

# Rejsebreve fra Søværnets enheder, 2008

**Søværnet**  
Søværnets Operative Kommando

24. juni 2010

HærenSøværnetFlyvevåbnetAndre myndighederSøg

Forside

Nyt & Presse

Om SOK og Søværnet

Nationalt

Internationalt

Job & uddannelse

Enhederne skriver

Fotogalleri

Kontakt

Sitemap

Links

Underliggende myndigheder

Her er du: [Enhederne skriver](#)

Nyhedsbreve fra søværnets enheder

Operative enheder:

Støtteskibe

[ABSALON](#)  
[ESBERN](#)  
[SNARE](#)

Inspektionsskibe

[THETIS](#)  
[TRITON](#)  
[VÆDDEREN](#)  
[HVIDBJØRNEN-A](#)  
[HVIDBJØRNEN-B](#)

Inspektionsfartøjer

[KNUD RASMUSSEN](#)  
[EJNAR MIKKELSEN](#)

Patrolje-, missil- og minerydningsfartøjer

[GLENTE](#)  
[HAVKATTEN](#)  
[LAXEN](#)  
[MAKRELEN](#)  
[RAVNEN](#)

STØREN  
VIBEN

Miljøfartøjer

[GUNNAR THORSON](#)  
[GUNNAR](#)  
[SEIDENFADEN](#)  
[MARIE MILJØ](#)

Sejlskibe

[SVANEN & THYRA](#)

Sejlskib, civilt

[GEORG STAGE](#)

OPLOG

[OPLOG TEAMS](#)

Tilmeld dig  
Nyhedsbreve

UNIFIL

Kopieret fra [www.sok.dk](http://www.sok.dk)

Sammensat & redigeret af Søren Nørby, Forsvarets Bibliotek, juli 2010.

## Indhold

|                                                                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| L16 ABSALON.....                                                                                                                     | 7  |
| ABSALON på vej mod TF 150.....                                                                                                       | 7  |
| ABSALON i Task Force 150 - 1. brev .....                                                                                             | 9  |
| ABSALON i Task Force 150 - 2. brev .....                                                                                             | 11 |
| ABSALON i Task Force 150 - 3. brev .....                                                                                             | 13 |
| ABSALON i Task Force 150 - 4. brev .....                                                                                             | 15 |
| ABSALON i Task Force 150 - 5. brev .....                                                                                             | 17 |
| ABSALON i Task Force 150 - 6. brev .....                                                                                             | 19 |
| ABSALON i Task Force 150 – 7. brev .....                                                                                             | 21 |
| F357 THETIS .....                                                                                                                    | 22 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 1.....                                                                              | 22 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 2.....                                                                              | 23 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 3.....                                                                              | 24 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 4.....                                                                              | 26 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 5.....                                                                              | 27 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 6.....                                                                              | 29 |
| THETIS i FN Food World Programme - Rejsebrev nr. 7.....                                                                              | 30 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebreve nr. 8 og 9.....                                                                        | 31 |
| Inspektionsskibet THETIS har nu overtaget opgaven med at ledsage World Food Programme's<br>nødhjælpskib MV Victoria til Somalia..... | 33 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 10.....                                                                             | 34 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 11.....                                                                             | 35 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 12.....                                                                             | 37 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 13.....                                                                             | 38 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 14.....                                                                             | 39 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 15.....                                                                             | 41 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 16.....                                                                             | 43 |
| THETIS i FN Food World Programme - Rejsebrev nr. 17.....                                                                             | 44 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 18.....                                                                             | 46 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 19.....                                                                             | 48 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 20.....                                                                             | 49 |
| THET i FN WOrld Food Programme - Rejsebrev nr. 21 .....                                                                              | 51 |

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 22.....              | 53  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 23.....              | 55  |
| Gudstjeneste ombord THETIS ud for Afrikas Horn.....                   | 57  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 24.....              | 59  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 25.....              | 61  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 26.....              | 62  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 27.....              | 64  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 28.....              | 66  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 29.....              | 68  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 30.....              | 71  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 31.....              | 73  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 32.....              | 75  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 33.....              | 77  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 34.....              | 79  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 36.....              | 81  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 35.....              | 83  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 37.....              | 84  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 38.....              | 85  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 40.....              | 86  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 39.....              | 88  |
| THETIS i FN World Food Programme – Rejsebrev nr. 41.....              | 90  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 42.....              | 92  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 43.....              | 94  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 44.....              | 95  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 45.....              | 96  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 46.....              | 98  |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 47.....              | 100 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 48.....              | 101 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 49.....              | 104 |
| THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 50.....              | 106 |
| THETIS i FN World Food Programme - Efterskrift - Rejsebrev 50 A ..... | 109 |
| THETIS på Færø togt - rejsebrev nr. 51.....                           | 111 |
| Idrætsskibet THETIS – rejsebrev nr. 52.....                           | 113 |
| Kadetter på togt - rejsebrev nr. 53.....                              | 115 |

|                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------|-----|
| Værnepligtige om bord på THETIS – rejsebrev nr. 54 .....         | 117 |
| THETIS på vej til øvelse JOINT WARRIOR – rejsebrev nr. 55 .....  | 119 |
| THETIS i øvelse JOINT WARRIOR – rejsebrev nr. 56. ....           | 121 |
| Nyt fra værnepligtige om bord på THETIS – rejsebrev nr. 57. .... | 122 |
| F358 TRITON .....                                                | 124 |
| Nordlyset nr. 1 .....                                            | 124 |
| Nordlyset nr. 2 .....                                            | 132 |
| F359 VÆDDEREN .....                                              | 142 |
| Nyhedsbrev fra VÆDDEREN på togt ved Færøerne og Grønland .....   | 142 |
| Polarstjernen nr. 2 fra VÆDDEREN på togt i Nordatlanten .....    | 146 |
| Polarstjernen nr. 3 fra VÆDDEREN i Boston .....                  | 150 |
| Polarstjernen nr. 4 fra VÆDDEREN i Nordatlanten .....            | 154 |
| På sygebesøg i Danmarksstrædet .....                             | 157 |
| Ny læge om bord - mødet med Søværnet .....                       | 158 |
| Royalt besøg på VÆDDEREN .....                                   | 160 |
| Polarstjernen nr. 5 fra VÆDDERENS A- besætning .....             | 161 |
| Polarstjernen nr. 6 .....                                        | 164 |
| VÆDDEREN besøger Cork .....                                      | 168 |
| VÆDDERENS sidste fangst .....                                    | 170 |
| Brand om bord i BRIMIL og VÆDDEREN uden fremdrivning .....       | 171 |
| F360 HVIDBJØRNEN .....                                           | 172 |
| Nordlyset Nr. 1-2008 fra HVIDBJØRNENS A-besætning .....          | 172 |
| Nordlyset nr. 2-2008 fra HVIDBJØRNENS A-besætning .....          | 177 |
| Nordlyset Nr. 3-2008 fra HVIDBJØRNENS A-besætning .....          | 182 |
| Nordlyset Nr. 4-2008 fra HVIDBJØRNEN A-besætning .....           | 188 |
| Nordlyset - nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B i Nordatlanten .....    | 195 |
| TOWN Marts - nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN B i Nordatlanten .....   | 199 |
| Nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B på vintertogt .....                 | 204 |
| Rejsedagbog fra 2. KMP 7. deling .....                           | 208 |
| Tre maskinkadetter på togt .....                                 | 212 |
| KNUD RASMUSSEN .....                                             | 213 |
| Klimatest med inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN .....           | 213 |
| Så er der isbjørn på broen .....                                 | 214 |
| I Knud Rasmussens fodspor med KNUD RASMUSSEN .....               | 215 |



|                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| P555 STØREN .....                                                                      | 220 |
| Nr. 1-2008 - STØREN FORACS 25 april – 02 maj 08 .....                                  | 220 |
| Nr. 2-2008 - STØREN og MSF 3 i øvelse LOYAL MARINER 2008 nr. 1 .....                   | 222 |
| Nr. 3-2008 - STØREN i LOYAL MARINER nr. 2 .....                                        | 224 |
| Nr. 4-2008 - Øvelse LOYAL MARINER 2008, STØREN & MSF 3 nr. 3 .....                     | 226 |
| GUNNAR THORSON .....                                                                   | 228 |
| GUNNAR THORSONs beretning fra weekendens olieudslip fra Prøvestenen .....              | 228 |
| GUNNAR THORSON beretter om Miljøskenes boardinghold - Det Mobile Miljøberedskab .....  | 230 |
| METTE MILJØ .....                                                                      | 232 |
| MARIE MILJØ beretter fra grundstødning ved Nakskov. ....                               | 232 |
| SVANEN og THYRA .....                                                                  | 233 |
| Nr. 1. fra Hold I, – Fra Stubbekøbing til Stockholm via Bornholm og Gotland .....      | 233 |
| Nr. 2 fra Hold I, Fra Stockholm til Frederikshavn, via Kiel.....                       | 235 |
| Nr. 1 fra HOLD II, Frederikshavn til Haugesund i Norge.....                            | 237 |
| Nr. 2 fra Hold II, Norge.....                                                          | 241 |
| Nr. 1 fra Hold III, d 30/7 – 18/8 2008 .....                                           | 243 |
| Nr. 2 fra hold III, d.12/8 – 31/8-2008.....                                            | 247 |
| Nr. 1 fra Hold IV .....                                                                | 249 |
| Nr. 2 fra Hold IV .....                                                                | 251 |
| GEORG STAGE .....                                                                      | 253 |
| Hold NORBY – Af sted på langfart .....                                                 | 253 |
| F355 OLFERT FISCHER .....                                                              | 255 |
| Ugen der gak.....                                                                      | 255 |
| OLFERT FISCHER i BALTOPS 08.....                                                       | 257 |
| F356 PETER TORDENSKIOLD .....                                                          | 263 |
| Nr. 1 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD i UNIFIL .....                                    | 263 |
| Nr. 2 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD i Limassol, Cypem. ....                           | 265 |
| Nr. 3 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD på patrulje ud for Libanons kyst.....             | 267 |
| Nr. 4 -Korvetten PETER TORDENSKIOLD uddanner libanesiske kadetter. ....                | 269 |
| Nr. 5 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD træner boardingholdet. ....                       | 272 |
| Nr. 6 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD varetager kommandofunktioner. ....                | 274 |
| Nr. 7 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD uddanner igen libanesisk flådepersonel.....       | 277 |
| Nr. 8 - Vagtchef på korvetten PETER TORDENSKIOLD i operationsområdet ved Libanon ..... | 279 |
| Nr. 9 - På patrulje med korvettet PETER TORDENSKIOLD. ....                             | 281 |

|                                                                                                                                                    |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Nr. 11 - Chefen for Forsvarsstaben besøgte i starten af juli UNIFIL missionen ved Libanons kyst, hvor korvetten PETER TORDENSKIOLD er indsat. .... | 284 |
| Nr. 10 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD lægger kursen mod hjemlige farvande .....                                                                    | 285 |
| Y303 SAMSØ .....                                                                                                                                   | 286 |
| Lohals 200-års jubilæum .....                                                                                                                      | 286 |

## L16 ABSALON

### ABSALON på vej mod TF 150

**Støtteskibet ABSALON afgik søndag den 17. august om eftermiddagen med kursen mod det Indiske Ocean.**

27-08-2008 kl. 17:56

Så kom ABSALON af sted!

Siden Folketingets beslutning om dansk deltagelse i Task Force 150 (TF 150) i starten af året har ABSALONs (ABSL) besætning arbejdet på at klargøre skibet til de udfordringer, der venter på missionen.

*Dagligt arbejde om bord med at klargøre skib og udstyr.*

Som supplement til ABSL besætning er der under TF 150 en række kapaciteter og myndigheder om bord, herunder en Speciel Maritim Indsatsstyrke (SMI) bestående af personel fra Frømandskorpset (frømand, militærpoliti og minører), læge og narkosesygeplejerske, præst, tolke, helikopterbesætning og sidst men ikke mindst Søværnets Taktiske Stab (STS), der skal fungere som CTF 150 stab. Til staben er der knyttet enkelte udenlandske stabsofficerer. TF 150 er en maritim koalitionsstyrke etableret med udgangspunkt i OPERATION ENDURING FREEDOM. Operationsområdet er Det Røde Hav, Adenbugten, Det Arabiske Hav, Oman Bugten, Somalia Bugten og den vestlige del af det Indiske Ocean. Et område på størrelse med USA. Formålet med missionen er at forbedre den generelle maritime sikkerhed og stabilitet i operationsområdet. Dette skal gøres ved bl.a. at imødegå pirateri, smugleri, terrorisme samt opbygning af kyststaters egen evne til at håndtere den maritime sikkerhed.

ABSL afgik som planlagt fra Frederikshavn søndag d. 17. august 2008 kl. 1500 efter en højtidelig parade. Stabschefen i Forsvarskommandoen og Chefen for Søværnets Operative Kommando ønskede besætningen og alle medsejlende en god tur til TF 150. Ca. 200 pårørende havde valgt at sige farvel til besætningen.



### Spænding og savn

Efter afsejlingen var der en blandet følelse hos besætningen af spænding, lettelse og glæde over endelig at være kommet af sted samt en følelse af savn over at vide, at man først er hjemme om tre måneder. I dag knap en uge senere er alt næsten, som det plejer om bord, skønt der stadig er mange ting, der skal på plads rundt omkring - det er jo ikke hver dag, man pakker til tre måneder.

Vejret var med ABSL på afsejlingsdagen, med klar himmel og sol, men det skulle hurtigt ændre sig. Særligt tirsdag og natten til onsdag bød på dårligt vejr igennem dem Engelske Kanal, hvilket betød en hård start for enkelte besætningsmedlemmer og gæster om bord ABSL, der lærte, hvad udtrykket "at ofre til havguderne" betyder.



*En flok hvaler slog følge med ABSALON*

### **Hvaler i sigte**

Onsdag bød på ABSL første møde med "eksotiske" pattedyr - en flok hvaler, hvilket gjorde stort indtryk på dem, der aldrig før har været i nærheden af disse majestætiske dyr, skønt de måtte beundres fra god afstand.

Dagligdagen om bord

Nu da hverdagen har meldt sig, er de forskellige divisioner gået i gang med at træne og udføre dagligt arbejde.

Skibets boardinghold træner sammen med og får undervisning af SMI i brug af deres udstyr. TMG skytterne har ligeledes trænet, så de er fortrolige med deres våben, så de er klar, når skibet for første

gang går op i beredskab ved passage af Gibraltar.

Operations divisionen (O-DIV), der består af sektionerne kampinformation og radio, har hver især haft travlt med at gøre klar til operationen.

I kampinformationssektionen testes alt udstyret igennem for at sikre, at det virker optimalt, ligesom der gennemføres interne øvelser for at tilsikre, at alt operationsrummets personel er forberedt, når skibet kommer frem til operationsområdet. Radioen har haft travlt med at lære SMI holdets nye udstyr at kende samt sørge for, at alt kommunikation til og fra skibet fungerer. Ligesom i operationsrummet køres der også på radioen interne øvelser for at være helt klar, når ABSL ankommer til missionsområdet.

Den tekniske division (T-DIV) har brugt de første par dage på at tilpasse de midlertidige beboelsescontainere, der blev installeret ombord inden afgang, gennemføre kontrol af det i sidste øjeblik ombordbragte sikkerhedsudstyr, gennemføre enkelte mindre reparationer mv.

Våben- og elektronikdivisionen (VE-DIV) har arbejdet hårdt for at få skibets kommunikationssystemer, Internet, SKYPE mv. op at køre. At kunne kommunikere med ens pårørende under en lang udsendelse er vigtig, og allerede onsdag blev den første af to SKYPE-telefoner taget i brug, så nu kan besætningen ringe hjem. Ligeledes har våbensektionen kontrolleret og klargjort alle våbensystemer således, at de er klar til at kunne anvendes med kort varsel.

Logistikdivisionen (L-DIV) fik efter afgang endelig tid til at få stuvet alle de forsyninger af vejen, der var blevet leveret de sidste dage op til afgang. I løbet af ugen er skibets flexdæk således igen blevet farbart, og forsyningerne er stort set blevet fordelt i de forskellige divisioners stuepladser. L-DIV har også brugt ugen til at rutinere surringsgaster, Flight Deck Director (FDD) og Flight Deck Officer (FDO) i forbindelse med helikopteroperationer samt øvet sætning af ABSL gummibåd og Frømandskorpsets Rigged Inflatable Boat (RIB).

Besætningen ser frem til den videre færd sydover mod varmere himmelstrøg og de opgaver og oplevelser, der venter. Mere herom i de kommende nyhedsbreve.



*Tungt Maskin Gevær skytterne træner*

## ABSALON i Task Force 150 - 1. brev



### *ABSALON forlader Frederikshavn*

**Den 17. august oprandt dagen, da ABSALON stævnede ud fra Frederikshavn med kurs mod Afrikas Horn for at være kommandoskib for den internationale flådestyrke Task Force 150.**

28-08-2008 kl. 10:28

Om bord er Søværnets Taktiske Stab, ledet af flotilleadmiral Per Bigum, der vil have kommandoen over styrken i fire måneder fra medio september til medio januar. Mens Staben er med i hele perioden, bliver besætningen på ABSALON i november afløst af besætningen fra søsterskibet ESBERN SNARE.

Deltagelsen i Task Force 150 er en milepæl i ABSALONs historie – på flere måder. Det er første gang, at skibet, der først for nyligt er blevet fuldt operativt, skal deltage i en international operation.

Desuden er det første gang, at skibet har så mange mennesker underbragt om bord. Ud over de 100 faste besætningsmedlemmer og medlemmerne af Søværnets Taktiske Stab, er der en specialmaritim indsatsstyrke, der tæller medlemmer af Frømandskorpset, minører og militærpoliti.

Om bord er også helikopterpilot og teknikere, tolke, læge, sygeplejerske, præst samt udenlandske officerer med tilknytning til flådestyrken.



*Jessika og Laila ved afsejlingen*

Dette giver en samlet bemanning på ca. 155 personer, hvilket er næsten dobbelt så mange som på de to klimatestsejladser, ABSALON gennemførte i 2005.

Task Force 150 har et operationsområde, der strækker sig fra Den Persiske Golf ned til

Kenya og et stykke ind i Det Indiske Ocean.

Inden for dette område har flådestyrken fire overordnede opgaver:

1) kontrol af skibe for illegal aktivitet (smugling af våben, narkotika m.v.), 2) beskyttelse af skibe mod terrorister og pirater; 3) hjælp til udvikling af de lokale sømilitære kapaciteter og 4) almindelige redningsaktioner til søs. Med andre ord: opgaven består i at opretholde den maritime sikkerhed i området.

Alle disse opgaver kan ABSALON på forskellig vis bidrage til

løsningen af. Det siger sig selv, at dette kun er blevet muligt i kraft af et gigantisk forarbejde forud for sejladsen. Det er trods alt ikke mere end godt fire år siden, skibet blev afleveret fra Lindø-Værftet, og siden er der vedholdende blevet arbejdet på at optimere skibets forskellige tekniske og materielle funktioner, herunder ikke mindst installeringen af skibets operative elementer – samt at opøve besætningens fortrolighed med disse.

Og jo mere tiden nærmede sig for afsejlingen, desto flere ting var der selvfølgelig, som også lige skulle på plads. Lidt på samme måde som når en privatperson skal ud på en længerevarende rejse: her er det jo også gerne inden for de sidste dage, at der dukker en masse ting op, som man lige skal have ordnet, inden man kan tage af sted.

### **På vej mod Task Force 150**

Men nu er ABSALON kommet godt af sted. Afsejlingen fra Frederikshavn blev særdeles festlig i kraft af den forudgående parade på kajen med overrækkelse af Forsvarschefens fane; taler ved Stabschefen for Forsvarskommandoen og Chefen for Søværnets Operative Kommando – og ikke mindst i kraft af de mange pårørende, der var mødt op for at vinke farvel.



*Thure, Heidi og David på broen*



*Christian og Astrid med udsigt over kajen*

For de nye om bord går de første dage naturligt nok med at finde sig til rette med skibets forskellige indretninger og rutiner. Men for alle gælder det, at man skal bruge et par dage på at blive fortrolig med den aktuelle bemandingssammensætning.

Her er det alt andet lige en stor fordel, at selv om ABSALON har flere forskellige faggrupper om bord, så har næsten alle en militær baggrund og dermed en professionel tilgang til dét at leve sammen med mange mennesker på forholdsvis lidt plads.

For til en militærpersons professionalisme hører nemlig ikke kun diverse tekniske og operative kompetencer, men også de sociale kompetencer, der er helt nødvendige for at få et samarbejde og en hverdag til at fungere.

Træning af både samarbejde og færdigheder er hele tiden en vigtig del af livet om bord. Derfor bruges en stor del af forlægningssejladsen også på forskellige redningsøvelser. I de sidste dage er der på ABSALON blevet øvet "Helikopter i nød" og "Helikopter i brand", ligesom der er blevet trænet TMGskydning. Alt sammen noget, der skal sikre, at skibet hele tiden er på forkant med eventuelle situationer.

Aftenerne bruges så vidt muligt til hyggeligt samvær – det være sig med OL eller en film på fladskærmen, eller blot med en rolig snak. Og i Cafeteriet er der blevet gjort flittigt brug af de spil, som skibet har fået i gave fra borgmesteren i adoptionsbyen Aalborg.

Mens sejladsen ned gennem Nordsøen var stille og rolig, blev bølgerne mere mærkbare, da vi to dage senere passerede Den engelske Kanal. I hvert fald var det tilstrækkeligt til, at der i en periode var ret stille i skibet, eftersom en del af besætningsmedlemmerne foretrak at opleve bølgerne fra deres køjer

Til gengæld var vejret igen roligt, da vi sejlede gennem Biscayen (der på grund af sine uforudsigelige vejrforhold godt kunne tilkomme navnet "Lumskebugten").

Nu er vi nået ned langs den Iberiske halvø og tidligt fredag morgen kunne vi gå igennem Gibraltar-strædet. Luften fra Atlanterhavet er blevet stadig lunere de seneste dage – et forvarsel om de vejrforhold, der venter os i den kommende tid.

Mange hjertelige hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på ABSALON.



*Hval i Atlanten*



## ABSALON i Task Force 150 - 2. brev



### ABSALON på Malta

**ABSALON havde netop passeret Gibraltarstrædet, da skibet modtog en melding om, at et handelsskib var blevet kapret af pirater i Aden-bugten.**

29-08-2008 kl. 11:48

Som følge af denne hændelse og optrapningen af piratvirksomheden i området i øvrigt, blev det besluttet, at ABSALON skulle forlægge

direkte til operationsområdet. Den planlagte kontrolmåling på Sicilien af skibets magnetisme blev derfor aflyst og ankomsten til Malta fremrykket med et par dage, ligesom havneopholdet på Malta blev forkortet. På Malta skulle skibet have forsyninger – brændstof til både mandskab og maskiner. Samtidig blev opholdet brugt til en reparation af brændstofpumpen til den ene hovedmotor.

Vi ankom til havnebyen Valletta mandag morgen og det meste af dagen gik med at få bragt forsyninger om bord og hvad der ellers er af gøremål, når skibet anløber en havn.



*Skydetræning på helikopterdækket  
middelhavsluft.*

Hen på eftermiddagen blev der givet spadseretilladelse til den vagtfrie del af besætningen, der således fik mulighed for at komme lidt ud i lokalområdet. Dette gjaldt dog ikke folkene i maskinen, der arbejdede ihærdigt med brændstofpumpen til hen på aftenen, hvor den kunne erklæres for færdigrepareret.

Efter at de sidste forsyninger var bragt om bord tirsdag formiddag, forlod ABSALON Malta over middag med kurs mod Suez. Det er nu for alvor blevet varmt, så det var ganske behageligt at komme ud på det åbne hav igen, hvor brisen formår at friske lidt op i den hede

### Forberedelser til Task Force 150

Både før og efter Malta-opholdet er dagene blevet brugt på forskellige øvelser, der tjener som forberedelse til opgaverne i operationsområdet. Især handler det om at styrke hele det teamwork, som udgøres af besætningsmedlemmer, frømand, militærpoliti, minører og helikoptergruppe.

Det gælder ikke mindst den vigtige boarding-opgave, hvor et særligt indsatshold går om bord i mistænkelige skibe for at undersøge dem for ulovlig last og anden illegal virksomhed.

Dette kan ske ved, at boardingholdet sejles over til det fremmede skib i gummibåd eller bliver fløjet derover i helikopter og hejst ("hoistet") ned på skibet.

Her bliver der krævet det optimale samspil af alle involverede parter: gummibådsførere, helikoptergruppe, ABSALONs boardinghold, frømand, militærpoliti samt de medlemmer af skibsbesætningen, der skal assistere ved afsendelse og hjemtagning.



*HELO-hoist*

Desuden har hele skibsbesætningen fået en briefing ved militærjuristen i Søværnets Taktiske Stab om de love og regler ("Rules of Engagement"), der knytter sig til opgaverne i Task Force 150.

Det gælder hovedsageligt spørgsmålet om brugen af magtanvendelse i konfrontationen med f.eks. pirater og terrorister. Hvilke magtmidler er det tilladt at bruge og hvornår? Hvordan defineres en trusselsituation? Hvor trækkes grænsen mellem civile og ikke-civile? Hvordan skal man behandle personer, som er taget i forvaring? Disse og andre relevante spørgsmål blev behandlet i den halvanden time lange briefing.



*Frømændene i deres hurtige specialfartøj, RHIB*

Der var dog én ting, der gik igen under behandlingen af samtlige problemstillinger – nemlig spørgsmålet om forholdsreglerne for den enkeltes egen sikkerhed. Det hører uløseligt med til disse ”Rules of Engagement”, at et spørgsmål ikke kan besvares uden at det også inddrager spørgsmålet om den enkeltes personlige sikkerhed. Siden afgang fra Frederikshavn har der således været fuldt dagsprogram på ABSALON og sådan vil det også fortsætte med at være i den kommende tid. Men når der er lejlighed til det, gælder det naturligvis om at komme i forbindelse med dem derhjemme. Skibet er nu blevet udstyret med to Skype-telefoner, som alle kan benytte, ligesom der findes et antal computere med netadgang, så

der er mulighed for at sende mails. Fire af disse pc’ere står i den såkaldte Netcafé, der også rummer skibets Bibliotek.

Dette består dels af bøger, der er foræringer fra forskellige kommunale biblioteker, dels af bøger, der er udlånt af Søfartens Bibliotek. I nogen tid har bogsamlingen været temmelig uorganiseret, men forleden blev der foretaget en sortering og en rubricering af bøgerne. Dette skulle gerne hjælpe både på overblikket og på lysten til at bruge biblioteket i løbet af sejladsen.

Torsdag aften nåede ABSALON indsejlingen til Suez-kanalen, hvor der blev kastet anker – med forventningen om at kunne sejle ind i kanalen ved midnatstid.

Mange hjertelige hilsener til jer alle hjemme i Danmark  
fra besætningen på ABSALON



### ABSALON i Task Force 150 - 3. brev



#### ABSALON i Djibouti

**Planmæssigt kunne ABSALON sejle gennem Suez-kanalen natten til fredag og nåede sidst på eftermiddagen ud i Det røde Hav (der ifølge flere skarpe iagttagere om bord nu slet ikke er så rødt!).**

05-09-2008 kl. 12:03

Suez-kanalen er med sine 163 km verdens længste kanal for store skibe. Kanalen blev udgravet i årene 1859-1869, efter at man i

årtusinder havde drømt om en forbindelse mellem Middelhavet og Rødehavet.

Da Suez-kanalen blev indviet i 1869, betød den en halvering af sejltiden fra Europa til Indien og Fjernøsten. Men da var der også 1,5 millioner mennesker, der havde arbejdet med konstruktionen af kanalen.



Sejladsen gennem Suez-kanalen foregik i en beredskabsgrad med bevæbnede vagtposter over alt på skibets dæk. Under den stærke sol kunne de og alle andre betragte det skiftende landskab på de to sider af kanalen – lige fra frodig bevoksning til goldt ørkenlandskab.

Efter sejladsen gennem Rødehavet ankom vi mandag formiddag til Djibouti, der grænser op til Eritrea, Etiopien og Somalia. Djibouti ligger i et af verdens varmeste områder og af samme grund er det særdeles knapt med ressourcer i landet.

Der dyrkes kun lidt, og Djiboutis eneste egentlige indtægtskilde er havnen, der ligger i hovedstaden af samme navn, hvor både franskmændene og amerikanerne har baser.

I Djibouti ventede vores Nationale Støtte-Element, der er indkvarteret med fire mand på den franske base, og som var en stor hjælp i en havn som denne, hvor tingene foregår temmelig anderledes end man er vant til.

Den anviste kajplads måtte siges at være yderst beskeden til et skib af ABSALONs størrelse. De bestilte fendere var der ikke og skibets egen landgang kunne ikke nå ind, hvorfor det blev nødvendigt at fremskaffe en længere – et projekt, der også viste, hvordan begrebet ”tid” kan opfattes meget forskelligt.

Syv hektiske timer senere forlod ABSALON atter Djibouti – med en vis fornemmelse for, hvad der kan forventes, når vi efter planen kommer tilbage i midten af september.

#### Aktioner i Task Force 150

Efter Djibouti sejlede ABSALON ud til sine fastlagte patruljeringsområder i Aden-bugten Tirsdag fik skibet overført brændstof (den såkaldte RAS: ”Replenishment at Sea”) fra et canadisk skib i styrken. Derefter blev det bemærket, at en motorbåd sejlede påfaldende parallelt med ABSALON.

Gummibåden med specialstyrken sejlede over til motorbåden i en såkaldt ”friendly approach”, hvor det blot handler om at udspørge de ombordværende om forskellige forhold. Det viste sig dog at være fredsommelige fiskere fra Yemen.

Senere på dagen forblev ABSALON på en bestemt position for at yde beskyttelse til et fragtskib, der lå med motorproblemer, og derfor kunne være et let bytte for pirater. Onsdag blev der observeret en jolle, der lå og drev rundt ude i havet. Igen blev specialstyrken sendt afsted, men kunne dog hurtigt konstatere, at jollen var tom og ubemandet.



Sejlads med skibets LCP



*Klar til gudstjeneste i cafeteriet*

Næppe var denne aktion overstået, før der kom melding om, at et større handelsskib var under angreb af pirater. ABSALON satte straks kursen mod skibets position, men et nærmere liggende canadisk skib fik hindret piraterne i deres forehavende.

Dette kan give et lille indtryk af, hvordan hverdagen blandt pirater og suspekte fartøjer former sig. Og til denne hverdag hører også, at ingen ved, hvad morgendagen vil bringe.

Til gengæld kan den vagtfrie tid bruges efter eget ønske, og med deres ligelige blanding af konkurrence og det sociale, er de forskellige spil stadig en yndet fritidsbeskæftigelse. Midt imellem dagens øvrige programpunkter blev der tirsdag afholdt gudstjeneste

i Cafeteriet, der ved hjælp af nogle få, men velvalgte rekvisitter hurtigt lader sig omdanne til et "kirkerum".

