkt i slutningen af 1700-tallet.

I første halvdel af 1800-tallet gik det tilbage på to fronter. Forbuddet mod slavehandel og siden slaveriets afskaffelse betød mangel på billig arbejdskraft til sukkerplantagerne, der samtidig måtte se sig udkonkurreret af den europæiske sukkerfremstilling fra roer. Øerne var blevet urentable og dermed uinteressante. I 1917 lykkedes det efter årelange forhandlinger med USA at få den acceptable pris af 25 mio. dollars for de tre øer.



Prins Henrik på kajen i Charlotte Amalie

Den gamle forbindelse til Danmark viste sig allerede, da vi ankom til Crown Bay ved Charlotte Amalie, hvor der på kajen stod folk med Dannebrog. Flere af dem fik lejlighed til at veksle et par ord med HKH Prins Henrik, der i Panama havde afløst Kronprinsen som kongelig ekspeditionsdeltager.



Den gamle Toldbod i Frederiksted, St. Croix

I dag er turismen den vigtigste indtægtskilde på øerne, der er begunstiget af toldfri handel. Det drejer sig især om amerikanske krydstogtsskibe, der kommer ind om morgenen og sejler igen sidst på dagen. Det er således ikke ualmindeligt, at St. Thomas har 10.000 besøgende om dagen, hvilket ikke mindst præger Charlotte Amalie. Når krydstogtturisterne er taget af sted, lukker det meste af byen også.



Vædderen ved siden af krydstogtskib, St. Thomas

Så er det mere spændende at tage rundt på øen. Der blev arrangeret besætningsudflugt, der først gik op til øens udsigtspunkter og derfra videre til den berømte strand, Magens Bay, hvor US Navy League og Friends of Denmark på St. Thomas i fællesskab stod for et generøst frokostarrangement på stranden. Andre benyttede mulighederne for at dykke eller at komme på helikopterrundtur.



Udsigt over Magens Bay, St. Thomas

Navy League var også vært for interesserede besætningsmedlemmer en aften i et privat hjem, hvor gæstfriheden konkurrerede med den storslåede udsigt.



Aftenbesøg i US Navy League, St. Thomas

Havneophold på St. Croix

Efter fire dage på St. Thomas sejlede vi en uge i farvandet mellem St. Thomas og St. Croix, hvor der bl.a. blev foretaget seismiske målinger. Den 26. marts om morgenen gik VÆDDEREN til kaj i Frederiksted på St. Croix, den største af de tre øer og betydeligt mindre turistpræget end St. Thomas.



Fort Frederik i Frederiksted

Ganske vist var pieren, som skibet lå ved, bygget til krydstogtskibe, men der skulle efter sigende være meget langt mellem dem.

Til gengæld var der kun et par hundrede meter ind til havnefronten, hvor der på den ene side findes en flot havnepromenade med palmer og på den anden side Fort Frederik, hvorfra Peter von Scholten i 1848 proklamerede de dansk vestindiske slavers frihed.

Tre kvarters kørsel fra Frederiksted ligger byen Christiansted, der er øens hovedby og den tidligere hovedstad i Dansk Vestindien. Her lægger man især mærke til den prægtige guvernørbolig og fortet Christiansværn. Bortset fra palmerne og enkelte andre ting, kunne den charmerende by med sine danske gadenavne godt minde om en dansk havneby.

På St. Croix var der arrangeret udflugt til Whim Plantation, en tidligere sukkerplantage, der er omdannet til museum. Hovedhuset står uberørt med indretning af stuerne som i plantageejernes tid. Af de gamle produktionsredskaber kunne man se både vindmøllen og dyremøllen, der begge blev brugt til at presse saften ud af sukkerrørene.



Fortet Christiansværn i Christiansted



Hovedhuset på Whim Plantation

Plantagens jorde blev i 1930'erne udstykket til efterkommerne af tidligere slaver, der ved samme lejlighed tog, hvad de kunne bruge af materiale fra de gamle produktionsbygninger.

Efter besøget på Plantagen gik turen til Cruzan Rum Distilley, der flere gange er blevet kåret som verdens bedste romproducent. Der var rundvisning på destilleriet og derefter mulighed for at smage på de forskellige romtyper, som Cruzan-destilleriet producerer.

Besøg af Forsvarschef og Eskadrechef

På St. Croix fik Galathea-ekspeditionen besøg af Forsvarschefen, general Jesper Helsø og Chefen for 1. Eskadre, kommandør Peter Stehr. Forsvarschefen ankom den 26. marts og efter en orientering for hele den militære besætning, gik han rundt i skibet og iagttog arbejdet i de forskellige divisioner.



Forsvarschefen på besøg i kontrolrummet

Såvel Forsvarschefens som Eskadrechefens besøg var en klar påmindelse om, at der også fra Forsvarets ledelse fortsat er bevågenhed over VÆDDEREN og dens besætning – her en lille måneds tid før ankomsten til København. Inden da har vi fjorten dage med forskning og forlægning mod Boston, som bliver ekspeditionens sidste havneophold.

Peter Thyssen, orlogspræst



Skibsbesætningen fotograferet på St. Croix

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Næste rejsebrev fra VÆDDEREN udkommer fredag den 13. april og kan læses på www.sok.dk
Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos: VÆDDEREN

VÆDDEREN – GALATHEA 3

26. rejsebrev · 20. april 2007

Galathea i Boston

Gennem Sargassohavet

Sejladsen gennem Sargassohavet fra Caribien til Boston blev også hjemstedet for det sidste nye forskningsprojekt på Galathea, nemlig åleprojektet, der skal bidrage til at løse mysteriet om ålens færden. Det var først i 1920 man opdagede, at den europæiske ål gyder i Sargassohavet og spørgsmålene om, hvorfor ålen svømmer 5.000 km med det formål og hvordan den finder vej, er endnu ikke blevet besvaret. Galathea-projektets indfangning og analyse af ålelarver i Sargassohavet er ikke mindst aktuelt af den grund, at den europæiske ål er i stærk tilbagegang.

Forskningen måtte afbrydes en dag, da et 32-fods polsk sejlskib på vej fra Venezuela til Bermuda måtte have undsætning. Som følge af forkert brændstof virkede skibets motor ikke og masten var knækket. Skibet fik assistance fra VÆDDEREN, hvis gummibåd sejlede over med rigtigt brændstof. En aktion, der viste, hvad Søværnet også kan yde, selv om det var knapt så dramatisk, som journalisternes fremstillinger kunne give indtryk af.

Påsken markeredes ved, at der blev holdt gudstjeneste Skærtorsdag, Langfredag og Påskedag. Men da forskningsaktiviteterne på dækket foregik i døgndrift, mærkedes der ikke meget til de traditionelle påskefridage.



Benediktes og Camillas dekorerede påskeæg



Verdens ældste flydende krigsskib, USS Constitution fra 1797, som VÆDDEREN lå bagved i Boston

På turen gennem Sargassohavet modtog vi den sørgelige melding om, at Salomon-øerne var blevet ramt af en voldsom flodbølge, der kostede mange menneskeliv og tusindvis af hjemløse.

Særligt hårdt gik det ud over øen Ghizo og byen af samme navn, hvor VÆDDEREN opholdt sig 29. - 31. december. Det har været meget bevægende at se billeder af ødelæggelserne fra netop det sted, hvor vi selv var for mindre end fire måneder siden.

Nærmest spontant blev der iværksat en indsamling om bord til hjælp for de nødstedte. Indtil nu har indsamlingen givet næsten 32.000 kr. og der er god udsigt til, at beløbet bliver endnu større.

Havneophold i Boston

Efter at have oplevet, hvordan det varme vejr næsten fra den ene dag til den anden skiftede til mere velkendt atlanterhavskølighed, ankom VÆDDEREN den 11. april til Boston.

Boston er et af USA's mest historierige steder. Byen blev grundlagt i 1630 af engelske kolonister. En række opstande i Boston mod den britiske kolonimagt i begyndelsen af 1700'erne banede vejen for den amerikanske revolution, hvis resultat blev den amerikanske uafhængighedserklæring 4. juli 1776, der førte til dannelsen af Amerikas Forenede Stater.



Nyt og gammelt i Boston

Ironisk nok er den by, der har haft så stor betydning for USA's tilblivelse, stadigvæk den måske mest europæiske af USA's storbyer. Boston har en mængde pubber og caféer, der snarere leder tanken hen på England og Irland. Byen har i dag 600.000 indbyggere og der bor 4.5 mil. i hele Boston-området.

Boston er en af USA' vigtigste uddannelsesbyer, med Harvard University som den mest kendte institution. Derfor var det også helt naturligt, at ekspeditionens sidste havneophold blev her. I Boston fik Galathea besøg af miljøminister Connie Hedegaard, der åbnede Galathea 3 Ekspeditionens offentlige seminar "Klimaforandringer i et globalt perspektiv" på New England Aquarium.



Duck Boat

I Boston var der besætningsudflugt med en "Duck Boat", der bedst kan beskrives som halvt lastvogn og halvt båd. Den blev opfundet af amerikanerne under 2. Verdenskrig og brugtes til at transportere personel og materiel til og fra flådens skibe. Rundturen i Boston foregik således både til lands og til vands. Desuden var der arrangeret et besøg på det amerikanske hospitalsskib, USNS Comfort, der har ikke færre end 1000 sengepladser.



Ellers blev fritiden brugt til at gøre de sidste indkøb inden hjemrejsen. Mange benyttede også lejligheden til at besøge pubben Cheers, bedre kendt som "Sams Bar".



Timmi, Muffe, Malene og Jacob til baseballkamp: Boston Red Sox versus Angels

Sviptur til New York

Da vi, Jacob bager og Arne kok, begge havde været i Boston, besluttede vi os for at tage en endags tur til The Big Apple. Vi havde på forhånd købt togbilletter og nøje planlagt de 9 timer, vi havde til rådighed. Vejret havde vi desværre glemt at planlægge.

Den 12. april tog vi tidligt om morgenen toget fra Boston og var tre en halv time senere midt på Manhattan. Vi var med det samme klar over hvor vi var, da der var gule taxaer, meget høje huse og hylende sirener så snart vi kom ud af stationen. Efter at have set Ground Zero var vi så våde og gennemblødte, at vi måtte købe nyt, tørt tøj og skifte på et restauranttoilet!

Vi fortsatte vores sightseeing i en gul taxa. Vi så Frihedsgudinden, Wallstreet og spiste frokost på et meget lokalt spisested i Chinatown.

Da vi havde spist var det blevet tørvejr og det var dejligt vejr resten af eftermiddagen. Vi spadserede op af Broadway og Fifth Avenue forbi Empire State Building til Central Park.

Dagen sluttede på Hard Rock Café midt på Times Square, hvor vi fik forfriskninger. Mætte af oplevelser vendte vi næsen hjemad mod skibet i Boston.

Jacob bager og Arne kok


Arne i New York

På vej mod Danmark

Den 14. april forlod VÆDDEREN sin sidste havn inden ankomsten til København den 25. april. For skibsbesætningen var det en speciel fornemmelse at tage imod det sidste hold af forskere og mediefolk. En del af dem, der stod på i Boston, var dog gengangere fra tidligere togtben, så antallet af nye ansigter har været overskueligt. Nu gælder det så de sidste forskningsaktiviteter og forlægningen hjemad. Inden hjemkomsten sender vi endnu et rejsebrev med de sidste meldinger.

Peter, orlogspræst

Mange hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på Galathea!

Se flere billeder til rejsebrevene på www.sok.dk. Fotos: VÆDDEREN

Rejsebreve fra inspektionsskibet THETIS 2007

Kommandoposten nr. 15 fra THETIS i Nordatlanten 22-11-2007
Så er THETIS atter på togt. Denne gang i Nordatlanten, hvor vi har opholdt os siden vi forlod Frederikshavn den 10. oktober.

THETIS online 04-11-2007
Bedre adgang til internettet har givet bedre velfærd på Søværnets skibe. På inspektionsskibet THETIS er der nu netforbindelse, uanset hvor skibet sejler i Nordatlanten.

Kommandoposten nr. 14 09-03-2007
Kommandoskibet har i løbet af 2006 gennemført et omfattende aktivitetsprogram og i relation hertil deltaget i en række øvelser.

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 14, den 2. marts 2007, årgang 4 fra HDMS THETIS

Velkommen til et nyt nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS. Siden sidste nyhedsbrev er der sket meget om bord. Kommandoskibet har i løbet af 2006 gennemført et omfattende aktivitetsprogram og i relation hertil deltaget i en række øvelser, herunder BALTOPS, BALTIC BRIGDE, PLAYEX og flådens store årlige øvelse DANEX.



Målet med efterårets øvelser har været klargøring af kommandoskibet til deltagelse i en international operation primo 2007. Den sidste afpudsning fandt sted under efterårets store britiske øvelse NEPTUNE WARRIOR øst for Skotland.
I august fik vi endvidere lejlighed til at gennemføre et adoptionsbesøg i Svendborg.
For øjeblikket deltager THETIS i søværnets forårsøvelse AUT/BATT i de danske farvande under ledelse af Chefen for Søværnets Taktiske Stab og hans stab ombord. Vi returnerer til Frederikshavn den 9. marts.

Den 7. august 2006 gennemførte THETIS kommandoskift. I den anledning vil jeg gerne rette en tak til Peter Tolderlund, der sammen med besætningen har arbejdet meget ihærdigt for, at kommandoskibet er nået så langt i videreudviklingen af konceptet. Jeg ser frem til fortsætte, hvor Peter slap.

Mit navn er Henrik Ryberg, og jeg er 44 år gammel, gift med Margit og har tre sønner Alexander, Kristoffer og Oliver. Vi er bosiddende i Gentofte nord for København. Jeg blev udnævnt kommandørkaptajn i 2004 og har siden været tilkommanderet Forsvarsakademiet som chef for stabskursus, det job som Peter Tolderlund overtog efter sin afgang fra skibet. Min operative baggrund er primært fra korvetterne, hvor jeg senest var næstkommanderende på Niels Juel. Før denne stilling gennemførte jeg bl.a. stabskursus. Jeg har desuden forrettet tjeneste i Forsvarets Efterretningstjeneste, Forsvarskommandoen og Forsvarsministeriet.

Kommandoskibet har fået megen ros siden den spæde begyndelse i 2002. Kulminationen på alles indsats indtil nu har været Chefen for Søværnets Taktiske Stabs operative klarmelding af kommandoskibet til INTOPS efter admiralens evaluering af skibets indsats under øvelse NEPTUNE WARRIOR.

På grund af andre prioriteringer blev THETIS dog ikke indsat i INTOPS primo 2007, og skibet vil efter denne øvelse gennemføre en vedligeholdelses- og værftsperiode frem til august. I mellemtiden vil besætningen bl.a. skulle gennemføre et togt ombord på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN ved Færøerne i april og maj måned. Det vil vi selvfølgelig fortælle mere om i næste nummer.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN, som vil indeholde følgende artikler:

En rolig vistelse ombord på HDMS Thetis, af kaptajnløjtnanterne Jonas Hultgren og Rickard Antonsson

Gode dage på HDMS THETIS, af major Michael Christiansen.

En militærjurist i grønt går ombord, af militærjurist *Merete Bjerring*
Navigationstogt for kadetter, af Sergenterne Henriette K. Johansen og sergent Rune R. Nicolaisen

Endnu en tak fra en gæst ombord på THETIS fra forårets togt i Nordatlanten, af civilingeniør Jan S. Jeppesen

Adoptionsbesøg i Svendborg,
af næstkommanderende orlogskaptajn Thomas Bo Jeppesen

God læselyst!

Henrik Ryberg

En rolig vistelse ombord på HDMS Thetis

Med ett viss vemod i hjärtat konstaterar vi svenskar att dagen då vi mönstrar av snart är här. Vemod på grund av att vi blivit så väl omhändertagna av alla samt att vi trivts väldigt bra.
Redan från första dagen så kände både Rickard och jag att det fanns en riktig härlig stämning i besättningen och att vi skulle komma att få två intressanta veckor.
Alla i besättningen har varit hjälpsamma och tagit väl hand om oss. Även om vi inte arbetat tillsammans så har ni hela tiden funnits där för att svara på frågor rörande sådant som vi inte förstod oss på och hjälpt oss när vi förvirrade inte vetat vad vi skall göra.
Under tiden som vi varit ombord har vi självklart spionerat på er, och tagit åt oss allt som vi kan ha nytta av ombord på våra svenska enheter. Vid jämnförelse mellan hur ni och vi gör ombord på våra fartyg, har vi dock kommit fram till att skillnaden inte är så stor. Det som skiljer är att vi svenskar har kvar värnpliktssystemet och att vi saknar alla CPO.
Det är nog så att skillnaden mellan svenskar och danskar är ungefär lika stor som avståndet mellan Sverige och Danmark, dvs väldigt liten och mindre har den blivit både geografiskt och metod mässigt genom Öresundsbron och Baltic Bridge.
Vår uppgift har inte varit att följa fartygets verksamhet utan det har varit inriktat på arbetet i de två olika staberna som varit ombord Thetis. Dels genom att verka som förbindelse-officerare men även för att se hur man på olika ledningsnivåer arbetar i det danska sjövärnet. Denna möjlighet har givit oss en god insikt i danskt stabsarbete och det har varit både intressant och lärorikt.
Ett speciellt tack vill vi ge till kockarna och hovmästarna som sett till att vi inte kommer hem svultna och utmärglade utan i fortsatt god svensk fysisk form (tur att det finns löparband och motionscyklar ombord).

Avslutningsvis vill vi tacka för en både svensk och dansk rolig vistelse ombord på Thetis

Med vänliga hälsningar samt med förhoppning om återseende.

Jonas Hultgren og Rickard Antonsson
Svenske forbindelsesofficerer under øvelse BALTIC BRIGDE

Gode dage på HDMS THETIS

Det var med sommerfugle i maven, jeg gik ombord på HDMS THETIS i Rønne havn lørdag 26. august. Det var første gang, jeg skulle bestride en krigsfunktion i Søværnet, og det var første gang, jeg skulle arbejde ombord i et skib.
Jeg er journalist ved NORDJYSKE Medier med fast base i Fjerritslev-

redaktionen. Militær er jeg major af reserven og designeret som næstkommanderende for pressecenteret ved Hærens Operative Kommando. En designering jeg har haft i knap et år efter næsten 20 år som hærens forbindelsesofficer til flyvevåbnets operative Air Operation Co-ordination Cell. Først ved NATO-hovedkvarteret LANDJUT i Rendsburg, Tyskland og de seneste fem år ved Multi National Corps Northeast i Stettin, Polen.
Jeg må sige, at øvelse DANEX 06 har været en stor og positiv oplevelse for mig. Fagligt som Staff Public Affairs Officer har det været nok at tage fat på. Samarbejdet i staben for Danish Task Group har fungeret perfekt og har givet mig daglige udfordringer.
Min opgave har primært været at holde øvelsens pressecenter i land opdateret med artikler og billeder til brug for hjemmesiden. I forbindelse med DRO-øvelseselementet mandag 11. september havde jeg ansvaret for Media OPS. Det vil sige håndtering af pressen. Jeg havde inviteret medierne til øvelsen, tog imod dem, briefede dem på stranden og gav dem mulighed for at lave reportager fra øvelsen.
Livet ombord på THETIS har også været en god oplevelse. Jeg har nydt friheden til at kunne bevæge mig rundt på skibet. Jeg har overalt mødt enorm venlighed og imødekommenhed, når jeg har spurgt om ting og forhold, der er kendt af alle med livet til søs som levebrød – men som var helt nye og ukendte for mig.
Jeg føler, at den positive ånd, jeg er blevet mødt med, er kommet fra hjertet hos alle fra skibschef til yngste mand ombord.
Derfor ser jeg allerede nu frem til igen – forhåbentlig - at få mulighed for at arbejde sammen med staben fra Danish Task Group på THETIS.



Michael Christiansen
Presseofficer under DANEX 06

En militærjurist i grønt går ombord

Det var med en vis ængstelse jeg påmønstrede Kommandoskibet THETIS i Rønne Havn. Som designeret militærjurist ved det daværende Bornholm Værn har jeg ikke før deltaget i en øvelse på et af flådens skibe, endsige sejlet med flådens skibe i længere tid end det tager at komme fra Grønlands Kommando til Narsassuaq. Det vil også sige, at jeg intet kendskab overhovedet havde til de regler og skikke, der gør sig gældende for ophold på og i et orlogsfartøj. Formålet med min påmønstring som et –lånt- medlem af STS stab, var at fungere som militær jurist til Baltic Bridge II og efterfølgende Danex 06. Og det er i den rolle THETIS og hendes besætning har stødt på mig, når jeg har forvildet mig ud i gange, kontrolrum, mandskabsbaren, kabyssen, broen, officersmessen, is-tønden, kantinen, helo-hangaren o.s.v.
I mit daglige arbejde sidder jeg pt. som fastansat jurist i Forsvarskommandoens Operationsstab, hvor jeg varetager forsvarets overordnede udførelse af havmiljøopgaven i form af bl.a. forureningsbekæmpelse og strafforfølgelse af ulovlige udledninger i dansk farvand. Og det er i den forbindelse nogle af THETIS besætningsmedlemmer har mødt mig på Søværnets officersskole og på TAK i Frederikshavn. I min daglige rolle har jeg naturligvis været på øvelser med miljøfartøjer-

ne, men det er jo noget helt andet end at sejle med THETIS-klassen.
Det har været tre lærerige uger – i magsvejr . Det har været spændende at se hvad skibet formår, både hvad angår våbensystemer og i forbindelse med navigationen. Jeg har oplevet, at jeg er blevet kolossalt godt modtaget, hvor jeg end har været, og på hvilket som helst tidspunkt jeg har været der, om det så var sent fredag aften ved landgangen, tidlig tirsdag morgen på broen, i helo'en eller på vej op eller ned af gummibåden. Specielt tak til helo besætningen for en fed flyvetur og til gummibådsbesætningen for en fantastisk sejltur samt stor galanthed.
Og morgenprajningen har været en oplevelse i sig selv, det eneste jeg synes der har manglet, er bådsmandspiben.
Under den forløbne øvelse har jeg set THETIS besætning i forskellige scenarier, det være sig i forbindelse med ADEX, DRO og bombeøvelsen ombord. Hver gang har jeg set alle involverede handle hurtigt og kompetent, som de skal og bør, og jeg har været meget glædeligt overrasket over hvordan ting er forløbet. Jeg har som "hærmand" og novice på havet følt mig i overordentligt trygge hænder.
Så til alle ombord på THETIS, tak for tre rigtigt gode uger.

Merete Bjerring
Militærjurist for STS, DANEX 06

Navigationstogt for kadetter

Efter to år på skolebænken på SOS for at blive skibsførere i teorien, blev det endelig tid til noget praktik. Yes sir!
NAO-togtet er en periode i løbet af efteråret hvor næstældste årgang på SOS kommer ud på ca. 3-5 forskellige enheder i søværnet, for at prøve kræfter med navigation i det virkelige liv.
Undertegnede er blevet udstukket til hhv. 5 og 3 forskellige enheder i løbet af aug-nov, begge med Thetis som den første.
Der blev taget vel imod os ombord, og vi fik hurtigt tildelt den første opgave. Ikke overraskende var det planlægningen af den første sejlads fra FRH til Svendborg, hvor vi skulle på adoptionsbesøg.
Vi blev præsenteret for de officerer som vi primært skulle følge, de to nyudklækkede officerer fra SOS, KIO og KKO, a.k.a. Koefod og Kidmose, der derfor var velkendte ansigter, samt den rutinerede og altid muntre DKO Tom D!
Da vi kun var to kadetter blev det hurtigt besluttet at vi skulle gå en korvet-tørn, for at få mest muligt ud af det i den forholdsvis korte tid vi skulle være der. Dette betød at der under sejlads hele tiden var en af os på broen. Det kunne godt mærkes i starten at man ikke fik sovet helt så meget som man plejer, eller i hvert fald at man max fik ca. 4½ times sammenhængende søvn, men det er der jo meget sejlende personel der må leve med til hverdag, så det vil vi ikke tude for meget over… men det er nu alligevel noget andet end at sidde på skolebænken, og hurra for det.
De første vagter var ren forlægning i ruterne, og var en god måde at lære skibets manøvrerevner bedre at kende på. Vi fik hurtigt indtrykket af, at der var en god stemning og tone ombord, og at det var en velfungerende besætning. Det var altid behageligt at opholde sig på broen.
Efter et vellykket adoptionsbesøg i Svendborg gik turen til København for at samle 2. ESK Stab op, der skulle være ombord under øvelserne. En af de store oplevelser ved turen til og fra Svendborg, var turen gennem Svendborg Sund med så relativt stort et skib. Der var naturligvis ingen af os der havde den ind igennem, men det var i sandhed en fryd at observere hvordan DKO med stor sikkerhed og snilde manøvrerede Thetis gennem det snævre farvand uden at ryste på hånden. Var det tilfældet kunne det i hvert fald ikke ses med det blotte øje. BZ DKO!
Efter det korte ophold i København, hvor begge undertegnede havde nysgerrige

besøgende, blev der lagt ud med skydeøvelser ud for Sjællands Odde, og der blev både skudt med kanon, TMG og LMG. Dette betød at vi fik en tur op og ned gennem Sundet, som altid er et godt sted at sejle for en elev. Og sejladsen må siges at være gået tilfredsstillende, i hvert fald kom vi igennem alle gange uden fare for kollision…
Herefter var der øvelser omkring Bornholm. Sejladsen derover er sjældent noget at råbe hurra for, men da først vi kom derover var der rigeligt at se til. Under de første øvelser, der var ASYMEX, blev vi som elever forståeligt nok holdt lidt i baggrunden. Dette betød dog ikke at man ikke fik noget ud af det. Konstant blev vi angrebet af små hurtiggående fartøjer, og vi så hvordan man afværger det på effektiv vis. Under CASEX og SURFEX fik vi dog lange tøjler, og her fik vi virkelig meget ud af det. Man fik hurtig vished om, at der som vagtchef er mange andre ting end det navigatoriske at se til. Så meget desto større var udfordringen. Øvelserne gik rigtigt godt, og dette bekræftede samtidig opfattelsen af den velfungerende besætning.
Togtet på Thetis var kort men godt – men som man siger, kvalitet frem for kvantitet - , og har helt sikkert, for begges tilfælde, forstærket interessen for tjeneste på denne enhed i fremtiden.
Så til hele besætningen vil vi gerne sige tak for et super togt og en kanon oplevelse.



Sergent Henriette K. Johansen og sergent Rune R. Nicolaisen, Søværnets Officersskole

Endnu en tak fra en gæst ombord på THETIS fra forårets togt i Nordatlanten

Da jeg havde læst det sidste nr.12 af Kommandoposten, blev der virkeligt rørt ved min dårlige samvittighed.
Grunden til det var jo, at der var ikke mindre end to uafhængige ”takkebreve” for ophold ombord -dels fra de værnepligtige dels fra dommerfuldmægtigen. Begge var med rette meget begejstrede for opholdet ombord.
Jeg vil derfor haste med at deltage i denne begejstring fordi jeg nåede til samme konklusion:

Det var en meget stor oplevelse på mange punkter.

Næsten alt er meget forskelligt fra det på land.
Man mærker meget hurtigt at skibet (d.v.s. besætning og skib) er et levende sted med sin egen natur, sine egne bevægelser sit eget liv og rytme.

Da jeg kom hjem gik der flere dage, hvor jeg var øm i en række muskler, som man åbenbart ikke bruger så meget på land. Der gik derimod ikke mange timer ombord, før man mærkede at livet og rytmen her er baseret på et bemærkelsesværdigt godt samarbejde mellem de forskellige grupper.

Det var starten på togtet (kunne man tydeligt mærke) - med de dertil knyttede forventninger om kommende fælles arbejds- og velfærdsoplevelser, alt det som er en væsentlig del af jeres liv og arbejde: at være på havet.

Det kan ikke undgås – som på alle andre arbejdsområder - at meget af arbejdet jo er rutinepræget, men også den del skal udføres og bl.a. af sikkerhedsmæssige grunde, udføres efter for længst fastlagte rammer med korte præcise meldinger og gentagelse af ordren.

En "fremmed" ombord bemærker enentydigheden ved og klarheden i en lang række situationer, men man lægger også mærke til den meget behagelige atmosfære, der bagved og i øvrigt hersker ombord.

Hvis jeg kun må bruge to ord for at beskrive det må det blive: **menneskelighed og professionalisme.**

Jeg tænker her bl.a. på den særligt venlige behandling man som gæst fik af alle blot man kom i nærheden af den ene eller anden. Alle ønskede at forklare og fortælle om netop deres arbejde, som jo altid var det mest betydningsfulde af alt ombord - og det var det jo på sæt og vis for den enkelte men også for ham som led i helheden og for dens skyld. Jeg tænker også på de godmodige drillerier og den morsomme ironiske distance, som i afslapningsstunder herskede, og som uden at gå på kompromis med enheden, tværtimod netop styrkede den, hvor så mange skal arbejde sammen om så meget og på så begrænset en plads.

Det var så lidt spredte tanker om den del af oplevelsen som måske ikke andre har fokuseret så meget på, men som kom frem ved blot at lytte og være med. Jeg er nok betaget af den "ånd" som i hvert fald hersker her ombord, men som nok også hersker, hvor Søværnets stolte traditioner får lov til at udmønte sig i en vis politik **mellem** og **for** alle implicerede parter i den komplicerede helhed og i en tidssvarende udgave..

-og så til det mere spektakulære :

Jeg var så heldig da Kommandoskibet sidste år lå ved Langelinie at være ombord for at se skibet og mange af dets områder. det var jo-som det måtte være – en rundvisning i steder og funktioner, hvor der ikke var nogen større aktivitet. Det var naturligvis alligevel spændende og gav mig mulighed for, da jeg 9.april ankom til Flådestation Frederikshavn, i hovedsagen at vide hvad der lå for og agter- oppe og nede.
Jeg skriver i hovedsagen fordi: så enkelt er det altså heller ikke at finde rundt. Men man møder altid en venlig sjæl der gerne hjælper en. Da jeg skulle ned i maskinen og ikke helt kunne finde vej var der en af de værnepligtige som jeg mødte som gerne ville hjælpe : "Jeg ved det er nede i bunden "-.Vi fandt vej.
Og netop maskinområdet var jo imponerende og meget stort. Jeg havde en meget kyndig fremviser (tak til Dig for en meget interessant rundvisning).Der var en enorm støj fra maskinen –(erne) og godt var det at man bar høreværn. Jeg forstod at man kan få sådanne som udelukker støjen og samtidig tillader alm. samtale mellem to personer. De var dyre, men må være ideelle i maskinrummet.

Jeg blev klar over at når man –**alene** - taler maskine er der to ting som er tungtvejende :Det er afgørende om:

1. - der er rent ! – og det kan jeg fortælle maskinchefen at der var – pinligt rent.
2. –at uden maskine er der ikke meget skib i bevægelse eller funktion

Men det er jo ligeså rigtigt, hvis der ikke er nogen på "broen", hvor kommer vi så hen.?-. Så igen : helhed. som er der og som netop styrkes gennem denne –på engang rigtige og samtidigt overflødige divergens. Jeg kalder det en god humor!. –mellem bro og maskine.

Vi havde en meget smuk afgang fra flådestationen og hele dagen med smuldt vande. Det var som sagt starten på togtet, så der var meget at ordne og som gæst vil man meget nødigt være til besvær i det der er jeres arbejde.

Jeg oplevede dog en helo- ankomst og afgang. Desværre nåede jeg –p.g.a.. den efterfølgende dags dårligere vejr ikke at komme op at flyve. Det havde været stort –eller fedt- som det jo hedder i dag.
- men måske en anden dag. ? Det var i øvrigt i "messen" et naturligt og friskt indslag (igen helhed) at vi havde piloter ombord. Og ikke alene det : Helikopteren er med jeres indsats et utroligt uvurderligt hjælpemiddel. Flyv mig en dag en tur !

Ombord fik jeg anvist et utroligt godt lukaf. Jeg blev meget beskeden da jeg fra hovmesteren fik at vide at dels vor Monark Dronningen, dels Admiralen havde sovet i den køje.
Vejret og oplevelserne gjorde dog at jeg med respekten i behold sov fortinligt, hvilket jeg håber at de nævnte også har gjort.
En tak til hovmesteren dels for venlighed omkring mine nødvendige mellemmåltider og for en særdeles god varetagelse af skibets gæst ombord., dels for de gode måltider og variationen heri vi blev præcenteret for i messen. Det kunne dog godt være at Du skulle lære dine elever noget omkring tid for blødkogte æg. Jeg ønsker Dig i øvrigt held og lykke med dine planer.

Omkring afgang og anløb hersker der en speciel stemning ombord. Der bliver gjort klar til afgang : Signalflagene sættes, for- og agterdæk bemandes, "lad gå for og agter "-fortøjninger hales ombord,Chef og NK er på broen, vi er på vej !
Små korte ordrer om maskine , ror. og kurs gives og repeteres. **Alle** er interesseret i at afsejle standsmæssigt. Vi bliver også iagttaget fra kajen !

Alligevel var der, da jeg overværede afsejlingen oppe på broen, tid til at jeg venligt blev budt på en kop kaffe. "Man kan ikke være på broen uden kaffe, den står altid her hende" –Tak til dig som havde tid til at byde mig på kaffe. Og tak til vagthavende som havde lidt tid til at vise mig de elektroniske søkort og de muligheder hele den form for navigation indebærer i form af dokumentation, hvis en sådan efterfølgende skulle blive nødvendig

Ligeså er det ved anløb. Vejret, vinden og strømmen skal tages i ed fordi det nu engang ligger til Søværnet at vise god sømandskunnen og lægge de store værdier værdigt og roligt til kaj. Det blev de da også ved anløbet til Thorshavn, hvor et trossehold i gummibåd var sendt i land i forvejen.

En lille og for kort tur i Thorshavn by ,en meget smuk køretur til lufthavnen blev afslutningen på mit besøg ombord. NK har overført nogle billeder jeg har taget og som han muligvis vil gøre brug af.

En tak til alle jeg var i forbindelse med og derunder selvfølgelig til CHEF og NK. Jeg har et lille ønske om at komme ombord igen på et tidspunkt henne i togtet, hvor dagligdagens arbejde er dagens indhold. Er det for ubeskedent?

PS. Chefen KK P.Tolderlund fortalte mig at hans far var lidt betænkelig ved at komme ombord. Må jeg som senior have lov til at råde en anden senior ? – Gør det det er en stor oplevelse !!

Mange hilsener til alle

Jan S. Jeppesen
civilingeniør

Adoptionsbesøg i Svendborg

Traditionen tro deltog THETIS sidste år i adoptionsbesøg i Svendborg. THETIS er adopteret af Svendborg, hvor skibet også blev bygget i 1990. Efter nogle år, hvor besøg ikke var muligt, blev der i 2005 atter åbnet op for aflæggelse af visit. Derfor var det en stor glæde for både adoptionsbyen og besætningen, at vi allerede året efter i 2006 kunne vende tilbage til Svendborg den 18. - 20. august.
Besøget blev indledt fredag den 18. august kl. 0830 ud for Slipshavn, hvor vores kære børn fra Byskolen blev ombordtaget for at sejle med det sidste stykke tilbage til Svendborg. I år havde vi også elever med fra HF-søfart fra Svendborg.

Ved ankomsten afgav THETIS som sædvanlig "Dansk Løsen" med 3 salutskud, der blev besvaret af Marineforeningen fra kajen. Samme aften afholdt THETIS sin traditionelle reception for byen, og besætningen blev om lørdagen modtaget af borgmester Jørgen Henningsen i Byrådssalen.
Skibets nye chef, kommandørkaptajn Henrik Ryberg overrakte her en gave fra THETIS. Besætningen spillede om lørdagen fodbold og anden multissport mod et udvalgt hold fra boldklubben "STJERNEN", og om søndagen var flere fra besætningen med til kapsejlads mod den lokale sejlklub.

THETIS havde fra om lørdagen helikopter med under besøget, og det blev til opvisning og SAR-demo både lørdag og søndag. Tamburkorpset deltog med march gennem byen om lørdagen og musik på kajen og minitattoo på byens torv. Efter de bedste orlogsmæssige traditioner blev flaget hejst og nedhalet til musik fra tamburerne og markeret med skud fra salutkanonen. Endvidere blev der blæst TAPTO fra stormasten kl. 2200. Blandt de festlige aktiviteter kan også nævnes besøg i den navnkundige Marthastue og kammeratskabsvisit hos Marineforeningen, hvor chefen overrakte en glasmodel af THETIS. Besøget i Marthastuen blev igen i år en succes, hvor formanden med sine sjove anekdoter tryllebandt sine tilhørere.

Det var derfor en træt besætning – men med smil på læben, der sagde farvel til Svendborg søndag aften den 20. august, hvor THETIS skulle deltage i den årlige BALTOPS øvelse i Østersøen. På vej ud gennem Svendborgsund blev der kippet med flaget, og afgivet ”Dansk Løsen” for Dommer Lo i ”Dommer Lo Strædet”. Marineforeningen besvarede i denne forbindelse med en flot tre skuds salut.

Der bliver desværre ingen besøg i 2007, men lad os håbe på et snarligt gensyn med vores adoptionsby.

Thomas Bo Jeppesen
næstkommanderende

Kommandoskibet THETIS



SEMPER OPTIMUM

Af redaktionen:
Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside:

http://forsvaret.dk/SOK via link **"Rejse-breve fra THETIS".**
Samt Færøernes Kommandos hjemme-side: http://forsvaret.dk/FRK
Og endelig på 1. Eskadres hjemmeside, hvor der også findes anden information om THETIS på:
http://forsvaret.dk/1esk/enheder/kommandoskib.

THETIS online

Bedre adgang til internettet har givet bedre velfærd på Søværnets skibe. På inspektionsskibet THETIS er der nu netforbindelse, uanset hvor skibet sejler i Nordatlanten.



René Sørensen, elektronikbefalingsmand: ”Der er ingen tvivl om, at den bedre adgang til internettet er med til at øge velfærden om bord”.

04-11-2007 kl. 21:47

Tekst og foto: Pernille Kroer, journalist, SOK

Siden inspektionsskibet THETIS i starten af oktober sejlede fra Frederikshavn mod et togt i Nordatlanten, har den godt 70 mand store besætning via internettet kunnet sende mails, chatte eller tale med familien derhjemme over skibets Skype-telefon.

En netcafé med syv computere er indrettet i skibets tidligere kommandorum, og i løbet af de nærmeste dage, vil der blive etableret et trådløst internt lokalnet, hvor besætningen kan koble sig på skibets interne TV.

Elektronikbefalingsmand René Sørensen fortæller:

"Vi har haft netadgang på THETIS i et stykke tid, men satellitten dækkede ikke, når vi sejlede på Grønlands østkyst. I forgårs, men vi var i Reykjavik, fik vi sat udstyr op, så vi nu er på en satellit, der dækker hele vejen rundt om Grønland. Der er ingen tvivl om, at det vil være med til at øge velfærden om bord, at vi nu kan komme i kontakt med familie og venner derhjemme".

Foruden adgang til at sende mails og gå på internettet har et par besætningsmedlemmer også etableret en THETIS-hjemmeside, som kører via internettet. Her kan besætningen koble sig på og maile og chatte indbyrdes. Både når skibet sejler og i perioderne i land:

"Det giver et godt sammenhold, at vi for eksempel kan sende fødselsdagshilsner til hinanden. Eller som da et besætningsmedlem for nylig bestod svendeprøven som elektronikfagtekniker, hvor vi alle sammen kunne sende ham lykønskninger", siger René Sørensen.

At internetcaféen og den forbedrede satellitforbindelse er blevet et hit blandt besætningen, vidner de hyppige besøg i internetcaféen om.

I skrivende stund er det søndag aften lige efter afternskafningen. THETIS har forlagt fra Reykjavik mod Grønland og er midt i Danmarksstrædet.

Trods høj sø, der gør det svært at holde balancen, er næsten alle computere i netcaféen besat. Et hurtigt kig på skærmene fortæller, at nogle besætningsmedlemmer mailer eller chatter, mens andre tjekker sportsresultater og nyheder.

Dejligt

Maskinmand Jesper Andersen er i gang ved en af skærmene:

"Det har meget at sige, at vi kan komme på nettet. Det er dejligt at kunne skrive mails til dem derhjemme og følge med i nyhederne. På den måde er det meget nemmere at holde kontakten med familie og venner, selv om du sejler".

Jesper Andersen husker, hvordan det var tidligere, da han skrev breve, som så blev sendt med posten, når skibet en gang imellem kom i havn.

"Det her er noget helt andet. Det er en god ting", mener Jesper Andersen.



Jesper Andersen, maskinmand: "Det er dejligt at kunne skrive mails til dem derhjemme".

Kommando-Posten

Nyhedsbrev NR. 15, den 20. november 2007, årgang 4 fra HDMS THETIS

Velkommen til et nyt nummer af nyhedsbrevet "KOMMANDO-POSTEN.

Så er THETIS atter på togt. Denne gang i Nordatlanten, hvor vi har opholdt os siden vi forlod Frederikshavn den 10. oktober. Nu er togtet ved sin afslutning, men inden vi ankommer til Frederikshavn i slutningen af november, skal vi forbi Stavanger og have kontrolleret skibets sensorer.

Det har på mange måder været et oplevelsesrigt togt. Vi har oplevet en masse og besøgt mange interessante steder, herunder Grønland, hvor vi normalt ikke kommer pga. af andre opgaver. Det har selvfølgelig været med til at gøre togtet rigtigt spændende. Vejret har også sat sit præg på turen. Især turen fra Reykjavik til den Grønlandske Østkyst sidder stadig i alles hukommelse. Danmarksstrædet i rigtigt dårlig vejr er ikke for tøsedrenge. Her mødte vi bl.a. en kæmpebølge, der fik alle på broen til at dukke sig uafhængigt på samme tid. Vores kanon på fordækket kunne desværre ikke dukke sig, hvilke havde alvorlige konsekvenser for det i forvejen beskadigede kanonskjold.



THETIS i en snæver passage i Prins Christians Sund

Vi har også oplevet havet for sin bedste side, ikke mindst i forbindelse med vores møde med storisen på Grønlands østkyst, passagen af Prins Christians Sund og under opholdet ved Grønlands Kommando i Grønnedal.

Undervejs har vi været nødt til at sende vores boardingteam hjem på kursus. Så mens vi nyder de sidste tre uger til søs, kæmper holdet videre med deres uddannelse og forberedelse til næste tur.



Boardingholdet inden indsættelse

Undervejs har vi bl.a. gennemført en masse intern træning, ligesom vi har gennemført uddannelse af de 15 medsejlende værnepligtige, som mødte i Thorshavn den 20. oktober.

En vigtig del af beredskabet ombord har i perioden været skibets helikopter, hvorom der foregår en masse forskellige aktiviteter, således at vi er klar 24/7 til at indsætte helikopter i redningsoperationer, inspektionstjeneste mv.



To af skibets dykkere og redere, Mikkel og Gilberth, inden afgang til redningsøvelse med helikopteren.

Indtil for nylig var det forventningen, at THETIS skulle sejle til Afrikas Horn i starten af 2008. Dette er imidlertid blevet ændret under togtet. I stedet planlægger vi på et længere togt med afgang fra Frederikshavn den 12. marts 2008. Togtet forventes bl.a. at indeholde en deployering til bl.a. London, Boston og Halifax. I Boston skal vi bl. a. øve med US Coast Guard.

Herudover skal vi patruljere ved Færøerne og deltage i den britiske militærøvelse Joint Warrior ved Skotland.

Vi har i lighed med tidligere numre indhentet en række artikler fra såvel besætningen samt personer, som har medsejlet undervejs. På denne sejlads har vi bl.a. haft fornøjelsen af at have haft besøg af Søværnets Operative Kommandos (SOK) journalist, Pernille Kroer, som har beskrevet livet ombord på THETIS i forskellige artikler, som også har været gengivet på SOK hjemmeside.

Jeg håber, at I alle må få fornøjelse af dette nummer af KOMMANDO-POSTEN, som vil indeholde følgende artikler:

THETIS online,
af Pernille Kroer, journalist, Søværnets Operative Kommando.

BATTLESHIP THETIS
af Jan Stripp

Motion i rum sø,
af journalist Pernille Kroer.

Hvorfor er vi egentlig søværnets fedeste tjenestested?
af Brian Larsen.

Folketingsvalg i Nord-Atlantan,
af Pernille Kroer og Jan Stripp

Fiskeriinspektion i Nordatlanten,
af Brian Larsen.

Kursus på gyngende grund,
af Pernille Kroer

På med pilen
af Pernille Kroer og Jan Stripp



God læselyst!

Henrik Ryberg

THETIS online

Bedre adgang til internettet har givet bedre velfærd på Søværnets skibe. På Kommandoskibet THETIS er der nu netforbindelse, uanset hvor skibet sejler i Nordatlanten (næsten).

Siden inspektionsskibet THETIS i starten af oktober sejlede fra Frederikshavn mod et togt i Nordatlanten, har den godt 70 mand store besætning via internettet kunnet sende mails, chatte eller tale med familien derhjemme over skibets Skypetelefon.
En netcafé med syv computere er indrettet i skibets tidligere kommandorum, og i løbet af de nærmeste dage, vil der blive etableret et trådløst internt lokalnet, hvor besætningen kan koble sig på skibets interne TV.
Elektronikbefalingsmand René Sørensen fortæller:

"Vi har haft netadgang på THETIS i et stykke tid, men satellitten dækkede ikke, når vi sejlede på Grønlands østkyst. Medens vi var i Reykjavik, fik vi sat udstyr op, så vi nu er på en satellit, der dækker hele vejen rundt om Grønland. Der er ingen tvivl om, at det vil være med til at øge velfærden om bord, at vi nu kan komme i kontakt med familie og venner derhjemme".
Foruden adgang til at sende mails og gå på internettet har et par besætningsmedlemmer også etableret en THETIS-hjemmeside, som kører via internettet. Her kan besætningen koble sig på og maile og chatte indbyrdes. Både når skibet sejler og i perioderne i land:
"Det giver et godt sammenhold, at vi for eksempel kan sende fødselsdagshilsner til hinanden. Eller som da et besætningsmedlem for nylig bestod svendeprøven som elektronikfagtekniker, hvor vi alle sammen kunne sende ham lykønskninger", siger René Sørensen.
At internetcaféen og den forbedrede satellitforbindelse er blevet et hit blandt besætningen, vidner de hyppige besøg i internetcaféen om.
I skrivende stund er det søndag aften lige efter aftenskafningen. THETIS har forlagt fra Reykjavik mod Grønland og er midt i Danmarksstrædet.
Trods høj sø, der gør det svært at holde balancen, er næsten alle computere i netcaféen besat. Et hurtigt kig på skærmene fortæller, at nogle besætningsmedlemmer mailer eller chatter, mens andre tjekker sportsresultater og nyheder.

Dejligt
Maskinmand Jesper Andersen er i gang ved en af skærmene:
"Det har meget at sige, at vi kan komme på nettet. Det er dejligt at kunne skrive mails til dem derhjemme og følge med i nyhederne. På den måde er det meget nemmere at holde kontakten med familie og venner, selv om du sejler".
Jesper Andersen husker, hvordan det var tidligere, da han skrev breve, som så blev sendt med posten, når skibet en gang imellem kom i havn.
"Det her er noget helt andet. Det er en god ting", mener Jesper Andersen.

Pernille Kroer, journalist,
Søværnets Operative Kommando
(Artiklen har været bragt på SOKs hjemmeside under temaet "THETIS online")

BATTLESHIP THETIS

Ud over den udadvendte kontakt via Internettet har der også været høj aktivitet på de interne net.
Efter fyraften ser man dynger af kabler, routere og hovedtelefoner mv. der næsten af sig selv forbindes med et hav af bærbare computere i et kæmpe netværk.


Officererne og sergenterne har lidt optimistisk udfordret den menige del af besætningen i computerspil i cafeteriet.

Resten af aftenen (og enkelte gange ud på nattet) sidder så alle THETIS søfolk og leger amerikanske, kinesiske eller russiske soldater i kamp som fodfolk, kampvognsfører eller jagerpiloter.

Motion i rum sø

Selv om pladsen er trang på THETIS, holder besætningen sig i form. Enten i

skibets motionsrum, eller ved at tage utraditionelle metoder i brug.
Kredsløbs- og styrketræning behøver ikke nødvendigvis at foregå i et motionsrum. På THETIS er der masser af andre muligheder for motion, når besætningen færdes på skibet.

Et rør i loftet kan bruges til armgang, en brandslange kan bruges til styrketræning af armmusklerne. Eller hvad med at åbne og lukke en af skibets mange tunge luger? For slet ikke at tale om trapperne. Nogle ture op og ned ad dem kan være en god måde at få pulsen op på.


Idrætsofficeren på løbebåndet i motionsrummet

Motion skal være sjov: Selv om pladsen er trang på THETIS, holder besætningen sig i form.

Alle møder op

”Det drejer sig om ikke at lade skibet være en begrænsning for motion, men tværtimod se de muligheder, som skibet giver. Dem er der masser af, og bruger du hele skibet som ”motionsrum”, lærer du samtidig skibet godt at kende ”, siger premierløjtnant Mads Meincke. Han er kampinformations- og idrætsofficer på THETIS.

Som idrætsofficer går Mads Meincke foran, når det drejer sig om motion. Han er selv idrætsmand på eliteplan, og glæden ved at holde sig i form vil han gerne give videre til sine kollegaer om bord:

”Motion skal være sjovt, men en god fysisk form er også alvor. En god kondition giver dig bedre muligheder for at klare ekstreme situationer, som kan opstå, når vi sejler. Og er du fysisk stærk, er du også med til at sikre dine kollegaers overlevelse”, siger Mads Meincke.

Udover at være instruktør i skibets motionsrum, arrangerer han også andre fysiske aktiviteter. Når THETIS er i havn, er det aktiviteter på landjorden, men motion er også muligt under sejlads.

For eksempel sekvenstræning på skibets helikopterdæk. Det kan godt lade sig gøre under rolige vindforhold, når skibet sejler. Her kan alle være med til blandt andet armbøjninger, mavebøjninger eller englehop.


Besætningen træner på agterdækket under ophold i Runavik

”Nogle gange er vi mere end 30 mand til træning på helikopterdækket, og det er alle niveauer, der møder op. Det skal simpelthen kunne lade sig gøre at dyrke motion under sejlads, og det kan det også”, fortæller Mads Meincke.

Pernille Kroer, journalist,
Søværnets Operative Kommando
(Artiklen har været bragt på SOKs hjemmeside under temaet ”THETIS online”)



Fra venstre: Næstkommanderende, dæksofficeren, kampinformationsofficeren og operationsofficeren spiller "Besser Visser" i officersmessen

Hvorfor er vi egentlig Søværnets fedeste tjenestested?

Vi kalder os det fedeste tjenestested, og det synes jeg faktisk passer på mange områder. Men jeg ser en udfordring for os i den ikke så fjerne fremtid, hvor mange af os må gøre op, om det også passer på sigt.
Arbejdsvilligheden fra 2. eskadre blandet med den gode sociale omgangsform fra 1. eskadre. Sådan har jeg hørt arbejdsmiljøet ombord på vores skib beskrevet. Jeg ved ikke, om det passer – jeg har selv kun sejlet i ubådene og derefter på THETIS.
Uanset hvad det nu er, vi gør, så tror jeg at vi gør det rigtigt, for jeg har ikke før sejlet på en enhed, hvor arbejdet glider så let og effektivt uden at ødelægge den gode, kammeratlige stemning, som gennemsyrer det meste ombord.
Ingen kan få mig til at sige, at jeg ikke hellere ville være tilbage i mine dejlige sorte grise, men når det ikke kan være anderledes, så synes jeg, at jeg lige nu har en rigtig fed udstikning.
Men hvad er det, der afgør, om et tjenested er fedt eller ej? Er det opgaverne, man laver? Eller er det folkene, man laver opgaverne med?

I mine øjne er det en blanding. Jeg mener, at alle en gang imellem burde tage sig et kvarters tid, hvor de slukkede for computer, radio, telefon etc. og virkelig gennemtænkte, hvad de havde gang i – for at sige det populært:

- Hvad vil jeg med mit liv?
- Hvordan passer min tjeneste ind i billedet?
- Er jeg glad for mit liv?
- Hvis jeg selv kunne bestemme, hvordan så den perfekte dag ud i mit liv om 2 år?

Personligt ønsker jeg mig en tjeneste, der giver mig lov til også at have et liv udenfor hegnet. Jeg ønsker mig en aktiv sejlende tjeneste, hvor jeg kan arbejde sammen med engagerede og professionelle kolleger. Herudover ønsker jeg at sejle et sted, hvor min operative uddannelse kan udnyttes og trænes, og hvor besætningen ser sig selv som professionelle soldater.
De ting har jeg her – som tingene ser ud. Det, jeg synes bliver spændende, er om det også findes om 3 år. Jeg kan godt selv blive i tvivl om det operative ambitionsniveau for skibet, når MCM-kommandoskibsfunktionen afsluttes efter 2009. Men det hegn vil jeg forcere, når den tid kommer.
Indtil da mener jeg, at vi sidder med et af søværnets allerbedste tjenestesteder, som det er værd at give chancen – også med nye, fremmede opgaver.
Summa summarum er jeg en af dem, der allerede ved, at jeg vil blive ombord, og nu ved I altså, hvad der driver mig til at ville det, selvom andre – nyere – enheder står på spring til at overtage vores "værk".
Om I synes det er noget værre langhåret ævl eller er enige kan faktisk være ligegyldigt for mig.
Det vigtigste er, at I har tænkt over det, når I enten vælger at blive eller at søge nye udfordringer.

BRIAN LARSEN
operationsofficer

Folketingsvalg i Nordatlanten

Folketingsvalget blev allerede afviklet på Kommandoskibet THETIS 1 uge før valget i Danmark. Ud af 77 stemmeberettigede afgav 72 deres stemme pr. brev.

Første valgrunde blev holdt ombord i THETIS før ankomst til Reykjavik d. 31. oktober.
Inden togtet havde THETIS været snarrådig nok til at medtage 100 blanke brevstemmesæt, - for det tilfælde, at statsministeren skulle udskrive valg til Folketinget medens vi var på havet.
Det gjorde han som bekendt og så gik "valgapparatet" i gang.

Permanent brevstemmemodtager.
Chefen for Kommandoskibet er ligesom de øvrige skibschefer og chefer for udsendte enheder i Forsvaret udpeget som "*Permanent Brevstemmemodtager"*, dvs. leder af lokale valghandlinger.
Som permanent brevstemmemodtager, kan skibschefen modtage stemmer fra forsvarets personel og fra øvrige personer, der er udsendt af en dansk offentlig myndighed eller dansk hjælpeorganisation.

Ud over THETIS egen besætning havde vi 15 værnepligtige og en instruktør med. Derudover havde vi kortere eller længere visitter under hele togtet hvorfor vi havde medbragt 100 stemmesedler. Endelig skulle der også være nok til at kunne tilbyde "strandede danskere" at stemme.

Chefen havde udpeget næstkommanderende og administrationsbefalingsmanden til at stå for det praktiske og officersmessen blev udnævnt til valglokale.
På valgdagen blev messen således indrettet med 2 "stemmebokse", hvor man i fred og ro kunne skrive sin stemme, og derefter sætte sig ved spisebordet for at udfylde papirarbejdet.
Umiddelbart er det lidt mere omstændeligt at brevstemme, idet der ud over stemmesedlen skal udfyldes en svarkuvert og et følgebrev, hvor borgeren og valgbestyrelsen attesterer i fællesskab. Til gengæld er selve stemmesedlen meget kort. Man skal nemlig selv udfylde partibogstav, partinavn eller kandidat.

På trods af alt papirarbejdet blev der på mindre end to timer afgivet 69 stemmer, der næste dag kunne overleveres til vicekonsulen ved den danske ambassade i Reykjavik.

Kim Buch, Anders Pedersen og Jeppe Madsen nåede ikke at stemme ved 1. runde af THETIS folketingsvalg. Enten fordi de var hjemme på tjenesterejse eller fordi de måske havde "sovet i timen" første gang.

Alligevel fik de afgivet deres stemme, da valglokalet i skibets officersmesse åbnede igen d. 6. november.



Valglokale: Officersmessen på THETIS blev brugt som valglokale, så besætningen kunne afgive deres brevstemmer. Her er det Jeppe og Kim i den indledende fase af brevafstemningen

Kim Buch, der havde vagt under den første valgrunde, siger:

”Det er vigtigt for mig at stemme, men jeg havde vagt, da vi kunne afgive brevstemmer i sidste uge. Derfor er jeg glad for at kunne stemme i dag”.

De tre sidste brevstemmer fra THETIS blev afleveret til skibets helikopterpilot, som fløj stemmesedlerne ind til den grønlandske by Narsarsuaq. Herfra blev de sendt videre til de respektive kommunalbestyrelser i Danmark, hvor de stemmeberettigede bor.

Det er skibets næstkommanderende Jan Stripp, der har stået for afstemningen:

”Man kan stemme pr. brev så ofte man vil. Det vil så altid være den sidste brevstemme, der er gældende. Faktisk anbefales det, at vi stemmer hver 10. uge om bord, men vi har klaret os med to gange her på THETIS”.

Stemmesedlerne er ikke fortrykte med partinavne og kandidater, som en normal stemmeseddel. I stedet skal brevstemmerne skrive partiets bogstav eller navnet på en opstillet kandidat.

Pernille Kroer, journalist og Jan Fischer Stripp, NK på THETIS.

Fiskeriinspektion i Nordatlanten

THETIS er på efterårets togt beskæftiget med fiskeriinspektion både ved Færøerne og på Grønland.
Egentlig er det slet ikke skibets hovedopgave, fiskeriinspektionen. Det er ligesom en opgave, man laver, når man nu er der alligevel.
Ikke desto mindre er det en opgave, der bliver lagt mange kræfter i, både fra skibets og fra kommandoernes side.
Det er ikke nogen lille opgave, at overvåge det danske fiskeriterritorium, dvs. der hvor dansk lovgivning regulerer fiskeriet og hvor Danmark har retten til ressourcerne; området strækker sig nemlig hele 200 sm ud fra basislinierne, som er et fint ord for kysten. Nogle steder bliver det ikke helt til 200 sm, fordi området støder op til andre landes områder, og man må enes om at trække grænser.

Som i et andet vildt vesten er der områder, man ikke kan enes om – en slags lovgivningsmæssige blanke felter…



Inspektionsholdet på vej over til Atlantic star

Som i et andet vildt vesten er der dog områder, som man ikke kan enes om, bl.a. i den sydlige ende af fiskeriterritoriet omkring Færøerne, hvor Storbritannien gør krav på et område, som Danmark også kræver ejerskab af. I praksis accepterer man, at der findes et omstridt område, og de danske inspektionsskibe kontrollerer fiskere, der fisker på danske licenser og de engelske inspektionsskibe kontrollerer de fiskere, der fisker på engelske licenser. Det kan virke lidt forvirrende, men det virker.

Det er ligesom en opgave, man laver, når man nu er der alligevel…

På dette års togt er det ikke blevet til særligt mange kontrolbesøg, i forhold til det vi plejer at komme op på. Det er der flere forklaringer på.

Vi har været ramt af uheldige sammentræf på turen; når der var godt vejr til inspektioner var der måske nogle tekniske havarier, og når skibet lå spændt klar, var der måske store dønninger eller ikke tid, fordi vi skulle forlægge et andet sted hen.

Sådan går det op og ned, og som vi siger i søværnet: ”det udligner sig henover 20 år”.



Billedet ovenover viser i øvrigt en fisker af typisk størrelse (når man ser bort fra de kæmpestore russiske fabrikstrawlere på Færøerne), der som man kan se gynger lidt i søerne. Billedet er taget på vej mellem Færøerne og Island, og man kan sikkert godt se, at det ikke vil være nemt at kravle op ad en rebstige på siden af kutteren.
I alle flådens skibe er det et mantra, at sikkerheden skal være i orden, og med tanke på at det kun er døde fisk, vi skal tælle, er der helt klart grænser for, hvor risikable operationer, vi vil kaste os selv ud i.
Men fiskeriinspektion er også andet end egentlige kontrolbesøg; det er også at overvåge hvem der fisker hvor, og især om de fisker i lukkede områder – f.eks. yngleområder. Og dét har THETIS udført i stor stil i forbindelse med denne patrulje. Så summa summarum er årets fiskeriinspektionsindsats tilfredsstillende, efter forholdene.