## ABSALON i Task Force 150 - 4. brev



*ABSALON set fra helikopteren*

**Efter snart to uger i operationsområdet i Aden-bugten syd for Yemen er besætningen på ABSALON blevet helt fortrolig med de rutiner, der knytter sig til opgaverne i TF 150. ´**

12-09-2008 kl. 12:19

Der er helikopterflyvning flere gange om dagen; der er nærmest gået konkurrence i, hvor hurtigt TMG-skytterne kan være klar på deres poster, og skibets eget boardinghold har ved flere lejligheder prøvet at sejle op på siden af mindre fartøjer, der har befundet sig i nærheden af ABSALON.

Indtil videre har disse både dog ikke givet udseende af ulovlig virksomhed. Til gengæld kan det vise sig af stor betydning at have haft denne venlige kontakt med dem, da de kan blive en værdifuld kilde til oplysninger om mindre sympatiske sejlere i området. For de findes! Næsten dagligt kommer der meldinger om nye kapringer eller kapringsforsøg. Noget, der må siges at foregå med en utrolig dristighed i betragtning af de mange krigsskibe, der befinder sig i farvandet. Men området er jo stort og det forsøger piraterne tilsyneladende at udnytte til det yderste.

Men som det også fremgik af det direkte indslag i TV2-nyhederne søndag aften, så er der allerede en række konkrete eksempler på, at den internationale flådestyrke har standset kaprerne midt i deres angreb.

Hertil er helikopteren på ABSALON, "Kingfisher", et særdeles effektivt redskab, da den kan nå frem til gerningsstederne langt hurtigere end skibet. Og alene synet af denne store, mørkeblå fugl burde få selv de mest dristige pirater til at fortrække.

Det er nok for meget at håbe på, at antallet af mislykkede forsøg vil få piraterne til at se sig om efter en mere hæderlig næringsvej. Derfor vil det fortsat være målet at få dem uskadeliggjort for at skabe sikkerhed for skibsfarten i et af verdens mest trafikerede farvande. ´

Mellem helikopterflyvninger og sejlads med gummibåd, LCP og RHIP bruges tiden på træning af de forskellige færdigheder i de enkelte divisioner og afprøvning af de øvrige sikkerhedsmæssige foranstaltninger om bord.



*Boardingholdet klar til at sejle ud*

Der har således været flere øvelser med "brand i skibet" – en øvelse, der skal sikre, at alle i en sådan situation hurtigt finder hen til deres faste mødesteder samt at alle de aktivt involverede i sluknings- og redningsarbejdet ligeså hurtigt når frem til deres poster. Også her handler det om at sikre, at en eventuel nødsituation ikke får lov at udvikle sig.

### **Fritidssysler**

Blandt de fritidsbeskæftigelser, der foregår på ABSALON, er der særligt én, der påkalder sig opmærksomhed: nemlig modelbyggeriet,

som finder sted om aftenen i Cafeteriet. Det begyndte, da Heise for et par år siden satte sig med sit modelbyggeri i Cafeteriet.

Derfra bredte interessen sig og nu bliver der hver aften ivrigt arbejdet med at konstruere skibe, flyvere, tanks og forskellige biler af grå plastic-løsdele og plastic-figurer, der først omhyggeligt skal farvelægges, inden de kan sættes sammen til den færdige model.

Projekt modelbyggeri har fået penge både fra skibets egen velfærdskasse og fra 2. Eskadre til indkøb af nye modeller. For disse midler blev der også indkøbt nogle ekstra modelsæt, som nye interesserede kan fornøje sig med.

Pengene er bevilget på betingelse af, at der ved lejlighed skal arrangeres en udstilling med de færdige resultater. Det bliver uden tvivl en både flot og spændende udstilling. Nu ser byggeklubben spændt frem til, at ABSALON kommer i handelen som byggemodell!

Et kapitel for sig er også idrætsudøvelsen om bord. Det vil der blive fortalt mere om i et senere rejsebrev. Her skal blot nævnes et helt nyt tiltag, nemlig halvanden times aften-idræt på helo-dækket, med Rune som initiativtager og instruktør. Aften-idrætten har fundet sted med stor tilslutning – også fra dem, der plejer at klare idrætten på en noget nemmere måde!

Fredag formiddag anløber ABSALON igen Djibouti, hvor vi skal være til mandag. Det glæder vi os til – og vi glæder os til at fortælle om opholdet.

Mange hjertelige hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på ABSALON



*Boardingholdet i aktion ved fremmed fartøj*

## ABSALON i Task Force 150 - 5. brev



### ABSALON i Djibouti Havn

**Om formiddagen den 12. september anløb ABSALON planmæssigt havnen i Djibouti, hvor vi skulle ligge til den 15.**

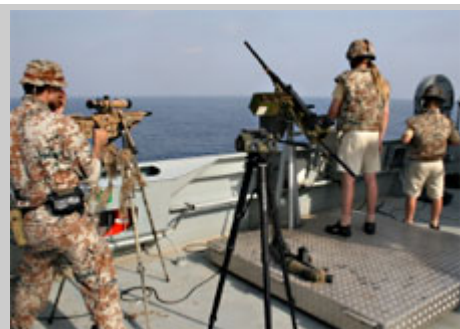
19-09-2008 kl. 12:33

Efter ønske havde skibet her fået en mere formålstjenlig kajplads end ved besøget for to uger siden, og mange ting var da også blevet noget bedre organiseret fra de lokale myndigheders side.

Efter at en række aftaler med forskellige lokale kontaktpersoner var kommet på plads og skibet gjort klart til at ligge i havn, kunne der over middag gives spadseretilladelse til den vagtfrie del af besætningen.

Djibouti er ikke et sted, der er præget af overflod. Størsteparten af befolkningen har tydeligvis nok at gøre med at klare dagen og vejen, og fattigdommen er fællesnævneren stort set over alt, hvor man færdes.

Blandt de 600.000 indbyggere bor de 500.000 i hovedstaden Djibouti. En del af dem taler fransk, hvilket skyldes, at området var fransk koloni fra midten af 1800-tallet indtil landet efter en folkeafstemning i 1977 blev en selvstændig republik.



TMG-post

Over 90 % af indbyggerne er muslimer, men både de spragledede klædedragter og en forholdsvis tolerant indstilling over for vestlig kultur peger snarere i retning af en form for "afro-islam".

En delegation fra skibet med admiralen i spidsen fløj fredag til Bahrain i forbindelse med Danmarks overtagelse af kommandoen over Task Force 150 den 15. september. Allerede to dage senere var det nye kommandoskib blevet kendt vidt og bredt for sit engagement i kampen mod pirateri.

Tilbageholdelse af formodede pirater

Onsdag den 17. september var ikke blot månedsdagen for afsejlingen fra Frederikshavn; det blev også en mærkedag i ABSALONs tilstedeværelse i Task Force 150.

Allerede tidligt om morgenen blev der gennemført en boarding af to små både, men da de ikke indeholdt noget, der kunne give grundlag for yderligere indgreb, fik de lov at sejle videre.

Over middag var der igen to små både, der skulle ses nærmere på. Og denne gang var sagen anderledes alvorlig. Bådene viste sig nemlig at rumme lige så mange skydevåben som de 10 mand, der var om bord. Desuden fandt boardingholdet stiger, der næppe skulle bruges til at kravle ned i vandet.

Som prikken over i'et var der tilmed en redningsvest fra et skib, der blev kapret for et par uger siden. Kort fortalt: alt sammen tydelige beviser på, at der her var tale om potentielle pirater. Situationen blev nu vendt og drejet med alle relevante autoriteter, mens de formodede pirater blev bevogtet af frømand og MP'ere.

Først på aftenen lød konklusionen så, at de 10 mand skulle tilbageholdes om bord på ABSALON og at deres fartøjer med indhold skulle konfiskeres som bevismateriale.

Nu er ABSALON ikke udstyret med en "fangecontainer", som det er blevet nævnt i den danske presse. I stedet måtte man hurtigt i gang med at bygge individuelle rum af træplader til de tilbageholdte på skibets flexdæk. Et særdeles effektivt teamwork gjorde, at der i løbet af et par timer var konstrueret 10 rum, der hver blev udstyret med en madras med lagener, en hovedpude, et håndklæde, en stor vanddunk og drikkebægre.



De formodede pirater blev derefter taget om bord og anbragt på skibets helikopterdek, hvorfra de en efter en blev hentet til en undersøgelse hos lægen.

Mens ABSALON fik de tilbageholdte mistænkte registreret, indløb der meddelelser om nye kapringer af skibe i operationsområdet. Desuden opstod der travlhed, da to syge amerikanere skulle evakueres med helikopter over flere skibe, heriblandt ABSALON, hvor ikke mindst hospitalets assistance endnu engang blev påkrævet. Nu afventer vi en beslutning om, hvor de tilbageholdte mistænkte skal sejles hen. Indtil da vil ABSALON efterleve samtlige krav til underbringelse af tilbageholdte.

Mange hjertelige hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen



*Medical Evacuation med helikopter*

## ABSALON i Task Force 150 - 6. brev



*ABSALONs boardinghold udspørger et fartøj under en "Friendly Approach"*

**Tirsdag den 23. september blev det afklaret, hvad der skulle ske med de 10 formodede pirater, der var tilbageholdt på ABSALON.**

26-09-2008 kl. 13:01

Efter at de var blevet tilbageholdt den 17. september, tilbragte de 10 somaliske piraterimistænkte således næsten en uge om bord på ABSALON, hvor de naturligvis var under streng bevogtning døgnet rundt. Tilbageholdelsen forløb hele tiden i nøje overensstemmelse med de gældende regler for behandlingen af tilbageholdte mistænkte.

Ud over mad og vand fik de 10 somaliere dagligt en tur i den friske luft, hvilket foregik på helikopterdækket uden tilstedeværelse af andre end de bevæbnede vagter. Der var med andre ord ikke adgang for den øvrige del af besætningen til de steder, hvor de tilbageholdte befandt sig.

På baggrund af det bevismateriale, der blev fundet ved tilbageholdelsen, var det den almindelige forventning om bord, at de 10 mistænkte ville blive overgivet til en myndighed i lokalområdet eller om nødvendigt sendt til Danmark med henblik på retsforfølgelse.

Ingen af delene skete. De lokale stater, der måtte opfattes som de mest nærliggende "aftagere", var tilsyneladende ikke interesserede i at overtage sagen. Og resultatet af de juridiske undersøgelser i de danske ministerier blev, at der heller ikke var grundlag for en retsproces i Danmark.

I den givne situation var der således ikke andet at gøre end at sætte de 10 mistænkte på fri fod. På grund af de højst ustabile forhold, der hersker i Somalia, var det ikke muligt at foretage en officiel overgivelse. Derfor måtte de 10 tilbageholdte landsættes så diskret som muligt.

Sidst på aftenen sejlede RHIB'en ind med de 10 somaliere, mens LCP'en og skibets helikopter var klar som backup. Ilandsætningen forløb helt planmæssigt. ABSALON var dermed befriet for sit hold af "ufrivillige gæster".

Lørdag boardede ABSALON yderligere tre "skiffs" med 10 mand, konfiskerede deres våben og sikrede sig andet bevismateriale.

ABSALON har trods udviklingen i sagen om de tilbageholdte gjort en forskel. To hold pirater er blevet afvæbnet og flere kapringsforsøg er afværget.

### **At forvandle saltvand til ferskvand**

Der er sikkert mange, der har undret sig over, hvordan et skib som ABSALON klarer noget så basalt som forsyningen af ferskvand. Og svaret er ganske enkelt: skibet producerer selv alt det ferskvand, som det har behov for.





*Orlogspræsten smager på "maskinens" vand*

Skibet har to vandanlæg, der kan forvandle saltvand til ferskvand. Dette sker ved at vende den fysiske proces "osmose" om. Kort fortalt går osmosen ud på, at væsker med et lavt saltindhold altid vil forsøge at blande sig med væsker med et højt saltindhold, indtil saltindholdet i de to væsker er ens.

I den såkaldt "omvendte osmose" sættes der i stedet tryk på væsken med den højeste saltkoncentration, der ledes ind over en meget fin membran. Her er det kun de rene vandmolekyler, der kan passere, idet alle større partikler og urenheder, herunder saltet, ikke kan slippe igennem.

En yderligere behandling med ultraviolette stråler sikrer, at der ikke findes nogen form for bakterier i det udledte vand. Derefter er vandet faktisk så blødt, at det må tilsættes et stof, der kan øge vandets hårdhed, så det kan få den nødvendige effektivitet til f.eks. vask.

Ud af 2800 liter saltvand kan ABSALONs to vandanlæg hver producere 900 liter ferskvand i timen, svarende til en samlet produktion på over 40.000 liter vand i døgnet. Til oplysning kan det nævnes, at forbruget for tiden (med en besætning på ca. 150 personer) ligger på 20.000-25.000 liter i døgnet

Endvidere har skibet en vandlagerkapacitet på 142.000 liter eller 142 m<sup>3</sup> (til sammenligning forbruger et normalt parcelhus ca. 120 m<sup>3</sup> vand om året). Dette lager kan dels bruges ved en forøgelse af bemanningen (f.eks. ved indretningen af et midlertidigt hospital) og dels som vandforsyning til katastroferamte områder.

### **T-divisionens kagedag**

Søndag formiddag var der gudstjeneste, hvor orlogspræsten talte om "fjendekærlighed". Senere på dagen indtog Teknik-divisionen kabyssen for at aflaste skibets bager fra hans opgave med søndagskagen. Resultatet af teknikernes anstrengelser blev en velmagende brunsvigerkage. Når Tdivisionen efter bagerens forslag valgte at bage netop denne kage, hænger det muligvis også sammen med, at brunsvigerens karamellage kunne minde om den smøreolie, som divisionen arbejder med til daglig!

### **Kantinen**

Kabyssen er ikke alene om at levere forsyninger til den søde tand. I skibets kiosk, der har navnet "kantinen", er der et stort udvalg af slik, chokolade og is. Herudover kan man købe diverse toiletartikler, t-shirts, lightere, spillekort og hvad der ellers kan være af ting, som man står og har behov for i hverdagen om bord.

Kantinen har normalt åbent to gange om dagen: efter frokost og efter aftenskafningen og kundekredsen er både stor og stabil.

Selv om udvalget efter nogle dage naturligt nok begynder at virke overskueligt, er det alligevel altid hyggeligt at lægge vejen omkring Erik i hans åbningstider. Og man kan altid finde et eller andet, som man lige synes, at man trænger til.

I næste rejsebrev vil vi kunne berette om et planlagt havnebesøg i Oman. For de fleste af besætningsmedlemmerne på ABSALON vil dette være deres første besøg i et arabisk land og det bliver der naturligvis set frem til.

Mange hjertelige hilsener til jer alle hjemme i Danmark fra besætningen på ABSALON



*Glad betjening giver glade kunder. Kantinebestyrer Erik og Anne*

## ABSALON i Task Force 150 – 7. brev



### *ABSALON i Muscat*

**Lørdag formiddag den 27. september ankom ABSALON til Muscat i Oman, hvor skibet lå til tirsdag formiddag.**

03-10-2008 kl. 13:17

Under havneopholdet skulle der forsyninger, reservedele og enkelte nye besætningsmedlemmer om bord, ligesom Chefen for Søværnets

Operative Kommando besøgte ABSALON i Muscat.

Havnebesøget fandt sted i de sidste dage af den muslimske fastemåned, Ramadanen, og det påvirkede også hele forretningsgangen.

Det første døgn måtte skibet ligge for anker ude på reden, inden det kunne komme til kaj, og de bestilte forsyninger dukkede op på tidspunkter, der ikke helt svarede til det forventede.

Dagen før afsejlingen fik ABSALON besøg af Chef SOK, kontreadmiral Nils Wang, der benyttede lejligheden til at mødes med alle personelgrupper om bord. Chef SOK gav her udtryk for sin anerkendelse af besætningens indsats i forbindelse med tilbageholdelsen og ilandsættelsen af de 10 mistænkte pirater.

Inden forlægningen ned mod operationsområdet i Aden-bugten, skulle ABSALON en tur op til Al Fujairah for at hente de sidste forsyninger og reservedele, der ikke var nået frem under opholdet i Muscat. Sammen med disse blev også en journalist og en fotograf fra Politiken bragt om bord for at sejle med indtil det næste havneophold.

### **”Fuel for Freedom”**

Dagen efter afsejlingen fik ABSALON atter brændstof – denne gang fra et japansk tankskib. Denne RAS med et japansk skib var en del af den såkaldte ”Fuel for Freedom”; ”Brændstof for frihed”, hvilket betyder, at forsyningen er gratis, idet Japans bidrag til operationer som TF 150 består i at stille brændstof til rådighed for styrkens skibe.



*RAS med japansk tankskib*

Og det er i virkeligheden ikke så lidt! Ved RAS'en med det japanske tankskib modtog ABSALON 300 m<sup>3</sup> brændstof, svarende til næsten en tredjedel af skibets tankkapacitet. Nævnes skal det også, at overførslen skete på kun 33 minutter – altså 10 m<sup>3</sup> i minuttet.

Derefter var det tid til at sætte kursen mod operationsområdet, hvor pirateriet stadig er i fuld gang. Der er dagligt meldinger om piratoverfald og kapringsforsøg på skibe i Adenbugten.

Den tid, som det tager at nå frem til området, bliver brugt på skydeøvelser, helikopterflyvning og meget andet. Frivillig, men ikke mindre betydningsfuld er den træning, der består i at holde sig

personligt i form. Men det er folk generelt også ganske gode til.

Mange hjertelige hilsener til jer alle hjemme i Danmark  
fra besætningen på ABSALON

## F357 THETIS

### THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 1



**Inspektionsskibet THETIS afgik mandag Frederikshavn, med kursen sat mod Somalia. Læs 1. rejsebrev fra besætningen.**

17-01-2008 kl. 13:50

Så kom vi af sted!

Helt planmæssigt afgik THETIS (THET) fra Frederikshavn i mandags 14. januar kl. 14,00.

Forinden havde skibets besætning løbet meget stærkt for at få gjort

THET sejlklar til den spændende opgave, den forventes at skulle løse ved kysten ud for Afrikas Horn.

Under forudsætning af at regeringen beslutter at udsende THET, vil den indgå som et bidrag til FN WORLD FOOD PROGRAMME (WFP). Udover THET´s personel deltager personel fra Frømandskorpset, Søværnets MP Korps, som også er om bord og et landbaseret støtteelement.

Formålet med missionen er at ledsage skibe, der er chartret af WFP med nødhjælp til Somalia for derigennem at afskrække pirater. Det er kendt, at netop farvandet ud for Somalia er plaget af pirateri. Det er meget vigtigt, at al nødhjælp bound for Somalia når sikkert frem, for i Somalia har ca. 1 1/2 mil. mennesker behov for den for at overleve. På grund af situationen på land må 80 % af WFP´s nødhjælpstransport foregå ad søvejen.

Nu oprandt så dagen for afsejlingen. I en stærk og iskold blæst stod hele besætningen på helo-dækket og lyttede til Chefen for Søværnets Operative Kommandos afskedstale.

I sin tale gav han udtryk for, at han var sikker på, at besætningen var veluddannet og udrustet godt til på bedste vis, at løse opgaven. Han gav også udtryk for, at der sagtens kunne komme trivielle perioder om bord, men han var sikker på, at alle var klar til at være klar, når / hvis en skarp situation skulle opstå.

Han opfordrede besætningen til på fornemste vis at repræsentere Danmark, under hele missionen. Også Chefen for Søværnets Taktiske Stab og Chefen for 1. Eskadre fik taget god afsked med THET.

Her ved afsejlingen herskede der glæde om bord, glæde over, at det nu lykkedes THET at få en opgave af denne art, som besætningen længe har øvet og øvet sig på at kunne udføre til ug.

Jo, stemningsbarometeret stod højt på THET, da den afgik mandag eftermiddag. Det gjorde til gengæld det rigtige barometer ikke. Dog i rolig sø indtog vi vores første måltid, som traditionen tro bestod af friske stegte vesterhavsrødspætter, men senere, da THET kom ned i Nordsøen, var vejrguderne ikke særlig venligt stemte. Vi sejlede ind i hårdt vejr, natten til og hele tirsdagen røg THET rundt. Derfor var tirsdag en stille dag om bord. Rigtig mange var mere eller mindre havgale. I dag onsdag nåede vi ind i Den Engelske Kanal. Her var vejret mere roligt. Så i dag har dagligdagens mange gøremål været i fuld gang.

På Søværnets skibe er tanken på sikkerheden altid aktiv i baghovedet. Derfor er dagen i dag bl.a. blevet brugt til at gennemføre mange ruller: Havariruller, styresvigt osv. Også udlevering af grej, som skal bruges til personlig beskyttelse i missionsområdet, er blevet udleveret.

Nu er kursen sat mod Biscayen. Vejmæssigt ser det ikke for godt ud her, men humøret og forventningerne er høje om bord, og vejrudsigten lover smukt vejr ud for Spanien, Portugal og Gibraltars kyster.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 2



THETIS. Arkivfoto

**”vi nærmer os et stort højtryksområde ved Portugal!”  
Sådan lød den gode og glade meddelelse på vejrudsigten på  
THETIS’s Interne TV (TIT).**

21-01-2008 kl. 07:44

Kommandoskibet THETIS  
Fredag 18. januar 2008

Det skal nemlig siges, at de første dage har vejmæssigt været hårde for THET. I går, torsdag, krydsede vi Biscayen, og det var bestemt ikke milde vinde, der blæste omkring skibet.

Da det endelig sidst på dagen, hvor vi sejlede ud af den berygtede bugt, syntes som om vinden tog af, så fik skibets stabilisatorer (stapsene) den skøre idé, at de ikke mere ville være ude. De trak sig ind i deres ”hule” midtskibs. Stapsene er en slags vinger, der som sagt er placeret midtskibs, og i hårdt vejr kan de slås ud, så de stabiliserer skibet.

Resultatet var, at THET foretog nogle vældige rutscheture fra side til side. Alle kan tænke sig, hvordan løse dele opførte sig rundt om i skibet. Naturligvis var alt i skibet forsvarlig søsurret, men der står altid en kop her, eller dér ligger en bog, som i den situation opfører sig meget levende. Hurtigt fik vi stabilisatorerne til at makke ret, og alle troede, at den hellige grav var vel forvaret.

Men nej, da vi skulle aftenskafe, var den gal igen. Kokkene undlod lige derfor til forret at servere resten af den gode thaisuppe, vi havde fået til frokost.

I det hårde vejr gav det desværre ingen mening at gennemføre de ruller, det var planlagt, at der skulle trænes i, men så gav det mulighed for at dyrke hinandens gode selskab i messerne og cafeteriet, og det var i grunden ikke så galt. Men skibet skulle jo sejles, så alle på bro og i kontrolrum osv. arbejdede på livet løs. Kabyssen skulle også sørge for, at vi fik god mad i ”posen”, og det er noget af et job, at skulle svinge potter og pander i kabyssen i sådan et hårdt vejr.

Tilbage til TIT. Næstkommanderende lægger hele tiden informationer til besætningen ud på TIT. Her kan vi bl.a. læse om dagens øvelsesprogram, om uniformsgrej, om skibets position lige nu, om sejlplanerne og som sagt om vejrudsigten i dag og i nærmeste fremtid. Ser man TIT – og det gør alle – så følger man godt med i, hvad der foregår på THET.

Nu prajes der snart til frokostskafning, og brevet må sluttes. Men forinden skal det siges, at nu ligger vi i det omtalte højtryksområde ud for Portugals kyst. Havet ligger roligt som et stuegulv, og vi ser solen for første gang siden vi sejlede fra Frederikshavn.

Temperaturen er ca. 15 grader (hvordan mon vejret er i Danmark?), og nu gælder det om at smøge ærmerne op og tage fat på arbejdet, både det, der skal laves nu, og det, der p.gr.a. det dårlige vejr er blevet forsømt.

Her i formiddags gennemførte vi rullen ”Klart Skib”, og i eftermiddag følger flere ruller efter. Mere om dem i næste brev.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

### THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 3

**Ved midnatstid, natten til Lørdag passerede THETIS Gibraltarstrædet. Det var en utrolig smuk nat. Månen i tiltagende lyste op blandt myriader af stjerner og kastede sit sølvskær på havet og på skibets dæk.**

22-01-2008 kl. 08:40

Kommandoskibet THETIS  
Søndag 20. Januar 2008

Rejsebrev 3.

Inde i skibet blev der arbejdet. Især i o-rummet var der mange opgaver at løse i det smalle stræde. I det hele taget var vi i et lidt forhøjet beredskab under passagen.

Det blev til en dejlig lørdag. Solen stod op på en skyfri himmel og begyndte straks at varme på vores syndige kroppe. Det var som en dejlig junidag hjemme i Danmark.

Men nu gjaldt det så om at få udnyttet det gode vejr. Hvad bedre kunne vi foretage os end at træne gummibådssejlad. Folkene fra Frømandskorpset - i daglig tale "Frøerne" - fik deres gummibåd i vandet, og skibets ditto blev ligeledes sat. Begge gummibådsbesætninger fik nu virkelig trænet gummibådssejlad den formiddag. Vejret var perfekt til det, for der var alligevel en del vind og dermed også lidt bølger. Det var et flot syn, at stå på helo-dækket og følge de to bådes ridt over det blå, blå Middelhavs bølger med silhuetten af Spaniens kyst i baggrunden.

I det hele taget var vi lidt kåde ude på helo-dækket i det dejlige solskin. Den lette kakiuniform var fundet frem og temperaturen var på omkring 18 grader. Herligt på en 19. Januar!

Om eftermiddagen gjaldt det rullen "Havari eget skib". For øvelse var der brand i kondirummet og for øvelse var et par stykker i besætningen kommet til skade. Når en sådan rulle alarmeres og prajes, går der kun et par minutter, før alle er oppe af hullerne og på plads på deres mønstringssteder. Lige så hurtigt opdages det, at der i det her tilfælde "mangler" to mand, og samtidig med, at man begynder arbejdet med at få slukket branden, indleder man en intens eftersøgning af de "savnede".

Det blev til en rigtig god øvelse for havariorganisationen: havaripatruljerne bestående af røgdykkere og brandfolk, men også for lægen og hendes folk. Her er det blandt andet sanitten, folk, der danner bårehold o.a., der er på banen. Det var togtets første havariøvelse, så ikke alt kørte bare i olie. Nogle af handlingerne virkede lidt "rustne", men sådan må det være første gang. Nu skal der blot smøres godt, og det gør man ved at træne igen og igen med forskellige "set ups", så kommer det til at køre i olie. Det skal da lige nævnes, at de to "sårede" blev hurtigt fundet, og bragt til skibets hospital til videre "behandling".

Alt sammen var det for øvelse!

Senere gav næstkommanderende for Frømandskorpset en briefing om Frømandskorpset (FKP), om dets opgaver og hvordan, det arbejder. Under hele missionen arbejder THETIS's besætning, folk fra FKP og folk fra Militærpolitiet tæt sammen om bord. Det er ikke prøvet på denne måde før, derfor er det selvfølgelig vigtigt, at vi alle om bord lærer hinanden godt at kende så hurtigt som muligt, hvilken gruppe vi end er fra. Briefingen var for officerer og sergenter, men senere vil resten af besætningen få samme omgang. Mens solen blodrød gik ned i havet, blev der dyrket FUT (fysisk uddannelse og træning) i hangaren og på helo-dækket. Motionscyklernes hjul snurrede og løbebåndet fór af sted med en stakkels løber, og der flød meget sømandssved ud på dækket.

I dag, søndag, var en lige så smuk dag. Lige efter frokost gennemførte vi rullen:

"Krigsmanøvrerulle". Det er en rulle, hvor vi går op i forhøjet beredskab ved ind- eller udsejling af havn. Det er klart, det er en rulle, hvor vi alle, besætning, FKP og MP - erne virkelig skal være oppe på lakridserne.

Hvad der videre skete søndag gemmes til næste brev.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 4



THETIS i Souda Bay, Kreta

**Vi har nu været væk hjemmefra i en uge og en dag. Dagene flyver af sted, men alligevel føles det som om, det er et lysår siden vi forlod Frederikshavn.**

24-01-2008 kl. 08:00

Tirsdag 22. Januar 2008

I dag ved frokosttid forlod vi Souda Bay på Kreta. Øens grønne bjerge stod skarpt mod den blå himmel og det blå hav.

Men tilbage til søndag. Søndag eftermiddag var der briefing om den opgave, som THETIS er på vej til at udføre. Det var Frømandskorpset, der stod for briefing, og gennem den blev det klart, hvordan THETIS's besætning, folkene fra Militærpolitiet og Frømandskorpset skal arbejde sammen i den kommende tid.

Det er første gang, at Militærpolitiet har fået en maritim opgave generelt set. Det er også første gang, at Frømandskorpset og Militærpolitiet er sammen om at løse en operativ opgave, og alt er tilrettelagt således, at besætningen på THETIS, og folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet går sammen i ét team, som skal løse opgaverne undervejs.

Da det forventes, at Frømandskorpset og Militærpolitiet i fremtiden skal have et tæt samarbejde, så bliver denne opgave, som vi nu er på vej til at løse, en prøveklud eller måske en model for dette nære samarbejde. Det er klart, at folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet, som er udstykket til denne opgave, har lige stukket hovederne sammen inden afsejlingen fra Frederikshavn, og snakket om planlægning og træning af enhver art, så de var godt rustede til samarbejdet i missionsområdet.

I det hele taget er det noget ganske nyt og uprøvet i Søværnet, det, som vi bliver vidner til på dette togt, at en skibsbesætning og folk fra Frømandskorpset og militærpolitiet skal samarbejde om at løse en operativ opgave, som vi er på vej ud til. Derfor træner vi også sammen, og arbejder sammen på alle leder og kanter her under forlægningen til missionsområdet.

Søndag eftermiddag blev der trænet i TMG-skydning (Tungt Maskingevær). Derefter var der FUT (fysisk uddannelse og træning) med en af "Frøerne" som instruktør. Det er det man kalder "stationstræning". Det er noget med at hive sig selv op og ned i de forhåndenværende faste installationer, så alle kroppens muskler kan blive godt rørt og arbejdet igennem. FUT'en blev afsluttet med en hurtig baderulle. Vandet var 15 grader varmt. Det var fint for de gæve vikinger.

Træning, træning også hele mandagen. Nu gjaldt det skydning med karabin. Først en repetition af våbnets indretning, derefter selve skydningen. Det var perfekt vejr at skyde i: solskin og næsten ingen vind.

For de i besætningen, der har brug for det, var der også i løbet af mandagen et kursus i fjernkending. Fjernkending kan man aldrig blive færdig med at træne.