BRIAN LARSEN
Operationsofficer
(uddannet fiskeriinspektionsofficer)

Kursus på gyngende grund

Inspektionsskibet THETIS har sat kursen fra Island mod Grønland. Under den to døgn lange sejlads bruger besætningen en del af tiden på at lære, hvordan man overlever at blive taget som gidsel med færrest mulige fysiske og psykiske mén.

At blive tilbageholdt eller taget som gidsel kan sagtens blive aktuelt for danske soldater. Ikke mindst i forbindelse med Danmarks militære engagement i brændpunkter verden over.

Det er baggrunden for, at besætningen på THETIS i disse dage, under kraftig bølgegang i Danmarksstrædet, går på kursus i, hvordan de bedst muligt kan tackle en situation som gidsel eller tilbageholdt. Instruktørerne er specielt uddannede og kommer fra Hærens Operative Kommando.

Næstkommanderende på THETIS, Jan Stripp, forklarer:

”Der er flere grunde til, at vi gennemfører uddannelsen om bord på THETIS, og mens vi sejler. Vi har blandt andet et boarding-hold, som skal hjem på kursus. Her er uddannelsen i at tackle en situation som gidsel meget relevant. Vi må se i øjnene, at gidseltagning kan være en trussel, når vi for eksempel boarder skibe i forbindelse med internationale operationer. Desuden udnytter vi tiden under sejladsen, så skal besætningen ikke bruge tid på uddannelsen, når de kommer i land. Endelig vil vi gerne vise instruktørerne på kurset, hvilke forhold vi arbejder under i vores maritime verden”.

Det handler om overlevelse
Gidsler kommer oftest ud i grænseoverskridende situationer både fysisk og psykisk, men undersøgelser viser, at med de rigtige værktøjer kan de øge deres chancer for overlevelse ganske betydeligt.

Indholdet i kurset er baseret på dyrekøbte erfaringer fra soldater og civile, der har været taget til fange. Desuden er kursets indhold blevet til i et tæt samarbejde med en række eksperter fra blandt andet Rigshospitalet, Rehabiliterings- og Forskningscenter for Torturofre samt andre myndigheder.

Pernille Kroer, journalist.
(Artiklen har været bragt på SOKs hjemmeside under temaet "THETIS online")

På med pilen

Dage på søen behøver ikke at være en hindring for at dyrke en speciel hobby. Næstkommanderende på inspektionsskibet THETIS, Jan Stripp, bruger skibets helikopterdæk, når han øver sig i at skyde med bue og pil.


Næstkommanderende har spændt buen og er klar.

THETIS sejler støt nordpå langs Grønlands vestkyst mod Nuuk. På skibets helikopterdæk holder Jan Stripp, en pause fra pligterne om bord. Han træner i skydning med bue og pil.

Med huen godt ned om ørene trækker NK en pil ud af koggeret i bæltet. Han spænder buen, kniber det ene øje sammen og sigter. Uden en lyd skydes pilen af. Hurtigere end et blink med øjet rammer pilen skydeskiven henne for enden af dækket.

Jan Stripp træner med bue og pil på THETIS' helikopterdæk, når han har tid til det, og når vinden ikke forhindrer det.

Derhjemme er han glad for at gå på jagt, og gerne med bue og pil:

"Bueskydning er mere på dyrenes præmisser end skydning med riffel, synes jeg. Men det er nødvendigt at træne både sigte og styrke. Det er anstrengende for arme og ryg at spænde buen. Derfor har jeg buen og pilene med, når jeg sejler, og jeg kan jo fint træne her på helikopterdækket", siger skibets næstkommanderende om sin specielle hobby.


Motivationen er høj: Rammer du ikke, behøver du ikke lede efter pilen bagefter!

Pernille Kroer, journalist.
(Artiklen har været bragt på SOKs hjemmeside under temaet "THETIS online")

Kommandoskibet THETIS







SEMPER OPTIMUM



Fra redaktionen:
Alle udgaver af "KOMMANDO-POSTEN" fra Kommandoskibet THETIS kan findes på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside: http://forsvaret.dk/SOK via linket **"Rejsebreve".**

Samt på Færøernes Kommandos hjemmeside: http://forsvaret.dk/FRK

Og endelig på 1. Eskadres hjemmeside, hvor der også findes anden information om THETIS på: http://forsvaret.dk/1esk/enheder/kommandoskib.





Rejsebreve fra FO UNIFIL i 2007

Orlogskaptajn Thomas Bay Nielsen varetager funktionen som dansk forbindelsesofficer (FO) for chefen for flådestyrken United Nations Interim Force In Lebanon (UNIFIL).

Maritime TF 448 i UNIFIL II MAROPS er i dag d. 23. januar 100 dage gammel - Rejsebrev nr. 4 fra FO UNIFIL 23-01-2007
Flagskibet FGS BRANDENBURG anløber 2 dage efter selve 100 årsdagen Beirut for at aflægge et officielt besøg.

Maritime TF 448 i UNIFIL II MAROPS er i dag d. 23. januar 100 dage gammel - Rejsebrev nr. 4 fra FO UNIFIL

Flagskibet FGS BRANDENBURG anløber 2 dage efter selve 100 årsdagen Beirut for at aflægge et officielt besøg.

23-01-2007 kl. 07:52


GLENTEN og libanesisk patruljebåd Batroun øver formationssejlads.

Det første officielle besøg for MAROPS i Libanon i relation til OPERATION UNIFIL, kommer ind under begrebet "en historisk begivenhed".

Danmarks fortsatte bidrag i operationen er Standard Flex enheden VIBEN, et Operativt logistisk team i Limassol og undertegnede som forbindelses officer og stabsmedlem i TF 448 ombord på fregatten BRANDENBURG.

Den maritime styrkes opgave er fortsat, at assistere de libanesiske myndigheder, og her i særlig grad, det libanesiske søværn i deres bestræbelser på at løse suverænitets opgaver på det libanesiske søterritorium.
Endvidere har den maritime styrke til opgave, at overvåge farvandet ud for Libanon med henblik på at identificere våbensmuglingsoperationer for efterfølgende at følge, afvise eller overlevere til libanesiske myndigheder.

Ordliste	
AMO	Area of Maritime Operations
FPB	Fast Patrol Boat
MAROPS	Maritime Operations
MIO	Maritime Interdiction Operation
TF	Task Force
UNIFIL	United Nations Interim Force in Lebanon

Såfremt de libanesiske myndigheder ikke selv er i stand til at boarde skibe der medbringer ulovlige våbenlaster, vil TF 448 blive anmodet om at udføre boardingen i samarbejde med libanesiske officerer.

Et lille historisk tilbageblik
Årsagen til den første maritime FN styrkes tilstedeværelse ud for Libanon, er en konsekvens af konflikten mellem Israel og Hezbollah i sommeren 2006 og den heraf direkte afledte FN vilje til at styrke UNIFIL operationen i området mellem Libanon og Israel mhp at stabilisere situationen i området.

UNSCR 1701 af 11. august 2006 gav blandt andet mandat til at udvide den eksisterende UNIFIL operation yderligere, herunder inkludere en maritim styrke i operationen. Den 16. august påbegyndte Israel sin tilbagetrækning og fjendtlighederne blev indstillet.


Norsk FPB JO og libanesisk

patruljebaad TRABLOS under øvelser i solnedgangen

Under konflikten og frem til perioden omkring den 16. september udførte Israel en maritim embargo operation mod Libanon, især med henblik på at forhindre våben transporter til Libanon. Israels embargo operation blev indstillet, da den første midlertidige FN maritime styrke, i form af den italienske TF 425, ankom til området.

TF 425 var en midlertidig styrke, der gennemførte Martime Interdiction Operation i et FN defineret Area of Maritime Operation (AMO) udfor Libanons kyst.

I perioden 18. september til den 15. oktober gennemførte TF 425 de FN sanktionerede operationer i AMO.

Den 15. oktober overtog den tysk ledede TF 448 ansvaret for løsning af opgaven.

Status
Der er nu gået 100 dage, hvor TF 448 har opereret i AMO. AMO har fortsat en størrelse på knap 5000sm2, og det er kun indenfor AMO TF 448 har mandat til at udføre MIO i sin fulde udstrækning.

Styrke sammensætningen i TF 448 er 5 fregatter, 10 mindre men hurtiggående patruljebåde (Fast Patrol Boats - FPBs) – 3 hjælpeskibe (Tenders) og i gennemsnit 6 flådehelikoptere (organic helo). Herunder har nationerne, med FPB'er tilknyttet til styrken, etableret logistiske støtte elementer i Limassol på Cypern.

De nuværende nationer der bidrager til den maritime operation er Tyskland, Danmark, Sverige, Norge, Holland, Grækenland og Tyrkiet. Tidligere har også en bulgarske fregat været en del af TF 448.

Med denne styrke sammensætning har man opnået, at være i stand til at udføre overvågning, identifikation og anråb af alle skibe der sejler ind og ud af libanesisk territorial farvand, og dermed sikre et maritimt situationsbillede døgnet rundt i farvandet ud for Libanon.


Libanesisk LST SOUR øver whincing med tysk Sea king helikopter

Styrke sammensætningen er endvidere dimensioneret således, at der sikres en uendelig udholdenhed, hvorfor alle enheder naturligvis ikke er i AMO samtidig. Normal billedet i AMO er, at ca. 50% af enhederne er i AMO ad gangen.

TF 448 opererer i et område, hvor en direkte trussel mod egne enheder ikke er lige forestående, men som omvendt ej heller kan negligeres. Enhederne opererer derfor så at sige i 2 dimensioner, alt imens TF 448 udfører Maritime Interdiction Operation (MIO), er alle enheder klar til at modgå enhver trussel i det maritime miljø.

Hvad er så opnået på 100 dage?
TF 448 har anråbt 2505 skibe i AMO, etableret et godt samarbejde med den libanesiske flåde, opbygget et tillidsforhold til libanesiske myndigheder, udvirket en uddannelse af libanesiske søofficerer gennem øvelser og lektioner og ikke mindst reduceret indførslen af ulovlige våben eller våben relaterede materialer til Libanon ad søvejen til næsten nul.

Det sidste er naturligvis en påstand, men dog en vel underbygget påstand, eftersom det er et udsagn fra den Libanesiske flådechef. Overordnet så har TF 448 formået at etablere en maritim tilstedeværelse som et normal billede i området, hvilket betyder at præmisserne for løsning af de fortsatte opgaver for TF 448 er blevet gunstigere.

Fremtiden
FN mandatet gælder til 31. august 2007 og indtil da ledes TF 448 af Tyskland. Danmark vil fortsætte med et foreløbigt uændret bidrag til styrken. Den nuværende styrkesammensætning er fornuftig og kan frem til den 31. august løse opgaven.

I den libanesiske flåde sker der ligeledes fremskridt. Libanon modtog den 8. januar 10 nye hurtig gående patruljebåde. De 10 patruljebåde er modtaget som donation fra de Forenede Arabiske Emirater, og vil være operative medio februar 2007.

De 10 både er relativt små, men supplerer den libanesiskes flådes mangler i relation til fart på fortrinlig vis.

Deres operationsområde bliver, qua deres størrelse, det kystnære område. Herudover forventes Tyskland at levere et Kystradar system i løbet af 2007.



Billederne ovenfor viser de 10 nye enheder.
Midterste billede: type stor, billede til højre: type lille.

Med et moderne kystradar system vil Libanon få radardækket deres kyst fra den syriske grænse til den israelske grænse og dermed selv være i stand til at overvåge deres søterritorium.

TF 448 nuværende samarbejde med den libanesiske flåde, bliver stadig bedre og mere effektivt dag for dag. Såfremt det nuværende tempo i udviklingen kan fastholdes, inklusiv den libanesiske flådes vilje til at lære og tilegne sig nye færdigheder, herunder implementering af nyt materiel, har vi grund til at være optimistiske.

Orlogskaptajn Thomas Bay Jensen
TF 448, forbindelsesofficer.

Rejsebreve fra OPLOG TEAM ALFA 2007

UNIFIL = United Nations Interim Force In Lebanon

Rejsebrevene fra OPLOG TEAM ALFA skrives af orlogspræst Henning Nielsen.

Nyhedsbrev nr. 5 fra hold 5 19-06-2007
Onsdag den 13. juni holdt vi en lille FORCE PROTECTION øvelse.

Nyhedsbrev nr. 4 fra hold 5 12-06-2007
Så er det blevet tirsdag den 5. juni, grundlovsdag, de fleste holder fri derhjemme i Danmark.

Nyhedsbrev nr. 3 fra hold 5 05-06-2007
Det er igen rengørings dag, så alle er i gang. Der kommer meget sandstøv hernede, så hver 2. dag skal der fejes og gøres rent overalt.

Nyhedsbrev nr. 2 fra hold 5 30-05-2007
Vi har nu været her en uge og Viben er på havet, så vi har tid til at gøre noget for lejrlivet.

Nyhedsbrev nr. 1 fra hold 5 22-05-2007
TEAM ALFA HOLD 5 samledes i Københavns lufthavn kl. 0600, hvor vi hilste på hinanden og blev checket ind til flyveturen til Cypern.

OPLOG Hold 3 på vej hjem. 12-03-2007
"Welcome to Cyprus" – Det kunne være taget fra en turistbrochure. For de mere litterært anlagte kunne det være en skjult henvisning til William Shakespeares tragedie "Othello" eller Leon Uris roman "Exodus" i en helt anden genre.

Hver dag er en dag med nye udfordringer, men hver dag er også en hverdag - Nyhedsbrev nr. 8 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL 12-02-2007
Dagene i OPLOG's lejr Camp Alpha er forskellige alle sammen, men de er bygget op om en standardramme, der dog ikke er mere fast end at den kan fraviges.

Rejsebrev nr. 7 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL 22-01-2007
Så er rotationen i Camp Alpha i Limassol, Cypern, afsluttet! Det vil sige, at hold 3 har overtaget fra hold 2, og overtagelsesforretningen er færdig.

» Om lidt bli'r her stille - om lidt er det forbi ...« - rejsebrev nr. 6 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL 08-01-2007
Siden I hørte fra os sidst, har vi fejret jul og nytår fjernt fra alle jer kære derhjemme.

» Om lidt bli'r her stille - om lidt er det forbi ...« - rejsebrev nr. 6 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL

Siden I hørte fra os sidst, har vi fejret jul og nytår fjernt fra alle jer kære derhjemme.


Andesteg i lange baner

08-01-2007 kl. 14:54

For de fleste af os er det første gang, vi har prøvet at skulle fejre jul uden jer, og selv om det selvfølgelig var hyggeligt at være sammen her som én stor familie, så gælder det vist for os alle, at vi hellere ville have pakket vores gaver ud derhjemme i familiens skød! Men der manglede ellers ikke noget - bortset fra jer!

Julemaden var meget traditionel, i ordets allerbedste betydning. Vi fik andesteg og flæskesteg med brunekartofler, rødkål, surt og sødt. Og bag efter var der ris-a-la-mande – med en meget flot mandelgave: et skakspil med flot udskårne figurer.


RAVNEN på plads i "Condock 1"

Inden julemiddagen havde vi haft julegudstjeneste, hvor pateren havde valgt nogle julesalmer, vi alle kunne synge med på. Det kunne tydeligt høres på sangen, at vi var på hjemmebane med Ingemann og Grundtvig! Efter julemiddagen sang vi en lang række af de gode, gamle julesange, inden der var gaveuddeling. Alt i alt en god juleaften.

Allerede juledags morgen var der en hel masse arbejdsopgaver, idet VIBENs besætning havde været på patrulje i GLENTEN i ugen op til jul. De kom i havn julemorgen, så det var bare på med arbejdstøjet og så ellers i gang med at løse alle opgaverne.

Ydermere lå der en anden meget stor og spændende opgave og lurede på os. Det gode skib, »Condock 1«, var nemlig ankommet hertil lillejuleaften med VIBEN. Den skulle dokkes ud lige efter jul og aldrig så snart var VIBEN ude, før RAVNEN blev dokket ind i stedet for. Det krævede et godt stykke arbejde fra mange af lejrens folk, med de mange specialer, vi nu kan tilbyde. Men alt klappede – og nytårsaftens dag kunne vi vinke farvel til »Condock 1«, der stod ud af havnen med kurs mod Danmark. Vi kunne alle ånde lettet op efter denne operation, som lykkedes til UG med kryds og slange ...

Fejringen af Nytårsaften gik også fint. Festudvalget havde dækket et meget smukt og idérigt nytårsbord. Vi mødtes lidt i kl. 18 (dansk tid), så vi kunne høre Hendes Majestæt, Dronningens, nytårstale. Det er altid en fornøjelse at høre Dronningens nytårstale og i år var det så os, der hørte til kategorien "danskere, der gør tjeneste i udlandet". Vi var glade for hendes kloge og rigtige ord!


Nytårsbordet er flot og festligt dækket


Olaf og Kenneth spiller til fællessangen

os, der skal tage over, hvor vi slipper!

Den 8. januar ankommer nemlig vore afløsere hjemme fra Danmark. Så vi er i fuld gang med at forberede deres ankomst: Vi er i gang med at feje og pryde beboelsesvognene, så hold 3 hurtigt vil føle sig hjemme og godt tilpas her på havnen i Limassol. Der bliver gjort rent, vasket ned og vasket op, støvsuget og luftet ud. Der skal lægges rent på sengene og vi husker også at lægge et lille stykke chokolade på hovedpuden, så de nye vil føle sig velkomne over hele linien.

Så snart hold 3 er ankommet, går vi i gang med den store overlevering til de nye. Alle de erfaringer, vi har indhøstet – og de er mange – vil vi overgive vore afløsere med stor fornøjelse, for så snart overleveringen er overstået, betyder det jo, at vi kan drage hjem til gamle Danmark med en sikker forvisning om, at vi har gjort et godt stykke arbejde.

Vi føler, at vi er gået til opgaven med krum hals og har løst vore opgaver med både stor entusiasme og godt humør. Vi har arbejdet hårdt og givet den en skalle, når det gjaldt. Men vi har også grinet og hygget os gevaldigt med hinanden i den, ind imellem meget sparsomme, fritid, vi har haft til rådighed.


Der flyttes missiler fra RAVNEN inden inddokning i "Condock 1"

Vi kan drage hjem til den fortsatte tjeneste med en sikker forvisning om, at vi har løst vores opgaver hernede, så søværnet kan være tilfreds med vores indsats. Vi har ind imellem måttet væbne os med stor tålmodighed, når vi stod i en situation, hvor vi manglede en vigtig reservedel. Men med stor flid og opfindsomhed er det gået alligevel. Vi føler, at vi har gjort en forskel hernede!

Overskriften på dette nyhedsbrev er lånt fra sangeren, balladem ageren og troubaduren , Kim Larsens, kendte sang af samme navn. Sangen er et farvel med manér! Og det er lige netop, hvad vi føler, vi bør sige, når vi om en lille uge er taget her fra Limassol på Cypern og har sat foden på dansk jord igen – efter tre måneders tjeneste under fremmede himmelstrøg.

Så er det i hvert fald forbi med udlandstjenesten – i denne omgang! Med sangens ord kan vi sige: Om lidt er vi borte hernede fra – måske ses vi igen. Måske hernede måske et andet sted. Sådan er omkvædet jo i Søværnet!

Vi siger sjældent farvel. I stedet siger vi bare: »Vi ses igen!« – og sådan er dét: Søværnet er ikke større, end at sandsynligheden for, at vi tørner ind i hinanden igen, er ret stor – og det gør vi så – forhåbentlig!

Tekst og foto orlogspræst Henning Nielsen


Præstekjolen venter med længsel

Forfatteren af og leverandøren af billeder til disse nyhedsbreve skal dog ikke hjem i trøjen igen lige med det samme, for han er jo »kun« af reserven! Han skal i stedet hjem og se efter, om han kan fylde kjolen ud igen hjemme i sine to sogne i den nye Syddjurs Kommune.

Men inden vi tager hjem vil jeg sige en stor tak til jer alle for jeres gode humør og venskabelige drillerier – og gode muligheder for at skrive disse nyhedsbreve. Uden jer ville der jo ikke have været noget at skrive hjem om. Det har været spændende at være sammen med jer, så jeg siger også: »Vi ses igen …«

Rejsebrev nr. 7 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL

Så er rotationen i Camp Alpha i Limassol, Cypern, afsluttet! Det vil sige, at hold 3 har overtaget fra hold 2, og overtagelsesforretningen er færdig.

22-01-2007 kl. 13:46



Der arbejdes på en af hovedmotorerne på VIBEN

De forskellige gode råd og anvisninger om, hvor alting ligger, sidder eller står, er givet. Og som med alting af den art modtaget og sorteret. Noget kan man bruge, mens andet bliver gjort på en ny måde.

Der er ingen tvivl om, at vi har overtaget en god og velfungerende lejr, men når et nyt hold kommer til, er der altid nogle ting, man vil gøre på en anden måde. Og helt nyt er OPLOG holdet heller ikke. Fem er gengangere fra hold 1, der var nede og sætte lejren op i oktober 2006.

Men den første tid vil under alle omstændigheder blive brugt til at få sig indrettet og finde ud af, hvor ligger det og det. Der er ganske mange lagernumre, for OPLOG skal jo kunne bistå skibene så hurtigt som muligt med reservedele og reparationer.

Men også de lokale forhold skal undersøges. Hvor ligger der lige en forretning, der sælger koblinger til vandslanger, og hvor kan man købe værktøj af professionel kvalitet og ikke kun til hobby brug?

Hold 3 er sammensat af personel fra OPLOG KORSØR og OPLOG FREDERIKSHAVN, men det er ikke denne sammensætning, der er årsag til den noget brogede skare, der møder til morgenmønstring i CAMP ALPHA.



Morgenmønstring i Camp Alpha
Se billedet i stor udgave her

Det er blevet besluttet, at OPLOG TEAM ALFA skal være iklædt ørkenuniform, men løftet om, at det ville ligge klart til os, når vi kom til lejren, skulle åbenbart tages med et gran salt.

Alt lige fra en komplet uniform til kun underbukser og regnfrakke eller slet ingen uniformsdele i de rette kulører forekommer, så ørkenuniformen skal foreløbig tages som en intention, og resten møder i uniform 2000 plus diverse udgaver af Søværnets arbejdsuniformer.

VIBEN har i perioden været inde to gange, og det giver hver gang en del opgaver af servicemæssig karakter. Der vil altid være reparationer og vedligeholdelse, og disse er forudgående meddelt, så fra det øjeblik skibet klapper kajen kan der startes op.

Forberedelser er blevet gjort, og overblikket over, hvor store og hvor mange arbejdsopgaver, der skal foretages, er fundet. Men indtil nu, har vi været forskånet for de helt store opgaver, selvom det på et tidspunkt så ud til, at en hovedmotor skulle være skiftet. Det blev heldigvis ikke til noget.



Forhaling med hjælp fra lodsbåd og

Men GLENTEN ligger også inde uden besætning, og også det fører arbejde med sig, da der til stadighed skal runderes og holdes vagt, og ind imellem en forhaling, som da det norske støtteskib VALKYRIEN, der lå indenfor GLENTEN, skulle sejle en periode.

norsk gummibåd

Vi har også prøvet noget nyt, nemlig regn. De fleste af dagene indtil nu, har været velsignet med et Middelhavshøjtryk, med stort set klart skyfrit vejr og sol fra morgen til aften med temperaturer ved middagstid helt op til 22 grader, mens det om natten kan blive ned til fem-seks grader.



Forhaling i regnvejr

Men i fredags begyndte det at regne ved 18 tiden, og cirka et døgn frem stod vandet ned til tider i kraftige byger med torden. Søndag morgen var det igen klart med sol. Så lad os bare få et døgn ind imellem med regn til at få støvet til at lægge sig, og landskabet til at grønnes, og resten af tiden det gode Middelhavsvejr.

For besætningens ve og vel er der blevet taget forskellige tiltag. Vi har et utroligt velforsynet motionstelt med alskens maskiner til forskellige former for fedtforbrænding og muskelopbygning. Og det benyttes flittigt. Ikke mindst efter vi har fået indført en ugentlig vejning.

Det er ikke så meget for at placere besætningen på vægtskalaen, som et middel til at holde øje med sin egen vægt på. Med den usædvanlig gode mad, kokken serverer for os, er der nemlig en overhængende fare for at tage på i vægt under opholdet her. Det kan også modvirkes ved cykelture på de indkøbte velfærdscykler, og ved hyppige løbeture blandt andet i bjergene.



Vægt og tavle kaldet "landminen" og "grædemuren"

I den mere afslappende ende af skalaen bliver der vist film på storskærm i messeteltet, og det er blevet til en udflugt i et roligt øjeblik til nogle af de lokale ruiner og seværdigheder. Der har også været afholdt den første gudstjeneste ligeledes i messeteltet.

For at give alle en generel orientering om det sted, vi skal tilbringe en tid, var ambassadør Svend Wæver, så venlig kort tid efter vores ankomst, at komme til lejren her i Limassol og give en briefing. Øens nyere historie er præget af konflikten mellem de græske og de tyrkiske cyprioter, og af samme grund har der været FN soldater på øen siden 1964, blandt andet danske soldater fra 1964-1993.

Vi træder altså i fodsporene på de mange, der har været her før os, selvom denne missions fokus er på Libanons grænser. Og der er en positiv holdning til danske FN soldater på hele Cypern. Alt i alt var det en vellykket aften i en behagelig, afslappet atmosfære.

Vi har nu fået skabt os en hverdag her i lejren, og er begyndt at føle os til rette. Og da der ikke er to dage, der er ens, går dagene rimeligt hurtigt.

Tekst og fotos Orlogspræst Frank Bjørn Christensen

Hver dag er en dag med nye udfordringer, men hver dag er også en hverdag - Nyhedsbrev nr. 8 fra OPLOG TEAM ALFA i UNIFIL

Dagene i OPLOG's lejr Camp Alpha er forskellige alle sammen, men de er bygget op om en standardramme, der dog ikke er mere fast end at den kan fraviges.

12-02-2007 kl. 16:12



Feltartister på kajen

Da OPLOG er en serviceorganisation, der skal få hjulene til at køre på skibene, eller skulle vi hellere sige "få skruen til at dreje", så vil der være stor forskel på de dage, hvor skibene ligger inde, og de dage, hvor de er ude og sejle.

Under sejlads vil skibene konstatere større eller mindre fejl, og der sendes så besked til OPLOG om de konstaterede fejl. Nogle vil kunne klares med vejledning via telefon fra teknikerne i lejren, mens der i andre tilfælde må bestilles nye reservedele hjemmefra, der så bliver monteret næste gang skibet kommer i havn. I helt specielle tilfælde kan der tilkaldes eksperter hjemme fra Danmark, men det er kun i de meget sjældne tilfælde.

Noget af fidusen ved at have en OPLOG lejr i en basehavn er jo netop, at man i lejren har ekspertisen til at klare langt de fleste af de problemer, der opstår undervejs.

Blandt OPLOG's medarbejdere er der mange års erfaring og både viljen og evnen til at ordne de fejl og den vedligeholdelse, som skibet måtte trænge til at få ordnet.

I den forbindelse skal det nævnes, at i øjeblikket er VIBEN det eneste sejlende skib, hvorimod GLENTEN har ligget og ventet på hjemtransport. Nu er det imidlertid blevet besluttet, at sejle GLENTEN hjem. Det har betydet, at de arbejdsopgaver, der har været nedprioriteret på GLENTEN, nu skal bringes i orden inden turen hjem.

GLENTEN er ikke blevet kanabaliseret, men det er da forekommet, at en del, der skulle udskiftes på VIBEN og som ikke var på lager i OPLOG, er blevet hentet på GLENTEN, så VIBEN først og fremmest var i sejlende stand, og man så senere har kunnet skaffe reservedelen fra Danmark.

Det er også klart, at ændringen fra to sejlende skibe til et, har betydet en ændring i arbejdet i OPLOG. Før var de sejlende enheder inde på skift, og skulle holdes sejlklare hele tiden. Nu er det brandvagt på det oplagte skib, og så reparation på VIBEN, når den er inde. Men det er ikke ensbetydende med, at der ikke bliver arbejdet i OPLOG, når VIBEN sejler.

Som nævnt skal GLENTEN op på mærkerne, og lejren CAMP ALPHA skal løbende fungere og helst forbedres. Desuden skal der skaffes nye reservedele fra Danmark, og de udskiftede skal sendes hjem. Og alle de andre store og små ting, som skal ordnes hen ad vejen.


Morgenmønstring på den "hvide plads"

Men tilbage til hverdagen. Kokken og hans medhjælper er tidligt oppe for der skal kunne skaffes i messeteltet fra kl. 0720. Og der skal ryddes af igen inden morgenmønstringen kl. 0800, der foregår på den "hvide plads" ved siden af flagstangen. (billede af morgenmønstring)

Navnet stammer fra de hvide småsten der er lagt på pladsen, så vand kan løbe væk og pladsen være nogenlunde tør.

Præcis kl. 0800 lyder der et signal fra det tyske forsyningsskib ELBE, der besvares af fløjtesignaler fra det norske skib VALKYRIEN, og af ordren til at hejse Dannebrog.

Det danske kontingent er det eneste, der mønstrer ved flaghejsningen, i tilfælde af dårligt vejr, foregår mønstringen dog i messeteltet. Men den samlede mønstring er en god lejlighed til at meddele dagens program og de øvrige meddelelser af fælles interesse, så alle er informeret. S

å går dagens arbejde i gang ombord på skibene eller i lejren, ligesom der skal foretages forskellige indkøb lokalt, både af madvarer og mindre reservedele, der kan fås på stedet. Kl. 1200 er der igen skafning i messeteltet, og eftermiddagen forløber efter de samme linjer som formiddagen indtil aftenskafningen kl. 1800. Der vil dog i de fleste tilfælde lige være tid til at nyde middagssolen over en kop kaffe i middagspausen, inden pligterne igen kalder.

Hvis der ikke er opgaver, der skal udføres, og det derfor bliver nødvendigt at arbejde igennem indtil arbejdet er færdigt, er det så fyraften. Der er dog stadig vagtopgaver på radioen, på GLENTEN og kørselsvagten, der skal passes. Men ellers er aftenen til fri disposition og ofte samles vi i ALFA BIO, det vil sige storskærm opstillet i messeteltet, til aftenens film.

Og så er det ved at være tid til at gå til køjs, så man kan være udhvilet til en ny dag i CAMP ALPHA.

Men hverdagen kan også brydes, og det blev den d. 8/2, da der var feltartister på kajen. Det var et svensk arrangement, hvor et orkester med en sangerinde i forgrunden var kommet fra Sverige for at underholde, og man havde fra svensk side inviteret de andre landes besætninger med. Der var en god stemning, og alle morede sig. Et godt afbræk i hverdagen.

Tekst og fotos Orlogspræst Frank Bjørn Christensen

OPLOG Hold 3 på vej hjem.

"Welcome to Cyprus" – Det kunne være taget fra en turistbrochure. For de mere litterært anlagte kunne det være en skjult henvisning til William Shakespeares tragedie "Othello" eller Leon Uris roman "Exodus" i en helt anden genre.

12-03-2007 kl. 10:00



Velkomstskiltet ved havnen

Men nu står det på et skilt lige udenfor den nye havn i Limassol, hvor det dagligt har budt os velkommen til Cypern. Og velkommen har vi følt os. Uanset om vi er gået i uniform eller er kommet i civil, så er vi hele vejen igennem blevet mødt med venlighed fra befolkningen.

Men nu nærmer slutningen sig for OPLOG's Hold 3, og vi kan sige farvel og tak for os og for denne gang. For nogle bliver det et på gensyn, da de allerede ved, hvornår det er planlagt, de skal herned næste gang.

Siden sidst er der sket store omskiftelser her i UNIFIL. VIBENs besætning, som oprindelig kommer fra SKADEN, er taget hjem, og kan se tilbage på et stykke veludført arbejde i patruljeområderne, og kan endda se tilbage på, at have været det første danske orlogsskib, der har besøgt Beirut i Libanon og endda i to omgange.

Første gang var et taktisk anløb, for at afhente den tyske admiral, der er chef for FN's flådestyrke, og anden gang var i forbindelse med en workshop med den libanesiske flåde, hvor de skulle lære af vores erfaringer indenfor boarding.

VIBEN er nu sejlet på patrulje med ny besætning, men de er allerede veteraner i denne mission. For det er RAVNENs besætning, RAVNEN, der jo var et af de to oprindelige skibe i operationer, der sejlede hertil i oktober 2006, og senere blev sejlet hjem med dokskibet CONDOCK 1.

Og sidst men ikke mindst er GLENTEN afsejlet. Det var en festlig, men også lidt bevæget afsked, som altid, når et skib forlader styrken.


GLENTENs afsejling

Afsejlingen blev ikke gjort mindre festlig af de tilriggede brandslanger på molehovedet, der blev besvaret med vandsprøjt fra GLENTENs tilsvarende. I skrivende stund er GLENTEN nået til Malta for at genforsyne brændstof til den videre tur hjem.

Med GLENTEN er også forsvundet OPLOG's forpligtigelse til at gå vagt, og derfor er de røgdykkere, der blev sendt herned for at gå vagt, allerede taget hjem.

Lyder det alt sammen lidt forvirrende? Det kan det også ved første øjekast være, men det dækker over det grundlæggende princip, at med de stort set identiske Standardflex skibe er det muligt at skifte besætning ude i operationsområdet i stedet for den langt dyrere og tidskrævende løsning at skulle lade skibene sejle hjem og nye sejle ud.

Tiden i UNIFIL er gået med de opgaver, som altid har været OPLOGs. Større og mindre reparationer og rutinemæssige vedligeholdelser. Logistisk set har det været lidt af et kunststykke, for man kan af gode grunde ikke have alle reservedele på lager.

Derfor har man fra begyndelsen af taget nogle af de dele med, som man på forhånd vidste, der ville blive brug for, og de dele, som man erfaringsmæssigt vidste, der kunne blive brug for.

Men nogle ting, man ikke forventede, skulle udskiftes, eller dele, det ikke har været praktisk muligt at have på lager, er gået i stykker, og så gælder det om at få fat i dem så hurtigt som muligt. Som regel har skibet på

forhånd givet besked om, at noget var i stykker, og man har derfor kunnet bestille dem allerede inden skibet var kommet i havn.

Men andre fejl har først vist sig, når maskineriet blev skilt ad, og hvis det ikke har kunnet nås at få sendt stumper her ned, og derfor har det været nødvendigt med en nødreparation indtil næste havneophold. Eller som det var tilfældet, da en større pumpe sendt med luftfragt fra Kastrup til Cypern af uransagelige grunde endte i Dubai.

Men ikke uden en vis stolthed kan OPLOG hævde, at skibene er kommet af sted til tiden, og man på intet tidspunkt har været nødt til at forlænge havneopholdet på grund af reparationer.

Vi vil tillade os at citere forsvarsminister Søren Gade, der i sin tale til Søværnets personel tilknyttet UNIFIL MAROPS, brugte den gamle Søværns betegnelse for veludført arbejde: Bravo Zulu!

Det skal også nævnes, at to af CAMP ALPHAs beboere stillede op til Cyprus Marathon d. 11/3 i Pafos og gennemførte trods varmen

Den ene havde så lejlighed til senere samme dag at afholde gudstjeneste i lejren for OPLOGs og VIBENs besætninger.



To af CAMP ALPHAs beboere stillede op til Cyprus Marathon d. 11/3 i Pafos og gennemførte trods varmen.



Bon Voyage

Nu er det så tid til at vende blikket den modsatte vej. Og hvis man gør det indkørslen til Limassols havn ser man et andet skilt med teksten: Bon Voyage.

Det ønske om ”God Rejse” vil vi tage til os og samtidig knytte et ”Velkommen og god arbejdslyst!” til hold 4 i OPLOG’s del af FN’s maritime overvågning af Sikkerhedsrådets resolution 1701.

Tekst og foto: OPR Frank Bjørn Christensen

Nyhedsbrev nr. 1 fra hold 5

TEAM ALFA HOLD 5 samledes i Københavns lufthavn kl. 0600, hvor vi hilste på hinanden og blev checket ind til flyveturen til Cypern.

22-05-2007 kl. 07:44

Ved Larnaca lufthavn blev vi vel modtaget af Per som stod klar med bussen som skulle køre os til Limassol. Vi ankom lidt rejsetrætte til lejren i Limassol 1730 om aftenen, så det var dejligt at hold 4, som vi skulle afløse, modtog os med glæde og havde klargjort vognene, så vi straks kunne blive installeret i vores vogne.



Klargøring til velkomstmiddag i lejren

Nyhedsbrev nr. 1 fra hold 5.

TEAM ALFA HOLD 5 samledes i Københavns lufthavn kl. 0600, hvor vi hilste på hinanden og blev checket ind til flyveturen til Cypern. Ved Larnaca lufthavn blev vi vel modtaget af Per som stod klar med bussen som skulle køre os til Limassol. Vi ankom lidt rejsetrætte til lejren i Limassol 1730 om aftenen, så det var dejligt at hold 4, som vi skulle afløse, modtog os med glæde og havde klargjort vognene, så vi straks kunne blive installeret i vores vogne.
Den første overlevering begyndte straks og spørgelysten var stor.
Hold 4 havde dækket op, og gjort det hele klart til at vi kunne få en dejlig middag sammen.





Efter en dejlig gang grillmad tog hold 4 på hotel og hold 5 overtog vagten.

Efter hold 4 havde forladt os holdt vi møde om hvem der skulle overtage opgaverne idræt, velfærden og slikkassen. Det blev Henrik R. Christophersen som overtog ansvaret for idræt og velfærd. Mads Christensen overtog ansvaret for slikkassen.

Tirsdag startede Jens Krüth med at give en god briefing, hvorefter mandskabet fortsatte med at give overlevering til hinanden, samtidig med at vi havde fået besøg af personel fra SOK som skulle foretage KOMSIG – inspektion.

Onsdag ankom Viben om formiddagen, og befalingsmændene gik ombord på Viben, for at afholde det første møde med Vibens TKO og regnskabsførere. Vi fik lavet en prioriteringsliste for løsning af opgaverne. Så om eftermiddagen gik alle ivrigt i gang med arbejdet ombord på Viben.

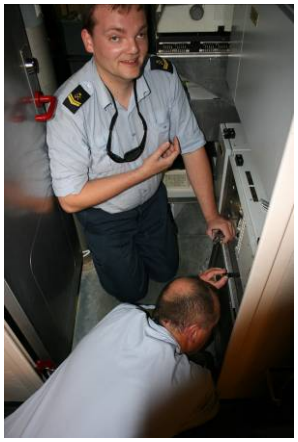
Det var planlagt, at den Danske ambassadør skulle have holdt et foredrag om aftenen, som ambassadøren desværre var nød til at aflyse, men vi vil forsøge at gennemføre det sidst i maj.

Så kom dagen hvor hold 4 rejste hjem og hold 5 overtog ansvaret for TEAM ALFA og arbejdet ombord i Viben, det var dejligt og alle gik ivrigt i gang med arbejdet.
Dette var også dagen hvor vi skulle have strøget FN mærkerne på vores tøj, hvilket krævede lidt undervisning.



Fredag modtog vi forsyninger hjemmefra, det er dejligt, at det er gået så hurtigt med at få reservedelene, så vi kan fortsætte med arbejdet ombord på Viben.
Nu er dagligdagen ved at indfinde sig, vi er ved at finde vores egne ben, og danne vores egne indtryk af, hvordan vi mener lejrlivet skal være, så der dukker mange spørgsmål op, som man ikke lige fik med i overleveringen, så er det rart, at der er nogen med på holdet, som har været med hernede på et tidligere tidspunkt.

Lørdag modtog vi yderligere forsyninger, så vi kunne blive færdige med de sidste opgaver,



og Viben kunne lave en lille prøvetur for at se, om alt var som det skulle være. Der skulle foretages nogle få justeringer, men ellers synes alt at være i orden.
Så var Viben endelig færdig, og kokken trængte til sin fortjente fridag, så alt vagt frit personel tog ud på restaurant, vor vi fik en dejlig middag.

Søndag den 20. Maj tog de fleste af os på en dejlig 8 km lang vandretur ved ARTEMIS naturområde i TROODOS bjergene i ca. 1950 meters højde.









Hilsen
Valdemar

Nyhedsbrev nr. 2 fra hold 5.

Så er det blevet mandag den 21. maj og vi har nu været her en uge, Viben er på havet så vi har tid til at gøre noget for lejrlivet.
ML MS Jan Sørensen og Mads Christensen er i gang med at lave et nyt Brand setup som vi vil afprøve i morgen.
Vi har i dag lavet et holdbillede og ordnet vores fragmentveste.







Tirsdag den 22. Maj kom så den frygtede dag, hvor vi skulle syne bilerne.
Da bilerne står meget tæt, så der er problemer med at få sat containerne på fødderne, har der været en livlig diskussion om, hvordan vi skulle løse opgaven uden at skulle fjerne alle kablerne, som hold 2 havde fået monteret, så vi alle kunne være på Internet og se TV, alle kom med gode forslag og det lykkedes os ved fælles indsats og hårdt arbejde at få alle vognene ud, uden at skulle ødelægge for meget i lejren.
Der var, som man kunne forvente, småfejl på nogle af vognene, men Jan Svane Crilsen fandt et værksted i byen, som var meget flinke og hjælpsomme, så problemerne blev hurtigt løst.






For at syne bilen til KOMS-vognen, var vi nød til at løfte KOMS-containeren af med kranen.

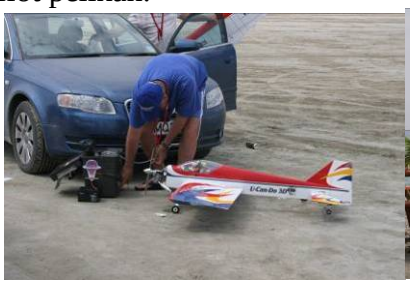
Fredag den 25. maj blev vi så færdige med at syne biler og fik hurtigt lejren i daglig orden, syns folkene var meget tilfredse med vores indsats og syntes det var gået rigtig godt.
Men der var ikke tid til at hvile på laurbærrene, Viben var kommet ind, så der var en del eftersyn som skulle laves.



Her holder maskinfolkene planlægningsmøde inden de går i gang med arbejdet på Viben.

Lørdag blev vi færdige med arbejdet på Viben så de fleste kunne slappe lidt af, dog ikke kokken som lavede dejlig mad til os, og så var der reception på Viben om aftenen.

Søndag den 27. maj cyklede Jan, Ove, Hemmingsen og jeg selv en tur rundt om Saltsøen. Det var en dejlig tur, og da det var søndag, var der heldigvis ikke så meget trafik. Vi var heldige at se modelfly blive sendt i luften bland andet en med fedtmule som pilot. Og på vejen hjem så vi også en flot pelikan.




Ruten har stillet store krav til rytterne, hvilket besætningen har honoreret ved at være en blandet forsamling af små lette klatrere, en større gruppe af de lidt tungere tempospecialister og et par enkelte reelle finiseurs.



Alt dette har naturligvis været overvåget af en løbslæge, der er STØRENS svar på den sagnomspundne doktor Porter. Han sikrede sig, at rekordforsøget forløb sikkerhedsmæssigt forsvarligt, uden snyd og uden indtagelse af forbudte præparater.

Slutteligt skal lyde en stor tak til hele holdet omkring rekordforsøget. Uden opbakning fra langt det meste af besætningen ville det slet ikke have været muligt at gennemføre. Udover at dette er en af de mest anvendte fraser efter et veloverstået rekordforsøg, så er det også en naturlig og noget mindre eksotisk konsekvens af, at vi ikke er flere folk ombord!

STØREN opfordrer alle andre enheder til at kontakte os med forslag til, hvilke rekorder der skal detroniseres næste gang. Dette har vi stillet vaser frem til i flere år – nu putter vi blomsterne i dem!

Mandag 28. Maj, ja så har vi været her i 2 uger, de er gået forrygende hurtigt, og da kokken har fridag skal vi spise i byen i dag.
Der er også nogle som skal ud at spille golf, kokken har fået en aftale med en golfbane, så vi får det billigere.



Der blev gået til den under opvarmningen, så meget at Ove tabte hovedet af køllen, ØV det er pinligt at skulle hente en ny



Hvor blev den af banen er lidt ujævn

Tirsdag 29. Maj var vi på den Danske Ambassade i Nicosia for at hilse på og ordne nogle regninger. Derefter var vi en tur rundt i den smukke gamle bydel hvor der også var en hel del andre danske turister.
Slut for denne gang
Hilsen Valdemar

Nyhedsbrev nr. 3 fra hold 5

Det er igen rengørings dag, så alle er i gang. Der kommer meget sandstøv hernede, så hver 2. dag skal der fejes og gøres rent overalt.

05-06-2007 kl. 14:03

Det er den varmeste dag vi har oplevet endnu hernede 37¤C i skyggen så vi kampsveder alle sammen. Carsten Vig har fået en lille ekstra opgave, han hjælper Svenskerne med at skifte kanon, så han må stege lidt i solen i stedet for i kabyssen.



Den svenske kanon skiftes

Nyhedsbrev nr. 4

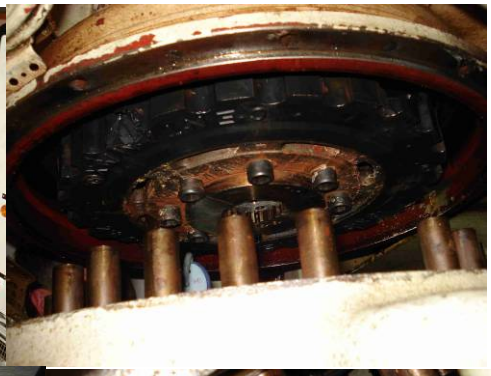
Så er det blevet tirsdag den 5. juni, grundlovsdag, de fleste holder fri derhjemme i Danmark, vi blev færdige med arbejdet på Viben i går aftes, og i dag er det kokkens fridag, så efter mønstring og rengøring blev der givet spassertilladelse for vagt frit personel. Nogle tog på cykeltur og andre tog til Pafos for at se byen.

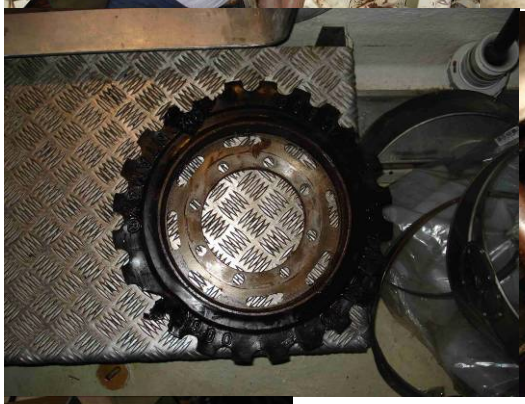
Onsdag den 6. juni bliver brugt på at klargøre ting, som skal bruges til rep. af Viben. De har en del problemer, så vi for en hel del arbejde at gå i gang med, når de kommer i havn i morgen aften.
Her til aften ankom der personel fra FPT som skal lave personelsamtaler med militært personel fra OPLOG og Viben.
Og så er der fodboldkamp jeg håber det går bedre end mod Sverige.

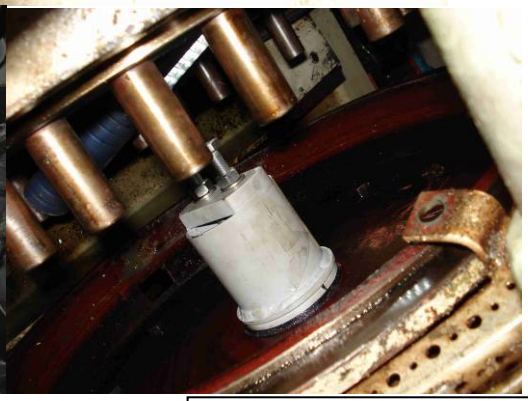
Torsdag den 7. juni holdt OK Johnny Wulff Andersen fra FPT en interessant briefing for militært personel inden de gik i gang med personelsamtalerne.
Karsten Vig havde atter fået en ekstra kran opgave, alle hernede er åbenbart blevet så glade for vores kran, at det næsten kræver en ekstra kranfører ☺.

Fredag den 8. juni skulle vi i gang med at skifte en pakdåse på hjælpemotor F2`s mellemaksel til gearet, folkene har ikke prøvet det før, så vi har haft et par telefonsamtaler med de "gamle drenge" der hjemme fra, så de var godt forberedte og løste opgaven til UG+.









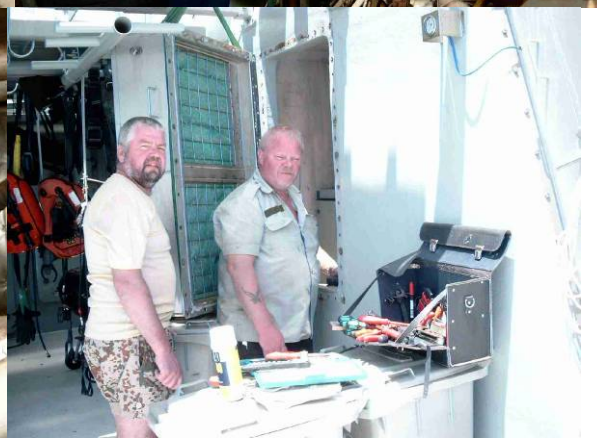


Så meget arbejde på grund af sådan en lille ring

Uden det specialværktøj vi fik sendt herned hjemmefra, ville vi have haft store problemer med at montere akselpakdåsen, så tak til ham der har lavet det.

Lørdag den 9. juni kunne de så gå i gang med at lave eftersyn på HVM G2 som nu havde fået tid til at køle lidt af, men der er stadig lunt i rummene under disse himmelstrøg.



Søndag den 10. juni. Det har regnet i nat og temperaturen er behageligere i dag. Vi fortsætter arbejdet på Viben, hvor vi mangler at justere ventiler på HVM G2, og så venter vi på nogle reservedele til 3 D radaren som Jes D. Hansen kommer med i eftermiddag.
Der er godt gang i motionscyklerne, så i går besluttede vi, at vi ville notere kilometerne hver gang vi havde cyklet, der er 3082 km til Frederikshavn i fugleflugtslinie så det er spændende om vi kan cykle så langt. Jeg er sikker på at Michael Bernsdorf gør sit til at vi når det, han er daglig bruger af cyklen, og til trods for kokkens gode mad er det lykkedes ham at tabe sig 5 kg, godt gået Michael.

Mandag den 11. juni. I dag er det kokkens fridag så efter rengøringen var der spassertilladelse for de fleste.
Jeg havde møde med værftet angående noget glasfiberarbejde Viben skal have lavet, når vi skal skifte hjælpemotor på den.
Jes D. Hansen, som havde været hernede med nogle reservedele, blev kørt til lufthavnen om eftermiddagen medbringende post til dem derhjemme, håber han får en god tur hjem.
Slut for denne gang.
Hilsen Valdemar

Nyhedsbrev nr. 5.

Tirsdag den 12. juni var jeg sammen med Per Thygesen hos den Danske ambassade i Nicosia for at udveksle regninger, for at få de ting vi køber moms og afgiftsfrie, skal regninger en tur hjem forbi det danske udenrigsministerium og stemples, vi får dem så retur og afleverer dem til vores agent, det er en lidt kringlet måde, men vi for en dejlig tur til Nicosia og får hilst på Birgit Wegener Orphanou som er vores vice - konsul, en meget behagelig og hjælpsom person.

Onsdag den 13. juni holdt vi en lille FORCE PROTECTION øvelse.



Hvad er det nu lige den er til



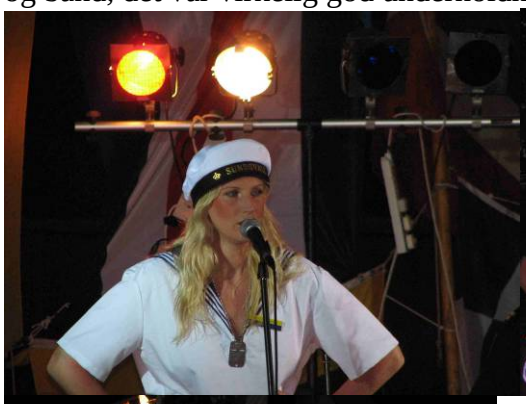




Efter øvelsen var der arrangeret velfærds tur til Pafos hvor vi skulle køre gokart.
Det var virkeligt sjovt, og alle blev kåde som børn igen, nogle lidt for meget så de snurrede rundt nogle gange med vognene, de var alligevel ikke så lette at styre rundt i svingene med 78 km i timen. Den suveræne vinder blev Kim Jacobsen, og jeg føler virkeligt, jeg vandt en 2. plads, da Brian Jensen pressede hårdt på under hele løbet.



Om aftenen havde svenskerne sørget for underholdning med deres FIELD ARTISTE Mia Löftgren og band, det var virkelig god underholdning.







Så er det blevet torsdag den 14. juni og Viben er på vej i havn og som sædvanlig er der en del at lave og der er kommet et par teknikere fra værksted Danmark som skal reparere noget EW udstyr, de har desværre fået et hotel der ligger over 40 km væk fra lejren, så der bliver noget kørsel hver dag.

15. juni Valdemars dag fortsatte vi med arbejdet ombord i Viben, men da vi mangler nogle reservedele fra Danmark, er det ligesom gået lidt i stå, men delene skulle være på vej herned, så vi kan få dem i morgen og blive færdige med arbejdet, så Viben kan komme på havet igen, men vi skal lige have et fællesbillede først.



16. juni fortsatte arbejdet på Viben der er kommet nogle reservedele hjemmefra så vi kan komme i gang med flushing af REM-system, dvs. skylle hydrauliksystemet som bruges til fjernbetjening af ventiler, systemet er blevet beskidt så ventilerne virker ikke korrekt.
Karsten E. Simonsen er i gang med at male vores navne.




Søndag den 17. juni, Viben er sejlet og efter morgen mønstringen og rengøringen, blev der givet spassertilladelse. Nogle af folkene har planlagt en tur til Troodos bjergene, andre tager en tur på kondicyklen og en tur på stranden.

Så er det blevet mandag den 18. juni og uheldigvis kommer Viben ind i aften, den har fået saltvand i gasolien, så den bliver slæbt til Limassol af Sunsvall, der er blevet bestilt reservedele så det bliver nok en travl dag i morgen.

Mvh
Valdemar

Rejsebreve fra ABSALON 2007

Nyhedsbrev nr. 2-2007 fra ABSALON 02-10-2007
Endelig har ABSALON været på søen igen; denne gang i forbindelse med øvelserne DANEX og NEPTUNE WARRIOR.

To meter privatliv 28-09-2007
Godt en arm bred fra fingre til skulder og cirka to meter lang. Sådan omtrent er en almindelig køje om bord på ABSALON.

Nyt kors til et nyt skib 26-09-2007
Klokkens bløde slag lyder gennem skibets indre. Vel er det ikke en hundredårig malmklokke, der kalder, men det er heller ikke en middelalderkirke, der i dag skal være rammen om en gudstjeneste.

18 kilo hakket bøfkød 26-09-2007
Der er mange, der har travlt på ABSALON i disse dage. Og blandt dem, der løber rigtigt stærkt, er kabyspersonalet.

Hvad laver de egentlig her om bord? 25-09-2007
Orlogskaptajn Kirsten Nielsen er NK, næstkommanderende, ombord på ABSALON. Det betyder, at hun faktisk er en slags personalechef for de faste folk ombord.

Klar til kamp 25-09-2007
På et splitsekund er alt forandret i ABSALONS indre. En alarm lyder gennem luften og overdøver skibets ellers kraftige motorer. Og så bliver der travlt fra dørk til dæk.

ABSALONS første tur som flagskib 22-09-2007
Søværnets Taktiske Stab (STS) under ledelse af flotilleadmiral Palle Cortes, Chef for STS, er taget af sted for at medvirke i øvelsen NEPTUNE WARRIOR omkring det skotske højland.

ABSALON – nu også med skibshund 22-09-2007
Bølgernes evindelige plasken mod ABSALONS brede sider, afbrydes nu og da af et kærligt vuf.

Alle mand ombord 22-09-2007
Efter en frisk tur over Nordsøen med høje bølger og en vind, der nåede over 25 m/sek, ankom ABSALON til Glasgow fredag, for at deltage i øvelse NEPTUNE WARRIOR.

ABSALON Navy News nr. 1 - 2007 03-06-2007
I tiden siden sidste nyhedsbrev (Nr. 2, 2006), har ABSALON ligget en kort periode ved OPLOG Frederikshavn, men er nu atter ved OPLOG Korsør.

1. JUNI 2007

55° 20' N - 011° 08' E

ABSALON NAVY NEWS



Nr. 1, 2007







Siden sidst

I tiden siden sidste nyhedsbrev (Nr. 2, 2006), har ABSALON ligget en kort periode ved OPLOG Frederikshavn, men er nu atter ved OPLOG Korsør. Her pågår en ny installationsperiode, som er den sidste af i alt 5 planlagte.

Der har imellem installationerne i Korsør og Frederikshavn, heldigvis også været tid til at være til søs, og ABSALON var således i sidste uge af marts på havet for at teste nogle af de nye installationer og træne besætningen. De forskellige test af bl.a. sonar og kampinformationsudstyr gik godt, og testsejladsen var også en god lejlighed for de nye besætningsmedlemmer til at vænne sig til skibet og rutinerne til søs.

Under opholdet i Frederikshavn deltog ABSALON i rekrutteringsarrangement d. 26. april, arrangeret af OPLOG. Dette indbefattede helikopterflyvning, LCP- og gummibådssejlads, HELO-hoist af besætningsmedlem fra ABSALON mv.

2800 unge mennesker blev registreret til at være kommet ind på OPLOG – hvoraf en del var om bord i ABSALON flere gange. Her blev ca. 3270 unge mennesker registreret. Arrangementet blev efterfølgende betegnet som en bragende succes.

Efter endnu en kort testsejlads i maj var onsdag den 16. maj en dag mange om bord havde set hen til, for det var dagen, hvor ABSALON fik installeret sine CIWS (Close-In Weapon System) i form af 2 stk. Millennium-maskinkanoner M/04.

Foruden CIWS, er en SCANTER 2100 overflade-varslingsradar, og den første CEROS 200 ildledelsesradar samt de dobbelte Mk. 38, Mod 13 (DK) torpedorør blevet installeret.

Sidst - men ikke mindst - er skibet stille og roligt på vej mod at blive fuldt bemandet og der er nu mødt rigtigt mange nye besætnings-medlemmer om bord, og der kommer fortsat flere til.



Fra venstre: CIWS, CEROS, SCANTER

35 mm Mk LvSa M/04

Data:

Betegnelse:	35 mm Maskinkanon LvSa M/04	
Primær anvendelse:	Close In Weapon System (CIWS), beregnet til nærforsvar mod ind-kommende missiler, fly, hurtig-gående fartøjer og landmål	
V_0:	1050 m/s	
Skudkadence:	1000 skud/min	
Rækning:	Fly/Helikopter	>3,5 km
	Missiler	>2,0 km
	Anti-radiation missiler	>1,2 km
Vægt:	3200 Kg (inkl. ammunition)	

Det lysner forude

Til august forventes ABSALON at være klar til at afprøve alle de nyinstallerede sensor- og våbensystemer til søs. Dette vil bl.a. ske i rammerne af øvelsen DANEX 07, der er en årligt tilbagevendende national øvelse med internationalt islæt. Under denne øvelse vil alle de nye systemer blive afprøvet, og besætning vil blive uddannet og trænet i nogle af de opgaver, der kan tænkes at blive aktuelle for ABSALON i forbindelse med skibets planlagte deltagelse i internationale operationer fra 2008.

Besætningen ser meget frem til at komme til søs efter sommerferien, og efteråret byder da også på et særdeles intensivt sejladsprogram. Således planlægges det, at

ABSALON skal fortsætte direkte fra DANEX 07 til øvelsen NEPTUNE WARRIOR ved Skotland. NEPTUNE WARRIOR er en international øvelse, og fokus vil blive lagt på afprøvning og træning af skibet i rollen som kommandoskib. Sammen med DANEX vil NEPTUNE WARRIOR også give gode muligheder for at afprøve skibets krigsorganisation samt at træne besætningen, som skal sætte sig ind i systemer, der er helt nye i Søværnet. Der er derfor lagt op til nogle meget spændende øvelser for ABSALON vedkommende, og noget alle ser frem til.