Dagen sluttede med en gang fisk til aftenskaftningen. Nogle rynkede måske lidt på næsen ved tanken om fisk. Men det viste sig at være havtaske, som var meget lækker og delikat tilberedt af kokkene.

I dag tirsdag, gik vi som nævnt ind til Souda Bay på Kreta for at bunke. Havnemanøvren var kl. ca. 07,00.

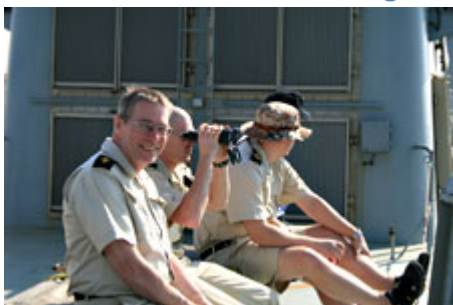
Op af hullerne kom vi og ud på dækket. Her mødte en dejlig morgensol os, men en lidt kølig vind. Der mødte os også et smukt syn: et blå hav, grønne bjerge med sne på toppen og derover en blå himmel.

De få timer vi lå her var skibet som en myretue. Der er rigtig meget, der skal ordnes og falde på plads under et sådant kort ophold.

Ringene er sluttet. Da vi sejlede ud af havnen, gennemførte vi en "krigsmanøvrerulle", hvor alt grej til rullen "Klart Skib" blev eftersat og kontrolleret. Vi er på vej igen ud på det blå Middelhav.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 5



*Stemmingsbillede fra passagen af Suez-kanalen*

**Det var Kreta.**

**Nu gik det bare over bølgen blå mod Ægypten og Suezkanalen. Den 163 km lange kanal forbinder Middelhavet og Det Røde Hav. Den blev åbnet i 1869.**

25-01-2008 kl. 15:15

Tiden blev igen brugt godt til at få gennemført så mange ruller som muligt.

Onsdag formiddag var det en havariøvelse, hvor det først og fremmest gjaldt om at få tjekket alt "klart – skibs - grej" – om det var til stede og klart til brug.

Fjernkendingskurset fortsatte onsdag eftermiddag. Men for hele besætningen havde "Frøerne", folkene fra Frømandskorpset, foranstaltet en stor udstilling af alt det grej, de skal bruge til at løse deres opgaver. Hele dette show kaldte de "Static display", og indbydelsen lød på: "Kom og se, hør og føl en frømand!" Alle måtte naturligvis en tur ud i hangaren, for at opleve dette helt specielle show.

Den mest spektakulære ting var nok dysekanonen, i daglig tale kaldet "Karl Gustav". Det er en kanon, hvis ammunition kan oplyse havet omkring skibet. Da den blev afprøvet, lød der et så kæmpe brag, at nogle om bord mente, "at nu var krigen da brudt ud!"

Lige før aftenskaftningen blev togtets første gudstjeneste afholdt i cafeteriet, og så stod den ellers på indbagt kalkun.

Under aftenskaftningen nåede vi frem til vores ankerplads ud for Port Said i Ægypten ved indsejlingen til Suezkanalen. I tussmørket promenerede vi på helo-dækket, mens kaffen efter skafningen blev indtaget.

Tussmørket blev afløst af den begsorte nat. Dog sendte fuldmånen sine sølvstråler ned over os.

I horisonten kunne vi se lysene fra Port Said. Som perler på en snor, og rundt om os, fuldt oplyste, lå de andre skibe, som også ventede på at skulle gå gennem Kanalen kl. 01,00. Aftenen på helo-dækket gik i øvrigt med gode samtaler og dyrkning af FUT (fysisk udannelse og træning). Motionscyklernes hjul snurrede uden at cyklen kom af stedet, og romaskinen blev der flittigt trukket i. Men efterhånden sneg nattekulden sig ind på os, og aftenens aktiviteter ebbede ud.

Omkring kl. 01,00 natten til i dag begyndte THETIS sammen med de andre skibe at sejle gennem

Suezkanalen. Det blev til en kold fornøjelse for vagterne på de forskellige dæk. Nattemperaturen sneg sig langt ned mod de nul grader, så alt det varme uniformsgrej kom i brug igen.



*THETIS' gruppe passerer moskeen i Suez by ved udsejlingen*

Igen steg solen op og dens stråler fik temperaturen til at stige. Det var en helt særlig oplevelse at sejle gennem Suezkanalen. På begge sider så vi ind over et ørkenlandskab. På kanalens bredder færdedes der soldater, som skal passe på, at skibene kommer sikkert igennem. Derfor er Kanalens bredder lukket land for almindelige mennesker. Ca. midtvejs i Kanalen nåede vi den store sø, Great Bitter Lake, hvor vi kastede anker. Her skulle vi og de andre skibe vente på den kolonne af skibe, der kom sydfra. Det var omkring middag i dag, og middagsheden på godt 20 grader var over os. Middagshvilet blev brugt af rigtig mange til at få noget sol på kroppen – denne 24. januar! Der lå en tynd gennemsigtig dis over søen. Inde på bredden kunne vi se en landsby. Dens huse og palmerne omkring dem

dannede et smukt fatamorgana i disen.

Så gik det videre sydover i Kanalen. Mange havde gang i deres kameraer for at forevige det særprægede ørkenlandskab, som omgav os. Udover de mange militærfolk, som bevægede sig rundt inde på bredden eller bare stod stille som saltstøtter og betragtede os, så fik vi da også en flok kameler at se.

Kl. 15,00 i dag nåede vi ud af Kanalen ved byen Suez. Vi så ind på dens betenhuse og fine moskeer, og da vi sejlede ud i Det Røde Hav blev vi fulgt til dørs af miesinens kalden til bøn fra minareterne i Suez By.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

**Det Røde Hav!**

**Hvorfor hedder det i grunden det? Ja, vi har intet svar. Givet er det, at Det Røde Hav er lige så azurblåt som Middelhavet eller Atlanterhavet, når solen skinner på det fra en skyfri himmel.**

30-01-2008 kl. 11:19

Og det er lige, hvad den gjorde, da vi sent torsdag eftermiddag forlod Suezkanalen og sejlede ud i Det Røde hav.

På kortet ser Det Røde Hav smalt ud. Men er man først kommet et stykke sydpå og ligger midt i det, så kan man ikke mere se land.

Snart sejlede vi henover det sted, hvor traditionen fortæller, at Moses førte israelitterne tørskoet over Det Røde Hav. Skarpt forfulgt af Faraos soldater, som skulle bringe de flygtende israelitter tilbage til slaveriet i Ægypten, nåede israelitterne ud til bredden af Det Røde Hav.

Nu var gode råd dyre! Hvad skulle man gøre? Gud, som havde lovet at hjælpe dem, svigtede han dem nu? Moses slog med sin stav i vandet. Straks skilte vandene sig, og israelitterne kunne gå tørskoet over. Men da faraos soldater kom med deres rytteri og stridsvogne og også var nået ud midt i havet, så lukkede vandene sig igen og alle druknede. Men israelitterne var alle kommet frelst over Det Røde Hav, og kunne fortsætte deres vandring frem mod det forjættede land, en vandring, som skulle komme til at vare i 40 år.

Da vi sejlede over stedet, så vi ingen spor af israelitterne eller Faraos soldater, men vi huskede da lige på historien.

Fredag blev en dejlig dag på havet. Temperaturen var lidt over 20 grader og solen skinnede ned på os fra en skyfri himmel. Det er nu, vi skal til at tænke os om, når vi opholder os i solen, om vi er nok beskyttede mod den med solcreme eller med vores bøllehatter på hovedet.

Udover det daglige arbejde i skibet, så blev der trænet i at skyde med M96 Karabin. Først handler det om at huske på, hvordan våbnet skilles ad og samles. Derefter kan man tage fat på selve skydningen.

Fredag eftermiddag fandt en vigtig briefing sted. Det var Frømandskorpsets og Militærpolitietts boardinghold og THETIS's boardinghold, der sammen fik drøftet, hvordan man skulle koordinere samarbejdet om at løse opgaverne i operationsområdet.

Her midt i januar er "sommeren" pludselig kommet over besætningen på THETIS. Det må naturligvis udnyttes i fritiden. Helo-dækket er et fremragende sted at tilbringe sin fritid i den sene eftermiddagssol. Her samledes vi fredag eftermiddag i smågrupper og snakkede sammen, eller vi gik sammen om at få dyrket noget FUT (fysisk uddannelse og træning). Hvad enten det var det ene eller det andet, man dyrkede, så havde alle på helo-dækket en hyggelig stund sammen den eftermiddag.

Jo længere vi kommer sydpå, des varmere bliver det. I dag, lørdag, vågnede vi til 26 graders varme.

Luftfugtigheden var meget høj, så det var en lidt trykkende varme, der mødte os på dækket.

Men det var jo udmærket vejr til, at dæksfolkene kunne tage fat på at male, hvor det var tiltrængt, smøre hængsler på lugerne og andet arbejde på dæk.

I dag gjaldt det så skydning med pistol efter samme devise som skydningen i går: Først teori, siden praksis ude på dækket.

Skibets doktor holdt i eftermiddag møde med sine folk i konsultationen om deres roller i de forskellige ruller, sådan at ingen er i tvivl om, hvad de skal gøre, når vi kommer frem til operationsområdet.

Og så fik både Frømandskorpset og THETIS deres gummibåde i vandet. Man ville prøve at slæbe hinanden, noget man skal være helt sikker i, hvis en af gummibådene skulle komme i nød. Det satser vi på, at de ikke gør, men vi skal være klar til at være klar.

Den øvelse sluttede af med en baderulle.

Lørdagen går på hæld, og vi har haft et par dejlige dage i Det Røde Hav. Først og fremmest kan vi sige til alle jer i Danmark: VI KAN GODT HOLDE VARMEN!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN Food World Programme - Rejsebrev nr. 7

**Her sidst på eftermiddagen mandag 28. januar runder vi Afrikas Horn.  
Men først tilbage til lørdag aften sent, hvor vi forlod Det Røde Hav.**

03-02-2008 kl. 19:14

Kommandoskibet THETIS  
Mandag 28. januar 2008

Længst mod syd bliver Det Røde Hav igen ganske smalt. Det betød et højere beredskab om bord. Vagterne på øverste dæk oplevede en behagelig kølig aften og nat. Månen var i aftagende og begyndte at tage form af den liggende muslimske halvmåne. Den sendte sit bløde sølvskær over skibet. Stjernehimlen hvælvende sig fløjlsort over THETIS, og lige over skorstenen stod Orion særlig klar. Når man nu skulle på vagt, gjorde det jo ikke noget, at natten var så smuk.

Søndag formiddag blev vi grebet af rengøringsdillen. Overalt i skibet blev der gjort ekstra godt rent. Alle fór rundt som den hvide tornado med kost og spand og rengøringsvaske. Der duftede af renhed i hele skibet. Rengøringsmidler dufter nu engang af effektivitet.

Hele søndag formiddag havde vi en formidabel udsigt til Afrikas bjergrige kyst. Et smukt syn!

Ved frokosttid ankom vi til Djibouti. Der var meget varmt, og der hang en eksotisk duft over hele havnen. Her skulle vi have forsyninger og brændstof om bord. Vi fik ikke det hele af det, vi havde bestilt. Vi var kommet til Afrika, og her hersker åbenbart en anden dagsorden end den, vi er vant til fra Danmark i den slags sager. Men noget af det, som vi havde bestilt, fik vi dog.

Vi fik f.eks. en masse proviant om bord, så der er ingen fare for, at vi skal gå sultne på køjen. Noget skal ind i skibet, når vi er i havn, men der er også noget, der skal ud. Det er meget vigtigt, at vi får mulighed for at komme af med vores affald. Det lykkedes fint her i Djibouti. Alle ledige hænder tog et nap med – og så var det affald fra borde!

På kajen var der ikke et gedemarked, men et kvæg- og kamelmarked. Sådan så det i hvert fald ud. Levende kvæg og kameler skulle åbenbart transporteres væk. Der lå handelsskibe fra De Forenede Arabiske Emirater over for, så man kunne gisne, om kamelerne var væddeløbskameler bound for de tre små emirater.

Kl. 16,00 forlod vi Djibouti.

Denne søndag aften var aftenens film "Das Boot". Det er en film, der skal ses én gang under et togt.

I dag mandag sejlede vi videre frem mod Afrikas Horn. Formiddagen gik med møder i valggrupperne, men vi nåede også, at træne skydning med tungt maskingevær (TMG).

I eftermiddag gennemførte vi en "klart skibs rulle". Hjemme i Danmark vil I måske sige: "Jamen, det har I gjort før!" Det er korrekt. Men netop den rulle, hvor alt og alle bare skal være klar på deres poster til at imødegå enhver tænkelig situation, som vi måtte komme ud for, er meget vigtig at træne igen og igen.

Eftermiddagen sluttede med, at boardingholdet for øvelse gik i aktion både med skibets og med Frømandskorpsets gummibåd. Hospitalet blev inddraget, idet der for øvelse var en tilskadekommet mand, der skulle behandles.

Således nåede vi frem til Afrikas Horn.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

NB. Skibets forbindelse til Internetet har været nede et par dage, derfor den store tavshed.

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebreve nr. 8 og 9

**Her ved Afrikas Horn er vi nået til "de varme lande".**

04-02-2008 kl. 12:25

Kommandoskibet THETIS

Onsdag 30. januar 2008

### Rejsebreve 8

Det betyder, at der er visse forholdsregler, vi må tage for at beskytte os mod sygdomme, som hersker på disse breddegrader. Derfor blev vi mandag aften kaldt sammen i cafeteriet, hvor skibets doktor holdt en god og grundig briefing i, hvilke sygdomme, der er på banen her, og hvordan vi skal undgå dem. Det er jo bedre at forebygge end helbrede, som det gamle ord siger.

Efter briefing kunne vi opleve, hvordan vi med lysgranater kan oplyse himlen omkring THETIS. Natten her er begsort, og der kan opstå en natlig situation, hvor det er vigtigt, at vi gør opmærksom på vores tilstedeværelse.

Tirsdag blev igen en varm dag. Ja, det behøver snart ikke at blive nævnt, for sådan er vejret bare her. Det skal nok blive sagt, hvis der sker ændringer. Ud over vedligeholdelsesarbejder, så blev tirsdagen en dag, hvor der blev skudt rigtig meget med de forskellige våbentyper, vi har om bord, blandt andet med let maskingevær (LMG) og tungt maskingevær (TMG). Det at bruge et våben korrekt og med præcision er en øvelsessag, derfor skal man have våbnene i hånden ret jævnligt.

Tirsdag eftermiddag bød også på en stor boardingøvelse. Begge gummibåde, både skibets og frømandskorpsets, var i søen og i aktion. For øvelse var THETIS et fremmed skib, som måske havde nogle uheldige elementer om bord. Det måtte det samlede boardinghold lige se på.

Nogle i besætningen spillede the bad guys. Dem skulle boardingholdet undersøge for våben. Der er nogle helt bestemte procedurer, der skal iagttages i den forbindelse. Det blev til en god og indholdsrig øvelse.

For dem, som ikke overværede doktorens briefing mandag aften, holdt hun den igen tirsdag aften. Sluttelig var der aftenskydning med pistol. Man skal også kunne bruge et våben i mørke.

I dag, onsdag, begyndte vi med skydning igen med forskellige våbentyper, og efter frokost var der sniperskydning (Sniper= snigskytte). Salutkanonen blev afprøvet. Ligesom lysgranaterne er den et middel, vi kan bruge til at fortælle omverdenen, at her er vi.

Vi mødte den franske fregat COMMANDANT DUCUING. Vi må formode, at besætningen på det franske skib var glade for at se os, for det er dem, vi skal afløse, så opgaven for World Food Programme fortsat kan blive udført.

Det var præstens fødselsdag. Frømandenes gave til ham var en tur i suppen - vandet med en efterfølgende sejlads i deres gummibed, som han blev taget op i.

En gang til for Prins Knud, som man siger. De to gummibede og det samlede boardinghold var igen i aktion med en lignende øvelse som dagen før. Gentagelsen fremmer altid indlæringen, det er et godt pædagogisk princip.

Kl. 19,00 krydsede vi ækvator. I det sidste røde lys fra den nedgående sol samledes rigtig mange af os på helo-dækket for sammen at opleve, at nu sejlede vi ind på den sydlige halvkugle.



## **Fredag 1. februar 2008**

Rejsebrev 9

Så befandt vi os på den sydlige halvkugle. Vi stod lidt på dækket efter at have krydset ækvator, mens den sorte nat sænkede sig over os. På nattehimlen tændtes millioner af stjerner. Mange af dem kunne vi sætte navn på, kun var Karlsvognen ikke mere at se.

Da vi passerede den franske fregat COMMANDANT DUCUING fik vi vores taktiske officer (TAO) om bord igen. Han har været et par uger på det franske skib, for at opleve, hvordan de løste den opgave, som vi nu skal overtage og køre videre. TAO havde rigtig meget at fortælle om sine oplevelser. Det er erfaringer, som vi om bord på THETIS kan blive kloge af.

Torsdag formiddag gik med rengøring i skibet og med at vaske skibet ned. Så længe vi ligger på havet, sætter der sig salt alle vegne på skibet, og det er rigtig godt at få det fjernet. Salt skaber nemlig rust, og det er mere besværligt at fjerne end saltet.

Nu var der land i sigte. Spændte kiggede vi ind mod Afrikas kyst. Hvad mon der venter os af oplevelser der? Ved middagstid torsdag gik vi ind i havnen i Mombasa, Østafrikas vigtigste havneby og porten til Kenya. Mombasa viste sig at være en dampende varm by. Den ligger på en koralklippe mellem to laguner. Nord og syd for byen kunne vi fra skibet se fine hvide sandstrande.

Byen har en ældgammel historie. Araberne kom her i den tidlige middelalder, portugiserne i 1400 tallet og i nyere tid englænderne. Alle disse fremmede folk har skiftevis haft magten over lokalbefolkningen. Det betyder, at både islam og kristendommen er markant til stede i Mombasa. I dag er Mombasa en moderne by med ca. en halv million indbyggere.

Når vi går i havn kan vi ikke bare fare ud af skibet, når landgangen er sat. Der er tusind ting at ordne, inden det kan komme så vidt. F.eks. kommer skibsagenten og taler med vores teknikkofficer (TKO), om hvad vi mangler. De ting er det så agentens opgave at skaffe os. TKO har løbende bestilt ting og sager hos agenten. Nu skal det aftales, hvornår og hvordan de skal leveres til skibet. Vi skal proviantere.

Der kommer folk, som har tilbud på velfærdsture for besætningen, mens vi ligger i havn. Vores forbindelsesofficer kommer om bord, og meget mere sker der. Der er lige så meget liv i skibet som i en myretue, man har rodet op i med en pind.

Først torsdag aften får vagtfri personel mulighed for at gå en tur i Mombasa og dermed få et første indtryk af denne for os meget fremmedartede by.

Torsdag aften lagde COMMANDANT DUCUING til ved samme kaj som os. Straks kom der nogle fra den franske besætning på besøg hos os.

Ogse i dag fredag var der meget arbejde at gøre i skibet. Rengøring og nedvaskning fortsatte og det store solsejl blev rejst over helo-dækket. Det er ikke som at rejse et almindeligt telt. Det kræver mange mands råstyrke at få rejst det kæmpe solsejl. Samtidig gik der mange gæster ind og ud af skibet. Vi fik bl.a. besøg af repræsentanter fra den kenyanske flåde.

Når vi denne fredag efterhånden bliver færdige med vores daglige arbejde, vil der igen blive givet tilladelse til at forlade skibet. Vi ved nu, at vi skal ligge nogle dage i Mombasa, hvor der vil blive mulighed for at deltage i forskellige udflugter, så vi skal nok få set en masse af Mombasa og omegn.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

**Inspektionsskibet THETIS har nu overtaget opgaven med at ledsage World Food Programme's nødhjælpskib MV Victoria til Somalia.**

**Lørdag den 2. februar overtog inspektionsskibet THETIS beskyttelsesopgaven af det indchartrede World Food Programme (WFP) fragtskib MV Victoria.**

04-02-2008 kl. 13:32

THETIS overtog opgaven efter den franske korvet COMMANDANT DUCUING.

Overdragelsen blev fejret den 2. februar kl. 1030 i Mombasa havn med en overdragelsesceremoni, hvor den danske ambassadør i Kenya bød velkommen.

Herefter holdt den danske udviklingsminister og den franske ambassadør i Kenya tale. Talerækken blev afsluttet af chefen for WFP i området, der takkede de to nationer for deres bidrag. Afslutningsvis bød chefen for THETIS alle deltagerne på forfriskninger på skibets helikopterdæk. Gæsterne blev herefter vist rundt i skibet, og arrangementet blev afsluttet med en let frokost ombord.

Blandt gæsterne var blandt andet også flere ambassadører, chefen for den Kenyanske flåde, chefen for AMISON forbindelseskantor i Nairobi, en repræsentant for Dansk Flygtningehjælp i Somalia samt repræsentanter fra den danske presse.

THETIS ankom til Mombasa den 31. januar om eftermiddagen. Skibet forlod Frederikshavn den 14. januar og har sejlet direkte ned til operationsområdet, kun afbrudt af to korte stop på Kreta og i Djibouti.

Nu har THETIS så opgaven med at ledsage WFP fragtskibe til Somalia med nødhjælpsforsyninger, og i øjeblikket ligger THETIS og afventer, at lastningen af skibet bliver afsluttet.

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 10

**Efter mange dage på havet var det dejligt at komme i havn. Den første dag i havn gik med rengøring og forberedelser til fint besøg.**

04-02-2008 kl. 13:59

Kommandoskibet THETIS

Søndag d. 3. februar 2008

Men det er også i havn, at vi modtager materialer, proviant, brændstof og meget andet. Alt det skal bringes om bord, hvilket er et kraftigt stykke arbejde.

Det fine besøg kom i går lørdag. Det var en smuk solskinsdag, men meget varm. Lørdag 2. februar var store overdragelsesdag. THETIS overtog nu den opgave for World Food Programme (WFP), som det franske skib COMMANDANT DUCUING havde haft nogle måneder. Det skulle naturligvis markeres ved en ceremoni. I den anledning kom der fine gæster. F.eks. kom den franske ambassadør, den danske ditto, den danske konsul i Mombasa, repræsentanter for Kenyas flåde og naturligvis en repræsentant for WFP.

Og så kom vores udviklingsminister Ulla Tørnæs. Hun var på tjenstlig rejse i Afrika, og derfor ville hun da lige hilse på os og personligt ønske os god vind på vores videre færd, nu hvor vi skal i gang med det, som vi er kommet herved for.

Flotte så vi ud i vores hvide uniformer, da vi stillede op til parade og med en æreskommando på kajen sammen med den franske besætning. Da alle gæsterne var ankommet, inspicerede Ulla Tørnæs paraden, først franskmændene og så os.

Så var det tid til talerne. Først den franske ambassadør, så Ulla Tørnæs, der viste, at hun beherskede både det engelske og det franske sprog, og vi fik et par gode ord med på vejen på vort eget modersmål. Til sidst talte repræsentanten for WFP.

Det var en varm omgang at stå til parade i den brændende sol, så megen god sømandssved flød ud på kajen, inden det var slut og vi kunne træde af. Men vi var enige om, at det havde været en fin ceremoni, og vi var nok også lidt flottere at se på end franskmændene – syntes vi!

Nu var aben flyttet over på vores skuldre, opgaven var givet videre til os. Men vi havde jo lige nogle gæster vi skulle tage os af, så Chefen inviterede alle om bord på THETIS til kølige softdrinks under solsejlet på helo-dækket. Over alt hørte man engelsk, fransk og dansk – alle fik talt godt sammen på kryds og tværs. Man kunne mærke, at franskmændene var glade for at blive afløst. Nu ville de gerne hjem.

Gæsterne med ministeren i spidsen fik en rundvisning på THETIS og en let frokost i messen. Derefter havde hun et fly, hun skulle nå. Vi var glade og stolte over at få besøg af ministeren, at hun ville ønske os held og lykke på vores mission og sige: Så er opgaven for WFP Danmarks, og det er THETIS og dens besætning, som skal udføre den!

Det første skib med nødhjælp om bord, som vi skal ledsage, er ikke klar til at sejle endnu, så derfor kan vi holde lidt fri her hen over weekenden. Præsten har derfor arrangeret forskellige velfærdsture. En dag på safari, en dag på hotel med pool og andre gode faciliteter, en byrundtur i Mombasa, er eksempler på disse tilbud. Det er naturligvis kun det vagtfri personel, der kan få spadserertilladelse til at deltage i turene, men alle får muligheden for at kunne komme lidt ud af skibet og lade op til den kommende sejlads.

Mere om velfærdsturene i næste brev.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 11



**Søndag og mandag blev så de første dage, hvor der blev givet spadserertilladelse til vagtfri personel siden THETIS forlod Frederikshavn 14. januar.**

05-02-2008 kl. 21:01

Kommandoskibet THETIS  
Tirsdag 5. februar 2008

er var naturligvis stor glæde i besætningen over, at man nu i løbet af de to dage fik lejlighed til at komme ud af skibet for en stund og få ladet op til den næste tur på havet.

Altså søndag og mandag stod der velfærd på programmet, og det var jo bare dejligt!

Mombasa og omegn viste sig at kunne byde på rigtig meget velfærd. Præsten arrangerede forskellige velfærdsture. F.eks. var der en spændende bytur, hvor man oplevede den meget farverige og eksotiske by. På turen fik man indblik i byens historie, som ikke blot er præget af lokalbefolkningen, men også af indtrængende arabere fra Oman, portugiserne, som havde herredømmet her i 1500 og 1600 tallet, indere og sidst, men ikke mindst englænderne, som var her fra midten af 1800 tallet frem til ca.1960. Alle har de sat deres præg på byens arkitektur, kultur, traditioner og religion.

Når man bevæger sig rundt i byen, finder man spor af alle disse kulturer. Her ser man moskeer, hindutempler og kirker ligge side om side. Den oprindelige afrikanske kultur kan opleves f.eks. ved at besøge de mange boder og butikker med afrikansk kunsthåndværk. I forretningslivet er det købers marked. Der er nemlig i øjeblikket stort set ingen turister i Kenya på grund af den situation, landet befinder sig i lige nu. Her i Mombasa er det imidlertid meget trygt og godt at være. Her er absolut ingen uro, og befolkningen modtager os med stor venlighed og gæstfrihed.

Men det ville jo også være spændende, at komme uden for byen. Derfor var der arrangeret både en halv- og en heldagstur på safari. "Safari" er swahili og betyder "rejse". Halvdagsturen gik til Shimba Hills, en lille naturpark lige uden for Mombasa. Heldagsturen gik til et naturreservat lidt større end Israel et par timers kørsel nordvest for Mombasa.

Her oplevede vi Afrika i al dens magt og væld. Bl.a. så vi giraffer, løver, flodheste, strudse, bavianer og mange forskellige slags antiloper og sidst men ikke mindst kom vi meget tæt på de enorme afrikanske elefanter med deres flotte stødtænder og kæmpe flyveører.

Alle levede de her på den endeløse savanne. Langt ude i horisonten kunne vi skimte den blå silhuet af bjerge. Det var fantastisk at spise lunch ude i det fri med to elefanter 100 meter væk, der nysgerrigt betragtede vores forehavende. vi bringer masser af billeder og film fra safarien med hjem, så vi har rigelige mængder af underholdning til næste vinters lange aftner.



Ja, det er købers marked i Kenya. Derfor fik vi et meget billigt tilbud fra et hotel ved kysten. Her kunne vi bruge alle hotellets faciliteter, vi kunne bade, dykke, sejle med katamaran og surfe og meget mere. Vi kunne spise og drikke, så meget vi havde lyst til. Alt sammen betalte vi med et lille engangsbeløb. At besøge det hotel, var virkelig god velfærd.

Ud over præstens velfærdstilbud tog vi selvfølgelig også selv på ekskursion i Mombasa.

Det har været to spændende og begivenhedsrige dage i Mombasa, og vi er alle ladet godt op til at tage fat på det, vi er kommet for. Det

glæder vi os meget til at komme i gang med.

Men vi havde lige et mellemværende med Den Kenyanske Flåde. Vi havde lovet at tage en fodboldkamp med dem. Den løb af stabelen i formiddags. Solen sendte sin kraftige varme ned over fodboldbanen, så det stod os straks klart, at denne kamp ville blive en hård nød at knække.

Inden vi kom i gang med kampen måtte vi først fjerne en stor flok bavianer, der tilsyneladende gerne ville spille med, og lige efter var det en flok kvæg, der pludselig vandrede ind på banen. De ville ikke spille med; de ønskede blot at græsse, så de blev temmelig sure, da vores kenyanske modspillere fordrev dem fra banen.

Så gik det løs. Og det gik godt rigtig længe for os! Vi gav dem kamp til stregen, og flere gange var det bare uheld, at vi ikke fik bolden i mål. De kenyanske spillere scorede to mål i første halvleg og tre mål i anden halvleg, men det skal bemærkes, at de sidste mål scorede de til sidst i kampen, hvor vi efterhånden var meget hæmmede af den stærke varme. Vi fra THETIS leverede en flot fodboldkamp, og vi inviterede vores kenyanske venner til Danmark til returkamp. Så bliver det deres tur til at være hæmmet af klimaet.



Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 12



### Frømandskorpset og boardingteam

**Så er vi på havet igen!**

**Kl. 11,00 i dag forlod vi Mombasa efter næsten en uges ophold her. Nu kunne vi gå i gang med at løse vores opgave.**

07-02-2008 kl. 23:16

Kommandoskibet THETIS

Torsdag 7. februar 2008

Men lad os se tilbage til tirsdag, hvor vi holdt grillaften. Mens tropesolen gik ned samledes vi alle på helodækket, spiste dejlig grillmad og nød hinandens gode selskab. Det var en fin aften.

Onsdag morgen skulle vi forhale; THETIS måtte rykke frem til den kajplads, som det franske skib COMMANDANT DUCUING havde haft. Et stort containerskib skulle have vores plads. Det blev i dag afløst af et krydstogtskib.

Onsdag fik vi at vide, at det gode skib VICTORIA, som vi skal ledsage det næste stykke tid, ville være klar til at sejle kl. 19,00. På THETIS begyndte vi derfor straks at gøre klar til sejlads. Folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet pakkede alt deres grej, som de skulle have med over på VICTORIA. Onsdag blev en dag, hvor vi havde travlt med at klargøre til sejlads og travlt med at vente på at skulle sejle. Men onsdagens aktiviteter føltes som det rene sisyfosarbejde. Vi syntes ikke vi kom ud af stedet. Det var ikke fordi, vi var gået hen og var blevet dovne, nej, det var den stærke og fugtige hede, der lagde sig som en tung kappe omkring os, der var den store forhindring. Onsdag blev den varmeste dag, vi indtil nu havde oplevet i Mombasa.

Som dagen skred frem blev afsejlingstidspunktet udsat flere gange. Til sidst gik vi på køjen med den besked, at måske skulle vi sejle kl. 03,00 torsdag morgen. Problemet var, at få lastet VICTORIA med den nødhjælp, der skal sejles til bl.a. Somalia. Først når det stykke arbejde var udført, kunne vi sejle – både VICTORIA og THETIS.



VICTORIA

Men i dag kom vi af sted! Selv om VICTORIA ikke var helt klar, så sejlede vi kl. 11,00. Nu kunne vi ikke vente længere med at komme på havet. At være i havn er spændende. Man bringer altid masser af nye indtryk og oplevelser med sig på den videre sejlads. Men man kan også få nok af oplevelser, og så ønsker man bare at komme på havet og vende tilbage til den normale arbejdsdag om bord.

Vekselvirkningen mellem at være på havet og være i havn er som et pendul, der svinger frem og tilbage.

Nu lå vi ud for Kenyas kyst og ventede på VICTORIA. Og dér i varmedisen dukkede den op, og vi kunne begynde at få mandskab og udstyr sejlet over på den. Folkene fra Frømandskorpset og fra

Militærpolitiet har delt sig i tre hold. To hold skal hele tiden opholde sig på VICTORIA og være på vagt, mens et hold kan holde hvil på THETIS. Efter 48 timer skifter man vagthold. Da de to første vagthold var sejlet over med alt deres grej, så var det vores boardingholds tur til at gå i aktion. De blev sejlet over til VICTORIA for at foretage en boarding af skibet. Nu var det ikke for øvelse, nu var det det virkelige liv. De næste par timer undersøgte boardingholdet VICTORIA grundigt fra agter i skibet til stævnen.

Vi er på havet igen! Vi er i gang med at løse den opgave, som vi er her for at løse: At sørge for, at den nødhjælp, som VICTORIA er lastet med, når frem til Somalias sultende befolkning.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 13



### THETIS i solnedgang

**Rejsebrev 13! Det kunne bringe uheldsvangert nyt! 13-tallet betyder jo ulykke! Rolig nu! Kristne mennesker er ikke overtroiske og brevet indeholder kun godt nyt.**

11-02-2008 kl. 08:55

Kommandoskibet THETIS  
Lørdag 9. februar 2008

Ja, det indeholder ganske almindelige nyheder, for vi er vendt tilbage til hverdagen på THETIS. Vi lunter lige så stille af sted nordpå i Indiske Ocean i kølvandet på det gode skib VICTORIA. VICTORIA er nemlig en ældre dame, som ikke sådan kan fare af sted hen over bølgen blå. Der blæser i øjeblikket en god vind over Indiske Ocean, i hvert fald dér, hvor vi befinder os, så der er pænt høje bølger med skum på toppen omkring de to skibe.

I et adstadigt tempo rider både THETIS og VICTORIA af sted op og ned af bølgerne. Solen skinner og temperaturen ligger på omkring de 30 grader, men den stærke vind er heldigvis dejligt kølende.

I går fredag og i dag lørdag er to dage, hvor livet går sin vante gang om bord. Skibet er blevet vasket ned, og rundt om i skibet har der fundet vedligeholdelsesarbejder sted.

Vagtskiftet på VICTORIA er kommet ind i en god rytme. Gummibåden sejler et nyt vagthold over kl. 12 middag. De kan nå at spise frokost inden, og det afgående hold kan komme tilbage til THETIS og spise frokost her.

Maden er i det hele taget vigtig om bord. Måltiderne er en af hverdagens glæder, og måltiderne er altid en glæde på THETIS. Vi har nemlig nogle dygtige kokke i kabyssen, der kan trylle med de gode råvarer og kreere lækre måltider.

Det er fuldt forståeligt, at folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet på vagt på Victoria foretrækker den gode mad fra kabyssen på THETIS frem for de feltrationer, de har medbragt. Nu skal rationerne kun dække morgen- og aftenmåltidet ind, så rationerne indeholdende "Sej i tomat" og "Stenbidergryde" behøver man ikke at vælge; de kan sagtens holde sig et års tid endnu.



THETIS Diner transportable

Ja, gummibåden er meget nyttig og kan bruges til mange ting. Her er den blevet til transportmiddel for firmaet "THETIS Diner Transportable". I den "forretning" bringes maden ud til "kunden" pr. skib, ikke pr. bil.

Da gummibåden kom tilbage fra VICTORIA fredag middag, fik nogle fra besætningen en velfærdssejls. Det blev næsten som en tur i rutschebanen. Hold da op, hvor det gik op og ned ad bølgerne. Det er også blevet hverdag for os at være i et lidt forhøjet beredskab, mens vi ledsager VICTORIA. Vi har LMG'er (lette maskingeværer) i brovingerne og på hangartoppen har vi bemandede TMG'er (tunge maskingeværer), der peger agterud.

Og så er der kanonen på fordækket. På den måde har vi sikret os ud til alle verdenshjørner. På VICTORIA passer vagtholdet på med deres våben ved hånden. Det er med andre ord ikke særlig sundt for pirater og andre med ondt i sinde at nærme sig THETIS og VICTORIA.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



"Monkey Island"

**Det går stadig i langsomt tempo op og ned ad bølgerne i kølvandet på VICTORIA.**

15-02-2008 kl. 08:53

Kommandoskibet THETIS

Mandag 11. februar 2008

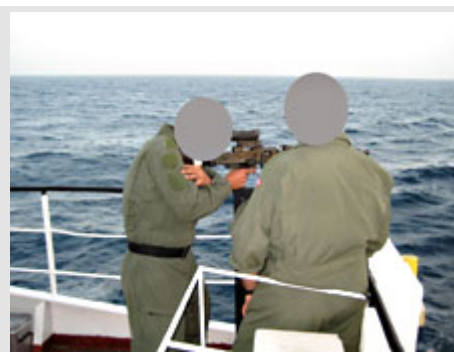
Der blæser en god vind hen over hovederne på os, hvilket besætningen på VICTORIA siger, er usædvanligt for årstiden på disse kanter. Normalt er her vindstille og havblik på denne tid af året. Vi kommer da fremad, selv om modstrømmen af og til er så stærk og bølgerne så store, at man kan have på fornemmelsen, at vi sejler et skridt frem og to tilbage.

Spøg til side: Det går fremad! Og vi regner med senere i dag at nå til en position ud for Mogadishu i Somalia, hvor VICTORIA skal ind og aflevere noget af sin last, bestående af nødhjælp til den sultende befolkning her.

Som sagt i rejsebrev 13 er vi vendt tilbage til hverdagen efter havneopholdet i Mombasa, og vi må sige, at den nu forgangne weekend har været hverdag om bord med alt, hvad det indebærer af dagligt arbejde.

For vagtholdet på VICTORIA fra Frømandskorpset ("frøerne") og Militærpolitiet ("MP-erne") har weekenden også stået på dagligt arbejde. De har indrettet sig på "Monkey Island", som befinder sig på toppen af VICTORIAS styrehus. De har spændt en presenning hen over hele "Monkey Island", så de dog er lidt beskyttede mod vind og vejr. Blot skal de vænne sig til, at den larmer helt vildt i vinden.

Hele tiden er der to mand på vagt på VICTORIA's "Monkey Island" bevæbnet med LMG'er (lette maskingeværer). En mand, der er styrmand, opholder sig på VICTORIA's bro. Han er dermed forbindelsesledet mellem VICTORIA og THETIS. Man er på vagt to timer ad gangen.



To gange i døgnet har "frøerne" og "MP-erne" travlt med våbenvedligeholdelse. Våbnene skal renses og smøres, så de er klar til at være klar. At det skal gøres så tit, skyldes ganske enkelt, at vi hele tiden bliver overøst af skumsprøjt, der falder som finregn over skibene. Da Indiske Ocean har et meget stort saltindhold, sætter der sig et fedtet lag af salt over alt på de to skibe – også på de våben, vi har klargjort. Ud over jævnligt at rense vores våben, foretager vi også ofte nedvaskninger af skibet.

I forbindelse med vagtskiftet kl. 12,00 hver dag bringes der nye forsyninger fra THETIS til VICTORIA. Med sig tilbage får gummibåden det affald, som "frøerne" og "MP-erne" har

produceret i det forgangne døgn.

Man er selvforsynende på VICTORIAS "Monkey Island". Man har medbragt rigeligt af vand fra THETIS's beholdning af hjemmelavet velsmagende osmosevand. Det er nemlig garanteret Rent! Man har medbragt feltrationer, til at stille sulten med, og til frokost vanker der som tidligere nævnt, noget af kabyssens gode mad.

Der findes en meget nyttig indretning på VICTORIA's "Monkey Island". Under bagbords redningsflåde har man placeret "Hemmeligheden". Et interimistisk toilet er opstillet her bag en skærm. Her kan man sidde helt privat og foretage sig det, som er nødvendigt at foretage sig engang imellem og samtidig nyde den storslåede udsigt over Indiske Ocean.





Men der er også vagtfri perioder for ”frøerne” og ”MP – erne”. Hvis ikke man prøver et få lidt søvn på de medbragte feltsenge, så kan man nyde hinandens gode selskab og bl.a. fortælle ”røverhistorier fra de varme lande”.

Ja, sådan former livet sig for ”frøerne” og ”MP – erne” på VICTORIA´s ”Monkey Island”.

Og som sagt i sidste rejsebrev: Kære pirater og andre onde elementer! Hold jer langt væk fra THETIS og VICTORIA! Her er usundt for jer at være!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 15



*Motorerne fik en velsignelse med på vejen*

### **I mandags nåede vi frem til Mogadishu.**

15-02-2008 kl. 09:07

Kommandoskibet THETIS

Onsdag 13. februar

I sidste rejsebrev beskrev vi livet på VICTORIA 'S "Monkey Island" (dækket over styrehuset), som det formede sig for folkene fra Frømandskorpset ("frøerne") og Militærpolitiet ("MP – erne"), mens THETIS ledsagede VICTORIA fra Mombasa til Mogadishu. Men hvad er der sket på THETIS de to sidste dage?

I mandags nåede vi så frem til Mogadishu. Liggende ud for byen ventede VICTORIA og THETIS på, at en gummibåd med soldater fra Uganda udsendt af African Union skulle dukke op. Det skete fuldstændig som planlagt.

Soldaterne fra Uganda gik om bord på VICTORIA og overtog vagten, og vores "Frøer" og "MP – er" gik fra borde med samt alt deres grej. Med gummibåden blev de sejlet tilbage til THETIS. Med sit nye vagthold sejlede VICTORIA nu ind til Mogadishu, hvor de i havnen skulle losse en del af deres last af nødhjælp overvåget af soldaterne fra Uganda.

Nu var der kun at håbe, at losningen ikke tog for lang tid, så ventetiden for os ikke blev trukket alt for meget ud.



Mandag eftermiddag fik vi dog andet at tænke på. Noget glædeligt og festligt. Den eftermiddag nåede vores to hovedmotorer frem til at have tjent THETIS tro og loyalitet i 25.000 arbejdstimer hver. De to motorer fortjente virkelig at blive fejret. Hele teknikdivisionen og CHEFEN samledes nede ved dem.

Præsten takkede motorerne for deres flotte indsats og med ønsket om, at de næste 25.000 timer og flere til måtte blive lige så gode og effektive som de forgangne, fik motorerne en velsignelse med på vejen. Derefter var der sodavand, snacks og et hyggeligt og hot samvær med de stolte motorer og den lige så stolte teknikdivision. Mandag aften skød vi de planlagte turneringer i gang nede i cafeteriaet. Nu var tiden inde til at samles om forskellige brætspil og

andre spil og dermed dyste lidt med hinanden. Velfærden vil springe ud med gevinster til de endelige vindere. I de kommende aftener vil turneringerne fortsætte.

Mens vi ventede på VICTORIAS genkomst, var der mange fornuftige ting, vi kunne foretage os. I går formiddags gennemførte vi en stor havariøvelse på eget skib. Når "for øvelse brand, brand!" lyder, så bliver THETIS som en myretue. Alle skal iklædes deres grej og finde deres poster hurtigst muligt. Hvis det var virkeligt, står der jo menneskeliv på spil, så vi skal handle så hurtigt, vi overhovedet kan. Øvelsens formål er, at alle skal vide pr. rygmarv, hvad han eller hun skal gøre, hvis det var virkeligt, hvordan alt brandslukningsgrejet skal anvendes. Derfor er det også vigtigt at gentage disse øvelser igen og igen. Havaripatruljerne, bårhold, der skal ud til de sårede, hospitalet, ja alle om bord har travlt under en sådan øvelse.

Hele formiddagen gik ikke med øvelsen. Der blev også tid til en masse våbenvedligeholdelse. Som nævnt i sidste brev skal våbnene renses rigtig tit p.g.a. den megen salt i luften.

Eftermiddagen i går gik med skydning med nogle af de forskellige våbentyper, vi opererer med. Ind imellem var der undervisning i elektronisk krigsførelse for kampinformationsgasterne. Det ord ville H.C. Andersen have elsket, hvis han havde kendt det. Som I kan forstå, så er vi rigtig gode til at "multitaske" her om bord på THETIS.

Efter en travl tirsdag, var det godt at mødes om aftenen til grillmad på Helo-dækket. Vi nød hinandens selskab og det dejlige vejr. Det var som en sommeraften hjemme i Danmark.

I dag onsdag vågnede vi til store rengøringsdag. Vi ligger stadig ud for Mogadishu og venter på, at VICTORIA skal blive færdig med at losse nødhjælp i land, og ventetiden udnyttes godt med en gang hovedrengøring i skibet. Alle fór rundt med kost og spand, så THETIS til sidst skinnede af renhed.

Lige efter frokost i dag lød budskabet, at nu var VICTORIA på vej ud til os igen. "Frøerne" og "MP – erne" er klar til at indtage "Monkey Island" på VICTORIA igen, og vi er klar til at ledsage den på nok en sejlads.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 16



*Boardingholdet på THETIS' agterdæk*

**Halohoi her kommer vi!**

**THETIS og VICTORIA er igen på havet på vej til næste havn, hvor VICTORIA skal aflevere nødhjælp fra sin last.**

**Ja, her kommer vi!**

17-02-2008 kl. 21:38

Kommandoskibet THETIS

Fredag 15. februar 2008

Vejrliget og strømforholdene gør, at der er kommet fut i den ældre dame VICTORIA. Den skyder nu en fart, der gør, at vi måske kommer tidligere end beregnet til vores næste bestemmelsessted.

Måske er i øvrigt gået hen og blevet et nøgleord her på THETIS, for WORLD FOOD PROGRAMME's (WFP) planer i Afrika svajer som siv i vinden. Næsten hver eneste dag modtager Chefen ændringer i WFP's planer for transporten af nødhjælp.

Det kan være svært for os danskere, hvis dage er bestemt af vores kalender måneder i forvejen, at vænne sig til en så uregelmæssig arbejdsgang. Men måske er det sundt at prøve, at dagen i dag nogle gange kommer til at forme sig med anderledes opgaver, end vi troede, da vi sprang ud af køjerne – måske.

Tilbage til mødet mellem THETIS og VICTORIA ud for Mogadishu. Onsdag formiddag gjorde det første vagthold af folkene fra Frømandskorpset ("Frøerne") og Militærpolitiet ("MP – erne") sig klar til afgang. Nu vidste de præcis, hvor meget udstyr, de havde behov for at medbringe – hverken for meget eller for lidt.

Da de igen havde placeret sig på VICTORIA's "Monkey Island", gik vi på THETIS i forhøjet beredskab. Nu var det nemlig boardingholdets tur til at indtage VICTORIA og undersøge, om alt var i orden efter havneopholdet i Mogadishu.

Det var heldigvis tilfældet, og samtidig med at vi derefter gik i "ledsageberedskab" – det vil blandt andet sige med ekstra udkigge og fast bemanning på de tunge maskingeværer på toppen af hangaren – begyndte vi sejladsen mod næste havn.

Vores første opgave var udført – en ny begyndte.

Mogadishu forsvandt som en luftspejling for vore øjne. Det var ellers rare ting vores somaliske tolk, kunne fortælle os om forholdene i Somalia. Tolken havde lyttet til somalisk radio, mens vi ventede på VICTORIA. Der foregik kampe rundt om i Somalia mellem forskellige grupper af soldater. Oprørssoldater, regeringsoldater, etiopiske soldater lå i kampe med hinanden forskellige steder i Somalia - kampe, der desværre kostede mange menneskeliv.

I går var der møde hos Chefen i "Talsmandsudvalget". Forinden havde der været møde i valggrupperne (divisionerne, sergenterne og officererne), så man kunne drøfte, hvilke ting talsmanden for den enkelte gruppe skulle bringe op til mødet hos Chefen.

På Talsmandsmødet drøfter man så løst og fast om alt, hvad der rører sig i skibet, om hvad man synes er godt eller skidt, om noget nyt kan indføres, eller noget kan ændres. Kort sagt: Det er et forum, hvor alle dagligdagens forhold om bord kan drøftes.

Her fredag skyder vi stadig en god fart hen over bølgerne. Vi er godt i gang med næste opgave. Vi er på vej mod næste havn, hvor VICTORIA skal losse mere nødhjælp.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

NB. Vi har nu i øvrigt været af sted præcis en måned.



## THETIS i FN Food World Programme - Rejsebrev nr. 17



### *FUT på agterdækket*

**Det er søndag, men det er lidt svært at holde søndag, som vi kender det hjemme i Danmark.**

18-02-2008 kl. 15:19

Kommandoskibet THETIS  
Søndag 17. februar 2008

For vi er nu på vej med VICTORIA mod den næste havn og ligger i skrivende stund i Indiske Ocean ud for Somalia.

Vi er i "Ledsageberedskab", hvilket betyder, at overalt i skibet er vi særlig på vagt, mens vi ledsager VICTORIA, for der er ingen andre, der passer på os og VICTORIA end os selv.

På VICTORIA er der nu igen to vagthold af folkene fra Frømandskorpset ("Frøerne") og Militærpolitiet ("MP – erne"). Vi er vendt tilbage til den gode rytme med vagtskifte på VICTORIA kl. 12 middag, sådan som vi gjorde under den første sejlads fra Mombasa til Mogadishu. Med gummibåd bringes det nye vagthold over, og det afgående tages med tilbage.



Men som vi har skrevet før: Vi er gode til at multi-taske på THETIS. Selv om vi er i højere beredskab, så kan vi godt foretage os en hel masse andet.

På talsmandsmødet forleden syntes man, at der var for lidt fysisk uddannelse og træning (FUT) for hele besætningen. Det var så bare at komme i gang.

Både fredag og lørdag var der fælles FUT for alle på helo-dækket. Vi har jo masser af redskaber og vægte, der kan gøres mere eller mindre tunge til formålet.

Redskaberne blev stillet op i rad og række på dækket, og ved hjælp af dem vred og vendte vi vores mødige kroppe på forskellig vis ved hver station, så alle vores muskler blev heglet igennem. Hverken varmen eller skibets bevægelser gjorde det hele nemmere, og megen sømandssved gjorde Indiske Ocean mere salt.

Så længe vi to og to vandrede fra station til station og fik alle muskler vækket af deres dvale og gjort dem stærke med de forskellige øvelser, så var der tale om ren Via Dolorosa, men bagefter føltes der kun velvære i kroppen.

Dagen efter kunne den megen FUT dog tydelig mærkes.





*Tomme patronhylstre fra formiddagens vedligeholdelsesskydning*

Lørdag formiddag afholdt vi vedligeholdelsesskydning med TMG-er. Her prøvede vi at skyde en bredside både fra styrbord og fra bagbord. Om eftermiddagen nåede vi også at træne rullen "havari andet skib". Man kan sige, at netop den rulle er relevant i forhold til vores opgave. I den rulle tørner gummibådsbesætningen til, og det samme gør indsatsholdet. Hvem der er med i indsatsholdet bestemmes af havariets karakter på det andet skib, men én person er nok altid med: sanitten.

Hun medbringer en taske med førstehjælpsgrej og mere til, så hun er dækket ind. Hun kan jo ikke vide, i hvilken tilstand hun vil finde evt. sårede. Hospitalet er naturligvis rigget til og klar til at modtage sårede fra det andet skib, hvis det skulle blive nødvendigt at overføre dem til THETIS.

I denne rulle trænede vi alle procedurer. Vi satte gummibåden med indsatsholdet og sejlede ud. Ligeledes satte "Frøerne" deres gummibåd. Vi havde den triumf, at vi kunne sejle hurtigere end dem, men måske skyldtes det, at de havde en funktionsfejl på deres båd. Gummibåden sejlede tilbage til THETIS, og indsatsholdet klatrede om bord via lodslejderen, for den eftermiddag var THETIS for øvelse "andet skib".

Vores dygtige mediehold sejlede med vagtholdet over til VICTORIA lørdag middag. De fik lavet mange gode optagelser af dagliglivet på VICTORIAS "Monkey Island". Det bliver spændende at se på film, hvordan livet former sig på "Monkey Island".

Søndagen har indtil nu budt på skydning med P1. Det betyder skydning med kanonen. Det gik fint. Godt at vide, at den også fungerer.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 18



*Bageren steger kinarejer*

**Mandag morgen rundede vi Afrikas Horn. Fra at vi havde været meget ensomme - VICTORIA og THETIS - på Indiske Ocean, så var der nu en vis trafik på havet.**

20-02-2008 kl. 07:20

Kommandoskibet THETIS  
Tirsdag 19. februar 2008

I de meget tidlige morgentimer mandag mødte vi fiskeskibe, med mindre både på slæb.

Vi havde også her i den tidlige morgen et opkald om et skib i nød. Men det viste sig at være falsk alarm – heldigvis!

Mandag formiddag slog vi rullen "Mand over bord". Alle reagerede lynhurtigt, og var på deres poster i løbet af ingen tid. De to gaster på vagt ved de tunge maskingeværer (TMG – erne) på toppen af hangaren hørte til gummibådsbesætningen. Uden videre unødigt snak blev de afløst af to andre gaster, der var uddannet til at betjene TMG – erne, så de to vagter kunne sejle gummibåd. I løbet af ganske få minutter var ikke bare et bjærgmærs (en redningskrans), men to bjærget.



*Chefen laver dybstegte bananer*

Det viste sig altså – for øvelse – at det var to mand over bord. Hvis det er virkeligt og ikke for øvelse, kaster man straks, når alarmen går, en bjærgmærs ud til manden, der er faldet over bord. Når det er for øvelse, nøjes man med at kaste bjærgmærsen over bord, og det er så den, man bjærger. Der var ros til besætningen, fordi de gennemførte rullen så lynhurtigt.

Nu skulle det afprøves, det, vi havde lært forleden, da vi gennemgik procedurerne for rullen "Havari andet skib".

Alarmen gik: "Havari andet skib", ud på posterne og afgive meldinger om, at alle var mødt. "Andet skib" var nu VICTORIA, som havde sagt ja til at deltage i øvelsen. For øvelse blev det meldt, at der var brand om bord på VICTORIA. At skibets last for øvelse bestod af petroleum og juletræer, gjorde ikke situationen mindre farlig.

Indsatsholdet nåede over på VICTORIA på meget kort tid og slukkede ”branden”. Skibet havde meldt, at ingen var kommet til skade, så sanitten var for en gangs skyld ikke med. Men nu blev det meldt, at en af vores røgdykkere var blevet alvorligt forbrændt – for øvelse.

Sanitten greb sin taske, og af sted gik det med gummibåd over til VICTORIA. Samtidig kom hospitalet hurtigt i højt beredskab. Alt blev gjort klar til at modtage den for øvelse sårede røgdykker. Det gik fint med at få ham over til THETIS og behandlet på hospitalet – for øvelse. Det var en veludført rulle. Alt gik godt, men alle procedurer var jo også blevet gennemarbejdet på forhånd. Øvelse gør som bekendt mester.

Og så var der igen fysisk uddannelse og træning på helo-dækket. Langsomt, men sikkert bevægede vi os fra station til station, og igen fik vi systematisk sat gang i vores muskler. (Se rejsebrev 17)



*Aftenskafning på helodækket*

I går aftes stod der thai-mad på menuen. Chefen og bageren havde tilberedt et meget velsmagende thai – måltid, som vi samlet indtog på helo-dækket. Det var en meget varm dag i går, men nu ved aftenstide blev det mere svalt. I solens sidste stråler og senere i en næsten fuld månes skær nød vi dette ”A-1 arrangement” (5 kokkehuer) i hinandens gode selskab. ”Og så var

det sundt og nærende!” Det var bare hyggeligt!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*Buffet i hangaren*



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 19



*Gummibåd og skibsdykkere klar til at inspicere den styrbord stabilisator.*

**Tirsdag 19. februar var en dag, hvor vi gjorde os klar til at afslutte opgaven med at ledsage VICTORIA. Vi nærmede os Berbera, hvor VICTORIA skulle ind og losse nødhjælp.**

27-02-2008 kl. 21:14

Kommandoskibet THETIS

Torsdag 21. februar 2008

Da gummibåden havde afleveret et nyt hold af folk fra Frømandskorpset ("Frøerne") og militærpolitiet ("MP – erne") på VICTORIA, fik vi sejlet så meget af deres grej tilbage til THETIS, så det nye hold kun lige havde, hvad de skulle bruge til den sidste vagt.

Kl. 06,00 onsdag morgen sagde vi ud for Berbera farvel til VICTORIA. Vi blev liggende, indtil vi fik at vide, at VICTORIA var sikker i havn. Dermed var vores opgave med at passe på VICTORIA færdig. Alt var forløbet godt. Ingen pirater havde vovet sig i nærheden af os under sejladsen med VICTORIA fra Mombasa via Mogadishu til Berbera.

Tirsdag aften var der finale i vores turneringer. Det handlede om, hvem, der var bedst til Bezzerwizzer, et spil, hvor ens paratviden bliver sat på en alvor og hård prøve. Finalen blev et tilløbsstykke i cafeteriet.



*Stabilisator, med form som en lille flyvinge, med besøg af 2 dykkere.*

Farvel til VICTORIA, og af sted gik det mod Djibouti. Det var dejligt at få THETIS op i fart. Nu behøvede vi ikke at sejle i sneglefart, som vi havde gjort sammen med VICTORIA. Under den korte forlægning til Djibouti var der meget, der skulle ordnes. Onsdag formiddag lå vi stille i vandet en times tid, mens vi havde dykkere nede og undersøge vores stabilisatorer. Som I véd fra tidligere breve, så har de drillet os af og til og ikke fungeret optimalt. Nu havde vi chancen for at komme ned til dem og få dem ordnet.

Samtidig var der stor travlhed på helo-dækket. Solsejlet skulle sættes op. Navnlig er jernstativet, som sejlet spændes ud på, tungt og lidt besværligt at samle og sætte op. I den stærke varme var det noget af et arbejde, men det er godt i havn, at helo-dækket kan ligge i skygge.

Sidst på eftermiddagen i går nåede vi Djibouti. Og som altid, når vi kommer i havn, er der tusind ting at gøre.

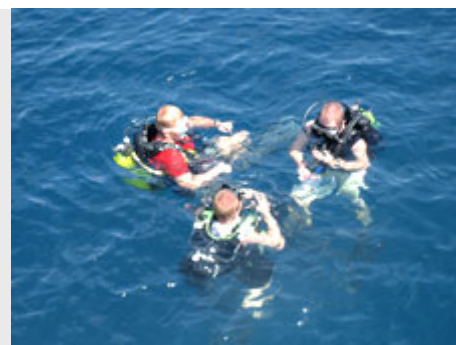
Der skal aftales ting og sager

med agenten og vores forbindelsesofficerer. Provianten skal i byen og købe ind, så vores beholdning af proviant kan blive suppleret op. Alt det grej, vi har bestilt, ankommer pø om pø og skal bringes om bord osv.

Efter mange dage på havet var det dejligt at komme i havn. Hvordan havneopholdet vil forløbe, véd vi ikke endnu, men næste brev vil helt sikkert handle meget om vores oplevelser i Djibouti.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten



*Dykkere diskuterer hvad de har observeret, inden de går ned igen.*

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 20



*Opstilling på kajen.*

**Så er vi i Djibouti.**

27-02-2008 kl. 21:24

Kommandoskibet THETIS  
Lørdag 23. februar 2008

Da vi her i Djibouti skal sige goddag til et nyt hold af folk fra Frømandskorpset ("Frøerne") og Militærpolitiet ("MP – erne") og andre tilgående besætningsmedlemmer, så var det tid at sige farvel til det gamle hold af "Frøer" og "MP – er" og enkelte afgående besætningsmedlemmer. Derfor var det nu, der skulle tages et billede af hele besætningen – et billede af "WFP (World Food Programme) 2008 – Hold 1".



*Det officielle gruppebillede af WPF Hold-I*

Torsdag morgen efter morgenmønstringen stillede vi op i vores fine hvide uniformer til fotografering på kajen. Det blev til et godt billede af os alle i flok og rad. Dermed var vores havneophold i Djibouti skudt i gang. I havn er der mange ting, der skal ordnes. Navnlig er der meget at gøre for maskinfolkene.

Man skal nemlig udnytte, at maskinen er sat i stå, for når den er kold, kan man komme ind i dens ædlere dele for at se, om alt her er i orden.

Det tog maskindepartementet så fat på, for i maskinen arbejder man altid på, at alt skal være i orden. Det skal nemlig være sådan, at: "det er ikke maskinens skyld!"

Men også alle andre steder i skibet arbejder man naturligvis på, at alt skal være i orden. Derfor er der mange vedligeholdelsesarbejder, som skal gøres i havn, så vi ikke "gror til", og tingene bare bliver værre eller hober sig op.

Der skulle også laves gode aftaler med FADHIL RABI, det næste skib, vi skal ledsage, og som er i fuld gang med at laste nødhjælp ved samme kaj som os.

Men når det daglige arbejde er gjort, kan der gives spadserertilladelse til vagtfri personel. Nu kan tiden udnyttes til at komme væk fra skibet en stund og opleve det sted, hvor vi nu ligger i havn.

Det var nærliggende, at gå en tur op i Djibouti By, og se lidt på den og dens folkeliv. For os var det noget af et kulturchok, der mødte os i Djibouti By. Franskmændene forlod Djibouti i 1977, og det ser ikke ud som om, at der er sket særlig meget i byen siden.

Man kan se, at for mange år siden har husene været fine og måske endda elegante, men nu er de i et kraftigt forfald, ja, nogle står kun tilbage som rene ruiner. Det tropiske klima her er meget hårdt ved bygninger. Alt forfalder hurtigt.

I byen mødte vi en meget fattig befolkning, og renovation og kloakering var "en by i Afrika". Derfor bevægede vi os rundt i en meget snavset by, hvor lugten var helt speciel - venligt sagt kunne den kaldes meget eksotisk.



*Vores flotte udflugtsbus, som til daglig er skolebus.*





*Lokale souvenir-sælgere viser flotte saltkrystaller og et gedekranie beklædt med salt.*

Velfærden havde tilrettelagt forskellige velfærdsture. En af præstens ture gik ud til koraløerne Îles Moucha, der ligger 35 minutters sejlads fra Djibouti.