Inden vi kommer så langt er der en del uddannelser for besætningen som skal overstås. Vi er i fuld gang med at uddanne folk på de nye systemer, så de er i stand til at betjene disse. Desuden bliver der holdt kurser i havaribekæmpelse og bevogtning samt håndvåbenskydning og meget mere for at sikre, at de grundlæggende færdigheder bliver holdt ved lige i perioden, indtil enhedsuddannelsen om bord for alvor påbegyndes.



Undervisning i CIWS



Torpedolauncher

På gensyn

Næste – og noget mere fyldige – udgave forventes udgivet i begyndelsen af september, efter DANEX er overstået. Indtil da kan denne og tidligere udgaver læses på http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/ABSL+07/

Redaktionen

Alle mand ombord

Efter en frisk tur over Nordsøen med høje bølger og en vind, der nåede over 25 m/sek, ankom ABSALON til Glasgow fredag, for at deltage i øvelse NEPTUNE WARRIOR.

22-09-2007 kl. 19:56

Af: SPAO
PL Helle Kolding

Det betød først et par dage med en herlig blanding af arbejde og fritid. Der skulle skaffes proviant ombord men også holdes forberedende møder omkring øvelsen med de mange andre nationer, der også deltager.

Slutteligt fik såvel besætning som den taktiske stab ombord mulighed for en kort sightseeing-tur i det skotske højland inden øvelsen for alvor gik løs mandag morgen.

Nu er øvelsesmomenterne forlagt til farvandet omkring Hebriderne, og den første uge drejer sig om opstartsfasen med boardingøvelser, flyvninger, skydeøvelser og sikkerhedsruller.



Blandt de første der tog imod i Glasgow var en skotsk Forbindelsesofficer og hans hjælpere. De blev modtaget i chefmessen af Chefen for Søværnets Taktiske Stab, flotilleadmiral Palle Cortes, Stabschef, Kommandørkaptajn Lars Hjulgaard og skibets chef, Kommandørkaptajn Frank Trojahn.

I alt huser ABSALON cirka 145 personer under denne øvelse, hvor der foruden den faste besætning også er den taktiske stab, helikopterpiloter, et svensk boardingteam, ubådsspecialister, præst og læge samt nogle journalister om bord.

Det giver kø ved spisetiderne og fyldte lukaf'er, men alle tager situationen med godt humør og tålmodighed.

Som skibets chef, Kommandørkaptajn Frank Trojahn udtrykker det; "ABSALON er et stort skib, så der er plads til mange!"

ABSALON – nu også med skibshund

Bølgernes evindelige plasken mod ABSALONS brede sider, afbrydes nu og da af et kærligt vuf.

22-09-2007 kl. 20:06

Af: SPAO
PL Helle Kolding



Syvårige Reeba kan opsnuse bomber og våben. I øjeblikket deltager hun i øvelse NEPTUNE WARRIOR ombord på ABSALON sammen med sin træner, J. G. sergent i den svenske marine.

Umiddelbart en noget overraskende lyd ombord på Danmarks største orlogsfartøj, men ikke desto mindre en meget realistisk bjæffen.

Reeba er nemlig med. Reeba er en syv år gammel Border Collie, der tilhører den svenske marine. Den svenske marine medvirker i NEPTUNE WARRIOR med et boardingteam, og blandt disse friske søfolk er altså også Reeba, en dejlig firebenet tæve med snude for mere end blot en godbid.

Selvom hun kun er syv år gammel er hun allerede en erfaren orlogsgast, der også har virket i "live-situationer" blandt andet i Kosovo. Hendes speciale er at snuse sig frem til eksempelvis bomber og våben.

I det sidste halve år har Reeba fået ny træner, men de er på trods af den korte tid allerede blevet fantastiske venner og et sammentømret makkerpar.
Så glad er sergent J.G. for sin hund, at han har fået tatoveret en menneskehånd og en hundepote der mødes, på sin arm.

Ombord på ABSALON har Reeba også sin egen redningsvest. Det er nødvendigt, for Reeba er med når der skal undersøges andre skibe, og her foregår transporten enten med gummibåd eller helikopter. Reeba er vant til lidt af hvert og hun er fantastisk til at løse sine opgaver.

Men ellers er hun en ganske almindelig hund, der ombord er indkvarteret sammen med sit mennesketeam i praktiske containere på ABSALONs dæk. Her bliver hun også luftet på adskillige småture, med medbragt plasticpose til eventuelle opsamlinger undervejs.

Når hun engang skal pensioneres, er der også sørget for dét i den svenske marine. Reeba vil få en god pension og kunne nyde sit otium i trygge omgivelser, lover sergent J .G..
Hun har indtil videre arbejdet for den svenske marine i fem år.

ABSALONS første tur som flagskib

Søværnets Taktiske Stab (STS) under ledelse af flotilleadmiral Palle Cortes, Chef for STS, er taget af sted for at medvirke i øvelsen NEPTUNE WARRIOR omkring det skotske højland.



22-09-2007 kl. 20:13

Af: Staff Public Affairs Officer
PL Helle Kolding

Det er første gang, at staben er ombord på flådens nyeste og største skib; Støtteskibet ABSALON.

"Egentlig er skibet ikke helt klart endnu, men jeg syntes, at det er en god mulighed for at teste skibets generelle tilstand og få staben integreret på flagskibet", fortæller Palle Cortes.

Øvelsen er en jævnligt tilbagevendende begivenhed, hvor de medvirkende enheder træner en række forskellige opgaver under et bestemt scenario.

Denne gang drejer det sig om de tre lande, Hibernia, Brigantia og Albinistan.
Brigantia er blevet invaderet af Hirbernia og nu vil Albinistan sammen med en række lande fra NATO-alliancen prøve at løse krisen. Først med deres blotte tilstedeværelse i farvandet omkring Brigantia og hvis ikke det er nok, er alliancen parat til at skride ind med magt.

Under NEPTUNE WARRIOR er Chefen for STS også styrkechef for den ene af de grupper, der deltager i øvelsen. Det er Albinistan Task Group, (ATG) der ud over ABSALON også består af USS COLE, USS JOHN L. HALL, FS LA TOUCHE TREVILLE OG HMS LANCASTER.

Klar til kamp

På et splitsekund er alt forandret i ABSALONS indre. En alarm lyder gennem luften og overdøver skibets ellers kraftige motorer. Og så bliver der travlt fra dørk til dæk.


Klar ved maskingeværet

25-09-2007 kl. 17:01

Af: Journalist Ruth Owen/SPAO PL Helle Kolding

Øjeblikket efter ser man nye folk overalt. Væk er smarte frisurer og de kortærmede lyseblå arbejdsskjorter. ABSALON er i alarmberedskab for fjendtlige angreb og der er meldt "Klart skib".

Det betyder, at de over 100 mænd og kvinder ombord skal iføre sig klæder, der kan beskytte dem bedst muligt mod dét, der kan ske, hvis skibet rammes og brand og kaos opstår.

Dragten består af en brandhæmmende kedeldragt, lange hvide handsker, der ligeledes er af et brandhæmmende stof og så slutteligt en hvid, tætsiddende "elefanthue", der også er brandhæmmende og kaldes for 'antiflash-udstyr.

Dragten sikrer ikke 100 % beskyttelse mod alt, men vil være nok til, at den pågældende bærer af dragten, får tid til at komme væk fra de første træfninger. Tøjet er ikke kun blevet testet under øvelser, men har faktisk også vist sin effektivitet i virkelige begivenheder.

Under NEPTUNE WARRIOR, øver både Stab og skib en række situationer ud fra et bestemt scenarie, og herunder også flyangreb, brandruller og havariruller.


Besætningsmedlemmer i "Flash Gear"

Tidlig morgen lød alarmen "Klart skib" og i næste nu var alle på vej til deres forskellige poster iført den blå dragt med hvide handsker og hue. Som journalist om bord fik Ruth Owen lov til at følge med rundt og se, hvor de enkelte gik på post.

Til skytterne på de øverste dæk, hvor de med maskingeværet inden for nær rækkevidde ivrigt spejdede ud over det jerngrå hav, med de hvide skumsprøjt og langt borte Skotlands bjerge som skygger i baggrunden.

"De var meget venlige og fortalte gerne om deres job og situationen her på øverste dæk", fortæller Ruth Owen.
"Selvom jeg kun kunne se deres øjne i de smalle sprækker fra huerne, så udgød de alligevel sådan en ro og tillid, at man slet ikke kunne tro, at de faktisk samtidig agerer nogle af skibets tætteste livline til forsvar," tilføjer hun imponeret.

"Vi har lært, at små hurtigtgående både pludselig kan dukke op ud af næsten ingenting," forklarer sergent Finn Berthelsen.
"Så i stedet for at skyde med den store kanon, kan vi bruge vores maskingeværer effektivt herfra," fortsætter han.
"Selvom denne type våben bliver mere og mere teknisk udviklet og snart fungerer automatisk, er det stadig meget vigtigt at have mennesket med til at se og observere. På den måde kan vi reducere tabet af liv," understreger han videre.

Maskingeværerne er næsten 'veteraner'. De har også været med til brug under krigen i det tidligere Jugoslavien, hvor de var påsat de danske kampvogne.
"Her var de meget mere præcise", mener Finn Berthelsen.

Men præcise eller ej, er der den mindste tvivl om, hvorvidt et fremmed skib, der nærmer sig uden at tilkendegive hvem de er og viser tegn på angreb eller anden fare, ja så er skytterne på ABSALON rede til at skyde.

”Afgørelsen træffes ned i operationsrummet og den har vi ingen indflydelse på. Vi gør, som de fortæller vi skal. Vi har målet for øje og skal der skydes, ja så bliver der skudt,” fastslår sergent Berthelsen.

Heldigvis er det hele kun en øvelse og patronerne ikke skarpe. Men ABSALON viser, at de har grejet og folkene – og kan bruge det, hvis det engang skulle blive nødvendigt!

Hvad laver de egentlig her om bord?

Orlogskaptajn Kirsten Nielsen er NK, næstkommanderende, ombord på ABSALON. Det betyder, at hun faktisk er en slags personalechef for de faste folk ombord.


Orlogskaptajn Kirsten Nielsen

25-09-2007 kl. 17:08

Af: Journalist Ruth Owen og SPAO PL Helle Kolding

Det er hende, der sørger for at enkelte faggrupper ombord trives, virker og samarbejder, og samtidig har hun det store forkromede overblik over, hvad der ellers foregår og rører sig på skibet.

Når så en enhed som Staben, Søværnets Taktiske Stab, også kommer ombord med deres mange folk, bliver det en ekstra udfordring for "personalechefen". Især fordi besætningen og Staben ikke kun er nye overfor hinanden men også over for skibet.

ABSALON er jo et næsten funklende nyt skib, som alle lige skal lære at kende. Hvad enten det drejer sig om den faste besætning eller Staben, der for første gang skal lede en større taktisk øvelse med platform fra ABSALON.

Og hvordan vil NK så forberede sin generelt meget unge besætning på det, der kan blive det første snært af en mulig konflikt?
"Jeg tror, at den første konflikt nok vil være dét, at være væk fra venner og familie. Derfor er det meget vigtigt for mig, at de føler det rart at være til søs og føler sig hjemme her", siger Kirsten Nielsen.

"Det er meget vigtigt, at deres familie, forældre, kærester og så videre ved, at vi tager os godt af dem ombord. Det er et nyt skib, en ny besætning og mange af dem er unge, der kommer lige fra skolen. Men de er allerede trænet til det her, så de ved, hvad de skal gøre," fortsætter hun.

ABSALON er udstyret med det sidste nye inden for teknologi og elektronisk information, der gør, at skibets besætning faktisk kan være meget mindre i antal. Men med et nyt skib og en ny besætning, vil der altid kunne opstå særlige problemer.

"Vi har haft vanskeligheder med at finde ud af, hvordan vi bedst kan betjene vore helikoptere, gummibåde og våbensystemer, alt sammen på samme tid, når vi er i "Klart skib". (Klar til kamp).
Vi har problemer, fordi det er en lille besætning i sammenligning med størrelsen af skibet," siger NK videre.

Opgaverne og ikke mindst forventningerne til flådens nye flagskib er store, og det giver yderligere et pres på besætningen, der gerne vil leve op til begge dele på bedste vis.
"Vi har mange nye folk til at træne nye opgaver. Derfor har vi eksempelvis et boardinghold og en helikoptergruppe om bord. Dog giver skibets mange muligheder os en del fordele, eksempelvis er systemerne i Operationsrummet automatiske og mere integrerede, hvilket betyder, at der kræves færre folk til at betjene det," tilføjer Kirsten Nielsen.

Der kan opleves gnidninger mellem Stab og skib, hvor årsagen ofte bunder i misforståelser.
"Selvfølgelig. Min besætning kigger på Staben og spørger; hvad laver I egentlig her ombord? Men vi har forsøgt at forklare bedst muligt hvem Staben egentlig er, og hvad deres opgaver ombord er, og jeg tror efterhånden, at de forstår hvorfor, den taktiske stab er ombord," understreger NK.

Besætningen på ABSALON kan for udenforstående godt synes lidt farverig, men det er helt bevidst og fuldt accepteret af skibsledelsen. Piercinger og farvet hår er derfor ikke et sjældent syn blandt de unge gaster. Men NK, orlogskaptajn Kirsten Nielsen er glad for sin besætnings mangfoldighed og evner til at udtrykke deres 'selv', når bare de klarer deres job og løser deres opgaver.

Hun tror fuldt og fast på, at en engageret besætning er en succesfuld besætning, der kan klare alle de problemstillinger, der måtte opstå i deres kølvand. Også under kriser og skarpe konflikter. Hun har fuld tillid til

sine folk.

”Udfordringen her og nu er at få skibet til at virke og vi er nået meget langt hen ad vejen. Udfordringen vil være at nå til slutningen af denne integrationsfase og være klar til, hvad der så end måtte dukke op!” slutter NK Kirsten Nielsen.

18 kilo hakket bøfkød

Der er mange, der har travlt på ABSALON i disse dage. Og blandt dem, der løber rigtigt stærkt, er kabyspersonalet.



Det kræver sin gast at skulle røre 18 kilo fars sammen til gode hakkebøffer

26-09-2007 kl. 21:41

Af: SPAO PL Helle Kolding

De skal nemlig foruden at passe deres almindelige vagter også sørge for mad og rent service til de mange, der skaffer (spiser) om bord.

Så ind imellem hersker der nærmest det, der kan kaldes for hektisk travlhed i den store kabys, hvor 14 gaster har hver deres opgaver. Som eksempelvis at røre den store beholder med oksefars til dagens hakkebøffer godt og grundigt sammen. Det kræver sine muskler, for der er godt 18 kilo i beholderen.



Der er let til kø, når det er skaffetid.

Der er cirka 145 mennesker om bord i øjeblikket. De skal både have morgenmad, frokost, aftensmad og ind imellem også nat mulje (natmad). Derudover er skibets bager også på stikkerne med lidt lækkert. Det være sig wienerbrød, julekage, kringle eller chokoladekage.

Med så mange munde at mætte, må der nødvendigvis skaffes i hold. Og der skal være rent service hele tiden til hvert enkelt måltid. ABSALON har fire messer. Chefmessen, officersmessen, sergentmessen og cafeteriaet, der er til de menige om bord. Normalt bliver der dækket op til de spisende i hver af de tre første messer, og så er der venlig selvbetjening ved cafeteriadisken til den sidste gruppe.

Men på grund af travlhed i øvelsesfasen, har der under NEPTUNE WARRIOR jævnligt været selvbetjening for alle, undtagen chefmessen, ved disken i cafeteriaet. Og det har skabt lange køer, hvor folk dog har kunnet få en hurtig snak på tværs af faggrænser, mens de ventede.

Der er blandt andet tre kokke, en bager, skyllere og messegaster til at klare opgaverne. Normalt er der i alt 11 knyttet til kabyssen, men på grund af øvelsen med stab og ekstra gæster er der lånt yderligere tre fra andre skibe.

Nyt kors til et nyt skib

Klokkens bløde slag lyder gennem skibets indre. Vel er det ikke en hundredårig malmklokke, der kalder, men det er heller ikke en middelalderkirke, der i dag skal være rammen om en gudstjeneste.

26-09-2007 kl. 21:48

Af: SPAO PL Helle Kolding



Det nye kors lavet af marinespecialist Jørgen Jakobsen

Næ, klokken er af messing og stedet er cafeteriaet om bord på ABSALON.
Stolene er sat på rad og række og et bord placeret midt i rummet gør det ud for alter. Smukt og enkelt pyntet med dug, tændte bloklys og som baggrund Dannebrog.

Men noget af det første øjet alligevel rammer er det store kors, der står placeret midt mellem lysene på bordet. Det er lavet af stål, messing og andet forhåndenværende og det er funklende nyt.
Det er marinespecialist Jørgen Jakobsen, der har lavet det. Han er snild med den slags håndværk og han syntes, at ABSALON manglede noget.

Derfor fik skibet for nylig sit eget kors, der skal bruges når besætningen kaldes til gudstjenester om bord.

Til daglig sejlads er der sjældent eller aldrig præst om bord. Men på længere togter og længerevarende øvelser er der præst eller provst med, og derfor holdes også ind imellem gudstjeneste.

Under NEPTUNE WARRIOR blev cafeteriaet en stille lørdag eftermiddag omdannet til kirkerum, og de levende lys kunne spejle sig muntert i Jakobsens nypudsede kors.



Orlogspræst Peter Thyssen kunne forleden holde gudstjeneste om bord på ABSALON under øvelse NEPTUNE WARRIOR.

Præst ved Holmens kirke og søværnet, orlogspræst Peter Thyssen, forestod gudstjenesten og mange besætningsmedlemmer og medlemmer af staben nød en stille stund med gode ord og kønne salmer.

"Jeg vælger som regel nogle af de kendteste salmer. Så har alle en chance for at kunne synge med", fortæller Peter Thyssen.

I forbindelse med øvelsen er også en del udenlandske deltagere med, og for deres skyld blev velsignelsen givet både på dansk og på engelsk.

Og som en god skik efter selve gudstjenesten udråbte styrkechefen flotilleadmiral Palle Cortes et "GUD BEVARE DRONNINGEN", og så blev der budt på kirkekaffe – og kage bagefter.
Uden tvivl i gode gamle bisp ABSALONS ånd!

To meter privatliv

Godt en arm bred fra fingre til skulder og cirka to meter lang. Sådan omtrent er en almindelig køje om bord på ABSALON.

28-09-2007 kl. 10:22

Af: SPAO PL Helle Kolding



Køjerne på ABSALON

Men køjen er ikke kun stedet for den søde nattesøvn. Det lille afgrænsede område, der yderligere "dækkes" af et mønstret forhæng, er også noget nær det mest private man har på skibet.

For med i øjeblikket 145 mand m/k om bord, og normalt et par snese færre, er der ikke enerum til alle selvom skibet er stort.

Lukaf'erne er generelt af en pæn størrelse med køje, bord, stol samt bad og toilet. Men som det normalt er brugt i flådens fartøjer deles de fleste lukaf'er to og to, og så er det at ens køje pludselig bliver til meget og andet end en køje.

Det er her man kan tænke. Knase kiks efter skaffe-tid eller pille næse, men også her, man kan være sig selv.

Det kan nemlig være svært, at få et helt privat øjeblik alle andre steder på det store skib. For uanset om man er på dæk eller om læ, i motionsrummet, vaskekælderen, på broen eller i maskinen, så er der altid folk omkring en.

ABSALON er ind imellem som en kæmpe grå, summende bikube af stemmer, mennesker og travlhed.



Man kan ligge så rart på sin køje og se lige op i dækket (loftet). Lytte til de hundred af lyde fra skibets indre og ydre. Alt afhængig af placeringen af ens lukaf, om det er maskinen eller bølgeskvulpene, der er tættest på.

Og her kan man være sig selv. Nyde sekunderne før morgenkaldesignalet; rejse rejse ud af køjerne! Hvis man ellers er vågen på dét tidspunkt. Gemme glade eller triste tanker. Læse bøger. Se film. Stene og flade ud.

Holde selskab. Med lidt god vilje, kan der nok lige sidde 3-4 på køjekanten til en snak. Vel at mærke i underkøjen. Overkøjen har sit eget liv. Det kræver sine tæer, og et særligt ryk med kroppen for at kile sig ud over kanten, placere foden på bordkanten og vippe videre ned uden at svæve i det bare ingenting eller falde på dørken som en sæk kartofler.

Så for nogen er privatlivet på "første sal" mens andre har det i "stuehøjde". Uanset hvad, så er køjen nok det allermest private om bord. Og heldigvis for det!

Nyhedsbrev nr. 2-2007 fra ABSALON

Endelig har ABSALON været på søen igen; denne gang i forbindelse med øvelserne DANEX og NEPTUNE WARRIOR.



02-10-2007 kl. 13:08

Tre af ABSALONs LCP'ere har været på en tredages-sejlads, hvor bl.a. personnel fra Udenrigsministeriet og elever fra Svendborgs Søfartsskole var med på dele af turen.

Læs hele rejsebrevet her

1. OKTOBER 2007

57° 50' N - 006° 16' E

ABSALON NAVY NEWS



Nr. 2, 2007







Så til søs

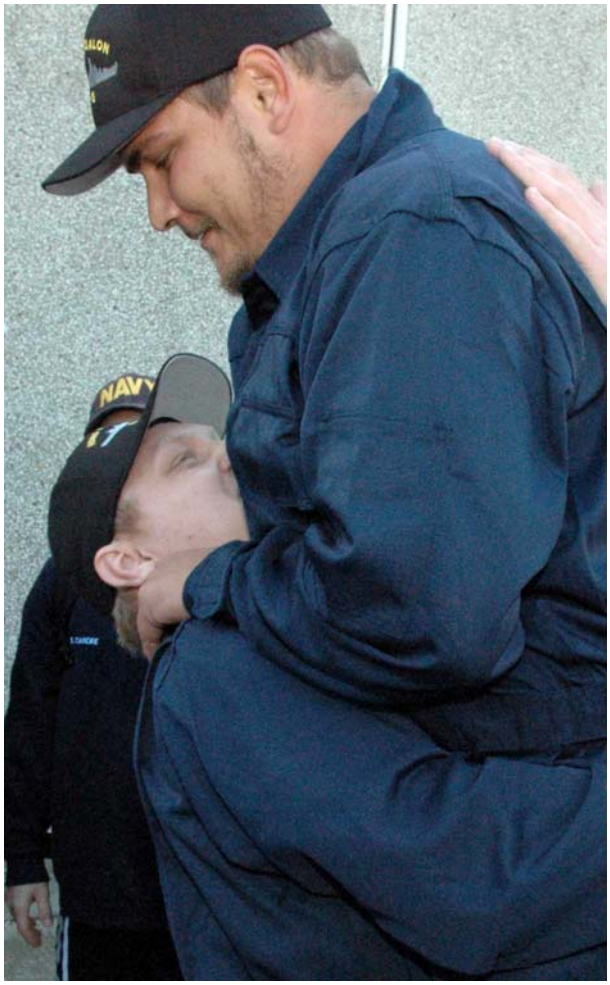
Endelig har ABSALON været på søen igen; denne gang i forbindelse med øvelsen DANEX. DANEX er en årligt tilbagevendende dansk øvelse, som finder sted i et bredt udsnit af de danske farvande. Ud over danske enheder har øvelsen i år haft deltagelse af enheder fra Norge, Polen, Storbritannien og Tyskland.

Øvelsen var delt op i to; første del var et skemalagt øvelsesprogram, hvor de enkelte enheder selv havde mulighed for at have indflydelse på hvilke øvelseselementer, der skulle indgå. Anden del var en scenario-fase, hvor øvelsesledelsen styrede begivenhederne efter en drejebog. På den måde opnåede man en situation hvor øvelsen kom til at være så realistisk som mulig, med hensyn til situationens udvikling.

For at simulere en situation der er så tæt på hvad man kan komme ud for af virkelige operationer, indeholdt øvelsen både en evakueringsoperation, hvor udenlandske borgere skulle evakueres fra et land i en politisk ustabil atmosfære, samt en operation, der skulle afhjælpe en humanitær katastrofe opstået i et land der havde oplevet en naturkatastrofe, her skulle der ydes nødhjælp og folk skulle evakueres.

I løbet af øvelsen fik ABSALON flere prominente besøg fra både ind- og udland. Først og fremmest kom Supreme Allied Commander Transformation ud for at se skibet, men også chefen for Danske Division, chefen for Søværnets Operative Kommando og chefen for Søværnets Taktiske Stab, har lagt vejen forbi ABSALON.

I løbet af DANEX har der været to havneophold for alle øvelsens deltagere. Det første var i Rønne, hvor skibene lagde til lørdag den 25. august om eftermiddagen og lå indtil mandag formiddag. Lørdag aften var der arrangeret barbeque for besætningerne på kajen, så besætningsmedlemmerne kunne lære hinanden at kende lidt nærmere. Om søndagen blev der afholdt Naval Olympics, som var en sportsbegivenhed med discipliner af maritim karakter; stafet med lodslejder, roning i gummibåd, knob og stik, opkvejling af trosse på tid, tovtrækning og endelig kasteline-kast. Ud af de otte deltagende besætninger opnåede ABSALON en respektabel tredjeplads.



Tele løfter Heise i vejret i glæde over, at Heise egenhændigt havde sikret ABSALON sejren i knob og stik-disciplinen.

Efter et kort, men hektisk, ophold i Rønne stod deltagerne atter til søs for at genoptage øvelsesaktiviteterne.

DANEX var for ABSALONS vedkommende en lejlighed til at teste alle de nye systemer, som skibet er det første til at benytte. Derfor var der naturligvis en del der ikke virkede helt som tiltænkt, men efterhånden

som DANEX skred frem, blev situationen bedre og bedre. Stor var glæden da ABSALON, som det eneste skib, i en ubådsjagt var i stand til at finde og holde bid i ubåden, dette på trods af at sonaren i første halvdel af jagten, pure nægtede at samarbejde.

Redaktionen

LCP-tur 2007

Søværnet har siden 2004 haft fire eksemplarer af fartøjstypen kaldet LCP (Landing Craft Personel). Nærmere bestemt er det en svensk båd bygget af Storebro kaldet Stridsbåt 90E. Der er tilknyttet to LCP'er til begge skibe i ABSALON-klassen. De er hver ca. 12 meter lange, 3 meter brede, stikker ca. 0,7 meter og har en Scania lastbilsmotor på ca. 625 hk, der driver en waterjet. Dette giver en fuldt lastet båd på ca. 8,5 tons en topfart på omkring 40 knob. I godt vejr vel at mærke! Der er ti siddepladser nede i kabinen samt to pladser oppe foran til en fartøjsfører og en fartøjskommandør.

Alt sammen en masse tekniske detaljer man kan læse ud af manualen, men praktiske erfaringer er der blevet gjort meget lidt af. Så besluttede vi ombord på Absalon at tage bådene ud på en længere sejlads for at drage vores egne erfaringer med bådene. Dette kunne så kombineres med andre formål som det at øve fleetwork disciplinen for vagtcheferne og give fartøjsførerne noget mere erfaring med sejlads og driften af bådene, ligesom muligheden for at sejle i farvande man normalt ikke kommer i med ABSL-klassen.
En tur på 4 dage blev besluttet, der i bund og grund var en Fyn og Sjælland rundt. Adskillige arrangementer blev planlagt, bl.a. en tur til Svendborg Søfartsskole og en sejlads med ansatte hos Udenrigsministeriet.

Fra søndag d. 5/8 til onsdag d. 8/8 sejlede de tre LCP'er tilsammen en distance på 1760 sm. Fuel forbruget på denne distance med blandet sejlads blev 3670 liter, hvilket giver et forbrug på 2,25 liter pr sejlet sømil. Turen gik fra henholdsvis Korsør og Frederikshavn med rendezvous i Århus. Derefter sejlede vi til Fredericia, hvor den første overnatning fandt sted. Dog afbrudt af en bugsering, hvor en lystbåd med motorstop skulle hjælpes til Hou havn.
Mandag morgen gik turen til Svendborg med en profilering af Søværnet hos Svendborg Søfartsskole og en efterfølgende sejlads for de 52 elever. Operationsofficeren startede med et ½ time langt foredrag om søværnet og 2. eskadre til eleverne, hvorefter de blev delt op i 2 grupper til LCP-tur. Sejladsen er der flere af de unge mennesker som aldrig vil glemme, og vi er sikre på at flere af eleverne melder sig til søværnet når de er færdige på søfartsskolen. Om aftenen var der hyggelig grill ved LCP'erne indtil vi blev kaldt på turens anden SAR.
Tirsdag kl. 0400 var der afgang fra Svendborg, da der skulle sejles de 140 sømil til København. Grønsund var smuk i solopgangen med 40 knob. Kl. 11:30 havde vi en aftale med nogle af de yngre sagsbehandlere fra Udenrigsministeriet, der fik en tur i det fri, hvorefter vi tog en lur og lidt frokost i græsset på Flakfortet. Aftenen blev afrundet med grillet laks på havnen i Hornbæk.
Onsdag morgen var vi på den igen, da vi havde en aftale med CH ABSL til frokost og tilbagemelding på turen på Sejerø Kro. Fra Sejerø sejlede LCP 1 & 2 til Korsør og LCP 4 til Frederikshavn. Turens sidste SAR bestod i en bugsering af en 58 fods sejlbåd ind til Korsør havn. At slutte togtet med nogle meget lettede og taknemmelige lystsejlere var prikken over i'et!

Hvad fik vi så ud af turen? LCP'erne er fine fartøjer, så længe vandet er nogenlunde roligt.

De sejler hurtigt og er meget manøvredygtige og relativt driftsikre. Ud over et par småproblemer med lænsealarmer og lign., sejlede bådene fint. De er teknisk udfordrende med bl.a. den komplette lastbilmotor, waterjetten, alarmsystemerne, radaren, samt VHF'er til civil og militær brug. Det var en lærerig tur for vagtcheferne på ABSL, og det var tydeligvis en rigtig god måde at øve fleetwork på. Fartøjsførerne og motormændene var også tilfredse, da de havde lært meget omkring fartøjerne, og var også af den indstilling, at fartøjerne havde det meget bedre af at blive rørt end af at ligge stille.