Her var der mulighed for at slappe af på en god strand, bade, snorkle og dykke. Det sidste var for dem, der har dykkercertifikat. Det er en rig verden af forskellige farvestrålende fisk og andre havdyr, der møder dykkeren på et koralrev.

I går aftes var en stor del af besætningen til barbecue på den franske militærbase. Det foregik på en terrasse lige ned til stranden.

I den sorte tropenat og til lyden af bølgerne, der slog ind på stranden, sad vi på terrassen og nød grillmad og hinandens gode selskab.

Det er sjældent, at vi i havn har mulighed for at lave et arrangement, hvor flest mulige i besætning kan nyde hinandens selskab under lidt festlige former. Vi havde virkelig en hyggelig aften!

I dag går der en velfærdstur ud til Lac Assal – en saltsø, der ligger et par timers kørsel inde i landet. Mere om den tur i næste rejsebrev.

Besætningen på THETIS / Orlogspræsten



*Saltsøen Lac Assale.*

## THET i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 21



*Blikskure i slumkvarter*

**Lac Assal er en stor saltsø, der ligger lidt over 100 km fra Djibouti By. Den er et så ejendommeligt naturfænomen, at det er en anstrengende bustur værd at tage ud at se og opleve den.**

27-02-2008 kl. 21:35

Kommandoskibet THETIS

Mandag 25. februar 2008

Så gælder det velfærdsturen til Lac Assal, som løb af stabelen lørdag og gentages i dag mandag.

Busturen var anstrengende, fordi den for det første foregik i en lille bus til ca. 20 personer. En bus, som på alle måder havde kendt bedre dage. For det andet var landevejen ud til søen på mange strækninger i en elendig stand. Inden bussen drejede ned mod søen, fulgte den hovedlandevejen til Etiopien. Den er hver dag befærdet af et utal af lastbiler, som slider kolossalt på vejen, og da den ikke vedligeholdes regelmæssigt, så kom bussens støddæmpere på en hård prøve. Hullerne i vejen var utallige og store.



*Blikskure i slumkvarter*

I udkanten af Djibouti By kørte vi forbi hele byer af blik- og papskure, som var menneskeboliger uden vand, kloakering og elektricitet. Det var stor fattigdom, vi oplevede her. Så kørte vi af sted i det djiboutianske landskab. Vi kørte op i bjergene. De var ganske øde og nøgne. I denne del af Afrika, som udgør landet Djibouti, har der i "skabetsens dage" været en stor vulkansk virksomhed og også en del jordskælv. Djibouti ligger nemlig i revnen mellem to af de store skjolde, som dækker jordkloden. Derfor er landet Djibouti dækket af store forvitrede lavasten, hvilket umuliggør enhver form for landbrug. Landet er

ganske enkelt en stenørken med hårdføre tornebuske og træer hist og her. Disse tornefyldte og tilsyneladende visne vækster er føde for dromedarer, antiloper og geder. De sidstnævnte evnede oven i købet at klatre op i dem, for dog at få fat i friske skud. Ingen af os har før set en ged klatre i træer.

På vej ned til søen gjorde vi holdt ved at par udsigtspunkter. Ved et af dem så vi ned i en uendelig dyb kløft sikkert dannet ved jordskælv og foldningen af bjergene. Man kunne se i bunden, at en flod af og til hjælper erosionen på vej. Noget i dette ørkenlandskab tyder nemlig på, at nogle få gange om året kommer der regn i store mængder.

Saltsøen er også et barn af den megen geologiske virksomhed her på stedet. Den ligger 153 m under havets overflade, hvilket gør, at varmen er ekstra stærk her.

Vi så først kilden, som leverer vand til søen. Ud af klippen pibler der næsten kogende saltvand, der så baner sig vej ud i søen. Ved den dybblå sø gik vi ud på en mægtig kridhvid saltflade, som vandet havde aflejret på søbredden. Den så ud som is. Ikke bare solen, men saltet blændede os, ja, vi befandt os i det hele taget i en blændende verden af blå og hvidt. På bredden var der handlende, som ville sælge os smukke saltkrystaller og figurer gjort af salt.



*Saltformationer i Lac Assale*



*Saltformationer i Lac Assale*

Den medbragte frokost indtog vi på stranden ved Aden Bugten ud for en ø, der bliver kaldt Djævløen. Der findes en legende, der fortæller, at netop her ved Djævløen lever der et søuhyre. Videnskabsfolk og eventyrere har endnu ikke fundet spor af dette fabeldyr, men det var en smuk strand at opholde sig på. Baderulle skulle man nok også undlade her, da hajerne jager i dette farvand. Efter frokost gik turen så tilbage til skibet ad samme vej. En velfærdstur fuld af naturoplevelser var forbi.

Lørdagen var også dagen, hvor vi tog afsked med de

afgående folk fra Frømandskorpset ("Frøerne") og Militærpolitiet ("MP – erne") og enkelte besætningsmedlemmer. Det er altid vemodigt at sige farvel, men vi kunne så glæde os over samtidig at sige velkommen til et nyt hold "Frøer" og "MP – er" og tilgående besætningsmedlemmer. De besætningsmedlemmer, der her kom om bord, var folk fra stambesætningen, sådan at THETIS nu er bemanded med sin egen besætning. Tak, til de afgående besætningsmedlemmer for deres gode indsats på THETIS i de forløbne seks uger!



*Saltformationer i Lac Assale*



*FADHIL RABI*

I dag, mandag, ligger vi i Djibouti og venter kun på, at FADHIL RABI, det skib, som bliver vores næste opgave at ledsage, skal blive færdig med at laste nødhjælp. Vi har flere gange besøgt skibet og talt med kaptajnen og prøvet at få et overblik over, hvornår man vil være færdig med at laste. Men som det efterhånden er blevet klart for alle, så er parolen her i Afrika: "Tag det roligt! It's Africa!"

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 22



*FADHIL RABI på vej ud fra Djibouti.*

### I går lå vi stadig i Djibouti

28-02-2008 kl. 10:01

Kommandoskibet THETIS  
Onsdag 27. februar 2008

I går lå vi stadig i Djibouti.

HVIS – FADHIL RABI skulle blive færdig med at laste nødhjælp, så kunne vi få gang i vores næste opgave med at ledsage den til den havn, hvor den skal aflevere nødhjælpen.

Vi er glade for, at opgaven med VICTORIA blev løst godt og problemfrit, da vi først var kommet fra Mombasa. Dermed har vi været med til at sikre, at de 4.300 ton korn og majs, som VICTORIA havde i sin last, nu kan deles ud til nødlidende i Somalia. De 4.300 ton sikrer 23.500 menneskers liv i et år. Så lad os nu få den næste last af nødhjælp ud til mennesker, hvis liv afhænger af den. Det er det, vi er kommet herved for at være med til at sørge for.



*Lidt dansk graffiti på havnen i Djibouti.*

Når vi i de sidste par dage har fået besked fra FADHIL RABI om et afgangstidspunkt, så er det indtil nu blevet udsat. Men tirsdag morgen begyndte vi alligevel at gøre os klar til at sejle, fordi mængden af den nødhjælp, som endnu ikke var lastet, var så lille, at vi mente, at det var alvor med at komme af sted.

Nu blev der travlhed med klargøring til sejlads overalt i THETIS. Bl.a. skal maskinfolkene have besked om tidspunktet for afsejlingen to timer forinden, så maskinen kan startes op. På broen og i operationsrummet er der mange procedurer, der skal gennemgås. Alt teknisk grej skal efterprøves, om det virker og er i orden, så vi véd, at alt spiller, når vi går fra havn.

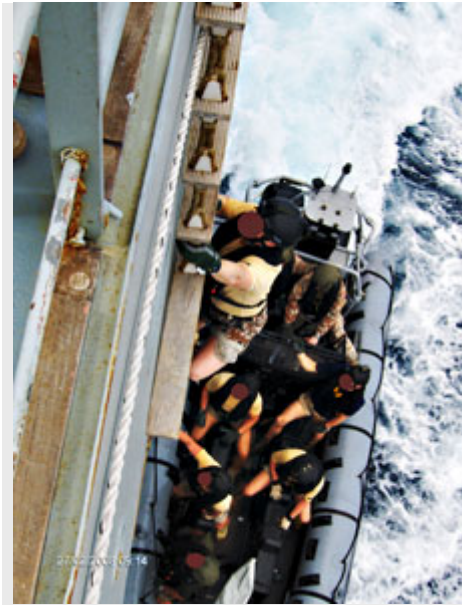
Kl. 13,00, tirsdag, kunne vi gå i "manøvrerulle". Vi går i "Manøvrerulle", når vi enten sejler ind i havn eller sejler ud. Alle poster skal være bemandede på bro, i operationsrum, i kontrolrummet, på alle dæk og på hospitalet osv. Da vi var godt ude af havnen, og "manøvrerullen" blev afblæst, kunne vi se ind mod Djibouti By, hvor det fornemme Hotel Kempinski, bygget af kinesere, dominerede på havnefronten. Snart passerede vi de små koralrør, der havde været mål for en af velfærdsturene.

Da vi var kommet ud på åbent hav, blev der slået for øvelse "Bjærgningsrulle". I løbet af få minutter stod vi alle iført vores personlige redningsveste ved de flåder, som vores fordelingskort fortæller os, at vi skal stå klar ved. Vi har alle et fordelingskort, der fortæller hvilke poster, vi skal møde på under de forskellige ruller, og hvilke opgaver, vi skal udføre dér. Det er vigtigt at træne bjærgningsrullen, så vi hurtigt, men uden panik, kan komme op til flåderne og være klar til at forlade skibet. Vi håber, at det aldrig bliver aktuelt, at det kommer dertil!



*De nye Frø'er og MP'er bruger ventetiden på at øve sejlads*





*De nye Frø'er og MP'er bruger ventetiden på at øve ombordklatring på THETIS.*

Vi lå nu tirsdag eftermiddag uden for 12-milegrænsen til Djibouti, så: "FADHIL RABI, kom nu ud til os, og lad os komme af sted mod bestemmelsesstedet!"

Ventetiden udnyttede vi til at gøre os klar til opgaven. De nye folk fra Frømandskorpset og Militærpolitiet havde mange forberedelser med at gøre alt deres grej og deres våben klar.

Én ting var sikker, vi nød alle at komme på havet igen efter mange dage i havn.

I dag, onsdag, er situationen den samme som i går. Ingen FADHIL RABI. Dog i skrivende stund får vi netop besked fra FADHIL RABI, at den vil være ude hos os på havet kl. ca. 16 i eftermiddag. Der er mange ting vi kan gøre inden da. Mere om det i næste brev. Nu er det ikke HVIS – FADHIL RABI kommer. Nu vover vi at tro på det.

Besætningen på THETIS /Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 23



### Overførsel af grej til FADHIL RABI

**Så ligger vi sammen med det gode skib FADHIL RABI ud for Bosasso i Adenbugten.**

01-03-2008 kl. 11:41

Kommandoskibet THETIS

Fredag 29. februar 2008

Det er fredag formiddag. Det er en smuk dag. Næsten som en dansk junidag, når den er bedst. FADHIL RABI skal i eftermiddag ind og losse nødhjælp i Bosasso.

Det satser vi på skal gå godt, og dermed vil endnu en opgave være afsluttet for THETIS.

Men lad os begynde med begyndelsen, og den var i onsdags. Her lå vi som sagt ud for Djibouti og ventede på, at FADHIL RABI skulle komme ud til os. I ventetiden behøvede vi ikke at sidde med hænderne i skødet. Det nye hold fra Frømandskorpset ("Frøerne") og Militærpolitiet ("MP – erne") fik trænet noget gummibådssejls og i den forbindelse øvet sig i at klatre på lodslejder.

Vi har fået en ny læge om bord i Djibouti. Efter frokost tog han lige en undervisningstime med sanitetspersonellet, sådan at alle vidste, hvad deres opgaver er på hospitalet under rullerne.

Samtidig fik "Frøerne" og "MP – erne" set deres våben efter, om de var korrekt indskudt.



### Overførsel af grej til FADHIL RABI

Onsdag eftermiddag tog vi igen en tur på "Via Dolorosa" (se rejsebrev 17). Mens man vandrer fra den ene station til den anden og hiver godt og grundigt i motionsinstrumenterne, så sveden hagler af os, er det vigtigt at drikke meget vand. Her på THETIS har vi aldeles rent vand, og så smager det godt! Det skyldes, at vi fremstiller det selv af havvand. Vi suger havvand ind i skibet gennem en slange. Det ledes gennem vores osmoseanlæg, som fjerner al saltet. Derefter kommer det ud til vandhanerne i skibet. Osmoseanlægget kan bedst lide rent havvand, så vi kan ikke producere vand i havn. Derfor er vi blevet rigtig gode til at spare på vandet i havn. Vi skal tænke på at tage korte brusebade og fylde vaskemaskinerne op. Men vi skal ikke

spare på drikkevandet i denne tropevarme. På havet producerer vi så meget vand, at vi kan spare en reserve op til havneophold.

Så skete det! Ved 16 - tiden, onsdag, kom FADHIL RABI ud til os, og vi kunne sætte kurs mod Bosasso, som er første havn, hvor vi skal aflevere nødhjælp. De indledende manøvrer til at skulle ledsage skibet gik i gang. Boardingholdet sejlede over og tjekkede skibet. Første vagthold af "Frøer" og "MP – er" kom også over og fik oprettet deres "base" på dækket lige bag skorstenen. Mange ting er mere komfortable på FADHIL RABI end på VICTORIA. Skibet kan levere strøm til "basen" og "Frøerne" og "MP – erne" behøver ikke at medbringe eget toilet.

Vi var af sted. Og det kunne vi fejre med en god gang grillmad på helo-dækket, som vi indtog i strålerne fra den nedgående sol.

Så var vi i rutinen på havet igen. Og det bekom os alle godt. Det var et øde område, vi sejlede i; bortset fra et par DHOW – er (små, for området, karakteristiske både), der sejlede et godt stykke fra os, var der ikke meget liv på havet. Det var der til gengæld i havet. Vi så en stor flok af sværdfisk, og ofte var der "flyvefisk i leg" foran THETIS, men vi er jo også "der øst for Suez".

Pirater? Ja, de holder sig langt væk fra det store grå krigsskib.

En af rutinerne er at skifte vagthold på FADHIL RABI, og det fungerer også fint med det nye vagthold.

Vi sejlede atter i "ledsageberedskab". Derfor var vores tunge maskingeværer (TMG – er) rigget til på dækket over hangaren, så vi forsvarsmæssigt var klar mod alle verdenshjørner. Da solen gik ned i går aftes, så "tændtes der stjerner på himlens blå". Hvis ikke man har sejlet på det store hav og oplevet nattehimmelen, så er



det svært at forestille sig mængden af stjerner, som vi kan se herude. Sådan en aften som i går, kommer man så tæt på det uendelige univers, at man næsten synes, man kan træde ud i det og tage sig en spadseretur ad "Mælkevejen".

Vagterne skal ud over at se efter skibe også have øje for fly. De kan være svære at se midt i stjernemylderet. Heldigvis har vagterne et fantastisk redskab, når de skal spotte skibe eller fly. Natkikkerten gør nat til dag for den, der ser i den. Når vagterne sætter den for øjnene, kan intet skjules; de får øje på alt, selv om det er sort nat.

Og så er vi tilbage ved begyndelsen af brevet. For de morgenduelige var der i dag kl. 05,45 et nyt tilbud. På helo-dækket var der smidighedsøvelser, så vi rigtig kunne få søvnen ud af kroppen og gå til en ny dag med en – ja, smidig krop.

Og lad os så komme til Bosasso.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten

## Gudstjeneste ombord THETIS ud for Afrikas Horn.



Alter i cafeteria

**Midfaste søndag, 2. marts 2008.**

**Gudstjenesten indledtes med indgangsbøn læst af skibets kommunikationsofficer, Anders.**

03-03-2008 kl. 10:16

Derefter sang vi salme nr. 749, "I østen stiger solen op", hvor vi for første gang anvendte vores nye salmebøger, en gave til Søværnet fra Det Kgl. Vajsenhus.

Så fulgte præstens oplæsning af dagens tekst:

### **Evangelium:**

*Da skaren nu så, at Jesus ikke var der og hans disciple heller ikke, gik de om bord i bådene og kom til Kapernaum og ledte efter Jesus. Og da de fandt ham på den anden side af søen, sagde de til ham: »Rabbi, hvornår er du kommet hertil?« Jesus svarede dem:*

*»Sandelig, sandelig siger jeg jer: I leder ikke efter mig, fordi I fik*

*tegn at se, men fordi I fik brød at spise og blev mætte. Arbejd ikke for den mad, som forgår, men for den mad, som består til evigt liv, den som Menneskesønnen vil give jer; for ham har Faderen, Gud selv, sat sit segl på.« Så sagde de til ham: »Hvad skal vi gøre, for at vi kan gøre Guds gerninger?« Jesus svarede dem: »Guds gerning er den, at I tror på ham, han har udsendt.« Da sagde de til ham: »Hvilket tegn gør du, så vi kan se det og tro dig? Hvad kan du gøre? Vore fædre spiste manna i ørkenen, som der står skrevet: »Brød fra himlen gav han dem at spise.« Jesus sagde så til dem: »Sandelig, sandelig siger jeg jer: Moses gav jer ikke brødet fra himlen, men min fader giver jer brødet fra himlen, det sande brød. For Guds brød er det, der kommer ned fra himlen og giver liv til verden.« De sagde til ham: »Herre, giv os altid det brød!« Jesus sagde til dem: »Jeg er livets brød. Den, der kommer til mig, skal ikke sulte, og den, der tror på mig, skal aldrig tørste.*

*(Joh. 6,24-35)*

Efter trosbekendelsen fulgte præstens prædiken, hvor han tog udgangspunkt i brødet og bl.a. referede til den lange ørkenvandring. En ørken hvis lige vi netop havde oplevet i det golde landskab i Djibouti.

Så læste præsten bøn:

”Almægtige Gud!

Du, som har skabt og regerer over himmel og jord og hav og alt, hvad det rummer af mangfoldighed, Vi takker dig, fordi du indtil i dag har skærmet THETIS og os, der er her om bord.

Vi beder dig, hold din skærmende hånd over THETIS og dens besætning nu og til alle tider. Lad altid din velsignelse og nåde følge den og dens besætning, hvor den end færdes på verdenshavene.

Bevar os mod storm og uvejr - alt ondt og alle farer.

Vi betror os med liv og velfærd, skib og gods i dine hænder.

Send dine hellige engle til at værne os, som er på havet.

Hold din beskærmende hånd over vores familier og kære derhjemme. Trøst og styrk du dem med din store nåde.

Hold os alle faste i troen på dit ægte og menneskelige ord og gennem dét dit løfte til os, om at du vil være med os alle dage indtil verdens ende.

Vær med din nådige hjælp hos alle dem, der lider under anfægtelser, og stå os alle bi i fristelsens time.

Velsign og bevar din hellige, almindelige kirke og os i den. Velsign og bevar dine hellige sakramenter, og lad dit ord have frit løb iblandt os, for at dit rige med retfærdighed og fred og glæde i Helligånden må udbredes og vokse, og nådens lys må skinne for alle dem, der sidder i mørke og dødens skygge.

Hold din beskærmende hånd over vores folk og fædreland og al dets øvrighed, over hærens, flyvevåbenets og flådens mandskab, hvor det end gør tjeneste i ind- og udland.

Velsign og bevar vores dronning, prinsen, kronprinsparret og hele det kongelige hus. Giv dem og alle nåde, fred og velsignelse og efter et kristeligt liv den evige sandhed."



*De fine nye salmebøger*

Vi sang samle nr. 15: "Op al den ting som Gud har gjort".  
Og derefter fulgte der en nadver. Den første nadver ombord på THETIS i mange år.  
Efter "Fader Vor" og velsignelse sang vi salme nr. 401: "Guds ord det er vort arvegods".  
Hvorefter hele menigheden rejste sig.  
Chefen ønskede **Gud Bevare Dronningen**, og menigheden gentog.  
Så var gudstjenesten færdig, og præsten, Eigil var vært ved en sodavand.

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 24



### *Bosasso*

#### **Og vi kom til Bosasso. Det skete fredag eftermiddag.**

03-03-2008 kl. 10:22

Kommandoskibet THETIS  
Søndag 2. marts 2008

Hele fredag formiddag havde vi en smuk udsigt til kystens høje bjerge, og om eftermiddagen fik vi havnebyen Bosasso i sigte. Ude fra set, så det ud til at være en stor havn med masser af liv. Når man så læser lidt på Internettet om Bosasso, så viser det sig, at øjnene talte sandt. Bosasso er en by på ca. 500.000 indbyggere med en forholdsvis stor havn med megen skibstrafik. Den ligger i det nordøstlige Somalia, i en selvstændig region ved navn Puntland. Man læser også, at der er forholdsvis roligt her i forhold til det øvrige Somalia. Det som ikke er så godt ved Bosasso er, at man véd, at der foregår megen illegal virksomhed i og omkring havnen. Der foregår f.eks. smugling af mennesker ud af Somalia fra havnen. Det er flygtninge, som ønsker at komme til Yemen eller Saudi Arabien i håbet om en bedre tilværelse dér. Disse flygtninge behandles aldeles umenneskeligt om bord på smuglerskibene. For smuglerne er det kun et spørgsmål om penge.

Da FADHIL RABI var klar til at gå i havn, kom der et lille skib, der sendte en stor, sort røgsky op ad skorstenen, ud mod os. Det viste sig at være et skib fra Yemen. Skibet viste ingen interesse for os.

Nu kunne FADHIL RABI sejle i havn. Da vi havde forvisset os om, at den var kommet godt til kaj, sejlede vi ud og lagde os uden for 12-milegrænsen.



*FADHIL RABI med Bosassos bjerge i baggrunden.*

Både natten til lørdag og natten til i dag observerede vi en del små både. Det var hovedsagelig de små DHOW – er (se rejsebrev 23), som vi formoder driver fiskeri i dette farvand. Skulle der have været en enkelt pirat iblandt, så ignorerede han os i hvert fald.

I går lå vi så og ventede på, at FADHIL RABI skulle blive færdig med at losse nødhjælp. Erfaringen sagde os, at det kunne tage længere tid end planlagt. Så vi rustede os med tålmodighed – ”It’s Africa” – og tilrettelagde øvelser og ruller.

Lørdag formiddag tog vi fat på en røgdykkerøvelse. I hele forskibet blev der etableret en ”handlebane” for røgdykkerne. Forskibet var mørkelagt, og i mørket bevægede røgdykkerne sig fra opgave til opgave. På den måde fik de trænet, at bruge alt deres udstyr i de

forskellige situationer, de kom i undervejs. Var nogen det mindste i tvivl om, hvordan nu lige dette eller hint stykke udstyr skulle bruges, så blev det grundigt repeteret. Det var en lærerig øvelse, hvor røgdykkerne systematisk fik brugt deres viden og udstyr.

Aldrig så snart var øvelsen afblæst, før der kom besked inde fra FADHIL RABI, at den var færdig med at losse og var klar til at komme ud til os. Nu skete det modsatte af, hvad vi havde ventet, FADHIL RABI blev hurtigere klar til at sejle end aftalt. Sådan kan det altså også være i Afrika. Alt er nemlig muligt her, alt kan lade sig gøre, men nogle gange går tingene uendelig langsomt, andre gange er det lige modsat: ”It’s Africa!”

Da FADHIL RABI nåede ud til os, gik boardingholdet rutinemæssigt om bord. Der er mange ting boardingholdet skal undersøge, når det går om bord på et skib. Bl.a. skal det se efter, om der er blinde passagerer. Set i lyset af, hvad der foregår i havnen i Bosasso, skulle boardingholdet denne gang være særlig opmærksom på det problem. Vagtholdet fra Frømandskorpset og Militærpolitiet fik sig installeret på skibet, og vi kunne sætte kurs mod næste havn. Godt, at vi kom så hurtigt af sted, for det handler jo om at få nødhjælpen ud til de sultende mennesker så hurtigt som muligt.

Da boardingholdet var vel tilbage, brugte det eftermiddagen sammen med det tilbageblivende vagthold fra Frømandskorpset og Militærpolitiet til at skyde på "handlebane". De skød fra forskellige positioner og i forskellige stillinger, stående, knælende, liggende, og det på tid. Set ud fra netop deres opgaver, er det meget vigtigt, at de holder deres færdigheder i skydning ved lige hele tiden. Selvfølgelig skulle vi også dyrke FUT (fysisk uddannelse og træning). En lørdag eftermiddag kan ikke bruges bedre end på en gang styrketræning.

I dag er det søndag. Den fejrede vi med en velbesøgt gudstjeneste i cafeteriet. Her, midfaste søndag, lagde dagens tekst op til, at der også skulle være nadver. Kirkekaffen bestod af en kold sodavand, og over den gik snakken hyggeligt blandt kirkegængerne.

Vi har til morgen rundet Afrikas Horn og er på vej med FADHIL

RABI mod næste havn, hvor den skal losse nødhjælp. Her ved Hornet har vi set usædvanlig mange delfiner, og natten til i dag var der morild i vandet.

Hvad tror I, vi blandt andet bruger en søndag eftermiddag til? Rigtig gættet.

FUT!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*Lillebror på vej tilbage med de  
afløste Frø'er og MP'er fra  
FADHIL RABI*

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 25



**”Det er en ommer!” Mandag var det planlagt, at vi skulle skyde med skibets kanon, men en mindre teknisk fejl gjorde, at vi måtte udskyde skydningen.**

05-03-2008 kl. 10:02

Kommandoskibet THETIS  
Tirsdag 4. marts 2008

Men den ”ommer” kunne vi tage allerede i dag. Det lykkedes fint at skyde med kanonen her til formiddag. At skyde med kanonen i fredstid er ikke noget, man bare gør. Der er rigtig mange sikkerhedsregler, der skal overholdes inden og under skydningen. Det hele er ordnet i en procedure, der nøje skal overholdes i forbindelse med skydningen. Teknikken i selve kanonen og i operationsrummet skal spille sammen, og er der fejl et eller andet sted i systemet, så kan vi ikke skyde. Når alle disse tekniske ting skal arbejde sammen, så er det klart, at en skydning med kanonen involverer mange medlemmer af besætningen. Derudover er en sådan skydning et tilløbsstykke, for dem, der ikke har opgaver i den forbindelse.

Hvad med omgivelserne? Ja, her er der også ganske bestemte regler, der skal overholdes. Som vi sejler nu, skal skydningen foregå i internationalt farvand, og der må naturligvis ikke være andre skibe inden for en bestemt radius af THETIS. I øvrigt kalder man alle skibe, der ligger milevidt fra THETIS, for at advare dem. Når alle krav er indfriet, og alle regler er overholdt, kan der skydes. Kanonen på THETIS er så effektiv i sin konstruktion og teknik, at den faktisk altid rammer det mål, den er indstillet til at skulle ramme. Det er imponerende at stå på broen og iagttage, hvor hurtigt kanonen flytter sig med små robotagtige bevægelser præcis til den position, man ønsker den skal skyde i.

Som sagt gik skydningen godt i dag. Godt nok opstod der en fejl, men man lærer som bekendt meget af at rette fejl. Det gjorde kanonfolkene også, da de måtte ind i kanonens ædlere dele for at finde fejlen, så skydningen kunne gennemføres.



Som sagt i sidste brev er det vigtigt at træne i skydning med vores håndvåben. Selv om man ikke skulle tro det, så er der mange måder, at gøre det på. Folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet udnyttede f. eks. i går overførslen af et nyt vagthold til FADHIL RABI til fra gummibåden at øve sig i skydning med LMG (let maskingevær). En svær disciplin, når man tænker på, hvor uroligt en gummibåd som regel ligger på havet. Boardingholdet og vagtholdet har øvet sig i skydning med pistol og karabin både i går og i dag på helo-dækket, og i dag var teknikkerne også med. Godt, at der ikke er andre end FADHIL RABI i nærheden, ellers ville folk tro, at krigen var brudt ud på THETIS.

I virkeligheden lever vi et stille og fredeligt liv på THETIS vekslende mellem dagligt arbejde, vagter og frivagter. I går aftes bakkede kabyssen ud med mexicaner mad. Da vi alle spiste godt af den gode og krydrede mad, mærkede vi ikke lugtgenerne fra hvidløgene i maden resten af aftenen.

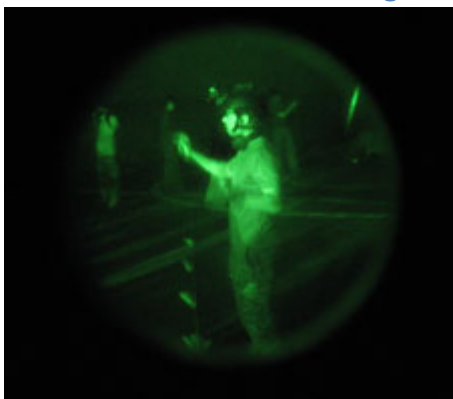
Ved solopgang kan vi dyrke smidighedsøvelser. Selv om det er tidligt, så er det populært. Om eftermiddagen sveder vi tran til styrketræningen. Måske er der nogle af os, der kommer et par kilo lettere hjem. Og så har vi igen et par turneringer med stor deltagelse kørende. Nu gælder det Dart og Backgammon.

I øvrigt ligger vi i Indiske Ocean ud for Somalia sammen med FADHIL RABI. Vejret - ja, som altid: Solskin, næsten ingen vind, og 25 – 30 grader. Vi har det godt om bord.

Besætningen på THETIS / Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 26



*Skydeinstruktør fra Frømandskorpset fortæller om programmet.*

**Mogadishu. Her til morgen dukkede byen frem af varmedisen. FADHIL RABI skal ind i havnen og losse sin vigtige last af nødhjælp til Somalias befolkning.**

07-03-2008 kl. 13:10

Kommandoskibet THETIS  
Torsdag 6. marts 2008

Når denne last er losset, har THETIS indtil nu været med til at levere ca. 6.800 ton nødhjælp til sultende mennesker. (se også rejsebrev 22)

Vi afventer, at de lokale myndigheder skal komme ud til os og overtage vagten på FADHIL RABI fra vagtholdet fra Frømandskorpset og Militærpolitiet. De lokale myndigheder skal så bringe skibet sikkert i havn. I den situation går vi naturligvis i forhøjet beredskab, så vi er godt rustede til at passe på os selv og THETIS.

Men der er jo en forhistorie.

Sidste rejsebrev sluttede tirsdag eftermiddag. Tirsdag aften var der gang i den ude på helo-dækket efter mørkets frembrud, og dem, der kunne af skibets besætning, mødte frem. Vi har jo forskellige våben og midler til at holde piraterne på afstand af os og det skib, vi ledsager. Dette skal vi selvfølgelig træne. Demonstrationen indeholdt bl.a. skydning med dysekanonen, "Karl Gustav". Det var folkene fra Frømandskorpset, der præsenterede os for denne specielle kanon. Med den kan der bl.a. skydes kraftige lysgranater af, som lyser havet op omkring THETIS. Kanonen bæres af en mand på skulderen, en anden lader kanonen. Man skal være indstillet på, at når den går af, "sparker den bagud" ret så kraftigt og med ild i halen. Braget fra den er så stort, at man kan mærke vibrationer i dækket, så hold fast på hat og briller.



*DOC og hans hjælpere igang med at behandle "patienten" efter en simuleret vådeskudsulykke.*

Lyseffekten fra granaten er stor. Havet omkring THETIS bliver oplyst som ved højlys dag, og det endda meget længe. Hvis en sådan granat skydes af en sort nat og oplyser et skib med pirater om bord, så er der store chancer for, at de stikker halen mellem benene og sejler væk.

Andre mindre lysgranater blev også afprøvet ved samme lejlighed. Det er "ej blot til lyst", at vi sætter sådanne ting i værk; det er for at afprøve, at vores grej fungerer. Men det gør ikke noget, at en sådan øvelse også har en vis underholdningsværdi.

I går fik vi en reminder om, at her, hvor vi sejler, skal man ikke sådan kaste sig i bølgerne. En stor grå haj smøg sig op af THETIS's side på jagt efter mad. Også i dag har vi observeret hajer.

I forbindelse med vagtafløsningen på FADHIL RABI i går, var Chefen på visit hos sin kollega. Det var et hyggeligt møde mellem de to kaptajner.

Efter frokost i går kunne vi ikke lade være. Vi måtte lige prøve vores kanon én gang til. Det blev til en vellykket skydning.

Så tog vi igen fat på den systematiske træning i at skyde med håndvåben, en træning, vi har haft gang i et par dage. Alle skal igennem denne træning, så vi er sikre på, hvordan vi skal håndtere vores våben.

I dagens skydning indlagde vi en sanitetsøvelse. For øvelse blev et besætningsmedlem ramt af et vådeskud. Lynhurtigt var sanitetsfolkene på banen. De fik manden anbragt på en bære og fik ham bragt ind på hospitalet, hvor doktoren og hans folk straks tog ham under behandling.

For øvelse fik man ham stabiliseret og bragt uden for livsfare. Til alle, der var involveret i øvelsen, skal der lyde et "well done". Alle reagerede lynhurtigt og udførte deres opgaver til ug. Her skal lige bemærkes, at ingen på forhånd vidste at øvelsen ville finde sted. FADHIL RABI er vel i havn og kan losse sin last. Vi har afsluttet endnu en opgave, og det er gået godt. Når vi afleverer et skib lastet med nødhjælp til en havn, så glæder vi os over, at vi har været med til at sørge for, at tusindvis af mennesker er sikret mad i munden rigtig lang tid. Det er med til at give god mening i vores hverdag om bord på THETIS.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*DOC og hans hjælpere igang med at behandle "patienten" efter en simuleret vådeskudsulykke.*

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 27



*En hellig ko i det nye hindutempel i Mombasa*

**Og så var vi pludselig os selv igen. Torsdag fik vi som sagt afleveret FADHIL RABI i Mogadishu og kunne nu forlægge til Mombasa, hvor vores næste opgave ligger og venter på os.**

08-03-2008 kl. 17:00

Kommandoskibet THETIS  
Lørdag 8. marts 2008

Denne gang skal vi ledsage to skibe. Det skal blive spændende at komme af sted med dem.

Men forlægningen til Mombasa skulle også udnyttes. Vores træningsprogram i skydning med håndvåben er vi slet ikke færdige med, så vi fortsatte med skydningen torsdag eftermiddag. Efter skydningen var det hyggeligt at sidde sammen på helo-dækket og rense våbnene.

Torsdag aften fik vi grillmad på helo-dækket. Det har vi nu fået nogle gange, men det er altså hyggeligt at forlægge skafningen til helo-dækket, for når solen går ned bliver det trods alt køligere, og vi når en temperatur, som er mere behagelig at være ude i – og så er vi alle samlet i hinandens behagelige selskab.



*Det traditionelle grøntsagsmarked i den gamle bydel.*

Midt under skafningen krydsede vi igen ækvator. Vi blev prajet af vagtchefen, at nu var det nu. Vi stod parat, og det øjeblik, vi krydsede linien, hoppede vi alle højt op i luften. Da vi dalede ned igen, var vi på den anden side af ækvator. Således hoppede vi over på den sydlige halvkugle.

Fredag formiddag holdt vores somaliske tolk et foredrag om Somalia. Vi hørte om landets geografi, historie, kultur og traditioner og dets nuværende situation. Somalia er en tidligere italiensk koloni. Derfor tales der også italiensk ved siden af, at man naturligvis taler det somaliske sprog og engelsk.

I Somalia bor der mange forskellige klaner. De fleste mennesker i Somalia er suni-muslimer. Man er meget bevidst om, hvilken klan man tilhører, og man er pligtig til at hjælpe sine brødre og søstre i klanen, hvis de er i nød. Hvordan andre klaner klarer tilværelsen, er man knap så interesseret i.

Derfor er der en evig kamp mellem klanerne om at komme først til mølle, når det gælder om at få magten over landet og om at få del i de ressourcer, som findes i Somalia, og få del i de ressourcer, som indføres i landet.

Denne kamp mellem klanerne er sikkert den egentlige årsag til, at landet er i en borgerkrigslignende tilstand, og at folk på grund af den sulter.

Det er her World Food Programme træder ind, og sørger for, at der kommer mad ud til de tusindvis af sultende mennesker. Tolken fortalte, at selv om det er svært at stoppe stridighederne klanerne imellem, så er fred det eneste somalierne ønsker.

Det var et spændende foredrag, hvor vi fik indblik i, hvor vigtigt det er, at der kommer mad frem til Somalia. Med foredraget fik vi føjet nyt til den baggrundsviden, vi har om den opgave, som THETIS er sat til at løse.

Sidst på eftermiddagen i går kom vi til Mombasa i Kenya. Der var endnu varmere, end sidst vi var her. Dog var der gensynsglæde at spore hos os. Jo, vi kom til at ligge ved samme kaj som sidste gang. Herfra véd vi alt om, hvordan vi kommer ud i byen, når der gives spadserertilladelse. Alt var ved det gamle, undtagen den stærkere varme.

Lige efter at vi var ankommet, var der en lille sky, som ikke kunne holde sig mere og lod det regne lidt på os. Det var velsignet, at mærke regn på kroppen igen.

Et nyt havneophold ligger foran os. Mere om det i næste brev.



*Midt i Mombasas støv og larm findes der fredfyldt stilhed og skønhed i et af Mombasas 2 indiske hindu-templer.*



*Vores somaliske tolk fortæller om Somalias kultur og historie.*

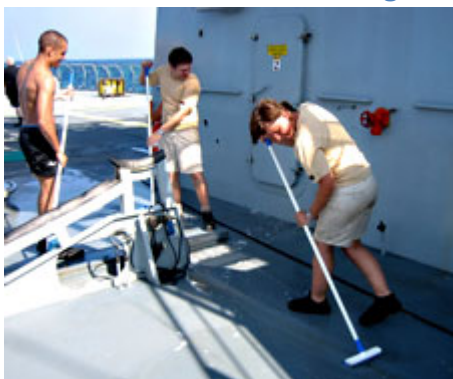


*Røde bananer fra Zanzibar*

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 28



*Dækket skrubbes og skures, så salt og støv forsvinder.*

**Mombasa! Siden fredag eftermiddag har vi ligget i Mombasa i Kenya.**

13-03-2008 kl. 21:50

Kommandoskibet THETIS

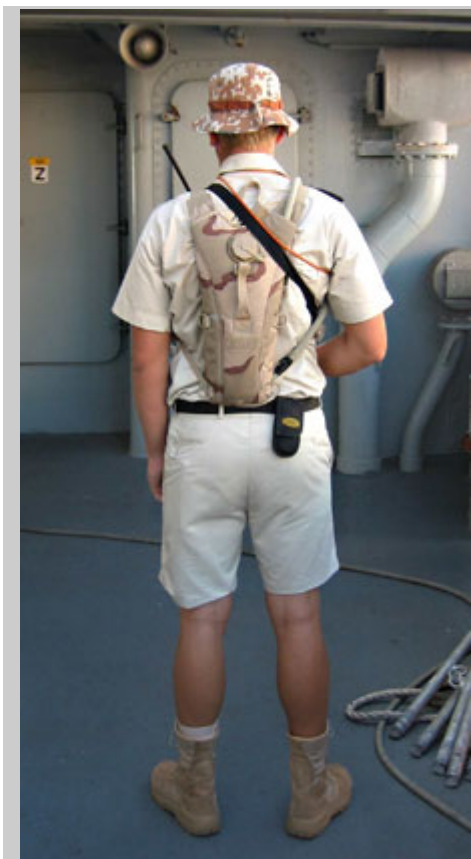
Mandag 10. marts 2008

Her er hedt, som et vist sted under jorden, hvor det siges, at kongen er en lille sjov mand med horn i panden og lang hale. Ja, der flyder megen god dansk sømandssved ud i Mombasa i disse dage.

Når et skib som THETIS bliver brugt så meget, som det gør under et langt togt til "Langt-bort-i-stan", så sætter det sine spor overalt både inde i skibet og uden på. Under et havneophold er det perfekt at bruge tiden til at få skibet shinet op, så det bliver som nyt igen.



*Vagtmand klædt på til varmen,  
- nu med camelbag.*



Allerede inden vi gik i havn, begyndte vi at tale om, hvor i skibet en kost og en spand vand ville gøre underværker. F.eks. kunne det være en god idé, at få skibssiden vasket grundigt.

Det ville vi også straks være gået i gang med, hvis bare vi kunne have fået vand fra kajen, men det var ikke muligt i lørdags.

Det gjorde os naturligvis ikke arbejdsløse. Det er store mængder vand, der skal bruges til at nedvaske skibssiden, men der var vand nok i skibets beholdning til rengøring inde i skibet.

I et stort skib som THETIS med ca. 80 mand og kvinder om bord er der altid et eller andet, som trænger til en kærlig hånd og lidt knofedt.

Det er i orden at arbejde inde i skibet. Her er trods alt lavere temperaturer end udenfor, da vores aircondition arbejder her. Hvis vores aircondition skal virke tilfredsstillende, skal vi huske at lukke lugerne ud til, for vi kan jo ikke nedkøle hele Afrika.

Og så gik vi til den inde i skibet med klud, kost og spand.

Til gengæld var det en rigtig varm omgang at sætte vores solsejl op ude på helo-dækket, men da det var gjort, fik vi "valuta for pengene", for solsejlet gør, at det er behageligt at opholde sig på helo-dækket, samtidig med at det også er med til at bringe temperaturen i agterskibet lidt ned. Her har vores aircondition nemlig svært ved at virke optimalt, fordi helo-dækket bliver så kraftig opvarmet af solen.

En anden varm tørn er vagten om bord, når vi er i en havn som Mombasa. Det er varmt at stå vagt ved falderebet og de andre steder, hvor vi har sat vagtposter ude.

Det handler om hele tiden at sørge for, at man på vagten får rigelig med vand at drikke, så man ikke dehydrerer med et ildebefindende til følge. Man sørger også for ofte at rotere vagten, så man ikke står på en post ret lang tid ad gangen. Men varmt er det at stå på vagt i Mombasa.

Alt det her gælder for de besætningsmedlemmer, der er på vagt, men der er jo også noget, der hedder at være vagtfri i havn. Til det personel, der har vagtfri, gives der spadserertilladelse. Her er det, at præstens velfærdsarrangementer kan bruges. Mere om det i næste brev.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 29



*Et træt dykkerinstruktør (yderste til venstre) og 3 nyudklækkede dykkere.*

**”Jamen, jeg har jo ingen skygge!” Pludselig står man på gaden i Mombasa i middagsheden og opdager, at ens skygge er reduceret til en mørk rund plet, som man har plantet sine fødder midt på.**

13-03-2008 kl. 22:10

Kommandoskibet THETIS  
Onsdag 12. marts 2008

Her lige syd for ækvator står middagssolen i øjeblikket i zenit, lige over ens hoved. Så kan det næsten ikke blive varmere, når solen står i den position, men det skal ikke hindre os i at komme ud af skibet for at opleve Mombasa og omegn. Den mulighed får vi nemlig, når vi har vagtfri og får tilladelse til at forlade skibet.



*Fort Jesus. Kanoner dækker hele*

Vi kunne roligt drage ud i verden, for siden sidst vi var i Mombasa, er der imidlertid blevet fred og ingen fare i Kenya. De politiske stridigheder, som har hærget Kenya i begyndelse af dette år, og som har kostet masser af menneskeliv, er nu heldigvis blevet bilagt.

Det præger meget den befolkning, vi møder, at der atter er fred og ro i landet. De er glade, venlige og imødekommende. Glade, fordi man nu kan få landet på ret køl igen. Generelt skal det siges, at den kenyanske befolkning er venlig og gæstfri.

Man kunne selv gå på opdagelse, men man kunne også melde sig til præstens velfærdsarrangementer. Et af arrangementerne var f.eks. enten at tage på en en-dags safari eller en to-dages safari i Tsavo East National Park, som i areal er lidt større end Israel.

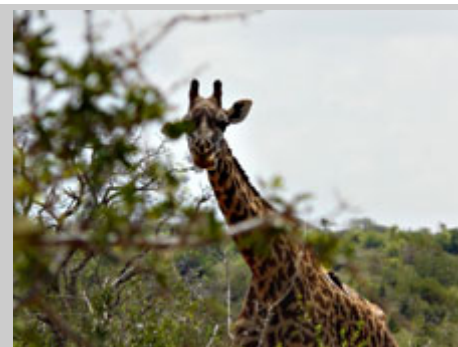
Denne gang var vores sejlplaner sådan, at hvert besætningsmedlem havde mulighed for at tilbringe en nat uden for skibet. Den mulighed har vi ikke haft, siden vi tog fra Danmark.

På to-dages safarien så man flest dyr. I dagtimerne hviler dyrene på skyggefulde steder, men ved solnedgang og i den tidlige morgen bliver de aktive. Så kommer de frem af deres huller og søger hen til vandhullerne for at drikke. På de tider af dagen sørgede vi selvfølgelig også for at være ude af vores huller, for at være sammen med dyrene.

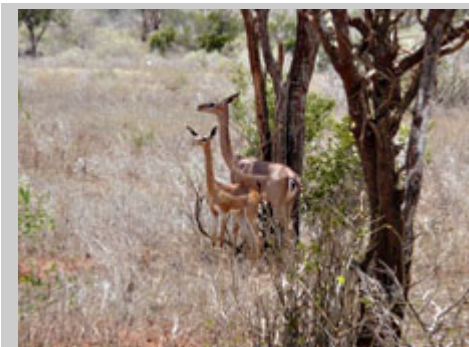
Vi så flokke af elefanter, zebraer, antiloper af enhver art, vortesvin, giraffer. Flodhestens øjne og næsebor dukkede op af vandet. Løverne kom frem dels for at drikke, dels for at skaffe sig noget at spise. Flokke af bavianer fór rundt, legede og skældte ud på hinanden. Man oplevede mange eksotiske og farverige fugle, strudse, flokke af de grumme gribbe, savannens skraldemænd. Et af holdene oplevede oven i købet at møde en leopard. Det eneste vi manglede at se, var et næsehorn. Vi fik at vide, at der i parken levede ca. 50 eksemplarer af dette dyr fra en anden tid. Vi blev indlogeret i telte i Satao Camp, der lå ved et vandhul ca. midt i parken.

Her fik vi lige nogle få timers nattesøvn; vi var jo kommet for at se og opleve dyrene.

At tage på safari betyder ikke, at man tager på jagt. Det er nemlig forbudt at skyde dyrene i Kenya. Det her var altså en fotosafari. Vi har bunker af billeder og film med hjem fra safarien. Det er god underholdning i de lange vinteraftner.



*Safari i Tsavo East National Park*



*Safari i Tsavo East National Park*

Præsten havde også arrangeret, at man for rimelige penge kunne tage ophold på et hotel i en halv dag eller i 24 timer, hvor alt så var betalt. Her kunne man udover at bade i Indiske Ocean også dykke, og havde man ikke certifikat, kunne man få undervisning i at dykke.

Hotellet stillede også alskens vandsportsudstyr til rådighed for gæsterne. Et sådant ophold på hotel et halvt eller et helt døgn var absolut god afslapning. Her var der god mulighed for at få batterierne ladet op til næste sejlads.

Mombasa er også en god by at gå på opdagelse i. Man kunne tage op på Fort Jesus og mærke historiens vingesus. Fortet er bygget i

slutningen af 1500-tallet af portugiserne, erobret af araberne fra Oman i 1600-tallet og senere af englænderne. Det fortæller, at den oprindelige befolknings kultur er blevet godt mikset med de fremmedes. Portugiserne bragte kristendommen til Kenya, araberne islam.

Efter at have set Fort Jesus kunne man tage sig en spadseretur rundt i den gamle bydels smalle gyder. Her bor der udelukkende muslimer, hvorfor de gamle huse fint repræsenterer muslimsk arkitektur. De mange altaner med smukt udskårne rækværk, og de rigt udskårne døre med korancitater. Alt sammen er det i charmerende forfald, men det er tydeligt, at det har været rigtig flot engang.

Men Mombasa byder også på moderne indkøbscentre, som var fristende at besøge.

Den kenyanske træskærerkunst kunne vi købe overalt, hvor vi kom frem. Selv lige uden for vores egen "gadedør" ind til skibet stod der handlende, som ville sælge os træskærerarbejder af enhver art, for det meste forestillende Afrikas mennesker og dyr: "Special price for you, my friend!"

Da vi i går måtte forhale skibet til en anden kajplads, forhalede de handlende også. Deres butikker blev lynhurtigt pakket sammen, og da vi lå godt ved den nye kajplads, så åbnede de deres boder ved skibet igen.



*Safari i Tsavo East National Park*



*Safari i Tsavo East National Park*

Skulle vi købe træfigurer, var det bedst at tage ud, hvor de blev lavet. Under stråtekte halvtag sad der hundreder af kunstnere og fremstillede figurerne. Det var fascinerende at gå rundt og opleve dem skabe kunst ud af et stykke træ med deres primitive værktøj. Figurerne er virkelig håndens værk. I butikken derude kunne vi købe de færdige kunstværker til faste priser. Det var dejligt at kunne få lov til at gå i fred og se på figurerne og måske vælge sig en eller to ud, som man gerne ville købe med hjem. Her var ingen prutten om prisen.

Det har været et dejligt havneophold i Mombasa. Alle har vi haft en stund, hvor vi kunne forlade skibet og få ladet op til at tage fat på den næste opgave, som THETIS skal løse.

Efter sådan et havneophold møder vi glade og er klar til at tage fat med fornyede kræfter, når vi skal på havet igen.

I skrivende stund véd vi ikke præcis, hvornår det bliver. Vi afventer, at de to skibe, vi skal ledsage, bliver færdige med at laste nødhjælp.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten



*Safari i Tsavo East National Park*





### Mombasa

**Stadig Mombasa. Vi afventer, at de to skibe, som vi skal ledsage, bliver færdige med at laste nødhjælp, så vi kan komme i gang med næste opgave.**

15-03-2008 kl. 17:00

Kommandoskibet THETIS  
Fredag 14. marts 2008

Vi er ikke mere alene i Mombasa. Her til morgen kom der et forsyningsskib fra den franske flåde i havn. Den franske besætning skal vi nok senere få hilst på.

I nat har det regnet temmelig meget. Vi havde glædet os til regn, men desværre gør den, at varmen bliver endnu tungere på grund af den større luftfugtighed.

Vi bruger ventetiden til at fortsætte vores ”store badedag” projekt for skibet. Nu har vi nemlig fået vand til rengøringsbrug, så vi er kraftig i gang med at få vasket skibet ned udvendigt. Der er tale om, at THETIS får sig et ordentligt brusebad, og det gør underværker. THETIS kommer til at stråle af renhed. Skibet er rigtig flot at se på i al sin grå renhed, som det ligger til kajs i Mombasa havn.



Mombassa

Indvendig i skibet tager vi også fat på rengøringen i disse dage. Det er altså ikke bare midt på dørken, at gulvskrubben danser rundt, det er helt ind i de fjerneste kroge, der bliver gjort rent. Alle skotter, paneler, ledningskasser osv. både dem, der sidder højt, og dem, der sidder lavt, bliver vasket af. Gulvtæpper rundt om i skibet bliver vasket.

Vi har gang i en hovedrengøring, som vil noget! Ikke blot kan det ses, at alt bliver vasket ned, men det dufter også rent alle vegne. Alle i besætningen opfører sig i disse dage som hvide tornadoer, der puster alt støv og snavs væk fra skibet.

Dernæst kan man se os gå rundt med inventarlistes. Nu er der tid til at få alt inventar talt op. Det er lige fra hvor mange glas, kopper,

knive og gafler, der er i messerne og cafeteriet, til hvor mange skruer og andet grej, der er i værkstederne, til hvor mange billeder vi har af Dronning Margrethe.

Oppe på de forskellige dæk er der igen blevet tørt efter ”brusebadet”. Så nu griber dæksfolkene fat i pensel og maling for at male, hvor det var tiltrængt.

THETIS havde behov for assistance til en hjælpemotor, hvorfor et par folk fra OPLOG NORD har været om bord et par dage og arbejdet i maskinen, så også her har der været og er stadigvæk stor travlhed – en travlhed, som vores egne teknikere naturligvis deltager i.

Efter en god arbejdsdag er det godt at få spadserertilladelse. Så drejer det sig om at komme ud i Mombasa og opleve noget. Det er jo et noget anderledes bybillede, der møder os her end det, vi kender fra danske byer.

Trafikken i Mombasa er et kapitel for sig. Først skal man huske, at der er venstrekørsel. Dernæst gælder det i øvrigt bare om også at have øjne i nakken, for alle kører fuldstændig, som det passer dem – sådan ser det i hvert fald ud – så hold på hat og briller, når du begiver dig ud på gader og stræder.

Skal man have fat i en taxa, er det ikke svært. Der holder mange af dem klar ved skibet. Når man er på vej i byen letter chaufførerne som fugle fra deres biler: ”kør med mig, jeg er den billigste!”

Hovedreglen er: Sæt dig aldrig i en taxa uden at have aftalt prisen i forvejen! Når prisen er aftalt, kan man stige til vogns. Prisen inkluderer som regel både ud og hjemtur; chaufføren venter tålmodigt på, at man får afviklet sine ærinder i byen – også selv om det kan tage flere timer, før man vil tilbage til skibet.

Så er der afgang. Taxaen starter, træd på speederen, brems, brug hornet - det er som at køre radiobil i Tivoli! Alle de andre biler på vejen sværmer om taxaen som vrede hvepse. Det handler om at komme først frem – dog uden at støde sammen. To biler er ofte så tæt på hinanden, at der kun lige kan være et barberblad mellem dem.



Mombassa



Mombassa

Der er mange rundkørsler, men meget få lyskurve, og de, der er, respekteres ikke særlig meget. Rundt i dette inferno af biler bevæger der sig på kryds og tværs cykler og masser af fodgængere, som indånder bilos og støv, der hænger som en tåge i gaderne.

Man får også sine nyrer godt rystet i taxaen. Vejene i Mombasa er hul på hul, så bilens støddæmpere bliver sat på en hård prøve. Ingen af os ville udsætte vores pæne biler for vejene i denne by. Når man bevæger sig ud i trafikken i Mombasa må parolen være: TAKE CARE!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 31



Besøg på krokodillefarm

**I morgen skal vi på havet igen. Det glæder vi os alle til efter et godt havneophold i Mombasa. Vi har nu været i havn en god uge. Det rækker.**

18-03-2008 kl. 18:30

Kommandoskibet THETIS  
Søndag 16. marts 2008

Så nu er det tid at komme ud at sejle og leve livet på havet.

Men det har været et godt havneophold her i Mombasa. Dels har vi fået shinet THETIS op, så alt skinner og stråler om bord, og al vores teknik spiller, dels har vi, når der har været givet spadserertilladelse, været i land og har oplevet rigtig meget i dette varme og eksotiske land, Kenya, som er så meget anderledes end Danmark, både hvad kultur og natur angår. Med fornyede kræfter er vi klar til at tage fat på opgaven igen. Her i weekenden skulle vi så sige farvel til Mombasa for denne gang. I udkanten af Mombasa er der en krokodillefarm, som nok er et besøg værd. På krokodillefarmen hilste vi på Big Daddy, en 5 m lang og 950 kg stor krokodille. Big Daddy har fortæret 5 mennesker, før han i 1986 kom til krokodillefarmen fra Tana River. Man anslår, at han er mere end 100 år gammel. Vi skulle selvfølgelig overvære fodringen af Big Daddy.



Besøg på krokodillefarm

Der var andre krokodiller, der var giftige slanger og edderkopper, der var en botanisk have med bl.a. kødædende orkideer, ja, alt hvad der repræsenterer den mere giftige del af Afrikas flora og fauna. Til dem, der ikke nåede at besøge krokodillefarmen denne gang, er der kun at sige: ”Det er godt at have noget til gode,” hvis vi kommer tilbage til Mombasa.

For nogle blev det også til en strandtur i weekenden. Ligeledes var der i nærheden af krokodillefarmen et moderne indkøbscenter. Her var der et og andet, som vi kunne fristes til at købe. Ja, der var gode tilbud at vælge imellem under en spadserertilladelse i løbet af

weekenden.

Når vi på vores vej rundt i Mombasa kom ud i byens udkant, mødte vi en stor fattigdom. Her findes bydele, som består af blikskure placeret tæt op og ned af hinanden. I disse skure bor der masser af mennesker, som intet ejer. Det var meget svært at se forskel på en sådan bydel i Mombasa, og så dem, vi så i Djibouti. Alligevel hævdes det, at fattigdommen er større i Djibouti end i Kenya.

At møde denne massive fattigdom er noget, der har påvirket os alle om bord. En af de mange følelser, der har løbet igennem os i mødet med fattigdommen, er afmagt. Der er meget lang vej igen, før Kenyas fattige befolkning bare tilnærmelsesvis når op på en levestandard som vores, og hver enkelt af os har spurgt sig selv, hvor skal jeg begynde, og hvor skal jeg ende, hvis jeg skal hjælpe disse mennesker. Samtidig har vi fået at vide, at der også findes meget rige mennesker i Kenya.



Besøg på krokodillefarm

I løbet af weekenden har vi fået journalister om bord. De kommer fra Reuters Nyhedsbureau, TV2 og



Weekendavisen, DR2 og Søværnsorientering, som bliver udarbejdet i Søværnets Operative Kommando. De skal alle fortælle noget om vores historie under dette togt, hver på deres måde.



*Besøg på krokodillefarm*

Ligesom os glæder journalisterne sig til at komme ud at sejle i morgen, så de kan opleve, hvordan vi løser opgaven med at ledsage skibe med nødhjælp til Somalia. Det må de nu vente lidt med at opleve, for de to skibe, vi skal ledsage denne gang, er endnu ikke færdige med at laste nødhjælp.

Men THETIS har behov for at udnytte ventetiden på havet. Vi skal simpelthen ud for at producere vand. Vores vandbeholdning, mens vi ligger i havn, bliver dag for dag mindre, derfor er det på tide at komme ud på åbent hav, så vores osmoseanlæg kan komme i gang

med at producere vand igen. (Se rejsebrev 23).

Vi har midlertidigt måtte lukke vaskerierne for at spare på vandet, hvilket kunne komme til at medføre, at THETIS kom til at dufte mere af ubåd end af kommandoskib. Men det kommer altså ikke til at ske. På havet kan vi også få gang i at træne ruller og gennemføre øvelser af enhver art.

Som nævnt i sidste brev kom forsyningskibet VAR fra den franske flåde til Mombasa fredag morgen. Det afholdt en fin reception fredag aften, hvor besætningsmedlemmer fra THETIS, repræsentanter fra den kenyanske flåde, høj som lav fra Mombasa deltog.

Det skal også sejle nu, og vi vil se til, om vi kan lave nogle øvelser sammen med det uden for 12-milegrænsen ud for Mombasa. Her er vi klar til at være klar, når lastningen af de to skibe, vi skal ledsage, er færdig.

Mere om det i kommende breve.



*Besøg på krokodillefarm*

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 32



### FADE

**Det går ikke altid som præsten prædiker! Vi kom ikke på havet i går.**

18-03-2008 kl. 21:05

Kommandoskibet THETIS  
Tirsdag 18. marts 2008

Vi kommer ikke til at gøre forskellige øvelser sammen med det franske forsyningskib VAR, sådan som det var forudsagt i sidste rejsebrev. Ja, det er svært at spå – især om fremtiden, som Storm P. sagde. Kort tid efter, at der var sat punktum for rejsebrev 31, kom der besked om, at FADE, det ene af de to skibe, vi nu skal ledsage, var så langt med lastningen af nødhjælp, at det ville kunne afgå mandag. Det var gode nyheder at få under søndagens aftenskafning, som bestod af grillmad på helo-dækket.



THETIS i Mombassa

Vores sejlplaner blev selvfølgelig ændret, og vores øvelsesplaner med VAR ligeså. Men uanset hvilke sejlplaner og øvelsesplaner, vi har, så betyder en tur på havet, at vi kan begynde at producere vand. Vaskerierne om bord vil dog ikke blive åbnet lige med det samme.

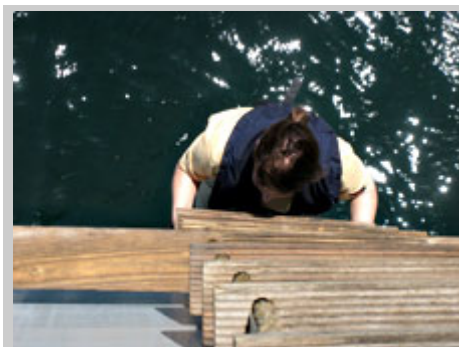
Nu troede vi lige, at den hellige grav var vel forvaret, at vi skulle sejle mandag, men heller ikke i går kom vi af sted. Allerede fra morgenstunden blev det klart, at vi tidligst ville kunne sejle sidst på eftermiddagen. FADE var ikke helt klar. Derfor blev der givet nogle timers spadserertilladelse, hvor vagtfri personel kunne få en lille

strand- eller bytur. Da aftenen nærmede sig, kom der endnu en udsættelse af afgang. Den blev nu sat til tirsdag morgen tidlig.