De tre vagtchefer fra ABSALON: Christoffer, Jacob og Rasmus

En god start

Dagen efter at Forsvarets Materieltjeneste officielt afsluttede de militære installationsarbejder om bord i Støtteskibet ABSALON, gennemførte skibet sin første operative øvelsesskydning med MU-90 Practice Delivery Torpedo (PDT).



PDT'en på vej ud.

Skydningen var den første af sin slags, sådan forstået, at skibets særlige torpedorør af typen Mk. 32 Mod 14 ikke tidligere har været anvendt til øvelsesskydninger med MU-90. End ikke en af vores alliancepartnere mod syd, som har et identisk våbensystem, har endnu affyret et PDT øvelsesskud.

Det betød, at ingen kunne give et entydigt svar på, hvorledes torpedoen ville reagere. Udskudshøjde, vinkel samt typen af rør var alle ubekendte faktorer.

Der blev gennemført en øvelsesskydning i hver side med de forreste rør. Lørdag d. 18. august 2007 klokken 1030 var den første PDT ude af røret. Dernæst blev torpedoen bjærget ved hjælp af gummibåd samt ombordtaget med kran.



PDT'en under indbjærgning.

På ABSALONs missildæk blev torpedoen placeret i et indbjærgningsstativ og derefter flyttet til en transportkasse. Hele proceduren fra udskydning til ombordtagning tog ca. 30 minutter og involverede en stor del af ABSALONs besætning samt personel fra FMT, Våbenkursus (VBK) og OPLOG Frederikshavn.

Anden PDT skydning forløb ligeledes med et meget tilfredsstillende resultat, og begge øvelsesskydninger viste sig således som en rigtig god start på ABSALONs opgaver i perioden frem til d. 2. oktober under øvelserne DANEX og NEPTUNE WARRIOR.

Mads (Taktisk officer undervand)

Chefskifte

Tirsdag den 11. september strøg kommandørkaptajn Per Starklint kommando om bord på ABSALON. Starklint har været chef for ABSALON siden 2004, hvor ABSALON var ved at blive bygget.

Per Starklint overtager posten som chef for Færøernes Kommando. Besætningen ønsker ham god vind fremover.

Ny chef for ABSALON er kommandørkaptajn Frank Trojahn.

Redaktionen

På udflugt i Skotland

Under øvelsen NEPTUNE WARRIOR tilbragte ABSALON weekenden den 14. - 16. september og den 28. - 29. september i havn ved Glasgow. Det var derfor naturligt at benytte lejligheden til at se noget af Skotland.

Der blev arrangeret busture på begge havneophold og udflugtsmålene var den specielle natur og kultur, som Skotland kan byde på. Hvad det første angår, må man i regelen tage det ustabile vejr med i købet. Dette var også tilfældet, da vi kørte op til Loch Lomond, der er Storbritanniens største sø med en længde på 39 km og et overfladeareal på 70 km2.



Rasmus, Bent, Michael, Carsten og Christopher ved en tåget Loch Lomond.

Den sidste weekend gik turen til Stirling Castle, der Skotlands største borganlæg. De ældste dele af den højt beliggende fæstning stammer fra 1100-tallet og det storslåede udsyn til alle sider gjorde gennem århundreder borgen i Stirling til et af Skotlands vigtigste militærstrategiske punkter. Her kunne de skotske konger være i sikkerhed både for rebelske lorder indefra og englænderne udefra.



Brian, Paw og udsigten fra Stirling Castle

De skotske konger fortsatte med at bygge på Stirling Castle, hvilket betyder, at borgen i dag består af en række bygninger i forskellige stilarter. Det gælder den store hal

(”riddersalen”) fra 1503, de konge-lige gemakker i renæssance-stil fra 1540-42 og kapellet fra 1594.



Claus og Thure i de offentligt tilgængelige tronstole i riddersalen på Stirling Castle

Stirling Castle blev verdensberømt, da det indgik i Mel Gibson-filmen ”Braveheart” fra 1995, der byg-ger på en autentisk historie om en skotsk frihedshelt fra 1300-tallet.



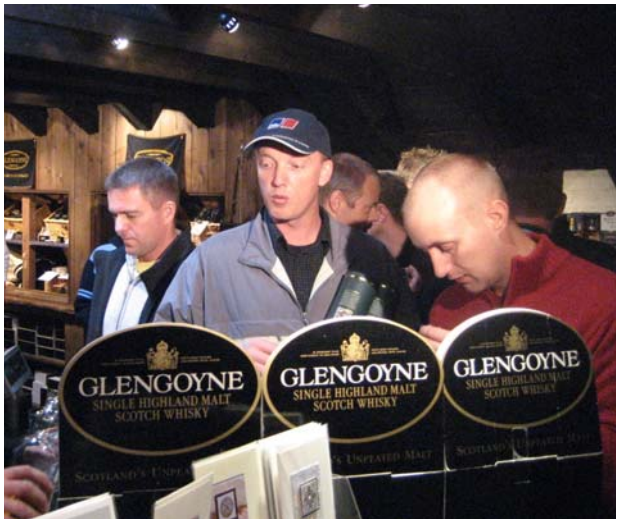
Marcus, Henrik og Finn foran Stirling Castle

Til skotsk kultur hører ikke mindst fremstillingen af whisky. På de to besætningsudflugter var der mu-lighed for at besøge to whisky-destillerier, nemlig de to ”Lowland”-destillerier Glengoyne og Auchen-toshan.



Rundvisning på Auchentoshan-destilleriet

”Whisky” er oprindeligt et gammelt skotsk-gælisk ord for ”akvavit” (= ”livets vand”). For whiskyens vedkommende bliver dette vand til i forening med korn og det var spændende at høre om fremstil-lingsprocessen, som begynder med de helt enkle hovedingredienser: malt og vand, der ved hjælp af ældgamle metoder efter en årrække forvandles til den berømte, gyldne drik.



Indkøb på Glengoyne-destilleriet: Marcus, Jens og Kurt

Der blev naturligvis også lejlighed til at smage på et par af produkterne, ligesom man også kunne købe en flaske med hjem fra destilleriet. Og sådan er der også efter hjemkomsten mulighed for at nyde den skotske natur omdannet til kultur!

Peter, orlogspræst

ABSALON vender hjem fra øvelsen NEPTUNE WARRIOR

Kaster man et kort blik på ABSALON´s udgangssituation før begge øvelser stod skibet foran mange udfordringer både som besætning samt som platform. Blandt andet skulle de nyinstallerede torpedorør afprøves med en testskydning af MU-90 Practice Delivery Torpedo (PDT) og skibets våbensigter samt våbensystemer (127 mm kanon og 35mm maskinkanon) skulle gennem en alignment-test (hvor man sikrer sig, at kanonerne peger i samme retning som våbensigterne).
Besætningen ombord var næsten lige blevet fuldtallig (99 personer) og skulle under NW forholde sig til en yderligere integration i skibet med Danish Task Group, en Lynx helikoptergruppe, et svensk boardinghold samt diverse journalister, fotografer og VIP´er.
Operationsrummet (o-rummet) skulle for alvor til at blive taget i brug, hvor besætning fra våbendivisionen og operationsdivisionen skulle til at samarbejde i øvelsesøjemed og mange brugersystemer i o-rummet skulle bruges for alvor for første gang.

Efter 6 ugers sejlads kan ABSALON som enhed se tilbage på en aktivitetsfyldt og lærerig periode, som til tider har været frustrerende og trættende, men besætning såvel som alt andet personel, der har været ombord, har taget arbejdet seriøst og har løftet opgaven, så ABSALON har flere ting at bryste sig af.
At have Danish Task Group ombord under Neptune Warrior betød en profilering af ABSALON som kommandoplatform udadtil. Indadtil gav det ekstra udfordringer på alle niveauer og har på alle områder været utroligt lærerigt og et vigtigt skridt på vejen til at uddanne og træne ABSALON til udsendelse i Task Force 150.


Boarding

Lynx helikopter-gruppen sørgede for god og vigtig træning af skibet som helikopterplatform. Derudover var de en vigtig del af skibets 3 gennemførte boardinger under Neptune Warrior. Boardingerne blev gennemført af det svenske boardinghold og de har på mange områder vist vejen frem for, hvorledes ABSALONs boardinghold bør uddannes.
ABSALON gennemførte for første gang

forsyning til søs, hvor der blev tanket olie fra en amerikansk flådetanker (forsidebilledet er taget fra denne flådetanker, USS LARAMIE). En forsyning til søs involverer mange folk og er ikke ufarlig; skibene ligger meget tæt på hinanden mens liner og slanger er spændt ud mellem skibene.
Det kan næsten ikke tælles hvor mange gange det har været nødvendigt at genstarte o-rummets udstyr i begyndelsen, men efterhånden som personellet fik fortrolighed med udstyret og organisationen faldt på plads, blev mængden af frustrationer og genstarter reduceret betragteligt.

Fremadrettet skal ABSALON gennemføre 2 fjortendages sejladser, der primært er fokuseret på systemtest og installation hvorunder ABSALON blandt andet skal foretage sin første skydning med 35mm maskinkanon.

Indtil da skal besætningen dog på en velfortjent frihedsafvikling (enkelte bliver tilbage og passer skibet), hvor familien og privatlivet skal prioriteres.

Mads (Taktisk officer undervand)

På gensyn

Næste udgave forventes udgivet før jul. Indtil da kan denne og tidligere udgaver læses på http://forsvaret.dk/SOK/Enheder/ABSL+07/

Redaktionen

Rejsebreve fra SVANEN og THYRA 2007

Rejsebrev hold III 2007, 2. togt 24-10-2007
Andet togt for KTASP hold III 2007 på SVANEN & THYRA, bød på velkomstkomité af F16-fly, spilersejlads i 22 graders solskin samt mønstring uden hvidt huebetræk.

Rejsebrev fra "Thyra" 04-10-2007
Det var med en vis stolthed, at vi påmønstrede "Thyra" og "Svanen" den fjerde september 2007,

Rejsebrev for Svanen og Thyra for perioden 30 Juli til 16 August. 27-08-2007
De 300 sømil fra Stockholm til Karlshamn blev overstået på omkring 55 timer, og det er inklusive et ankerophold på omkring 8 timer.

Tall Ships Race 2007, Århus – Kotka – Mariehamn – Stockholm, 06-08-2007
Mandag d. 2/7 påmønstrede hold II på Holmen i København ombord på SVANEN og THYRA.

Nyhedsbrev nr. 2-2007 fra SVANEN og THYRA 26-06-2007
Efter at have ligget for anker ud for Valdemar Slot den forløbne nat, blev det endelig tid til at komme i land og se Svendborg.

Nyhedsbrev nr. 1 2007 fra SVANEN og THYRA 25-06-2007
Fra Frederikshavn Via Øresund til Svendborg.Fredag d. 1. Juni mønstrede vi 12 danske- og to amerikanske kadetaspiranter på Kajen på FLS Frederikshavn.

Nyhedsbrev nr. 1 2007 fra SVANEN og THYRA

Fra Frederikshavn Via Øresund til Svendborg.Fredag d. 1. Juni mønstrede vi 12 danske- og to amerikanske kadetaspiranter på Kajen på FLS Frederikshavn.

25-06-2007 kl. 15:59

De pårørende, der var mødt op, fik en rundtur mens vi blev fordelt på skibene. Efter der var blevet kysset farvel, gik vi ombord og fik pakket ud og klædt om til funktionsuniform.

Inden afgang holdt chefen et velkomstmøde og en grundig sikkerhedsinstruks.
Ombord får kadetterne en funktion med dertilhørende ansvarsområde, som de bestrider en uge af gangen. Der blev udvalgt en NK-elev, en Dæksofficer, en Navigantionsoffocer, en Kommunikationsofficer, en Teknikofficer og en Idræt- og velfærdsofficer. Som det sidste inden afgangen blev skibet gennemgået fra stævn til hæk, og der blev gjort klar til sejlads.



De to nye besætninger til mønstring , den første dag, foran de to skibe. Vi kom direkte fra sergentskolen, hvor vi var blevet udnævnt et par timer før, og alle var spændte på de næste ugers udfordringer.



Forlægning i hård sø er ikke noget problem for SVANEN og THYRA og når bare man har den rette påklædning er der ikke noget der hedder ”dårligt vejr”. Mellem sejlmanuevrene er der tid til hygge og røverhistorier.

Den første tur var en mindre intruduktionssejlads til Læsø, hvor vi fik sat sejl og øvede de grundlæggende sejlmanøvrer.
Kajvagten på Læsø blev klaret af CH og NK, for efter en dag med så mange nye indtryk og oplevelser var vi alle sammen trætte, og vi faldt i søvn med et smil på læben.

Den første ”rigtige” sejlads, hvor det er kadetterne der styrer det hele, gik fra Læsø Til Anholt. Her fik vi en frisk vind fra NØ og der var et par stykker der lige skulle have fundet deres indre sømand frem. Under sejladsen fik vi øvet de grundlæggende sejlmanøvrer: Vende, bomme, skære og falde.

Ved ankomsten til Anholt var det elevernes tur til at overtage vagten, og vi fik gennemgået alle detaljer og fik læst op på skibenes historie og data så vi kunne besvare spørgsmål fra de mange interresserede på kajen.

SVANEN og THYRA er gode formidlere af budskabet om at blive havmiljøvogter og der er blevet givet mange brochurer ud til andre sejlere i havnene.
Vi forlod Anholt søndag morgen og satte kursen mod Rørvig, hvor vi skulle ankre op for natten. Igen havde vi en god vind ØNØ, men nu havde alle fået deres søben og sejladsen forløb rigtig godt. Under dagens sejlads blev vores færdigheder sat på prøve under gennemsejlingen af de snævre løb ud fror Hundested.
Om aftenen blev SVANENes gummibåd rigget til og der var mulighed for at genopfriske lidt gummibådssejlads samt hente aviser.

Mandag formiddag var afsat til besøg hos frømandskorpset i Kongsøre hvor vi fik en rundvisning og blev introduceret til fremtidige karriere muligheder i frømandskorpset. Idrætsofficeren havde planlagt lidt FUT og vi fik lov at låne faciliteterne i Kongsøre. I løbet af eftermiddagen sejlede vi op til Hundested hvor vi lagde os for natten. SVANEN og THYRA er bygget hos Molich i Hundested, så der var mange der var mange nede for at få et gensyn med skibene.

Næste ben på turen gik fra Hundested til Sejrø, her fik vi øvet nye sejlføringer og der var igen et navigatorisk udfordrene løb. Ombord på SVANEN og THYRA benyttes ikke elektroniske hjælpemidler, kadetterne udfører sejladsen udelukkende ud fra Terrestrisk navigation.

Kursen blev sat mod Gilleleje. Efter at passage af snækkeløbet lå SVANEN og THYRA side om side og der var basis for en lille kapsejlads om hvem der først anløb Gilleleje. SVANEN havde svært ved at finde vind og fandt det passende at starte motoren, så de kunne være klar til at tage mod trosser fra THYRA. Under havneopholdet tog vi os en løbetur til Nakkehoved fyr og tilbage igen og nogle sluttede dagen motion af med en dukkert i bølgen blå, inden vi sejlede videre mod Marinestation Holmen. På denne sejlads havde vi nogle pårørende med, som fik en god dag på vandet med høj sol og let vind. På turen samlede vi en redningskrans og en pulverslukker op som drev rundt til fare for skibstrafikken.



Inden ankomst til en havn skal alt messing pudses og hele besætningen deltager. Når messingen bliver pudset, så ofte som er tilfældet ombord på Svanen/Thyra, tager det ikke lang tid



Ved adoptionsbesøget i Rungsted, var besætningerne inviteret til festlig og traditionel fregatskydning i den lokale marineforening. Det tog dog et par timer at få ram på krudtlasten ombord på fregatten. Skytten er Christian woodside, en af de to amerikanske kadetter.

På sejladsen fra Holmen til Rungsted havde vi også et par pårørende med. Opholdet i Rundsted var et adoptionsbesøg, hvor vi havde et par sejladser med kommunens borgere og kommunalbestyrelsesmedlemmer.

Den lokale marineforening havde stablet et godt arrangement på benene. Vi startede med at marcherer gennem byen til et torv hvor vi mødte Kvindelige Mariners Tamburkorps, som spillede et par numre, hvorefter vi marcherede videre, med tamburkorpset i spidsen, til en plads tæt på rådhuset.

De to besætninger var en tur på rådhuset og hilse på borgmesteren og derefter gik vi til marineforeningen, hvor der var et madorgie uden lige og traditionel frigatskydning.

Efter en herlig weekend i Rungsted, sejlede vi syd over mod Svendbord. Det var en lang tur og vi havde vores første natsejladser, hvor vi fik vores viden om fyrkaraktere sat på prøve. Ved daggry var vi nået til Møns klint, - et utroligt syn med solopgangen om bagbord og klinten om styrbord. Vinden løjede af og en snøre med en krog i enden bliv smidt i vandet og resutatet blev en enkelt torsk, som kokken tilberedte til hele besætningen.



Foreste række fra venstre mod højre: Thomas Knudsen, Jens Christian Jacobsen, Tai Friis Jensen (kok), Øivind B. Pedersen (chef), Christian Woodside.
Anden række fra venstre mod højre: Per Hjaltason, Jesper Engelsen, Nicholas Castello (dæksgast), Thomas Fisker (NK/RF).
Bagerst fra venste mod højre. Morten Jørgensen, Søren Marcussen.

På billedet er hele Thyra's besætning med Thyra's våbenskjold. Det er taget umiddelbart før vores fine messemiddag som blev afholdt i Svendborg.

I Svendborg arrangerede Idræt og velfærdsofficeren en løbetur til byen svømmehal, hvor vi lavede forskellige kunkurrencer og sluttede af med vandpolo.

Om aftenen holdt THYRAs besætning messemiddag og kokken tryllede endnu engang i kabyssen. Der var takt og tone og masser af pli i messen og det var lærerigt for alle kadetaspiranter.

Nyhedsbrev nr. 2-2007 fra SVANEN og THYRA

Efter at have ligget for anker ud for Valdemar Slot den forløbne nat, blev det endelig tid til at komme i land og se Svendborg.

26-06-2007 kl. 08:10

Onsdag d. 13. juni 2007
Vi startede dagen med en let løbetur op til svømmehallen, hvor der var arrangeret idræt for os af de to Idrætsofficerselever. Vi svømmede, spillede waterpolo, og til sidst var der tid til at slappe lidt af med noget sauna og boblebad. Efter vi var færdige med vores FUT gik vi ned på Børsen og så Martha stuen og fik en bid frokost.

Resten af dagen gik med at vedligeholde skibene og gøre klar til aftenens arrangementer. THYRA havde messemiddag og det vagtfri personel på SVANEN holdte tapas aften. Det hele forløb rigtig hyggeligt og vi havde en kanon aften.


SVANEN og THYRA efter de begge er blevet gejlet på plads

Torsdag d. 14. juni 2007
Efter en hyggelig middag i går tog vi afsked med Svendborg. Vi sejlede ud gennem Svendborg sund og satte kursen mod Marstal.


Hyggesejlads sammen med THYRA

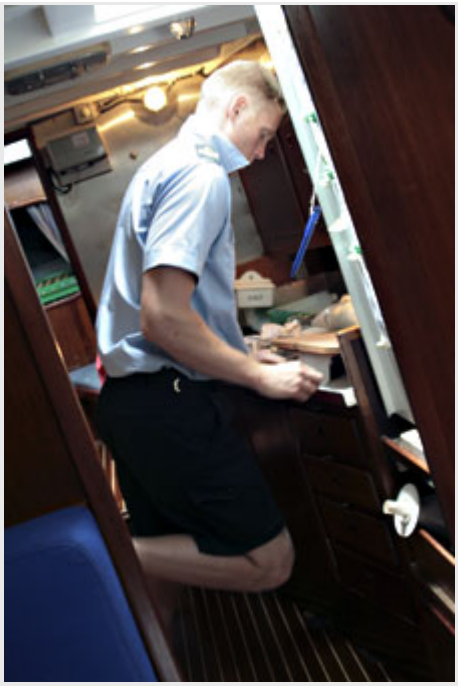
Fredag d. 15. juni 2007
I dag gik turen mod Kiel. Vi skulle ned og deltage i Kieler Woche, hvor vi traditionen tro er med i en klassisk kapsejlads.

De sidste dage havde vi været velsignet med fantastisk vejr. Det stoppede i dag. Her var der god sø, og en hård vind. Vi satte vores fok, og herefter loggede vi 12.5 knob over grunden.

Det var en rigtig lækker tur, og fedt at blive testet i lidt hårdere vejr end vi tidligere havde været vandt til.

Vi ankom til Kiel, hvor vi lagde til i British Kieler Yacht Club. Her skulle vi ligge til vi næste dag skulle deltage i kapsejladsen.

Vi blev inviteret til en stor middag og havde en hyggeligt aften med både briter og tyskere.


Under hårdt vejr kan det godt være lidt svært for kokken at lave mad til besætningen

Lørdag d. 16. juni 2007
Vi spiste en hurtig morgenmad før vi riggede skibet til, med alt hvad vi mente at vi kunne komme ud for at skulle sætte af sejl. Alt tovværk blev gjort klar og sejlene lagt frem. Vi satte kursen mod startlinen. Udover THYRA havde vi en stor konkurrent i form af en tysker som hed GERMANIA VI. Skibet ligner SVANEN og THYRA meget dog bare med et lysegrønt skibsskrog og mere moderniseret.


Under kapsejladsen i Kiel

Vi var fulde af forventninger og glædede os meget til at komme ud og give tyskerne en ordentlig omgang. Vi fik til gengæld ikke verdens bedste start og blev tvunget ud i nogle uheldige vendinger. Dette resulterede i, at vi blev fanget i et vindhul, og måtte ærgerligt se til, mens THYRA og GERMINA VI stille og roligt sejlede fra os. Vi valgte så at sætte spileren, og begyndte at hente ind på vores to konkurrenter, men endnu engang var vind guderne ikke med os, og vi endte med at ligge på en plat-læns med vind på 1-2 m/sek.

Noget senere endte vi dog med at fange en god vind, men der var THYRA og GERMANIA VI så langt foran os, så nu var der ikke meget mere at gøre. Der blev dog aldrig fundet en vinder på vores kapsejlads da ingen af skibene nåede ind inden for tidsrammen, men af os tre må man sige at THYRA ville have løbet med sejren. Efter kapsejladsen lagde vi os ind i Kiel Yacht Club, hvor der så blev givet frihed og landlov til alt vagtfrit personel.

Søndag d. 17. juni 2007
I dag var vores sidste dag i Kiel. Kokken ville meget gerne i kirke, så han havde aftalt med NK, at han skulle lavede en lækker brunch til os når han engang kom tilbage. Det smagte fantastisk, og man kunne så småt fantasere sig tilbage på en af de mange caféer på Østerbro på en helt normal søndag morgen. Dagen gik med, at se byen og hygge os med de lokale. Det var SVANEN der havde vagten, det var vi meget trætte af, da det betød, at tre af os ikke kunne komme med til det bal der var arrangeret for alle sømændene om aftenen. Her havde byen inviteret 200 piger og så skulle alle menige og befalingsmænd bare troppe op og have en hyggelig aften. En god måde at træne sin indre gentleman på. Festen var en succes og alle havde en god aften.

Mandag d. 18. juni 2007
Vi sejlede fra Kiel om morgenen. På vejen satte vi vores to amerikanske gæste kadetter af på HAVKATTEN (en dansk FLEX), hvor de skulle tilbringe deres sidste uge. Herefter satte vi kursen mod Korsør. Det var en lang, men flot tur. Og da alle de krigsskibe, som også havde deltaget i Kieler Woche skulle sammen vej, så der var dømt fjernkending. Der var ikke meget vind til at starte med, men vi endte dog med at få en god vind da vi kom op langs Langeland. Vi anløb Korsør ved en 23'tiden, og det var dejligt at have dansk jord under fødderne igen. Vi var trætte efter en lang tur, så den stod på et hurtigt bad, og så i seng.

Tirsdag d. 19. juni 2007
Vi havde besluttet os for at sejle hele vejen fra Korsør til Helsingør, hvor vi skulle have vores messemiddag. Det var en tur på 103 sømil, hvilket ikke lyder at så frygteligt meget, men for et sejlskib der i gennemsnit sejler 5 knob i timen, er det en rigtig lang tur, især når vinden ikke vil lege med. Vi smuttede fra Korsør om morgenen, og begav os så nord på ad Sjællands vestkyst. Det var en flot tur, og vi havde høj sol og en god temperatur. Vinden mangle bare, så vi måtte desværre starte motoren i et par timer. Vi blev sat lidt af strømmen, men kunne omkring midnat sætte sejl igen og logge 8 knob. Vi ankom til Helsingør kl. 0530 og begyndte at vedligeholde skibet og opretholde vagten.

Onsdag d. 20. juni 2007.
Som skrevet tidligere havde vi været igennem en lang tur natten i forvejen, og det var dejligt da THYRA kl. 1000 kom ind og overtog vagten.

Vi havde vedligeholdt det meste af skibet, så vi tog op i byen for at se, hvad man kunne lave i Helsingør. Vi endte med en slush ice nede på havnen og nød solen.

Om aftenen stod den på messemiddag. En messemiddag er, udover socialt samvær, ligeledes en aften hvor der køres hårdt efter Emma Gads principper (Er der upassende opførsel uddeles der en bod).

Det blev en rigtig hyggelig aften, hvor vi fik en masse fantastisk mad.


Under messemiddagen forklares reglerne for hvordan man bør sidde ved bordet for at undgå boder.

Torsdag d. 21. juni 2007
THYRA smuttede kl. 0800 og vi skulle først afgå kl. 1000, så vi skulle have vagt på kajen. Vedkommende der skulle stå på kajen er den person der under vores messemiddag først spildte på dugen. Det blev KTASP Martin Ruth der tog den vagt, da han på under 5 minutter fik kaste hvidvin udover både chefens og sin egen del af bordet.

Resten af morgenen gik med at vedligeholde skibet, og så smuttede vi af sted mod Rungsted kl. 1000. Det var en kort tur, men vi brugte tiden på at øve nogle bomninger med vores Gennaker. Vi ankom til Rungsted 1330, og begyndte at pudse messingen på skibet. Om aftenen grillede vi, og senere fik vi en burger til natmad. Den blev købt for de penge der blev samlet sammen under vores messemiddag (en bod er 5 kr).

Fredag d. 22. juni 2007
Den sidste dag for vores tre teknikere. Vi skulle have CH SOK's klasse med ud og sejle da de i år havde jubilæum. Det var en rigtig hyggelig tur, og vi ankom til Holmen kl. 1530. Da vi havde klargjort skibet aftenen i forvejen, skulle vi kun kontrollere vores pyroteknik før vi kunne blive aftrådt.



Besætningen ombord på SVANEN.

Det blev vi ved en kort parade, hvor chefen holdte en lille tale og sendte teknikerne pænt af sted hjem til deres kære. De to operative kan nu se frem til endnu et togt i uge 27 hvor de skal på Tall Ship Race med 4 af deres kollegaer.

De påmønstre på holmen hvor turen derefter går mod Helsingør, og så til start i Århus og så videre mod Kotka i Finland. En tur som de begge glæder sig rigtig meget til.

Af kadetaspiranterne på SVANEN hold 1 ’07

Tall Ships Race 2007. Århus – Kotka – Mariehamn – Stockholm.

Mandag d. 2/7 påmønstrede hold II på Holmen i København ombord på SVANEN og THYRA.



SVANEN og THYRA på vej til frontning af ESBERN SNARRE

06-08-2007 kl. 21:19

Rejsebrev fra Hold II SVANEN og THYRA – Skrevet af Kadetterne ombord på SVANEN

Allerede om eftermiddagen sejlede vi mod Gilleleje, hvor vi gik i havn for natten. Tirsdag satte vi kursen mod Århus, hvor vi skulle deltage i festlighederne omkring Tall Ships Race, som vi også selv skulle deltage i. Det var en stille og rolig sejlads, kun afbrudt af en opankring nord for Sejrø.

Onsdag eftermiddag gik vi ind i Århus lystbådehavn neden for Trøjborg, hvor der blev lagt i kakkelovnen til en hyggelig aften. Chefen beordrede videoaften med 80´er klassikeren "Ford Fairlane, the rock and roll detective" kombineret med lidt godt at spise og drikke. Det blev en rigtig god 80'er aften, hvor Chef og Næstkommanderende kunne bekræfte, at tøjstilen i filmen faktisk var ægte.

Torsdag begyndte festlighederne i Århus og de stolte skibe vendte snuden mod indre havn, hvor de tog sig godt ud i selskab med bl.a. skoleskibet DANMARK og de svenske skoleskibe GLADAN og FALKEN.

Både SVANEN og THYRA fik en kæmpe overhaling, hvad messingpuds og generel gejling angår, så de fremstod helt perfekt. Der var planlagt et væld af arrangementer, i form af koncerter, fester og en enkelt parade, i hvilke vi var vel repræsenteret. På trods af alle de sociale tilbud, som besætningerne blev udsat for under Århus opholdet, blev der stadig gennemført rengøring og messingpuds hver formiddag, så vi til stadighed kunne blamere os med, at være nogle af de smukkeste skibe i havnen.

CH SOK lagde også vejen forbi, for at ønske god vind og held og lykke i kapsejladsen, hvilket senere skulle vise sig at have noget på sig. Søndag formiddag var der "parade of sails", hvor alle skibene forlod havnen i aftalt rækkefølge, for at sætte sejl og fronte for ESBERN SNARRE, der lå ude på reden. Ud af havnen blev salutkanonerne fra både SVANEN og THYRA benyttet lystigt, hvilket endnu en gang skabte stor opmærksomhed omkring de to søstre skibe.

Mandag og tirsdag blev brugt til at sejle mod Falsterbro, hvor startlinien var placeret. Vi kom hurtigt frem, så der blev tid til at THYRA kunne gå ind i til Klintholm Havn for natten, mens SVANEN, efter et hurtigt bad i Klintholm, valgte at anker op foran Møns Klint.