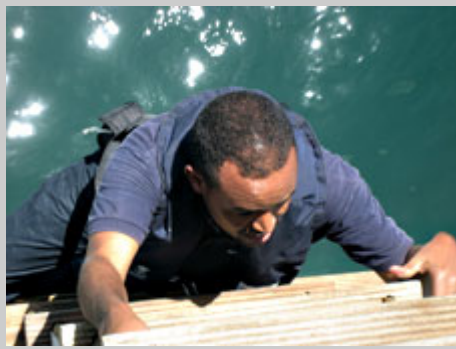
Og så var det alvor. Af sted kom vi i dag kl. 07,00. Alle var vi tidligt oppe af hullerne, og da der blev slået ”manøvrerulle”, var det sød musik i vores ører. Nu skulle vi på havet igen.

Det var spændende for vores fire journalister at opleve manøvrerullen, hvordan THETIS kom fra kajen og ud af havnen, og hvordan vi var på dupperne, så alle sikkerhedsregler blev overholdt i forbindelse med havnemanøvren.

Ude i havneindløbet passerede vi FADE. Den havde ligget hele natten for anker, mens den tog proviant om bord. Godt ude af havnen så vi tilbage mod Mombasa og Kenyas kyst og FADE, der kom sejlende ud til os.



Praktikant på lejder. (Marie fra SOK)



*REUTERS korrespondent i Somalia*

Ude på havet var temperaturen en anelse køligere end den, vi havde oplevet i land i de seneste dage. I middagsstunden har vi været oppe omkring de 40 grader.

Det var tid til for øvelse "bjærgningsrulle". Alle fik vi fat i vores personlige redningsveste, og i løbet af et par minutter stod vi klar sammen med det hold, vi skal i bådene med. Som sagt var det for øvelse, men vi viste, at vi ikke havde glemt rullen i løbet af det lange havneophold.

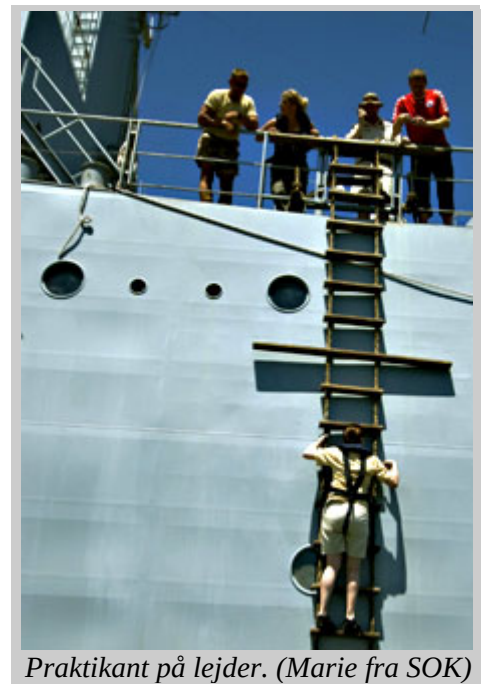
Da vi var kommet uden for kenyansk territorialfarvand, gik vi op i forhøjet beredskab, for nu skulle vagtholdet bestående af folk fra Frømandskorpset ("Frøer") og Militærpolitiet ("MP – erne") over på FADE med samt alt deres grej. De skulle have oprettet deres station

på FADE. I de kommende dage er det så kun det nye vagthold og noget proviant, der skal overføres til FADE, og det afgående vagthold skal tilbage til THETIS.

Da vagtholdet var kommet godt over, og boardingholdet ligeså, så det kunne undersøge, at alt var i orden på skibet, blev det journalisternes tur til at komme over på FADE. Godt, at de i går havde fået en tur i gummibåden og i den forbindelse havde trænet i, at klatre på lodslejderen. For os om bord på THETIS er operationen med at overføre "frøer" og "MP – er" til det skib, vi ledsager, efterhånden rutine, men for journalisterne var det spændende at opleve både "frøerne" og "MP – erne" og boardingholdet i aktion.

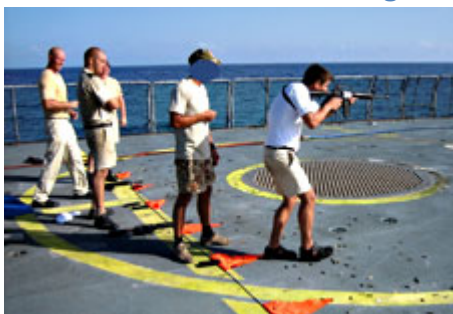
Vi er på havet igen! Det er bare dejligt! Med FADE fyldt godt op med nødhjælp til sultende mennesker ved vores side går det af sted over bølgen blå. Se, om styrbord en flok hvalspækhuggere!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*Praktikant på lejder. (Marie fra SOK)*

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 33



*F-Div øver "Ild og bevægelse"*

**Med flyvefisk i leg i havet omkring os sejler vi af sted med det gode skib FADE mod vores næste bestemmelsessted.**

23-03-2008 kl. 08:55

Kommandoskibet THETIS  
Torsdag 20. marts 2008

FADE er lastet med 3.500 ton ærter, vegetabilsk olie og hvede fra FN's World Food Programme til Somalias sultende befolkning.

Vi hører, der er sne i Danmark. Vi krydsede atter ækvator her tidligt i morges, og på disse breddegrader er sne en by i Afrika.

Hverdagen på havet er vendt tilbage. Med FADE ved vores side er vi i ledsageberedskab på THETIS. Vi har vores vagter over hangaren ved TMG-erne (tunge maskingeværer) og på FADE vagtholdet fra Frømandskorpset og Militærpolitiet. Sammen passer de på, at ingen mistænkelige skibe, som kunne have ondt i sinde, kommer i nærheden af FADE og THETIS.

Det betyder dog ikke, at vi ikke kan bruge dagene til øvelser om bord. I går formiddags gennemførte vi en masse gummibådssejlads, både med den ene og den anden gummibåd. Vores fire journalister var en tur på FADE, og Chefen aflagde kaptajnen på FADE en visit, så gummibådsbesætningerne fik rigtig trænet sejlads med bådene og proceduren i den forbindelse.



Senere stod der en sanitetsøvelse på programmet. En øvelse, hvor Doc og hans håndgangne mænd og kvinder arbejdede sammen med boardingholdet. Hvad gør man, hvis man skal evakuere en såret person fra "andet skib" til hospitalet på THETIS? Øvelsen handlede altså om første hjælp og persontransport med brug af "spine board" og en hejsebåre.

Vores skydeprogram blev sat i stand by, da vi gik i havn i Mombasa. I går fik vi det sat i gang igen. Nu var det Forvaltningsdivisionen, der greb til våben og fik trænet brugen af dem.

Lidt styrketræning havde vi også på helo-dækket i går. Det blev kun til lidt, for det var virkelig for varmt ude på dækket.

I teknisk division er man meget fokuseret på at producere vand. I skrivende stund er vores vandbeholdning allerede blevet så stor, at vores vaskerier er blevet genåbnet. På gangene uden for vaskerierne står fyldte vaskekurve klar til, at indholdet af dem kan blive vasket. Bare vi ikke driver rovdrift på vandet, men rent tøj er nu en stor behagelighed.

Tro det eller lad være! Vi er blevet poetiske på THETIS! Det er blevet en dille om bord at skrive Haiku digte. Det består af tre verselinier, den første med fem stavelser, den anden med syv og den tredje med fem stavelser igen. Digtet skal ikke rime eller have en bestemt rytme. Det skal handle om noget, man oplever med sine sanser. Derfor beskriver det ofte noget fra naturen, og noget, der foregår i nuet, noget man i et splitsekund opfatter med sine sanser, som når man opfanger en situation med sit kamera. Her er der et eksempel på et Haiku digt, skrevet af et besætningsmedlem:

Ved jordens ende / mine lunger forelskes / en duft af livet

I skrivende stund foregår der en stor havariøvelse i skibet. Mere om den i næste brev.  
Det er påske. Hvordan vi ind i vores operation fejrer den, kommer også med i næste brev.  
Kommandoskibet THETIS ønsker alle hjemme i Danmark en glædelig påske!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 34



*Undervisning på hospitalet under en havariøvelse.*

**THETIS på havet / gråt på blå i tropesol / piraternes skræk**  
**Sådan lyder endnu et Haiku digt fra THETIS.**

24-03-2008 kl. 10:05

Kommandoskibet THETIS  
Lørdag 22. marts 2008

Vi haster tilbage til Mombasa for at hente det næste skib med nødhjælp, som vi skal ledsage, og for at sætte vores fire journalister i land. De skal hjem efter at have oplevet livet om bord på THETIS i nogle dage. Vi sluttede sidste brev, da en havariøvelse var godt i gang i skibet. Havariøvelsen gik ud på at træne brugen af sikkerhedsudstyret om bord. I grupper besøgte vi fem stationer, hvor der blev givet undervisning i brugen af forskelligt sikkerhedsudstyr.

På første station blev der arbejdet med at løfte en bære korrekt. Så gjaldt det gennemgang af indholdet af nødhjælpstaskerne, der er placeret strategisk godt rundt om i skibet. På tredje station prøvede man skumudlægning, på fjerde var det brugen af en brandpumpe, man skulle øve, og til sidst blev flugtapparatet om bord gennemgået. Når tingene bliver så systematisk gennemarbejdet, så lærer man også rigtig meget af sådan en øvelse.

I vores skydeprogram var det torsdag eftermiddag boardingholdets tur til at øve sig i skydningens svære kunst.



*AMISOM beskyttelsesholdet  
(African Union Mission In Somalia),  
fra Uganda.*

Meget tidligt langfredag morgen nåede vi til reden ud for Mogadishu med FADE ved vores side. Det betød forhøjet beredskab. Det var den samme procedure, som da vi ankom med VICTORIA til Mogadishu (Se rejsebrev 15). Soldater fra Uganda, udsendt af African Union, overtog vagten på FADE fra Frømandskorpset og Militærpolitiet.

Lodsen fra Mogadishu havn lod vente på sig; først hen på formiddagen dukkede han op, så FADE kunne gå i havn og få losset sin last bestående af nødhjælp til de sultende somaliere. Igen havde THETIS løst en opgave.

Tre af de fire journalister var gået om bord på FADE, og sejlede med ind til Mogadishu. De ville gerne have et indtryk af byen og skaffe sig et par interviews med somaliske embedsmænd. De havde fået tildelt en times ophold i byen. I ventetiden stak vi til havs, så vi kunne gå ned i beredskab til glæde for folk på dæk og på bro. Da journalisterne skulle hentes igen, sejlede vi tilbage, og vi måtte igen i forhøjet beredskab. Det blev en formiddag, hvor vi fik prøvet at gå op og ned i beredskab flere gange på kort tid. Det var god træning.

Da journalisterne var vel om bord igen, gik det over stok og sten sydover mod Mombasa. Langfredag eftermiddag var en stille stund om bord, men hvalen Valborg kikkede da lige forbi. Længe kunne vi se det karakteristiske springvand, hun sendte op i luften, mens hun svømmede væk fra THETIS.

Vi skal ned og hente det næste skib med nødhjælp i lasten. Det er det gode skib JHOWHAR. Vi skulle gerne møde det ud for Mombasa her sidst på eftermiddagen lørdag. Her må vi i øvrigt som sagt tage afsked med de fire journalister. Vi håber, de har haft et godt og spændende ophold på THETIS, og at de vil fortælle nogle gode historier om den opgave, vi arbejder med her ved Afrikas Horn, og om deres korte ophold i Mogadishu.

Det er påske. Skærtorsdag aften viste præsten Mel Gibsons film *The Passion of the Christ*. Præsten gav en introduktion til filmen, inden den løb over storskærmen i cafeteriet. Det er en meget barsk film, bestemt ikke for børn og sarte sjæle, men den fortæller indholdet af skærtorsdags og langfredags evangelium ganske uden omsvøb af nogen art. Der var stille i cafeteriet, da dette grusomme drama var forbi.

I dag var der påskekudstjeneste i cafeteriet. Det gode budskab om opstandelsen blev forkyndt, påskens salmer blev sunget, og der var altergang. En stor del af besætningen fandt vej til cafeteriet til gudstjeneste. Mens dette brev bliver til, er vi nået frem til reden ud for Mombasa. Vi har sagt farvel til journalisterne, og de er sat i land per gummibåd.

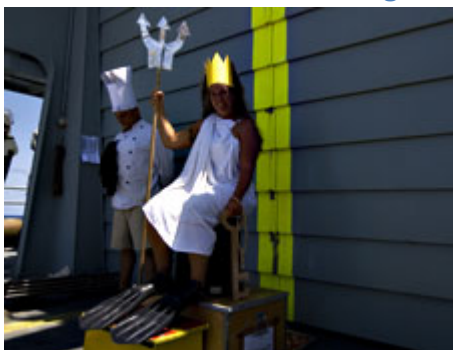
vi er nu klar til den næste opgave, at ledsage det gode skib JHOWHAR til sit bestemmelsessted, hvor det skal aflevere sin last af nødhjælp.

Endnu en gang: Glædelig påske!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*Beskyttelsesholdet fra AMISOM  
møder beskyttelsesholdet fra  
DANMARCON/WFP*



*Kong Neptun har overtaget THETIS helo-dæk*

**Kong Neptun så os. Ikke bare denne gang, så han os. Hans Majestæt Kong Neptun havde faktisk set os hver gang, vi har krydset ækvator.**

25-03-2008 kl. 10:15

Kommandoskibet THETIS  
Onsdag 26. marts 2008

Det var en vred og meget pikeret Kong Neptun med samt hele hans hof, der kom om bord på THETIS her onsdag eftermiddag, hvor vi igen krydsede ækvator. Men mere om det sidst i brevet.

Først skal vi fortælle, at tirsdag morgen nåede vi igen frem til Mogadishu, og det gode skib JHOWHAR kunne gå sikkert i havn med sin 8.500 ton store last af nødhjælp til Somalias sultende befolkning.



*Alle kagler må først overfor Neptuns dommer bekende og angre deres forbrydelser fra deres overfladiske liv.*

På reden ud for Mogadishu blev vi atter mødt af de ugandiske soldater fra African Union, som i deres gummibåd kom ud for at overtage vagten på JHOWHAR fra vores folk fra Frømandskorpset og Militærpolitiet.

De ugandiske soldater sørger for, at skibet kommer sikkert i havn. Alt gik som det skulle, men det er jo heller ikke første gang, vi har lavet den operation.

Lodsen kom ud til JHOWHAR, denne gang meget præcis ifølge vores aftale. JHOWHAR sagde tusind tak til alle os på THETIS, fordi vi havde passet godt på den under sejladsen fra Mombasa til Mogadishu.

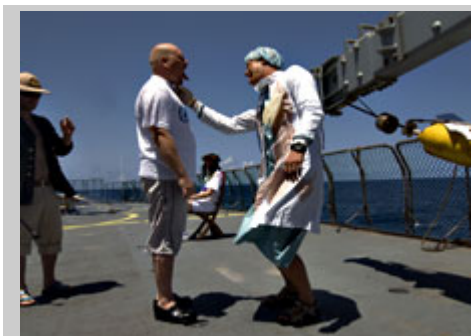
Vi har nu nogle gange kunnet se ind til Mogadishu ude fra reden, og umiddelbart ser byen ud, som om her hersker fred og ingen fare, men sandheden er en anden, og der er ingen grund til at udfordre skæbnen, så vi holder os på god afstand af denne efter sigende meget ufredelige by. Så stak vi til søs med kurs mod Mombasa. Forlægninger kan altid bruges til øvelser, til at gennemføre ruller, vedligeholdelsesarbejder og rengøring. Der er altid noget at tage fat på på et stort skib som THETIS.

Bl.a. fik folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet trænet skydning med deres våben, og de fik trænet sejlads med deres gummibåd og skydning fra denne. En grundig nedvaskning af skibet er også blevet foretaget. Skibet bliver sovset ind i salt, når vi sejler på et hav med et meget stort saltindhold.

I dag, onsdag, skulle vi så krydse ækvator igen, igen. Fordi vi – bortset fra nogle ganske få – alle var kagler (ikke ækvatordøbte), så vidste vi godt, at vi sejlede illegalt rundt i Kong Neptuns rige. Med bange anelser nærmede vi os linien. Lige efter frokost gik det løs. Fra Kong Neptuns slot dybt under os kom der besked om, at Hans Majestæt kong Neptun og hans hof agtede sig om bord på THETIS. Helo-dækket skulle i den anledning være ryddet for folk, så han i ro og mag kunne indtage det og placere sig på sin trone. Da vi vidste, at nu var han der, listede vi forsigtigt ud på helo-dækket.



*Alle kagler fotograferes til Neptuns forbryderalbum.*



*Doktoren sikrer at alle kommende havkarle har helbredet i orden.*

Straks blev den første kagle indfanget af en af Kong Neptuns soldater og ført frem for en meget vred og fornærmet Kong Neptun. Kongen var lige ved at istemme tante Sofies vise fra "Folk og røvere i Kardemommeby": "Uha-da-da, hvor er jeg vred, hvor er jeg gal og sur.....!!"

Aldrig havde Kong Neptun set en så stor forsamling af elendige kagler, som oven i købet havde vovet at krænke ham og hans love gang på gang. Kongen var dog så storsindet, at hvis vi kunne blive godkendt, så kunne vi blive lukket ind i hans rige som værende havkarle.

Først skulle kaglen for dommeren, hvor han eller hun måtte beklage at have sejlet illegalt over ækvator. Man skulle også fortælle, hvad man havde begået af ulovligheder i ens "overfladiske liv". Alt blev

højtideligt skrevet ned i Neptuns retsprotokol.

Så skulle man til lægen for at blive undersøgt, om man var fit for fight i Neptuns rige. Den undersøgelse slap vi alle nemt igennem. Neptun vidste jo ikke noget om al den fysiske udannelse og træning (FUT), vi dyrker her om bord. Så lægebesøget var det rene barnemad.

Derefter skulle man til politimanden og have taget sit billede til Neptuns arkiv. Hos biskoppen måtte vi aflægge ed på, at man ville være tro og loyal mod Kong Neptuns love og kongelige anordninger, og at man ville adlyde de gamle havkarles ordrer. Da eden var aflagt, blev den beseglet med dåben.

Det hele sluttede med reception hos Neptun, hvor man blev budt velkommen i hans rige. Traktementet bestod af en pindemad med eskadrehummer (makrel i tomat). Da hele seancen på helo-dækket var ved at være slut, kom Kong Neptuns fine "limousiner" for at hente ham tilbage til hans undersøiske slot. En hel flok hvaler omringede THETIS, klar til at føre kongen og hans hof bort. Da kong Neptun og hans hof havde forladt THETIS, var vi alle glade. Nu var vi havkarle og kunne færdes frit i hans rige frem og tilbage over ækvator.

Det blev fejret med grillmad på helo-dækket, og humøret var højt. Da mørket omgav THETIS afprøvede folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet dysekanonen og brugen af andre lyseffekter. (se rejsebrev 26)

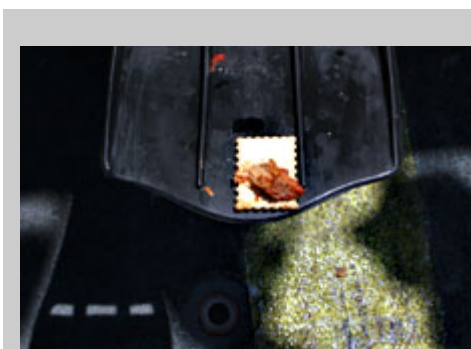
Det er ved at være midnat. En god og festlig dag er slut. THETIS sejler af sted gennem den sorte tropenat. I morgen tidlig skulle vi være tilbage i Mombasa.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten



*Når alle formalia er klarer sørger biskopen for selve dåben og forkyndelsen af havkarlens nye undersøiske navn.*



*Så er der reception og pindemadder med "Eskadre-hummer"*



*Efter veludført dåb tager Kong Neptun og hans hof afsted ned under havet igen.*





*M/V JHOWHAR, det hidtil største nødhjælpsskib i WFP-regi. Det bringer 8500 ton nødhjælp ind i Somalia via Mogadishu.*

**Kaskelothvaler, flyvefisk og andre havdyr omgiver os. Fladt azurblåt vand. Solen knalder sine varme stråler ned på THETIS. Det gode skib JHOWHAR om styrbord.**

25-03-2008 kl. 11:20

Kommandoskibet THETIS

Mandag 24. marts 2008

THETIS er af sted på ny opgave. JHOWHAR gemmer i sin last korn, 2 generatorer og vegetabilsk olie - 8.500 ton, som skal være med til at redde masser af menneskeliv i Somalia.

Sådan er dagen i dag om bord på THETIS. Derfor har vi svært ved at forholde os til beretningerne hjemmefra, om det snekaos, som har holdt Danmark i et jerngreb i påsken. Det er meget underligt for os, der færdes på havet omkring ækvator, at se snedilleder på vores e-mail fra jer. Måske kan billederne bringe en lille smule kølighed til os, der lever i den stærke varme her.

Som sagt mødtes vi med JHOWHAR ud for Mombasa lørdag aften. Først spiste vi påskelammet ved aftenskafningen, derefter sejlede vi af sted med JHOWHAR i fuldmånens skær. Selv om den havde været fuld langfredag, så havde den stadig tømmermænd lørdag aften og nat. Den så i hvert fald ganske fuld ud. Lysene inde fra Mombasa forsvandt i det fjerne.

Sejlende mod vores næste havn gik vi i ledsageberedskab. Vagtholdet fra Frømandskorpset og Militærpolitiet kom på plads på JHOWHAR, vores boardinghold fik undersøgt skibet, og på THETIS kom vagten på plads ved TMG – erne (Tunge maskingeværer) over hangaren. Alt var ved det gamle.

Påskedag kom vi helligdagen i hu. Den daglige rengøring måtte vi naturligvis have fra hånden i løbet af formiddagen. Om eftermiddagen fik vi afsluttet vores skydeprogram for denne gang. Som de sidste i programmet var det officererne og sergenterne, der fik lejlighed til at vise deres dygtighed i brug af håndvåben.

Godt ord igen! Skydningen var jo først fremmest en vedligeholdelsesskydning. Hvis ikke man skyder jævnlige, så glemmer man kunsten. Under skydningen kom en stor kaskelothval hen til THETIS. Det var da underligt, som den larmede, den store, grå hval i havets overflade!

Sidst på eftermiddagen uddelte præsten T-shirts med WFP - World Food Programmes logo på. THETIS har fået dem foræret, men vi besluttede at spytte i bøssen til fordel for WFP. Da uddelingen sluttede, var der kommet langt over 5.000 kr. i bøssen. Mange mangler endnu at få deres T-shirt, så der skal nok komme endnu flere penge ind til WFP.

Vi sluttede påskedag af med at spise grillmad på helo-dækket. Vi nød den gode mad og hinandens selskab. Lige over THETIS svævede en stor sort sky, men den holdt sig tør, mens vi skaffede. Det var en god og hyggelig måde at afslutte den store helligdag på.

Apropos ækvator. Vi har nu krydset linien flere gange uden, der er sket noget. I kan spørge: "Hvad skulle der dog ske?" Jamen, har I da glemt kong Neptun og alle hans havkarle? Vi har sneget os over linien flere gange. Vi har hoppet over linien flere gange, i håbet om, at han ikke skulle få øje på os.

Var vi blot alle havkarle – altså ækvatordøbte – så var der ingen ko på isen. Så kunne vi færdes frit i kong Neptuns rige. Men desværre er langt de fleste om bord kagler (ikke – døbte), og den slags ting noteres i kong Neptuns rige. Hvis man er kagle på ækvator, så befinder man sig illegalt i kong Neptuns rige.

På det sidste har THETIS været omgivet af mange havdyr. Ikke fordi vi tror, de angiver os, men de har sikkert været en tur omkring kong Neptuns havslot for at spørge ham om, hvad det dog var for underlig stor, grå fisk, der svømmede over ækvator, frem og tilbage hele tiden?

Og så krydsede vi ækvator igen! Mon kong Neptun så os? Heldigvis gik det godt - også denne gang! Mon vores held bliver ved?

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 37



VICTORIA, 4.200 tons nødhjælp.

**Mombasa ligner fuldstændig sig selv. Vi ankom i går morges og fik kajplads noget længere fremme i havnen, end vi er vant til.**

Kommandoskibet THETIS

Fredag 28. marts 2008

Det er i grunden ikke så galt, for man kommer faktisk hurtigere op i byen, end vi gjorde fra vores tidligere kajplads. Selv om havneopholdet byder på et stramt program, så bliver der også tid til

lidt spadserertilladelse og dermed lidt frihed til alle.



FADHIL RABI, 2.600 tons nødhjælp.

Som sædvanlig, når vi kommer til kajs, bygger havnemyndighederne en mur af containere op omkring vores kajplads. Denne i det ene hjørne af denne "Borgmur" er der et hul, hvor en lille bus akkurat kan passere. Her står et af vores besætningsmedlemmer vagt sammen med kenyanske vagter.

Alle, der kommer om bord, bliver nøje set an og spurgt ud, hvad deres ærinde er, og hvem de i den anledning skal møde i besætningen. Disse bestemmelser om, hvem der må komme om bord, er selvfølgelig lavet for vores sikkerheds skyld. Vi passer godt

på os selv og hinanden og på THETIS.

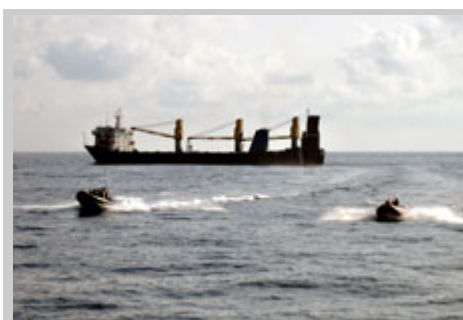
Lige uden for hullet i containermuren har de handlende slået deres boder med afrikansk kunsthåndværk op. For den, der ikke har oplevet det, er det svært at forestille sig mangfoldigheden af disse træfigurer. Figurene forestiller fortrinsvis afrikanske dyr og mennesker skåret ud i forskellige træsorter. Kunstnerne er fantastiske dygtige til at ramme menneskers og dyrs særpræg og mangeartede udtryk i ansigterne.

Ligeledes står der en hoben taxaer, som kun venter på kunder.

Straks man har passeret hullet i containermuren, så letter de handlende fra deres boder og taxachaufførerne fra deres biler som en flok fugle for at kapre sig kunder. Det er noget af en kamp, at komme forbi dem, navnlig hvis man ikke skal bruge dem. Et "nej tak" er ikke nødvendigvis et "nej tak" på deres sprog.



FADE-1, 5.500 tons nødhjælp.



JHOWHAR, 8.500 tons nødhjælp.

THETIS's opgave og dermed Danmarks opgave for FN World Food Programme (WFP) lakker mod enden. THETIS har ledsaget nødhjælpsskibene VICTORIA, FADHIL RABI, FADE og JHOWHAR fra Mombasa til henholdsvis Mogadishu og Berbera i Somalia. WFP oplyser, at en person behøver årligt en ration af mad på 182,5 kg. Sammenlagt har de fire ovenfor nævnte skibe bragt 20.600 ton fødevarer til det borgerkrigsramte Somalias sultende befolkning. Det er nok til at forsørge mere end 112.800 mennesker i et år.

Det er rigtig mange menneskers liv, vi har været med til at sikre med vores indsats på THETIS. Der er mange, der siger, at netop

borgerkrigen i Somalia er en konflikt, der er glemt af det internationale samfund. Også derfor synes vi, at vi har lov til at være stolte over, at vores indsats her ved Afrikas Horn har været med til at gøre en forskel, har været med til at bringe håb om et bedre liv til Somalias plagede befolkning.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 38



*Den hollandske fregat EVERTSEN*

**EVERTSEN, den hollandske fregat, som skal overtage opgaven for FN WORLD FOOD PROGRAMME fra THETIS ankom i går eftermiddags.**

03-04-2008 kl. 22:35

Kommandoskibet THETIS  
Søndag 30. marts 2008

Det er et flot skib, som i det ydre har meget tilfælles med ABSALON og ESBERN SNARE, vores store, nye fleksible støtteskibe.

EVERTSEN lagde til kaj lige bag os, og muren af containere, der skilte os fra hinanden blev fjernet, så vi frit kunne gå fra det ene skib til det andet. Begge skibe var vi nu omgivet af en containermur og hullet i muren blev vores fælles indgang.

De handlende lige uden for containermuren og taxachaufførerne var glade. Nu havde de ikke kun besætningen fra THETIS som potentielle kunder, men også den 180 mand store besætning fra EVERTSEN. Straks begyndte vi at besøge hinanden, så vi kunne lære hinanden at kende. De næste dage vil bekendtskabet blive uddybet mere.

Da de kommende dage byder på "Volles Program", som tyskerne siger, så har weekenden budt på frihed til det vagtfri personel.

Det blev igen muligt for hver enkelt af os, at kunne tilbringe en nat uden for skibet. De gamle velfærdsarrangementer blev taget frem igen, for mange af os havde jo kun haft mulighed for at deltage i et arrangement, sidst vi var i Mombasa. Nu kunne man få lejlighed til at deltage i ture, som man ikke havde været på før. Om disse "gamle" velfærdstilbud se rejsebrevene 29,30,31.

Men præsten fandt på nye tilbud. Man kunne f.eks. tage på en halvdagstur på mountain bike. Det var en tur ud i Kenyas landskab på stenede og støvede veje. Man kørte igennem landsbyer, hvor man fik et indtryk af, hvordan landbefolkningen i Kenya lever. Det var en god tur, hvor man dels fik rørt sine lemmer, og hvor man dels fik oplevet et lille stykke af Kenyas natur og kultur.

Man kunne også tage ud og få sig en tur på gokartbanen i udkanten af Mombasa. En tur i gokart er en helt speciel oplevelse. Dels blev vores kroppe rystet godt igennem, da vi fór rundt i gokarten på den meget ujævne bane, dels blev vi rystet godt sammen, når vi "kørte race" – 20 omgange. Præmien til første, anden og tredje vinderne af dette race var et kys af den smukke kvindelige instruktør.

Gokartbanen var et sted, hvor vi virkelig fik rørt lattermusklerne.

En mere speciel tur var at tage en dag på dybhavsfiskeri. Det var en tur for de hardcore lystfiskere. Dem, vi har af slagsen om bord, var meget glade for turen. Det var jo mere eksotiske fisk, man kunne fange i Indiske Ocean end hjemme i Danmark.

Selv om det var weekend, så var der ting, der skulle ordnes her og nu. Det gjaldt f.eks. da der bliver meldt: "Proviant på kajen. Alt disponibelt personel – tørn til!" Så handlede det om at komme ud på kajen og få provianten om bord. Det var Allehånde madvarer, som var købt ind ude i byen, som skulle bringes ned i kabyssen og videre ned i de forskellige kølerum, dybfrysere og opbevaringsrum.