Tirsdag d. 10/7 gik startskuddet og væddeløbet var i gang. Vinden var, selvfølgelig, løjet af i timerne op til, så alle skibene lå i klumper omkring startområdet, med kun meget lav fart. Det blev dog bedre i løbet af det næste halv døgns tid, og vi endte med at få vinden ind agten for tværs om styrbord, så vi kunne sætte spileren op, og så gik det ellers stærkt.



Der blev sejlet dag og nat på vej til Kotka. De sidste solstråler blev gerne nydt i fulde drag.

Vi var så heldige, at vinden drejede ved passage af Bornholm, således sejlede vi for spiler i 48 timer i træk. I de følgende dage åd SVANEN de andre konkurrenter en efter en (også THYRA), og snart skulle der benyttes kikkert når de andre konkurrenter skulle findes - agterud.

To gange dagligt kom der meldinger fra "Race Control" omkring alle deltagernes placering. SVANEN kom ganske hurtigt op på en 5. plads, men avancerede snart til top 3.

Vi var alle sejlet af sted med vinder intentioner, men lige pludselig var der en top placering inden for rækkevidde. Nu blev der konstant fintrimmet og der blev foretaget hyppige sejlskift for konstant at få det optimale ud af båden.

Op langs Gotland havde SVANEN rigtig fået vind i sejlene – og på et tidspunkt var vi oppe på 13,4 knob ”the swan was flying”. I løbet af natten til torsdag indløb meldingen om at Svanen nu var rykket op som nr. 1 i sin gruppe (gruppe D – skibe med morderne rig), dette var selvfølgelig til kæmpe jubel for besætningen.


Stor entusiasme og koncentration ombord på SVANEN – 13,4 knob blev nået den dag

Der blev givet gas den følgende dag, og efter lidt besvær med manglende vind, krydsede Svanen målstregen fredag morgen kl. 07.00 og Thyra få timer efter.

Herefter blev kursen sat mod Kotka (Finland), hvor alle Tall Ships Race deltagerne skulle mødes. Lørdag morgen anløb vi Kotka havn, som nogle af de første, så der var god mulighed for at få vasket tøj inden resten af balladen ankom.

Festlighederne i Kotka skulle først begynde onsdag d. 18/7, så mandag morgen sejlede vi ud på en træningstur i skærgården. Det var en herlig tur, med god navigatorisk træning. Vi ankrede op for natten ved en lille hyggelig vig.

Tirsdag formiddag stod den igen på skærgårdssejlads, inden vi igen ankom til Kotka havn om eftermiddagen. Der blev endnu engang pudset op, så vi kunne tage os bedst muligt ud. Vi blev placeret, sammen med de andre skibe i vores klasse, ved en gammel bro. Den var åbenbart ikke helt så solid som først antaget, for da det onsdag eftermiddag, aftenen hvor SVANEN skulle holde messemiddag, blæste godt op, knækkede broen. Alle de fortøjede skibe drev lige så stille ind mod kajen på den anden side.

Vi startede derfor op og forlod broen mens den stadig var rimelig intakt. Vi blev således nød til at finde en anden plads til SVANEN og THYRA. Heldigvis var der en ledig plads uden på hjemmeværnskutteren CARINA, og således fik vi samlet de danske flådefartøjer. SVANEN kunne således, efter lidt eftermiddags action, starte op på deres messemiddag.


Sejren blev fejret på behørig vis med champagne. Her demonstrerer KL Karsten Gauger sine officersfærdigheder.

Messemiddagen blev selvfølgelig indledt med at fejre vores sejer i kapsejladsen. Dette kan kun gøres med champagne, der selvfølgelig skal åbnes med sabel.

Der blev forsøgt en del gange, men til sidst sprang proppen med et brag efterfulgt af jubel. Middagen forløb fint. Kokken leverede endnu engang varen.

Torsdag var der Crew Parade med efterfølgende præmieoverrækkelse. Chef SVANEN og Kadet Claus Krogh Christensen blev kaldt på scenen ledsaget af musik. Her fik de under stor jubel overrakt en stor Pokal.

Denne har lige siden under samtlige havneophold prydet SVANENs doghouse sammen med skibets våbenskjold. Opholdet i Kotka bød også på et cocktailparty ombord på SVANEN. Det blev afholdt for SVANEN og THYRAs ”samarbejdspartnere”. Der var alt lige fra fitnessinstruktører til skibschefer fra de andre skibe.


Glade KTASP med trofæet.

Lørdag morgen afgik vi fra Kotka med retning mod Stockholm. På vej mod Stockholm slog vi et smut forbi Ålandsøerne. Det var et dejligt ophold i Mariehamn, hvor vi fik et tiltrængt hvil inden sejladsen til Stockholm.



Den svenske pendant til SVANEN og THYRA: GLADAN og FALKEN

Efter Ålandsøerne sejlede vi til de svenske farvande. Det blev til en fantastisk sejlads ned gennem den svenske skærgård.

Vi var stadig i god tid så vi valgte at sejle til Dalarö (50 sm syd for Stockholm) for at ankre op sammen med de svenske skolebåde GLADAN og FALKEN.

Torsdag lavede vi lidt udvekslingssejlads med de svenske skoleskibe mod Stockholm. Igen havde vi en rigtig god navigationssejlads i skærgården.



SVANEN og THYRA foran kongeslottet i Stockholm.

Ved ankomst til Stockholm fik vi fat i den bedste plads, som man over hovedet kunne forestille sig – lige neden for kongeslottet.

Vi synes selv at det var meget passende for en vinderbåd, og igen blev vores pokal stillet frem til offentlig beskuelse.

Vi var også så heldige at have to 25 års fødselsdage under opholdet i Stockholm. Først var det kokken ombord på SVANEN, der selvfølgelig blev fejret som det nu skal gøres, altså med kanel og vand.



SG Jesper H. Frederiksen fylder 25 år. Dette blev selvfølgelig fejret på traditionel vis.

Den efterfølgende dag var det Kadet Jesper Frederiksen fra THYRA, der kunne fejre sin fødselsdag. Her ville man være sikker på at der var kanel nok, så der var blevet indkøbt noget der minder om et halvt kilo.

Hele seancen tog sted på kajen lige foran skibene og foran en større skare af måbende tilskuere, der undervejs lige skulle forklares, at det var en dansk tradition og ikke en straf for vagtforseelse, hvilket det sikkert bar mere præg af.

Mandag d. 30. juli satte vi kursen mod Karlshamn i Sydsverige (en lille smuttur på ca. 300 sm), hvor vi skal deltage i NOKA sammen med de øvrige nordiske officersskoler. Mere om det i næste rejsebrev.

Rejsebrev for Svanen og Thyra for perioden 30 Juli til 16 August.

De 300 sømil fra Stockholm til Karlshamn blev overstået på omkring 55 timer, og det er inklusive et ankerophold på omkring 8 timer.

27-08-2007 kl. 14:43



SVANEN, arkivfoto

I gennemsnit giver det en sejlet fart på lidt over 6 knob. Det kunne kun lade sig gøre fordi vinden og guderne var med os, og derfor ankom vi tidligt til Karlshamn.

Vi ankom til Karlshamn først på eftermiddagen onsdag d. 1. August. Karlshamn skulle de næste 4 dage være vært for NOKA (Nordisk Kadetstævne) hvor Danske, Norske, Svenske og Finske officerskadetter kæmper mod og med hinanden i forskellige discipliner såsom svømning, fodbold, tovtrækning, volleyball, sejlads, marinekamp og stafet.

Vi havde noget af et ry at leve op til, for Danmark har vundet 3 år i træk. Heldigvis endte hele stævnet med en stafet hvor 6 danske kadetter fik vist alle andre hvor skabet skal stå, og det hele endte med at Danmark (igen, igen, igen) vandt NOKA.

På sidelinien var programmet fyldt med receptioner, sammenkomster, saunaparties og alskens spas, gak og løjer, og også her var Danmark rigt og flot repræsenteret. Alt i alt et super godt arrangement, og det var SUPER fedt at den danske officersskole havde fået arrangeret at alle kadetterne, uanset om de skulle kæmpe eller ej, var kommet med.

Den 5. August tog vi videre, efter at have deltaget i den afsluttende tur i kirke. Kl. 1500 om eftermiddagen stævnede vi ud af havnen i formation 1 med Alholm og Ertholm forrest, efterfulgt af THYRA og SVANEN. THYRA havde fået besøg af to kvindelige sidsteårskadetter der havde fået lov til at sejle med mod Danmark.

Selve sejladsen mod Klintholm på Møn var præget af lidt vind. Så lidt, at selv THYRA startede motoren op. Lige over middag mandag d. 6. August ramte vi Klintholm, og de to gæster forlod herefter skøjten, og efter rengøring og messingpudsning var der grill-middag og total afslapning oven på en temmelig hård uge.

Den 7. stod der Korsør på slutsedlen. De 56.4 sømil blev tilbagelagt med vinden i ryggen, og kun et enkelt sted løjede vinden (for THYRA). Så der lå THYRA der var taget af sted kl. 8 og så SVANEN, der først var taget af sted kl. 9 komme drønende for spiler. Der blev frontet og sunget fødselsdagssang fra besætningen på THYRA til SG Claus Krogh på SVANEN som fyldte 24 (eller der omkring).

Efter igen at have forladt Korsør den 8. august gik turen nu mod Svendborg hvor sejlkutterne skulle deltage i "Svendborg Classic Regatta" som fandt sted fra den 10.- 11. august. Sejladsen bestod af 5 små løb, 3 om fredagen og 2 om lørdagen, som hver især varede ca. 1 time. Temaet for regattaen var i år Molich-både og derfor stillede søværnet selvfølgelig også op med deres to.

Desværre er disse de eneste af den størrelse Molich har konstrueret, så de eneste SVANEN og THYRA kunne konkurrere mod var hinanden. Dette holdt dog ingen af bådene tilbage for at give den en ekstra skalle, for at komme først over målstregen.

Det var tydeligt at se at besætningen på THYRA følte de havde noget at bevise efter det smalle nederlag i "Tall Ships Races", for efter 5 meget overbevisende sejre af lige så mange mulige, kunne de kalde sig vindere af løbet i deres klasse.

Aftenen efter kapsejladsen blev brugt til fællesspisning med de andre besætningsmedlemmer i løbet og senere præmieoverrækkelse.
Allerede søndag morgen gik turen endnu engang videre, denne gang mod Assens hvor to NAV mestre ventede. De var hidkaldt for at sejle med og og lave en diviationsundersøgelse på skibenes kompas.

Da deviationsundersøgelserne havde fundet sted gik turen videre til Kolding hvor THYRA skulle afholde messemiddag. Temaet for middagen var amerikansk kultur og menuen bestod af en tre retters menu. Om morgenen sejlede kutterne videre til Juelsminde. En god tur gennem Lillebælt med masser af navigatoriske udfordringer for de unge kadetter.

Sidste sejlads for kadetterne gik fra Juelsminde til Korsør hvor der skulle afrigges inden nogle af kadetterne kunne gå på velfortjent ferie, og andre en velfortjent weekend inden de skal op og undervise de nye kadetter.

Aldrig har kadetterne arbejdet så hurtigt og afrigningen gik noget hurtigere end beregnet så aftrædning fandt sted en dag tidligere end beregnet. God ferie til kadetterne og held og lykke til SVANEN og THYRA hold 3.

Rejsebrev fra ”Thyra”

Det var med en vis stolthed, at vi påmønstrede ”Thyra” og ”Svanen” den fjerde september 2007,

04-10-2007 kl. 14:59


De prægtige skibe langs kaj...

men også velvidende, at det nok ikke ville gå hen og blive nogen sommerferietur, men snarere et ophold hvor der skulle tages fat både med hænder og hjerne.

Vi fik allerede en lille smagsprøve af hvad havet og skibene kunne præstere den allerførste dag; Med stor ynde, elegance og smidighed skar hun gennem bølgerne ud for Korsør og som en anstandsdame gjorde hun os opmærksom på at her, var det hende, der bestemte slagets gang.

Første anduvningshavn var Kerteminde – en rolig sejlads til at lægge ud med. Derefter vendte vi næsen nordover mod Tunø, som viste sig at være en perle, med smuk natur og højt til himmelen. Alt var stadig nyt for os og vi skulle lige vende os til de forskellige poster, som var blevet udstukket til os, men ellers lod alt til at flaske sig.


”Thyra” for fulde sejl

Om morgenen var vinden skærpet lidt, så vi stak ud efter planen mod Århus, bare 17 sømil væk.

Der har jo altid været lidt konkurrence mellem ”Thyra” og ”Svanen” og konkurrenceånden gik da også op i os og det blev en stille kapsejlads om førstepladsen, som vi så mange gange efterfølgende har gjort.

Selvom vi jo i sidste ende er ”i samme båd”, så er det nu noget helt specielt at være kadet på ”Thyra”.

Århus bød på mange aktiviteter, deriblandt også en lille ”ryste-sammen-tur” hvor vi kadetter på eget initiativ fandt en hyggelig restaurant og nød en rigtig århusiansk aften med live-musik og god mad.

Hele Århus by var fyldt med en dejlig stemning og mennesker var der masser af, da vi var så heldige at besøge byen under dens årlige festuge. Morgendagen stod på en løbetur og for nogle en lille dukkert i havnen som opfriskning.

Afgang søndag med ankomst til Grenå sent om aftenen. At ankomme efter mørkets frembrud kræver altid lidt mere af besætningen og alle var da også helt på dupperne. Desværre var det ikke meget vi fik set til Grenå i denne omværing, da det var af sted ud på "suppen" igen tidligt næste morgen.


"Svanen" og "Thyra" i Fjorden...

Vi kadetter er jo her ombord for, at træne vores evner indenfor terrestisk navigation; dvs. navigation uden nogle former for hjælpemidler.

Ingen GPS eller radar. Det eneste vi sejler efter er, kompas og som det mest avancerede har vi, et ekkolod.

Vi skifter foruden de ugevis opdelte poster som næstkommanderende, navigationsofficer, dæksofficer mv. ligeledes til at stå vagtchef og være hinandens udkig eller rorgænger.

Jeg skal da også lige love for, at man er på stikkerne som vagtchef, når man sejler i Limfjorden. Det første stykke ind til Hals var nemt nok.


På marinemuseet i Aalborg

Men derfra og til Aalborg og videre ind, er det altså med at være ekstra opmærksom. I Aalborg fik vi mulighed for en rundvisning på marinemuseet, helt klart et visit værd.

"Blæsten går frisk over Limfjordens vande…" – det er i hvert fald nu blevet bekræftet. Et farvand med et særligt lune og som ikke viser sig bleg for, at vise tænder og gøre sømænd opmærksomme på at selv i fjorden, kan man ikke vide sig for sikker.

Vandet væltede frådende ind over bov og lønning og efter at have ligget støt og banket op imod bølgerne med kurs mod Thyborøn, valgte vores storsejl at kapitulere.


"Blæsten går frisk over Limfjordens vande..." – og det blev da ikke bedre senere

Sejlet flækkede på langs og med et brag hamrede bommen ned i "dockhouse" – de efterfølgende minutter gik stærkt og det var her at førervirke og samarbejde for alvor trådte i karakter.

Sejlet blev bjerget og bommen halet på klods. Motoren blev startet og situationen kom lynhurtigt under kontrol.

I en tid forsøgte vi at nå Thyborøn, men måtte konstatere at det ikke var muligt uden storsejlet og vi faldt derfor af på en halvvind og søgte havn i Lemvig.

Det var en glad, men meget gennemblødt besætning sjæle, der anduvede Lemvig hvor Kongeskibet "Dannebrog" lå til kaj.



Vejret er forunderligt og dagen efter ”ragnarok” var vejret igen smukt

Det var et smukt syn, at møde efter en del timer på den forblæste fjord. Det viste sig dog at ”Thyra” ikke var den eneste der havde været i vanskeligheder…

”Svanen” var havareret med vand i motoren og havde måttet søge nødhavn i Struer.

Senere rev de også deres storsejl, som først kunne komme til sejlmager på tilbageturen.

Næste morgen stak vi dog igen til søs for denne gang at nå Thyborøn, hvor sejlmageren nu ventede på os for, at kunne reparere vores iturevne sejl.

Det var som et helt andet farvand – hvor vi for under 12 timer siden havde kæmpet mod vind og bølger, var der nu en plan og rolig overflade, med en let passage til Thyborøn havn.

Over middag satte vi mellem-stagsejl, fok og mesan og vendte næsen ud gennem hullet til det store Vesterhav og sejlede sydover. Med en blid nordvestenvind blev vi sikkert båret ned mod Hvide Sande, hvor en række aktiviteter ventede. I samme øjeblik vi rettede fordækket ind gennem indsejlingen sendte vi en tanke til ”Svanen”, der først nu var på vej nedover fra Thyborøn og vinden havde netop vendt i vest.

Hvide Sande var helt på den anden ende over vores ankomst og vi fik en velkomst, som var ud over al forventning, vi mødte en by som kun viste sig fra en åbenhjertig og velkommen side. Man kan i sandhed sige at vi kunne føle os hjemme der.

Under vores ophold fik vi visit af nogle 8.klasses elever, som skulle se og høre lidt om livet ombord.

Vejret var desværre ikke til sejlads, da både nat og dag bød på meget kraftige vindstød, så det kunne kun blive til lidt sejlads for motor mellem Nordhavnen og Sydhavnen.



8.klasses elever i toppen



Den samlede besætning med kadetter og folkeskoleelever

Til gengæld kunne vi så finde på lidt alternativt i form af rundvisning, snak om søkort og sejl, samt en tur i toppen i bådsmandsstolen, for dem der var interesseret.
Det var lige før vi havde rekrutteret nye gaster til den resterende del af togtet, da vi sejlede ind i Sydhavnen under bragende skud med kanonerne og med nypudset messing og kadetter såvel som elever antrådt på række ved styrbordside.
Om aftenen var der reception på marinaen hvor ”Svanen” og ”Thyra” lå fortøjret og vi kunne nyde en skøn middag i godt selskab.

Senere tog lokalbefolkning og besætning ud for at se på det pulserende natteliv i Hvide Sande. En fantastisk aften hvor Søværnet fik sin sag for.



Kajak-vandpolo i havnen

Efter gårsdagens festlige udfoldelser stillede det lokale brandvæsen og en sammenslutning af de lokale købmænd hold for, at dyste mod ”Svanen” og ”Thyra” i kajak-vandpolo i havnen.


”Svanen” og ”Thyra” i solnedgang

Og vi skal da være helt ærlige og må erkende et åbenlyst nederlag på udebane for begge skibe til de lokale, men ikke desto mindre var det en sjov dyst og helt klart noget, som er værd at gentage en anden gang.

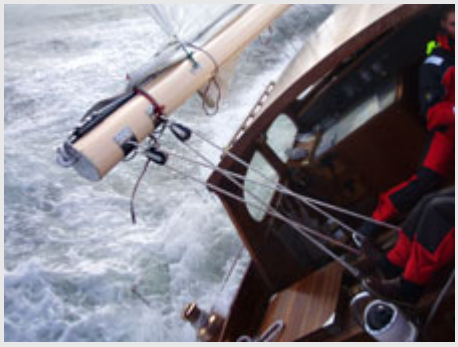
Over middag var der ”åbent skib” for alle interesserede og anekdoterne fra den første halvanden uge blev gengivet til det gæstende folk.

Lige præcist hvad angår anekdoter, så er de fleste sømænd kendt for, at fortælle nogle fantastiske historier om deres oplevelser i det våde element eller omkring udskejelser i land.

Historierne bliver da også bedre og bedre med årene, - i dette tilfælde havde vi jo kun været ombord i en lille fjorten dages tid, men det skulle da ikke fraholde os fra, at dele ud af de oplevelser, som havde stået på indtil nu og et nyt islæt af historier og fortællinger fra de blå verdenshave var blevet skabt.


”Klar i læ…”

Man kan kun gisne om, hvordan vores historier lyder om 50 år.


”Een hånd til skibet og een hånd til sig selv” giver meget mening her

Søndag var vejret heldigvis løjet noget af, men det blæste stadig en god vind fra sydvest. Under bragende kanoner og smilende ”på gensyn” tog vi afsked med dette års visit i Hvide Sande og stak igen til søs.

Brændingen var hård og det kunne godt mærkes, at vi nu var på Vesterhavet igen. Skibet rullede og bankede i søerne, indtil vi fik sat sejl og så kunne tage den som halvvind nordover igen mod Thyborøn.

”Svanen” havde ikke noget storsejl, så de lå mindre sikkert og gyngede lidt mere, men gik da stadig 8 knob uden storsejl.

En fin fart, der hurtigt bragte os ind i Limfjorden igen, denne gang for østgående og med et kort stop i Thyborøn og senere et i Nykøbing Mors.

Under vores sejlads til Thyborøn havde vi flere gæster ombord, nogle mere søstærke end andre, men vi taler vist for alle når vi siger, at oplevelsen var stor for alle ombord.

Fra Nykøbing Mors var det blot samme vej tilbage hvor vi kom fra, - til Aalborg og herfra direkte til Grenå.


Smukt vejr, sådan bør det altid være – en ren fornøjelse



”Thyra” fra stævn til agterpart

Den sidste del, af det snævre farvand i Limfjorden bød endnu engang på en lille dyst mellem ”Svanen” og ”Thyra” og med smukt vejr for oven, var der ikke andet for end at nyde turen.

Så da messingen var pudset og alt rengjort og parat til ankomst, var der da også tid til et lille pusterum på dækket.

Nu er det næsten til at se enden på den første halvdel af togtet med ”Svanen” og ”Thyra”. Tre uger går hurtigt, når der lægges kræfter i og oplevelserne er talrige. I dag ankom vi til Ballen på Samsø i silende regn og stærk blæst og i morgen lover vejrprofeterne, vejr af samme skuffe, men hvis alt går vel, så er vi godt på vej mod Korsør...

Det bliver dejligt at få tid til, at fordøje alle indtrykkene og til at være sammen med kærester, familie og venner.

For ”Svanen” bliver det også hårdt tiltrængt, de tog nogle hårde søer og fik deres skabe fyldt med vand om læ. ”Thyra” sejler også kun for fok i morgen, da genuaen revnede i syningen her til eftermiddag.



”Thyra” på den sidste færd inden Korsør

De sidste dage har også stået i gensynsglædens tegn.

Mange sømænd sejler fordi havet trækker i dem og det samme er da også gældende for ”Flådens Friske Fyre”, men der er nu ikke noget bedre end at komme hjem igen, velvidende at søen efter lidt tid igen vil kalde på os.

af Sergent P.B.Hansen

Rejsebrev hold III 2007, 2. togt

Andet togt for KTASP hold III 2007 på SVANEN & THYRA, bød på velkomstkomité af F16-fly, spilersejlads i 22 graders solskin samt mønstring uden hvidt huebetræk.

24-10-2007 kl. 17:34

Første del af vores togt forløb op igennem september, og da vi under denne periode stort set havde været mere under vandet end over, i form af hård vind og regn, kunne vi kun gisne om hvilket vejr oktober ville bringe.

Så det var med blandede følelser, at vi tog vores hvide hueovertræk af, og påmønsterede søværnets sejlkuttere SVANEN og THYRA i Korsør d. 1. oktober for at sejle de sidste små 3 uger af dette års togt.



Spontan kapsejlads mod Svendborg sund, THYRA ses agten af SVANEN

Vi stævnede ud fra Flådestation Korsør i bedre vejr end vi overhovedet havde haft i hele september, så humøret var højt da vi satte kurs mod vores første ben, som ville bringe os til en ankerposition vest for Svendborgsund, ud for Avernakø.

Vi havde ikke andet end lige fået sat sejlene og slukket motoren, da vi hørte lyden af et af flyvevåbenets F16-fly, som åbenbart havde øvelse i området. Denne cirkulerede flere gange rundt om os, imens vi sejlede vest på, et par af gangene i en højde af max 300 fod. En fin gestus og god reklame for flyvevåbenet.

Da Avernakø ikke ligger langt fra Faaborg skibsværft, lavede vi en aftale om at komme ind og se hvor langt værftet var nået med søværnets nye MK II-klasse.

Da vi selv for nylig havde været ude at sejle med den nye Holm-klasse, kunne vi straks genkende mange af de samme træk som skibene har til fælles. Der er dog ikke tvivl om, hvilke af de to skibsklasser som trækker mest.

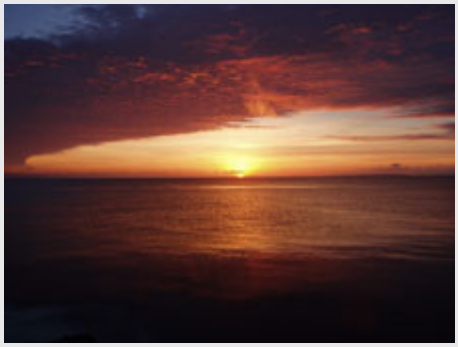
Den nye MK II-klasse var virkelig i top hvad angår udseende, teknisk kunnen samt indretning om læ. Efter rundvisningen på MK II sejlede vi videre til Svendborg.

Efter et ophold i Svendborg satte vi kursen sydvestpå og påbegyndte vores sejlads mod Flensborg, som vi efter planen skulle være i den følgende weekend.

Dette ben bragte os endnu engang igennem Svendborgssund, et smut forbi Sønderborg og til sidst, først på eftermiddagen fredag, ankom vi til Flensborg. I forhold til togtets første del, hvor vi stort set kun havde sejlet ”bidevind” tit i 14-18m/sek, var de sidste par dage forløbet i strålende solskin og god vind.

Under sejladsen mod Flensborg havde vi det meste af tiden en ”halv-vind” eller vind ind ”agten for tværs”, så både genakker, mesanspiler og mellemstagsejl blev flittigt brugt i det lune efterårsvejr.

Efter en god weekend i Flensborg, hvor begge skibe nåede at få en frivagt, gik turen igen nordpå. Denne gang mod messemiddag i Fredericia (THYRA) og Århus (SVANEN). Det gode vejr, som mødte os da vi ankom til Flensborg, var imidlertid blevet afløst af tyk tåge. Så de første par timer ud af Flensborg fjord forløb med langsom fart, skærpet udkig samt flittig brug af tågesignaler.



Oktober solnedgang set fra ankerposition: 55º07'4N - 009º28'0E (Genner bugt)

Sidst på formiddagen fik solen dog brændt sig igennem, og vi fortsatte vores forlægning op igennem Alssund i fin vind og solskin.

Vi valgte at tage et langt ben, så vi kunne komme godt nordpå, og ankrede sent på aftenen i Genner bugt ca. 15 sømil nord for Aabenraa.

Herefter satte begge skibe stævnen mod Lillebælt hvor THYRA skulle holde dette togts messemiddag. Der var en fin vind op igennem Lillebælt, så vagtchefen valgte, at vi skulle gå for sejl op igennem det lille stræde kaldet Fænø Sund.

Da Sundet ikke var bredere end max 100 meter, blev det til i alt ca. 18 vendinger over en afstand af ca. 1 sømil. Så det var med lange trætte arme vi endelig anløb Fredericia tirsdag eftermiddag.

Om kok THYRA havde feta og hvidløg til overs vides ikke, men temaet for deres messemiddag var det gamle Grækenland. Dette blev SVANEN gjort opmærksom på, da vi så deres mundering til middagen. Denne bestod af toga, laurbærkrans samt stort falsk overskæg.

Under alle omstændigheder så det ud til at de morede sig, om det var på grund af deres mundering eller kokkens gode mad og drikke vides ikke.

Det gode vejr fortsatte, og de næste par dage sejlede SVANEN og THYRA mod Århus. Dette skete i højt solskin og med en 6-8 m/s agten for tværs, så der var dømt enten spiler- eller genakkersejlads det meste af tiden.



THYRAS messemiddag i Fredericia

Først på eftermiddagen fredag ankom de to skibe statsmæssigt endnu engang til Århus havn, hvor SVANEN skulle holde deres messemiddag. I forhold til THYRA havde SVANEN valgt et mere traditionelt tema som lød: 3A (parade uniform), god mad og vin samt hygge. Og masser af det hele!



KTASP Karlsson og Bach nyder det gode vejr og den friske luft på agterdækket

Aftenen forløb som den skulle, og efter en omgang af kokkens lune boller næste morgen, var alle friske til de sidste par ben, som skulle bringe os nordpå, mod Frederikshavn hvor togtet skulle afsluttes.

Lørdagen aften, dagen efter SVANEN's messemiddag, var der dømt fodbold i Grenå havn.

De forskellige boder, som var blevet indsamlet under fredagens middag blev brugt på masser af cola og pommes fritter, samt kokkens hjemmelavede burgere!



SVANEN klar til messemiddag i Århus

Der skulle ikke meget til før maden overgik fodbolden, og det store samtaleemne denne aften var da heller ikke fodboldkampen, men derimod de gode fritter og forrige aftens forløb.

Efter en hurtig overnatning i Hals gik det mod Læsø. Endnu engang foregik sejladsen i højt solskin og med 8 knob for genakker, alt imens der blev fortæret sommeris på agterdækket.

På Læsø fik begge besætninger mulighed for at komme på besøg på Læsøs legendariske saltsyderi.
Selvom det umiddelbart ikke lød som det mest spændende vi havde set på denne tur, blev mange af os overrasket over den entusiasme der blev lagt for døren da vi blev vist rundt på syderiet.



Sejlads med genakker nordpå mod Frederikshavn i 22 grader, midten af oktober

Efter at vi alle havde fået købt mindst et par kilo berømt Læsøsalt, og fået smagt på noget meget bedsk hestevand(!!!), gik det endnu engang retur til de to skibe. Herefter sejlede vi en kort sejlads til Sæby (den næstsidste sejlads).

Sidste sejlads var fra Sæby til Flådestation Frederikshavn, blot 8 sm. Den foregik i fint vejr med ca 7m/s vind fra SW – en lille hygge tur.

Dette var slut på KTASP hold III 2007 togt på SVANEN og THYRA. Vi takker begge skibes faste besætning for et godt togt, god mad samt oktobers gode vejr.

Af: KTASP Frederik H. Türck

Rejsebreve fra korvetten PETER TORDENSKIOLD 2007

PETER TORDENSKILD 2. rejsebrev Combined Surge Ops. 03-12-2007
Så er halvdelen af denne combined surge ops under Operation Active Endeavour gået.

PETO rejsebrev combined surge ops 26-11-2007
Så er PETO afgået La Valletta på Malta for at deltage i den sidste såkaldte "combined surge ops" under Operation Active Endeavour i denne omgang.

Rejsebrev nr. 10 fra Korvetten PETER TORDENSKIOLD 16-11-2007
Vejret er en del af sølivets glæder og bekymringer.

PETER TORDENSKIOLD Rejsebrev nr.: 9 i SNMG1 2007. 07-11-2007
Omstillingsparathed er ikke bare en eller anden ny opfindelse eller et modeord. Nej, det har vi såmænd levet med og levet efter i mange år.

PETER TORDENSKIOLD Rejsebrev nr.: 8 i SNMG1 2007. 02-11-2007

PETER TORDENSKIOLD Rejsebrev nr.: 7 i SNMG1 2007. 26-10-2007

PETER TORDENSKIOLD befinder sig nu helt oppe i det nordøstligste hjørne af Middelhavet. 15-10-2007
I farvandet mellem Cypern, Tyrkiet og Syrien har vi nu travlt med, som en del af SNMG1-styrken, at være med til at tegne et billede af, hvad der foregår;

Det har været en god uge for Korvetten PETER TORDENSKIOLD. 12-10-2007
Siden I hørte fra os sidst har vi dels haft travlt ombord og dels nydt tiden på Kreta.

PETER TORDENSKIOLD på tur 08-10-2007
Korvetten PETER TORDENSKIOLD atter engang drog på langfart. Mens den gråhvide røg fra skorstenen trak et spor mod dem vi har kære, gik turen mod Kielerkanalen.

PETER TORDENSKIOLD på tur

Korvetten PETER TORDENSKIOLD atter engang drog på langfart. Mens den gråhvide røg fra skorstenen trak et spor mod dem vi har kære, gik turen mod Kielerkanalen.



Boardinghold i gummibåd.

08-10-2007 kl. 19:45

Med tårevædede øjne forsvandt de vinkende familiemedlemmer, koner, børn og kærester agten for tværs om bagbord, mens korvetten PETER TORDENSKIOLD atter engang drog på langfart. Mens den gråhvide røg fra skorstenen trak et spor mod dem vi har kære, gik turen mod Kielerkanalen.

Denne passage gennem nordtyskland benyttes flittigt af danske enheder, der skal på langfart længere mod syd, og denne gang var ingen undtagelse. Passagen var hurtig og efter en time i den vestlige sluse - slusen der skiller kanalen mod floden Elben og i sidste ende Nordsøen - stod PETER TORDENSKIOLD med skum for boven ud i, hvad der må betegnes som, noget lidt trist vejr.

Bølgerne var ikke store, men kom fra alle sider. Dette fænomen medfører, at skibet bevæger sig meget i søen, og mangen en gast måtte ofre kokkens gode mad til kong Neptun. Alt dette var dog hurtigt glemt, da de første delfiner allerede på tredjedagen bød os velkomne i Atlanten.



PETER TORDENSKIOLD i ROTA

Flere store flokke legede kispus med bovbølgen, og besætningen hujede og knipsede løs med kameraer og mobiltelefoner.

Med et Biscayen der på ingen måde havde noget tilfældes med det skipper Skæg fortæller om i Rasmus Klump bøgerne, skød korvetten hastigt mod sit første mål for denne forlægning mod Kreta. Rota i Spanien skulle lægge kaj til første anløb. Ikke fordi dette sted i Spanien har så meget at byde på, men olien i kajen var tiltrængt til de slunkne tanke ombord i PETER TORDENSKIOLD.



FUT (fysisk uddannelse og træning)
test i ROTA

Efter et par varme timer med løb, cykling, fodbold og styrketræning var bugen atter fyldt på den gamle dame. Ikke bare fyldt, men fyldt med gode fede dråber F-76, i bedre kredse også kendt som diesel.

Første forhindring mod næste mål var Gibraltar. Et område der af mange ansatte i søværnet kendes bedre under betegnelsen STROG, hvilket henfører til

den operation, der har foregået i dette område for år tilbage.

Gennemsejlingen af dette yderst smalle stykke farvand foregik for PETER TORDENSKIOLDs vedkommende i fuld beredskab. Med blanke skinnende projektiler i skibets kanoner, såvel store som små og missiler klar til indsættelse, forlagde vi gennem det smalle stræde i høj fart med en agtpågivenhed, der ville gøre et desmerdyr stærkt misundeligt.


TMG skytter

Nu er vi så i Middelhavet. Vejret er bedre end derhjemme. Dette postulat er selvfølgelig ikke bare noget, vi kan komme med, men termometeret viser temperaturer mellem 25 og 32 grader, og havet ligger blankt og stiller som et stort spejl omkring os.

Alt dette mens store havskildpadder dovent svømmer forbi, og sammen med de slanke delfiner, der med deres højfrekvente samtaler får de underste dæk på skibet til at genlyde af kendte toner.

Nætterne byder på morild, der når boven med sin svungne linie kløver vandet, får dette til at lyse op i fluorescerende smaragd grønne nuancer, der oplyser skibssiden. Alt dette mens varmen og fugten ligger tung som en dyne over skibet.

Skibets og besætningens evner trænes vedholdende på denne meget behagelige forlægning, hvor vejret har vist sig fra sin bedste side, og PETER TORDENSKIOLD er klar til at møde udfordringerne i Middelhavet.
Kreta er målet i første omgang.

Her skal PETER TORDENSKIOLD mødes med resten af SNMG1 styrken (Standing NATO maritime groupe 1), og ifølge med enheder fra andre NATO lande gennemføre operationer og øvelser i Middelhavet.

Det har været en god uge for Korvetten PETER TORDENSKIOLD.
Siden I hørte fra os sidst har vi dels haft travlt ombord og dels nydt tiden på Kreta.



Glædeligt gensyn mellem korvetterne OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD

12-10-2007 kl. 13:57

Rejsebrev Nr. 5 i SNMG 1 2007

Lørdag den 6. oktober havde T-Divisionen arrangeret en slags orienteringsløb ombord, hvor det hele gik ud på, at vi skulle kende også de mindre kendte steder i skibet. Nødluger blev taget i anvendelse, når man skulle bevæge sig fra ét sted til et andet, og der var lagt hindringer i vejen i forhold til den rute, man normalt ville tage.

Søndag morgen holdt vi i skønt sommervejr gudstjeneste på agterdækket. Vi begyndte med at synge "Nu falmer skoven" – ikke fordi den gør det hernede, men fordi vi jo også tænker på jer derhjemme.



Boardingøvelse

Søndag eftermiddag gennemførte skibets flittige boardinghold en øvelse i at borde et skib. At skibet denne gang var vores eget, gør ikke procedurerne anderledes. Grunden til at vi øver, er jo altid den samme: at vi skal være så gode som overhovedet muligt til det, som vi laver.

Søndag eftermiddag sluttede med en populær prajning: "An til baderulle!"

Tidligt mandag morgen gik vi ind til den amerikanske base i Souda Bay på Kreta. Det var et smukt syn, der mødte os i morgengryet.
Vi var det første skib, som ankom.

Men ikke længe efter skete det for første – og sikkert også for sidste og eneste – gang, at to af Søværnets korvetter mødtes under så sydlige himmelstrøg. OLFERT FISCHER var på vej hjem efter at have rundet Afrika som en del af SNMG1-gruppen.

Det var dejligt at se dem. De fleste kender jo hinanden. Men mødet bragte også meget arbejde med sig. Der blev overført både det ene og det andet mellem skibene, så der var travlhed.

Fra mandag til fredag morgen har vi så ligget her på den vestlige del af Kreta. Det var synd at sige, at vi var de eneste danskere på øen. Selvom turistsæsonen ebber ud i løbet af oktober måned, så skulle man være meget døv for ikke at høre dansk fra alle

sider, når man gik rundt i den kønne gamle bydel i Chania.

Der var arrangeret en tur til Knossos, ruinerne det gamle kongepalads midt på øen, der er omkring 4000 år gamle. Andre tog på dykkertur, og det trak også i en del af besætningen, at Europas efter sigende største badeland lå i nærheden af Chania.

Nu er vi så på vej igen. I de næste 14 dage skal vi bruge det, som vi har lært i praksis.

NATO tegnet er sat på PETOs skorsten, og vi er klar til at gøre alt, hvad vi kan for at vise de danske farver i NATO-sammenhæng i de næste par måneder.
Hele PETOs besætning sender de bedste hilsner hjemover fra et solbeskinnet Middelhav.



OLFERT FISCHER (yderst) og PETER TORDENSKIOLD sammen ved kaj på SOUDA BAY

PETER TORDENSKIOLD befinder sig nu helt oppe i det nordøstligste hjørne af Middelhavet.
I farvandet mellem Cypern, Tyrkiet og Syrien har vi nu travlt med, som en del af SNMG1-styrken, at være med til at tegne et billede af, hvad der foregår;

15-10-2007 kl. 14:30

hvilke skibe, der sejler hvorhen, og hvad der i øvrigt måtte foregå.

Rejsebrev Nr. 6 i SNMG1

Opgaven har flere sider. Som sagt skal vi danne os et overblik over situationen. Men vi skal også vise, at vi er her. At vi også er her for at hjælpe, hvis man skulle få behov for det…

Det er hverdag ombord. Og det er det også i weekenden. Der arbejdes, og der arbejdes igennem. I mange divisioner gås der nu i to-tørn, dvs. man har vagt, og så har man en vagt fri, inden man skal på næste gang igen.


På vej over mod en syrisk trawler…

I går, søndag, lavede vi det, der hedder ”intel approaches” på nogle skibe. Det betyder at PETO sætter gummibåden, og et par stykker fra vores boardinghold er med ombord.

De sejler så over til det udvalgte skib – som regel en mindre enhed som en fiskekutter – for at slå en snak af med folk.

På den måde forsøger vi dels at skabe forståelse for vores tilstedeværelse og få et så godt forhold som overhovedet muligt til dem, som vi sejler rundt imellem, og dels at danne os det bedst mulige billede. Det hænder også, at der falder gaver af – både den ene og den anden vej. Som et supplement til søndagsmiddagen faldt der på den måde rejer af.
Det var ikke så ringe endda!

Mange skibe ”hailes” døgnet rundt. At haile vil sige at man kalder skibet op og stiller nogle spørgsmål om skib, besætning og rute.


… og så går turen tilbage til PETO.

Vejret er mere end godt for årstiden set med danske øjne. Men der er ikke længere helt så megen tid til at nyde det. Vi er her for at yde en indsats og løse en opgave. Det forsøger vi på PETO efter bedste evne at leve op til.

Internt i skibet er der nu så småt ved at komme gang i diverse turneringer i så forskellige spil som ”Kampludo med polsk had”, Skak,

Backgammon, Poker og Trivial Pursuit. Det hele går ud på at finde PETO-mestre i alle kategorierne, inden vi igen klapper kajen i Korsør den 19. december.

Hvordan man har det hænger jo sammen med, hvordan man tager det. Vi vil gerne tage det hele med det gode. Så bliver tiden ikke lang, og vi kan nyde den sammen, mens vi er af sted.

Rigtig mange hilsner til jer derhjemme fra besætningen på
PETER TORDENSKIOLD

PETER TORDENSKIOLD Rejsebrev nr.: 7 i SNMG1 2007.
Nu har PETO i en uge været en del af SNMG1 – NATO's stående maritime styrke, gruppe 1.


COMSNMG1 på vej til PETO.

26-10-2007 kl. 09:32

Nu har PETO i en uge været en del af SNMG1 – NATO's stående maritime styrke, gruppe 1. Lige for øjeblikket er gruppen ikke særligt stor. Den består af den amerikanske destroyer USS BAINBRIDGE – som også fungerer som kommandoskib, hvor admiralen holder til sammen med sin stab – det tyske flådetankskib FGS SPESSART og den canadiske fregat HMCS TORONTO. Men der kommer flere til siden hen…

Vi har på PETO lige siden vi forlod Kreta været beskæftiget med en slags farvandsovervågning i det nordøstlige Middelhav. Det er noget, som det danske søværn igennem mange år har haft brug for og været god til.

I gruppen af skibe er PETO blevet tildelt rollen som ASUW Commander – det betyder "Anti Surface Warfare Commander". Det betyder at det er PETO, som leder slagets gang hvad angår opbygning af overfladebilledet i området og ledelse af skibene i overfladekrigen skulle dette blive nødvendig.

Det er en af de tunge ansvarstildelinger i forbindelse med den igangværende operation, og en lille smule stolthed kan da heller ikke undgås over, at vi på det mindste skib i styrken er sat i spidsen for det område.

Men det viser sig jo så ofte: småt er godt – eller oversat til almindeligt dansk: Hellere lille og vågen end stor og …
Amerikaneren tager sig så af luften, mens canadieren leder slaget under havets overflade.

Torsdag havde COMSNMG1 – det er den amerikanske admiral, som i år er chef for SNMG1 – meldt sin ankomst ombord på PETO.
Det er en fast tradition, at styrkechefen kommer over på de deltagende skibe mindst én gang. På den måde får han lejlighed til at lære sine skibe at kende. Og han får også lejlighed til at tale til den samlede besætning. Det er vigtigt i operationer, der er multinationale, at der er et fælles fodslaw enhederne imellem.

Vi håber, admiralen var glad ved det, han så. Og vi forsøger nu at leve op til det ansvar, som vi har fået betroet i forhold til de øvrige i styrken. Der "hailes" stadigvæk på livet løs, og vi gør alt, hvad vi overhovedet kan for at bevare hovedet koldt og radarbilledet up-to-date.

Og vejret: Tjah, det kunne jo være værre!

De varmeste hilsner fra os alle på PETER TORDENSKIOLD

PETER TORDENSKIOLD Rejsebrev nr.: 8 i SNMG1 2007.
Efter to ugers indsats i Operation Active Endeavour var der en del reparationsarbejde, som skulle gøres under vores ophold i Piræus/Athen.

02-11-2007 kl. 13:35

Efter to ugers indsats i Operation Active Endeavour var der en del reparationsarbejde, som skulle gøres under vores ophold i Piræus/Athen.

En del af det krævede brug af kran fra land, så mens de andre skibe, som vi sejler sammen med, måtte ligge til ankers i Falirobugten øst for Piræus lykkedes det for PETER TORDENSKIOLD – ikke mindst takket være en god og vedholdende agent – at komme til at ligge til kajs midt i den travle trafikhavn, hvor store og små færger og kæmpemæssige krydstogtsskibe næsten svirrede omkring os.

Vi fik repareret det, som vi skulle, og vi fik også lejlighed til at få set nogle af Athens seværdigheder. Athen er en meget stor by med 4-5 millioner mennesker.

Byplanlægning har igennem mange år været en by i Grækenland, og Athen kan derfor virke både voldsom, beskidt og uoverskuelig. Midt i det hele hæver byens smukke oldtidsminder sig så. Dét som Athen er berømt for: De mange gamle ruiner fra en for længst svunden storhedstid, da det var fra Grækenland stort set alle nye impulser kom.

En af aftnerne havde velfærdsudvalget arrangeret fællesspisning inde i Athen i Akropolis' skygge for hele den vagtfrie del af besætningen. Vagtholdet kunne så tage ud sammen dagen efter. Inden ankomsten til Athen havde vi været på søen i 14 dage.

Helt så længe skulle der ikke gå denne gang. Efter bare 40 timers sejlads nåede vi den tyrkiske flådehavn i Aksaz i nærheden af Marmaris. Og på de 40 timer nåede vi både at køre luftforsvarsøvelser, sejle formationssejlads med de andre enheder i styrken og afholde togtets første bankospil.

PETER TORDENSKIOLD skal nu i de næste ca. 10 dage deltage i den tyrkiske flådeøvelse DOGU AKDENIZ. Øvelsen er allerede begyndt, mens vi ligger på basen. Den er stort anlagt med mange forskellige elementer. Hjælp til katastroferamte, evakuering af civile og – naturligvis – de mere klassiske discipliner i en flådeøvelse såsom hævdelse af embargo og farvandsovervågning.

Øvelsen afsluttes med et kort besøg i byen Izmir på Tyrkiets vestkyst. Nok skriver vi nu november, men vi befinder os fortsat i varmen. Derfor kan vi også sende de varmeste hilsner til jer derhjemme. Besætningen på PETER TORDENSKIOLD

PETER TORDENSKIOLD Rejsebrev nr.: 9 i SNMG1 2007.

Omstillingsparathed er ikke bare en eller anden ny opfindelse eller et modeord. Nej, det har vi såmænd levet med og levet efter i mange år.



07-11-2007 kl. 13:19

At planer er tentative, er noget, som vi i Søværnet ikke er helt ubekendte med. Omstillingsparathed er ikke bare en eller anden ny opfindelse eller et modeord. Nej, det har vi såmænd levet med og levet efter i mange år.

Og godt det samme, for efter et ophold ved den tyrkiske flådebase i Aksaz i nærheden af turistbyen Marmaris, hvor der blev kørt en del indledende øvelser ved kaj, og hvor der var møder forud for den større tyrkiske flådeøvelse, som det var meningen, at SNMG1 skulle deltage i, blev hele gruppen lige pludselig ofre for en storpolitisk dagsorden, som vi ikke har nogen indflydelse på.



Atatürk - det moderne Tyrkiets grundlægger

Men resultatet blev kort fortalt, at SNMG1 ikke længere deltager i den tyrkiske øvelse. Det har noget med det anspændte forhold, der stadigvæk hersker mellem Grækenland og Tyrkiet – og begge lande er jo med i NATO.

Nå, men så findes der jo andre måder at lufte tilstedeværelse på. SNMG1-staben kom ganske vist på overarbejde, men der er strikket et nyt program sammen, hvor SNMG1-gruppen, som nu bliver udvidet med en spansk fregat, kører interne øvelser samt generel overvågning af det østlige Middelhav.

PETOs næste havneophold i Izmir var også en del af den tyrkiske øvelse, så det er også aflyst. I stedet for sejler vi op gennem Dardanellerne over Marmarahavet til Bosporusstrædet for at besøge Istanbul.



Afgang fra den tyrkiske flådebase i Aksaz

Der er vist ikke mange ombord, der er kede af det bytte. Istanbul er en by, der forbinder to verdensdele og med en lille portion god vilje kan kaldes for Europas største by (selvom en del af den ligger i Asien). Den har oplevet at være centrum i ikke mindre end tre imperier, og den rummer utallige minder om sin stolte fortid.

Men dagligdagen går sin vante gang ombord. Vagten har fundet sin tørn. Og efter en lille reminder om, at efteråret er på vej, som vi fik i går i form af lidt blæsevejr, regn og hagl så store som dueæg, er vi nu tilbage på sporet rent vejrmæssigt.

Mange hilsner til jer derhjemme fra hele besætningen på PETER TORDENSKIOLD

Rejsebrev nr. 10 fra Korvetten PETER TORDENSKIOLD

Vejret er en del af sølivets glæder og bekymringer.



Nej, det er ikke i Danmark, det er i Middelhavet.

16-11-2007 kl. 12:25

Man kunne måske godt gå hen at tro, at det at sejle på Middelhavet altid er en dans på roser. Men så kan man godt tro om igen. På korvetten PETER TORDENSKIOLD prøver vi for tiden lidt af hvert – også på det vejrmæssige område.

Vi har oplevet et spejlblankt Middelhav med temperaturer på den rigtige side af 30 grader – i luften altså! – vandet var kun 27…

Vi har oplevet almindelig trist vejr.
Vi har oplevet godt vejr.
Vi har oplevet haglbyger med hagl på størrelse med snebolde.
Vi har oplevet, at Middelhavet har rejst sig.

Kontraster og modsætninger er en del af det, som møder os. I går, onsdag den 14. november, gik vi igennem Korintherkanalen. Da var der ikke en krusning på havets overflade.

Men nu, torsdag, er vi ude i det Ioniske hav uden nogen ø til at give læ. Det er såmænd ikke, fordi det blæser så meget, men mange har haft besvær med at holde sig på køjen i nat. Og nogle af de samme mennesker vil så hellere end gerne holde køjen i dag. PETO hugger da også indimellem slemt i det. Og det hænder, at der lyder mærkelige lyde gennem skibet, når vi rider lidt forkert på en sø.

Vejret er en del af sølivets glæder og bekymringer. Vi kan ikke rigtig lave om på det. Så vi kan jo ligeså godt tage det, som det kommer. Og lige nu kommer det på en noget mere rå måde, end vi har været vante til i de sidste mange dage.

Det mærkes på, at der er lidt bedre plads ved skafning. Der er mere meget mere ro ombord rundt omkring i skibet.

Men samtidig har vi jo en opgave, der skal løses.

For tiden går opgaven ud på øvelser med de øvrige enheder i SNMG1-gruppen, canadieren TORONTO og amerikaneren BAINBRIDGE.

Så vagten tager sin tørn døgnet igennem. Og kursen sættes ved weekendens slutning mod Valletta på Malta. Her skal vi sammen med de andre klargøre til de sidste 14 dages skarpe indsats i Operation Active Endeavour, inden det går hjemover.

PETER TORDENSKIOLD
PETO rejsebrev combined surge ops

Så er PETO afgået La Valletta på Malta for at deltage i den sidste såkaldte "combined surge ops" under Operation Active Endeavour i denne omgang.



Undervisning i karabin på agterdækket.

26-11-2007 kl. 15:28

Combined, fordi vi udover at være en del af vores egen gruppe SNMG1 (Standing NATO Maritime Group 1), også skal samarbejde med SNMG2.

Vores deltagelse i operationen kører fra afgang La Valletta d. 23. november frem til ankomst Cartagena i Spanien d. 7. december, og går overordnet ud på at skabe et sikkert maritimt miljø, samt forhindre terrorister i at benytte Middelhavet til deres aktiviteter.

Lidt mere detaljeret skal PETO kalde skibe op for at informere om operationen og opfordre til at melde til operationens hovedkontor, hvis de ser noget mistænkeligt.

Desuden bliver skibe, hvor der er mistanke om, at de har forbindelse til kriminalitet kaldt op og udspurgt. Såfremt der foreligger begrundet mistanke om kriminelle aktiviteter, går vi ombord for at undersøge skibet og dets papirer.

Alle mindre skibe i operationsområdet vil modtage besøg af enten PETO eller en af de andre enheders gummibåd for at tale med besætningen. Disse besøg har til formål at skabe forståelse for operationen, men tillige for at komme meget tæt på skibene med mulighed for at konstatere om de bedriver lovlige aktiviteter, blandt andet gennem foto- og videodækning.



Skydning med pistol fra

agterdækket PETO er fortsat udpeget som ASUWC (Anti SUrface Warfare Commander), hvilket indebærer, at vi bl.a. skal holde styr på overflade billedet indenfor styrken, samt sørge for koordination med de øvrige flådesty

rker i det østlige Middelhav. I den forbindelse er der er særlig opgave med at sikre, at de civile skibe ikke føler sig chikaneret, fordi de bliver kaldt op af flere krigsskibe inden for en kort periode.

Det er på flere måder en krævende opgave, men også en opgave, som besætningen har trænet i snart mange år.

PETO er lige nu på vej østover mod den nordlige indsejling til Suez kanalen. Her skal vi arbejde tæt sammen med den spanske fregat CAZADORA.

Efter et par dage begynder vi langsomt at bevæge os vestover igen mod den libyske kyst, som er vores næste patruljeområde. De øvrige enheder ligger spredt i den resterende del af Middelhavet, så vi hele tiden kan holde et samlet overblik over så stort et område som muligt. Den samlede styrke i denne periode er ganske stor, og vi får hjælp fra både ubåde og maritime patruljefly.

Under forlægningerne mellem de forskellige operationsområder udfører vi stadig vores opgave, men som det ses af billederne, bliver tiden også brugt til at vedligeholde de færdigheder, som kan blive nødvendige for at forsvare os selv.
Tiden rinder langsomt ud for PETO deltagelse i operationen for denne gang, men vi har stadig to spændende uger foran os.

PETER TORDENSKILD 2. rejsebrev Combined Surge Ops.

Så er halvdelen af denne combined surge ops under Operation Active Endeavour gået.



Behandling af såret under havariøvelse

03-12-2007 kl. 13:53

I den forgangne uge har PETO ligget i den østlige del af Middelhavet på strækningen mellem Suez kanalen og vestover til Libyens vestlige grænse.



Friendly approach på Libysk fisker

PETO har ageret som ASUWC (Anti SUrface Warfare Commander), og har under denne funktion holdt styr på overfladebilledet samt koordineret de radioopkald som styrken har foretaget til civile skibe i området.

PETO har selv foretaget en hel del opkald for at udbrede kendskabet til operationen om stabilitet og sikkerhed i Middelhavet.

Desuden har vi gennemført besøg ved fiskefartøjer i området, hvor vi har taget billeder, talt med besætningerne samt uddelt forskelligt informationsmateriale omkring Operation Active Endeaveour.



Bordingholdet. 1. hold går om bord

Der er naturligvis også blevet tid til intern træning i form af skydeøvelser, havariøvelser samt boarding træning.



Hele boardingholdet er om bord

De sidste par døgn har vi ledt efter et skib som mistænkes for at have relation til terrorisme og illegal virsomhed. Skibet blev lokaliseret i ”Gulf of Sidra” nord for Libyen, hvor PETO kaldte skibet op og gennemførte en boarding, for at undersøge skibets last, besætning og papirer.

Boardingen forløb uden problemer, og lige nu er PETO på vej nordpå igen for at mødes med den tyske tanker RHOEN. Når vi mødes med RHOEN skal vi lave RAS (Replenishment at Sea), hvor vi går på siden af tankeren og får noget efterhånden tiltrængt brændstof.

Efter RAS går turen Vestover mod Cartagena i Sydspanien. Undervejs vil PETO stadig foretage anråb af den civile skibstrafik. Vi forventer at ankomme Cartagena 7. december.

Herefter siger vi farvel til SNMG1 og påbegynder forlægningen hjemover til familie, venner og jul.



Der arbejdes i maskinen

Rejsebreve fra STØREN 2007

Rund um den Kriegers Flak mit STØREN 22-10-2007

Efter en vel overstået DANEX, hvor STØREN til nogles store undren vandt DANEX-Olympics, har vi atter slået en Søværnsrekord.

Rund um den Kriegers Flak mit STØREN

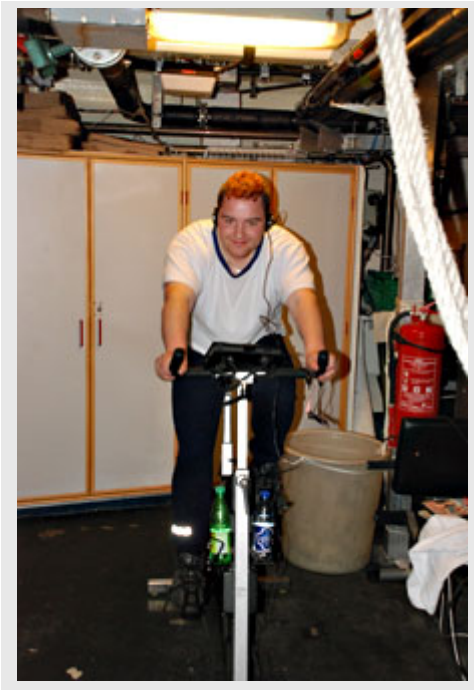
Efter en vel overstået DANEX, hvor STØREN til nogles store undren vandt DANEX-Olympics, har vi atter slået en Søværnsrekord.



22-10-2007 kl. 15:34

Denne gang var det GRIBBENS tidligere spinningrekord på 24 timer, der stod for fald. Besætningen har aldrig selv tvivlet på egne evner, så derfor var det også mest et spørgsmål om, hvilken rekord vi skulle bruge denne MIE til at slå. Henset til den fysiske form ombord og vores idrætsfaciliteter faldt valget naturligt på spinningrekorden.

Med en besætningsstørrelse på 25 mand og en rekordtid på 25 timer valgte vi at køre én time af gangen. Det passede med, at hovedparten af besætningen fik mulighed for at udfolde deres akrobatiske evner på en cykel i omladeren. Dog var der en enkelt gast fra MCM-div., der brugte natten til at køre et dobbelt-stint.



Tiden føltes ikke så lang som mange kunne have frygtet, idet spinningcyklen på bedste thansen-vis var blevet modificeret med fjernsynsskærm.

Dette er naturligvis sket helt i overensstemmelse med UCI's regler for konstruktion og modificering af spinningcykler.

Til et rekordforsøg af denne kaliber kræves naturligvis også den helt rigtige ernæring. Denne kostplanlægning blev ført ud i livet af skibets NK, som umiddelbart efter aftenskafningen startede en større produktion af hjemmelavede boller.

Således opmuntret løb turen af stablen fra mandag den 16. oktober kl. 1900 til tirsdag den 17. oktober kl. 2000.

Turen bød på et noget blandet landskab med alt fra en kanon på den ene side til et skot på den anden. Men med en livlig fantasi kunne man sagtens forestille sig, hvordan Ørnen fra Toledo, Bahamontes, må have følt det, når han stilfuldt har fløjet hen ad de glatte paveer af brosten.

Opløbsstrækningen var ikke overraskende også med en kanon i sigte – men samtidig var stemningen euforisk af de mange tilskuere, der havde valgt at bruge deres aften på at heppe på rytterne.

Ruten har stillet store krav til rytterne, hvilket besætningen har honoreret ved at være en blandet forsamling af små lette klatrere, en større gruppe af de lidt tungere tempospecialister og et par enkelte reelle finiseurs.



Alt dette har naturligvis været overvåget af en løbslæge, der er STØRENS svar på den sagnomspundne doktor Porter. Han sikrede sig, at rekordforsøget forløb sikkerhedsmæssigt forsvarligt, uden snyd og uden indtagelse af forbudte præparater.

Slutteligt skal lyde en stor tak til hele holdet omkring rekordforsøget. Uden opbakning fra langt det meste af besætningen ville det slet ikke have været muligt at gennemføre. Udover at dette er en af de mest anvendte fraser efter et veloverstået rekordforsøg, så er det også en naturlig og noget mindre eksotisk konsekvens af, at vi ikke er flere folk ombord!

STØREN opfordrer alle andre enheder til at kontakte os med forslag til, hvilke rekorder der skal detroniseres næste gang. Dette har vi stillet vaser frem til i flere år – nu putter vi blomsterne i dem!