Når sådan en aktion går i gang, så er det bedst, hvis vi er så mange, at vi kan danne kæde fra kajen til kabyssen. Så går kasserne med proviant fra den ene hånd til den anden. Ved fælles hjælp kan sådan en ladning proviant hurtigt bringes om bord.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 40



*På vej til paraden*

**I går var det store overdragelsesdag. Stafetten blev givet videre fra THETIS til den hollandske fregat EVERTSEN.**

04-04-2008 kl. 09:00

Kommandoskibet THETIS

Torsdag 3. april 2008

Opgaven med at ledsage skibe lastet med nødhjælp til sultende mennesker i Somalia, lå nu på skuldrene af hollænderne. Det var en flot overdragelsesceremoni, der fandt sted på kajen foran de to skibe. Mere om det inde i brevet.



*Danmarks ambassadør i Kenya, Bo Jensen taler ved ceremonien.*

Men I skal først høre lidt om, hvad der skete tirsdag eftermiddag. Her fik THETIS besøg af en fremtrædende repræsentant for WORLD FOOD PROGRAMME (WFP). Efter at have indtaget en frokost hos Chefen, gav han hele besætningen en briefing om WFP's arbejde med at bringe fødevarer ud til nødlidende mennesker, mestendels i Somalia.

Han fortalte om, hvor vanskeligt det var at få fødevarerne frem til de rette vedkommende i det borgerkrigshærgede Somalia. Han fortalte om, at de stigende fødevarerpriser på internationalt plan gjorde, at endnu flere mennesker ikke kunne skaffe sig det daglige brød, hvorfor behovet for hjælp fra WFP blev større.

Det var heller ikke ufarligt at arbejde for WFP i Somalia. Det hændte, at medarbejdere blev taget som gidsler inde i landet. Vores tilstedeværelse gjorde, at søvejen var en meget sikker måde at bringe nødhjælpen frem på. Der er godt nok pirater i farvandet ud for Somalia, men de skal nok holde sig fra et stort gråt krigsskib, der ledsager deres eftertragtede "bytte". WFP - repræsentanten takkede THETIS og dens besætning for den store indsats, den havde ydet ved at ledsage skibe lastet med nødhjælp sikkert i havn i Somalia.

I løbet af den tid THETIS har været på opgaven for WFP, har vi været med til at sikre mad til 112.800 mennesker i et år. (se rejsebrev 37). Chefen overrakte repræsentanten et THETIS - våbenskjold. På bagsiden stod skibets telefonnummer, som WFP bare skulle benytte sig af, hvis de fik brug for hjælp.

Præsten overrakte repræsentanten de penge, som vi har indsamlet til WFP. Det var en tak for de mange T-shirts, som WFP har foræret os. Slutbeløbet blev på 7.582,25 kr. Det var da et beløb, vi ca. 80 mand og kvinder om bord godt kunne være bekendt at forære WFP. Repræsentanten blev da også synligt meget glad for pengegaven.

I går lod vi så stafetten gå videre til hollænderne. Ansvar for at ledsage nødhjælpsskibene sikkert frem til deres bestemmelsessted blev nu overgivet til EVERTSEN. Det skete ved en fin parade, som blev afviklet på kajen ud for THETIS og EVERTSEN.



*Den hollandske Charge D'Affairs taler ved ceremonien.*



*Country Director WFP Somalia, Peter Goosens, takker for den danske indsats og byder hollænderne velkommen.*

Tidligt i går morges ankom Chef SOK til THETIS for at deltage i overdragelsesceremonien. Men før den fandt sted, holdt vi en parade på helo-dækket, hvor Chef SOK talte til os. Vi fik stor ros for vores indsats. Chef SOK understregede, at det her havde været en hel speciel mission, som man ikke før havde prøvet at gennemføre i Søværnet.

Det var også første gang at fra Frømandskorpset og Militærpolitiet havde samarbejdet om at løse en sådan opgave. Det tegnede godt for det fremtidige samarbejde mellem de to korps, sådan som de havde løst opgaven. Kort sagt, det var et "well done" til hele besætningen på THETIS fra admirals side.

Ligesom ved paraden 2.februar (se rejsebrev 10), hvor vi skulle overtage opgaven fra franskmændene, stillede vi op til parade på kajen med en æreskommando denne gang sammen med den

hollandske besætning.

Chef SOK inspicerede paraden. Derefter var der taler ved den danske ambassadør i Kenya, Chef SOK, den hollandske chargé d'affaires i Kenya, repræsentanten for WFP og Chefen for EVERTSEN.

Vores chef overrakte efter en kort tale stafetten – en kenyansk elefantstok - til den hollandske kaptajn. På elefantstokken vil vi senere sætte et messingskilt indgraveret med de deltagende flådeenheders og landes navne og hvornår, de har deltaget i missionen for WFP ud for Afrikas Horn.

Blandt gæsterne var der også højtstående repræsentanter fra den kenyanske flåde, Somalias ambassadør i Kenya, den danske konsul i Mombasa og ansatte ved den danske ambassade i Kenya. Det blev en velgennemført og flot parade. Derefter var der forfriskninger på EVERTSEN og frokost på THETIS.



*Peter Goosens, WFP.*

Allerede samme eftermiddag lagde EVERTSEN sig ud på Mombasas red for at vente på det gode skib JAIKUR-II, som var ved at være færdig med at blive lastet med nødhjælp. Chef SOK havde resten af dagen i går møder og samtaler med de forskellige grupper i THETIS 's besætning.



*Hele besætningen sammen med CH SOK*

Han nåede også at aflægge Chefen for Kenyas flåde et besøg, inden han tog tilbage til Danmark. Da vi gik på køjen i går aftes, var en begivenhedsrig dag slut.

Her til morgen kl. 10,00 forlod vi så Mombasa. Vi mødte EVERTSEN ude på reden, og begge skibe ventede nu på, at JAIKUR-II skulle komme ud til os. Men ansvaret for ledsagelsen af JAIKUR-II hviler nu på EVERTSEN. Vores opgave er ved at være løst.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 39



*Klar til kamp. THETIS spiller i hvide trøjer.*

**Så var den weekend forbi. Det blev mandag morgen, og vi stod til fælles mønstring på helo-dækket, hvor bl.a. dagens program blev meddelt til hele besætningen.**

04-04-2008 kl. 22:45

Kommandoskibet THETIS

Tirsdag 1. april 2008

Det så ud til at blive en travl dag både med almindeligt arbejde og med mere repræsentative begivenheder. Af den sidste slags skulle vi mandag formiddag spille fodbold mod et hold fra den kenyanske flåde. Nu skulle vi have revanche for det forsmædelige og uretfærdige nederlag, vi måtte tåle første gang, vi spillede mod den kenyanske flåde 5. februar (se rejsebrev 11).



*Banen er hård. Der er flere græshopper end græsstrå!*

Men nu er det tirsdag 1. april og sikken en kamp! Man skal ellers ikke rose sig selv, men vi spillede fremragende fodbold på trods af varmen og den stenhårde jordbane med langt imellem græsstråene. Ikke et ondt ord om vores kenyanske værter, men i anden halvleg skiftede de hele deres hold ud med friske og udhvilede spillere.

Den mulighed havde vi ikke. Men vi gik til dem, som var vi ligeså friske som dem, og kampen sluttede uafgjort 2 – 2. At der så måtte en straffesparksrunde til for at afgøre kampen, som endte med et mål til dem, syntes vi ikke havde den store betydning. Sådan som sagerne stod, fik vi revanche, ja, egentlig tillader vi os at sige, at vi vandt kampen.

Mens fodboldkampen stod på var repræsentanter for den kenyanske flåde inviteret til frokost-buffet i officersmessen. Det blev til en hyggelig frokost, hvor der var gang i den gode og kollegiale samtale. Kenyanerne gik rigtig til de danske specialiteter, som vores dygtige kokke havde tryllet frem fra kabyssen. De så virkelig ud til at kunne lide vores mad.

Vi er gode til at multitaske på THETIS. Samtidig med fodboldkamp og frokost i officersmessen foregik der en grundig nedvaskning af skibet. Nu skulle alt saltet vaskes væk, inden vi igen skal på havet. Det var de grove midler, vi tog i anvendelse for virkelig at få rensset skibet ned. THETIS kom i løbet af mandagen til at stråle og skinne.

Ved arbejdsdagens ophør, havde de, som var vagtfri, mulighed for at tage en lille tur i byen. Efterhånden kender vi Mombasa så godt, at vi véd, hvor de gode restauranter ligger, hvor vi kan indtage et måltid i hinandens gode selskab. Mandag aften var der mange, der benyttede sig af denne mulighed.

Her tirsdag formiddag prøver vi at få afviklet en hel masse møder med ledelsen på den hollandske fregat EVERTSEN. De vil gerne høre om vores erfaringer med at udføre opgaven for WORLD FOOD PROGRAMME.



*En god kamp. Den ordinære kamp sluttede 2-2 - en lille sejr til THETIS!*





*Trætte og tørstige, men stolte!*

Hvad gjorde vi under ledsagelsen af skibene lastet med nødhjælp til Somalia? Hvad gjorde vi, når vi nåede Mogadishu og skulle overgive nødhjælpsskibet til soldaterne fra Uganda (African Union), så de kunne bringe skibet sikkert i havn? og mange andre ting, som kunne være af interesse for hollænderne at vide.

Hvad der videre skal ske denne tirsdag 1. april skal I høre om i næste brev. Og det er ikke aprilsnar!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme – Rejsebrev nr. 41



*EVERTSENS båd på vej med hollandske marinesoldater.*

**Vi er os selv igen på det store, blå Indiske Ocean. Vores opgave for FN WORLD FOOD PROGRAM er løst. Bedømmelsen for vores indsats er forkyndt: det er fra alle sider et ”Well done!”**

06-04-2008 kl. 15:30

Kommandoskibet THETIS  
Lørdag 5. april 2008

THETIS nåede at bringe fire skibe sikkert i havn med nødhjælp. De har tilsammen bragt 20.600 ton fødevarer ind til det borgerkrigsramte Somalia. I den mængde er der mad til 112.800 mennesker i et år. Ja, undskyld, at vi nævner disse tal igen. Men nu, hvor vores mission er gennemført, synes vi, at slutresultatet skal skrives ned igen, igen, selv om I kender det fra tidligere breve. Det er et resultat, som vi ikke behøver at skamme os over. Tværtimod er vi glade og stolte over resultatet af vores indsats. Som sagt sejlede THETIS torsdag formiddag ud til den hollandske fregat EVERTSEN på reden ud for Mombasa. Da vi mødtes, frontede vi hinanden. Det er en gammel tradition helt fra sejlskibenes tid. Vi gik ind i en position, så skibene sejlede parallelt. De to chefer hilste på hinanden fra hver sin brovinge, og alle på dæk stod ret med front mod det andet skib. Det er en fin og høflig måde at sige goddag til hinanden på. Vi var på havet igen, derfor var det vigtigt, at vi nu fik søsurret alt i THETIS. Dvs. at vi sørgede for, at alt løst inventar blev surret fast, så det ikke vil flyve rundt i skibet i hårdt vejr. Vi kan ikke forvente at sejle i fladt vand hele vejen hjem til Danmark. Og så var der den daglige rengøring, der altid skal fra hånden. Både EVERTSEN og THETIS ventede nu på, at JAIKUR med sin last af nødhjælp skulle komme ud til os fra Mombasa havn. Ventetiden blev udnyttet til at gennemføre en ”crosspoll” mellem de to skibe. Pr. gummibåd sendte vi nogle af vores gaster over på EVERTSEN. Vi fik til gengæld besøg af gaster fra det hollandske skib.



*THETIS' gummibåd på siden af EVERTSEN.*

Det er altid spændende og lærerigt at besøge hinanden. Hvilke opgaver har jeres skib, når det ikke sejler rundt ved Afrikas Horn? Hvad er det for en maskine, I har? Hvordan fungerer jeres bro? Hvilke våbentyper har I om bord? Osv. Der er mange spørgsmål, man gerne vil have besvaret, når man kommer på besøg på et fremmed skib.

Da mørket faldt på torsdag aften gik vi i ledsageberedskab. Dvs. at vores TMG-er (tunge maskingeværer) på dækket over hangaren blev bemandet. Vi skal passe godt på os selv og THETIS, og man ved aldrig, om nogle med ondt i sinde kunne finde på at blive aktive i ly af nattemørket. Så skal vi være klar til at være klar.

Da det i løbet af aftenen blev klart, at JAIKUR – selv om den nu var færdiglastet med nødhjælp – først ville forlade havnen fredag

morgen, valgte vi at sige farvel, held og lykke med udførelsen af opgaven og god vind til EVERTSEN, hvorefter vi med accept fra hollænderne begyndte at forlægge nordover. Hermed var vi på vej hjem til Danmark.

I går, da vi sprang ud af køjerne, var vi på vej. THETIS skar sig gennem det blå Indiske Ocean, der var fladt som et stuegulv. Atter en dejlig dag i Det Danske Søværn. Det daglige arbejde gik i gang alle steder i skibet. Maskingasterne begyndte en større rengøring af maskinrummet. Det var en hård tårn. Temperaturen ligger i øjeblikket på ca. 45 grader i maskinrummet og nogle gange højere. Det er en meget høj temperatur at udføre hårdt fysisk arbejde i, men maskinrummet skal jævnligt gøres grundigt rent. Det er også et spørgsmål om sikkerhed, der her er på spil.

I går aftes bestod menuen til skafningen af krokodille, indkøbt i Mombasa. Det var en eksotisk og meget anderledes spise for ganer, der mere er vant til frikadeller, kylling og flæsketeg. Men så har vi også prøvet det.

Ca. kl. 18,30 lokal tid krydsede vi ækvator for sidste gang på dette togt. Denne gang var det en venlig Kong Neptun, som på egne og hoffets vegne sendte hilsen om god vind hjemover til THETIS og dens besætning nede fra hans slot på havets bund. Nu var vi jo alle havkarle og stod skulder ved skulder med Kong Neptun og hans hof.

Fredag aften sluttede med film på helo-dækket. Et lærred, der fyldte hele hangarporten blev hængt op. En masse teknisk udstyr blev rigget til, og – bingo! – så kunne vi se film i cinemascope. Det var som at være i en drive-in biograf. Vi havde selvfølgelig sikret os, at lyset fra filmen ikke ødelagde vagtmandskabets nattesyn. Det gjaldt både vagterne på broen, og vagterne ved TMG-erne over hangaren. Som sagt har vi det forhøjede beredskab i nattetimerne, derfor var der også vagter ved vores TMG-er.

Det meste af det vagtfri personel lå, stod og sad på helo-dækket og så en spændende film. Den sorte nat hvælvende sig over THETIS og os på dækket. På den megastore hvælving var der påklistret millioner af lysende og blinkende stjerner. Fællesskabet med hinanden, filmen, tropenatten med den store stjernehimmel, det hele blev til én stor oplevelse. Det bliver ikke sidste gang, vi for et par timer laver helo-dækket om til udendørs biograf.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



**Med delfiner i leg omkring THETIS og en enkelt hval i ny og næ sejler vi langs med Østafrikas kyst, der som et fatamorgana anes i horisonten.**

08-04-2008 kl. 15:15

Kommandoskibet THETIS  
Mandag 7. april 2008

Havet er som et stuegulv. Solen sender sine brændende varme stråler ned over THETIS fra en skyfri himmel og frembringer en temperatur på over 30 grader. Vi har netop i dag hørt, at det er forårsagtigt i Danmark. 11 grader. Vi har svært ved at forestille os, hvordan det mon føles.

Det har været en rolig weekend om bord på THETIS. Forskellige vedligeholdelsesarbejder og det daglige arbejde er naturligvis blevet gjort. Det skal altid gøres, hvad enten det er lørdag eller søndag eller almindelig hverdag. Alle vagtposter skal være bemanded døgnet rundt.

I kontrolrummet skal der holdes vagt, så vi er sikre på, at al teknik i maskinen fungerer, som den skal. Jævnligt skal en mand ned i maskinrummet for med egne øjne og ører at kontrollere, at alt er i orden. I O-rummet skal vi hele tiden ved hjælp af de tekniske hjælpemidler, vi har dér, holde øje med, hvad det er for skibe og fly, der befinder sig i nærheden af os. Hvis nogen skulle have ondt i sinde, er det godt at vide så tidligt som muligt.

Radioen skal holde os i kontakt med omverdenen. Kabyssen skal sørge for, at vi får sund og nærende kost hver dag, og dæksfolkene, at alt er i orden på de forskellige dæk, at kraner og andet vigtigt grej virker.



Endelig er der broen, hvor vores tre vagtchefer på skift sejler skibet. Til hjælp har de en rorgænger og flere på udkig. Rorgænger ser til at skibet sejler med den fart og holder den kurs, som vagtchefen angiver. Både med det blotte øje og ved hjælp af kikkert holder udkiggen øje med alt, hvad der bevæger sig omkring THETIS. Hans eller hendes meldinger skulle gerne stemme overens med, hvad radaren fortæller vagtchefen. Alt sammen får det THETIS til at sejle, samtidig med at vi passer godt på os selv og skibet.

Som sagt i sidste brev er beredskabet stadig forhøjet i forhold til normalen. De tunge maskingeværer på dækket over hangaren er

bemanded. Vagten her holder udkig og står i konstant forbindelse med bro og O-rum.

Men når vagttørnen er forbi, er der tid til at slappe lidt af med f.eks. samtaler i cafeteriaet eller andre steder i skibet, en lur på køjen, en gang computerspil med sig selv eller nogle af de andre, lidt brætspil med de andre, læsning af en god bog, eller man går sammen om at se en spændende film i fjernsynsrummet osv.

I fredags spiste vi krokodille. Søndag til frokost blev der igen budt på eksotisk mad. Vores somaliske tolk havde til kabyssen leveret opskriften på stegt kalvelever, som det tilberedes i Somalia. Det fremmedartede måltid mindede os om, at dette ikke er Danmark, men Østafrika.

Men om aftenen var vi tilbage i den gode danske tradition. Kabyssen bød på grillmad på helo-dækket, - grillmad, som vi kender det i Danmark. Mens vi indtog måltidet i hinandens gode selskab gik solen ned i et brændende bål ude i horisonten.

Vi sluttede weekenden samme aften ved at gentage succesen fra i fredags. Der blev vist film på storskærm på helo-dækket, mens stjernerne tændtes over vores hoveder.

Det er mandag, det er hverdag igen. Sanitten holdt et lille kursus for boardingholdet om sanitet her i formiddags. Lige efter frokost var det skibets læge, der orienterede os alle, om den lægeundersøgelse, vi skal have foretaget, fordi vi har opholdt os i et tropisk område. Doktoren vil foretage den indledende

undersøgelse af os alle om bord. Efter hjemkomsten skal vi lige en tur på infirmeriet og have foretaget sidste halvdel af undersøgelsen. Det er godt at få at vide, at vi ikke bærer rundt på lurende tropiske sygdomme i kroppen.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten





*Orlogspræst Eigil Andreassen tager et sidste kig på Djibouti*

**Djibouti igen. Vi ankom i morges og måtte ligge på reden en times tid, før der var plads til os i havnen. En stor bilfærge skulle fjerne sig fra vores kajplads, før vi kunne komme i havn.**

10-04-2008 kl. 07:40

Kommandoskibet THETIS  
Onsdag 9. april 2008

En sådan moderne bilfærge ligner i al sin firkantethed en gigantisk container, der sejler på havet. Færgens særlige form er sikkert praktisk, når dens last af splinternye biler, skal stuves ned i lastrummet.

Ude fra Djiboutis red kunne vi se ind mod byen. Atter havde vi udsigt til det fornemme hotel Kempinski på havnefronten. På hele havnefronten ligger der faktisk pæne bygninger. Bilerne kører frem og tilbage på strandvejen, og hvis vi ikke vidste fra tidligere besøg, hvilken fattigdom, der findes bag denne facade i Djibouti, så kunne byen se ganske velhavende ud, set ude fra reden.

Havnen i Djibouti anløbes af mange store handelsskibe, coastere og containerskibe, og ind og ud mellem dem sejler de lokale karakteristiske DHOW-er (se rejsebrev 23). Der er en livlig skibstrafik på den havn, og det siges, at Djibouti havn er en af de vigtigste indtægtskilder for republikken Djibouti.

Men inden vi nåede til Djibouti, skulle vi runde Afrikas Horn. Det skete mandag aften samtidig med at solen gik ned. Hornet lå derinde i skumringen som en stor grå klippefæstning, der ragede ud i havet. Dermed sejlede vi ind i Aden Bugten.



*THETIS autograf er stadig intakt.*

Efter at have gjort vores daglige arbejde færdigt dyrkede vi igen FUT(fysisk uddannelse og træning) tirsdag eftermiddag. Alle vores muskler blev heglet igennem, når vi løftede i de mange forskellige instrumenter, der var lagt frem til os på stationerne ude på helo-dækket. Vi vandrede fra station til station og asede og masede med instrumenterne, som vi skulle; det var en ren "Via Dolorosa" vandring.

I den stærke varme tapløb sveden af vores kroppe, og vi måtte minde hinanden om at drikke meget vand, så vi bevarede en god væskebalance i kroppen. Belønningen var den velvære, man følte i

kroppen bagefter. Om aftenen kunne vi alle gode gange tre igen hygge os med en film forevist på storskærm på hangarporten ude på helo-dækket.

Inden vi i dag sejlede ind i Djibouti havn, gav vi THETIS en grundig, udvendig nedvaskning, fuldstændig som vi plejer at gøre, umiddelbart før vi går i havn.

Vel til kajs i Djibouti løb vi alle stærkt. Der skulle affald fra borde. Der skulle proviant om bord. Det gav en vældig løben op og ned ad landgangen af os alle sammen, og midt i det hele kom der en lille hær af dækgaster, bevæbnet med spande med vand og koste på lange skafter løbende ned ad landgangen. De begyndte straks stående på kajen at skure og skrubbe på skibssiden.

Mange ugers sejladsspor har sat sine spor på THETIS's skibssider, så nu var chancen der til at få i hvert fald den ene side rengjort.

Fem travle timer tilbragte vi i dag i Djibouti. Kl. ca. 15 sagde vi farvel og tak og sejlede ud på havet igen. Djibouti by forsvandt langsomt for vore øjne. Vi var på farten igen.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



**Det Røde hav. I skrivende stund sejler vi af sted på Det Røde hav. På radaren kan vi se en del skibe omkring os, men afstanden til dem er så stor, at vi ikke kan se dem med det blotte øje.**

14-04-2008 kl. 07:45

Kommandoskibet THETIS  
Fredag 11. april 2008

I går aftes blæste der en god vind, som gav lidt bevægelse i THETIS. Vi kunne lige akkurat mærke, at vi var på havet. Men her til morgen sejlede vi igen på fladt vand. Temperaturen er faldet nogle grader. Vi kan mærke, at vi er kommet længere nordpå.

Det Røde Hav. Hvorfor hedder det i grunden det? Umiddelbart er der ingen forklaring på navnet. Står man på dækket og ser ud over det, så er det lige så blått som alle de andre have, vi har sejlet på. Som en aflang bugt af Indiske Ocean danner Det Røde Hav en kile mellem Afrika og Asien. Det er 2.250 km langt. Den maksimale bredde er på 355 km. Længst mod nord rager Sinai halvøen som en istap ned i Det Røde Hav og danner dermed Suezbugten mod vest og Akababugten mod øst.

Allerede i Det Gamle Testamente i Biblen omtales havet som Det Røde Hav. Vi må formode, at det var Suezbugten, hvor Moses førte Israelitterne tørskoet over til Sinai halvøen, da han befriede dem fra slaveriet i Ægypten. Skarpt forfulgt af Faraos soldater nåede israelitterne til Det Røde Hav. Så var de fanget i en fælde, men Moses slog med sin stok i havet, vandene skiltes og israelitterne kunne gå tørskoet over. Faraos soldater fulgte efter, men da de var kommet ud midt i havet, lukkede vandene sig om dem, og de druknede alle. Israelitterne vandrede derefter med Moses som fører i 40 år rundt i Sinai ørkenen, før de blev lukket ind i det forjættede land, Israel. Det var under ørkenvandringen, at Moses på Sinais Bjerg modtog tavlerne med De 10 Bud af Gud selv.

Men ellers grænser Det Røde Hav op til gamle kulturriger: Ægypten på vestbredden med sin gamle historie, der rækker tusinder af år tilbage i tiden, Saudi Arabien på østbredden, hvor Muhammed i 700-årene efter Kristus grundlagde Islam. Der er rigtig mange traditioner knyttet til Det Røde Hav, og vi må formode, at mennesker, der levede i disse kulturer, har til alle tider besejlet Det Røde Hav, ligesom vi gør i øjeblikket, så historiens vingesus mærkes hen over THETIS.

Hverdagen går sin gang. Vi foretager os en masse vedligeholdelsesarbejder, og vi gør grundigt rent i skibet. Der er gang i malerpenslerne i disse dage. Luger og andre steder, hvor det er tiltrængt, får en gang maling. En mere effektiv rengøring kan man vist ikke tænke sig.

I går aftes ved 19-tiden blev rullen "Mand over Bord" slået - for øvelse. Alle, der var involveret i denne øvelse var lynhurtig på deres poster. Vagtchefen fik manøvreret med THETIS, så skibets skrue kom væk fra "Manden over bord". I løbet af fem minutter var gummibåden i vandet og mandskabet havde samlet "manden" op. 7 minutter efter, at rullen var slået, lå "manden" til behandling på hospitalet – alt sammen for øvelse. Rullen blev gennemført hurtigt og præcist, derfor et "well done" til al personel, der deltog.

Vagterne ved TMG-erne (tunge maskingeværer) på dækket over hangaren får en særlig oplevelse disse aftener. Når solen er gået ned tændes ikke blot hundredvis af stjerner, men op stiger en lysende halvmåne, som ligger på himlen som en gyngende vugge. På den danske nattehimmel står halvmånen op, men her i Mellemøsten ligger den ned. Det er den muslimske halvmåne.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 45



*Solopgang over Sinai ved Port Suez. Den sydlige indsejling til Kanalen.*

**Meget tidligt i morges sejlede vi ind i Suezkanalen, efter at vi i nat har sejlet lidt frem og tilbage ud for byen Suez. Vi ventede på, at det skulle blive vores tur til at sejle ind i kanalen.**

16-04-2008 kl. 08:45

Kommandoskibet THETIS

Søndag 13. april 2008

Vi er kommet et stykke nord for ækvator. Det mærkes på temperaturen. Ved 4 tiden i morges var temperaturen kun 18 grader. For første gang i lange tider har vi prøvet at føle gåsehud på kroppen. I går gik vi ind i Suezbugten. Her passerede vi flere boreplatforme og prøveboringsanlæg. Også Ægypten forsøger at få gang i en olieindustri. Der blæste en god vind, der skabte hvide skumtoppe på bølgerne, et fænomen, vi ikke har set længe. Det gav en behagelig bevægelse i THETIS. Vinden over Suezbugten var kølig, så mange begyndte at finde de lidt varmere beklædningsgenstande til uniformen frem. Vi skal jo lige vænne os til en for os lav temperatur på godt 20 grader.



*Trængsel på Great Bitter Lake, hvor de sydgående konvoyen ankrer og lader de nordgående passere.*

Op igennem den smalle Suezbugt havde vi udsigt dels til Ægypten om bagbord og dels til Sinai halvøen – som i øvrigt også er Ægypten – om styrbord. På begge bredder så vi et ørkenlandskab med gølge bjerge. Ørkenens pulveragtige gule sand mærkedes om bord på THETIS. Det satte sig i krogene, i udstyr på dækket, i vagternes kikkerter osv.

Vi bad til, at der ikke skulle komme en regulær sandstorm over os. Den ville efterfølgende resultere i en gennemgribende rengøring og nedvaskning af skibet. Det fine sand skal vi helst ikke have om bord i større mængde.

Rundt om os foregik der en livlig skibstrafik. Der var alle typer af skibe lige fra små fiskerbåde, til enorme containerskibe og

tankskibe. Der var nok at holde øje med for folkene på broen og for vagterne ved TMG-erne (tunge maskingeværer) på dækket over hangaren.

Samtidig udførte vi vores daglige arbejde. Navnlig var der rundt om i skibet igen gang i malerpennerne. Det ender med, at det er en nymalet THETIS, vi vender hjem til Danmark med.

I går aftes nåede vi frem til byen Suez, til den sydlige munding af Suezkanalen. Her var det meningen, at vi skulle have kastet anker, men vi fik besked på at sejle lidt sydover og så tilbage igen, indtil det blev vores tur, til at sejle ind i kanalen. Som sagt kom tilladelsen tidligt i morges, hvor vi begyndte den 163 km lange sejlads gennem Suezkanalen op til Port Said, op til Middelhavet (se rejsebrev 5).

Suezkanalen blev åbnet i 1869. Der er ingen sluser, da Suezbugten ligger i niveau med Middelhavet. Flere af datidens førende europæiske magter stod bag opførelsen af dette gigantiske bygningsværk. Til åbningshøjtideligheden havde den italienske komponist G. Verdi skrevet operaen "Aida". Handlingen foregår i oldtidens Ægypten. Det blev en kæmpe succes, og "Aida" hører stadig til en af de mest populære operaer blandt operaelskere.

Visse kilder siger, at Suezkanalen er verdens mest travle søvej. Indtægterne fra kanalen skæpper godt i den ægyptiske statskasse. De er måske sammen med indtægterne fra turismen den vigtigste indtægtskilde for Ægypten.

I skrivende stund har vi sejlet igennem Great Bitter Lake, der ligger ca. midtvejs i kanalen. Det er middag og solen sender en behagelig varme ned over os. Langsomt sejler vi fremad mod Port Said og Middelhavet.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*Ismalya. Monument over  
fredstraktaten i Versailles,  
11/11-1918.  
Skyggen danner et tydeligt 11-tal  
ved middag.*

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 46



*AP Møllers containerterminal i Port Said.*

**Det var Kreta. I skrivende stund sejler vi ud af Souda Bugten, hvor vi har ligget siden i tirsdags. Mørket er faldet på og lysene tændes i de mange større og mindre bysamfund inde på land.**

19-04-2008 kl. 00:20

Kommandoskibet THETIS  
Torsdag 17. april 2008

Bjergene danner en mørk og dystre baggrund. Vi er på havet igen og fortsætter vores sejlads hjemover mod Danmark.

Der er gået fire begivenhedsrige dage, siden I sidst har hørt fra os på THETIS. Sidste rejsebrev sluttede, da vi næsten var kommet igennem Suezkanalen. Søndag eftermiddag sent nåede vi frem til Port Said. Husene inde i byen lå som små firkantede klodser i beton side om side kun afbrudt af havnens utallige store kraner og moskeernes slanke minareter. Vi sejlede forbi mange store skibe, som lå på rad og



*Kretas nationale helligdom, Arkad-klosteret*

At vi sejlede ud i Middelhavet betød, at vi samtidig forlod vores operationsområde. Det blev markeret med en lille tale til besætningen om, at vi havde løst opgaven for WORLD FOOD PROGRAMME særdeles tilfredsstillende.

Søndagen sluttede med en aftenskydning med TMG-erne (tunge maskingeværer). I den sorte aften blev der skudt mod et lysende mål, heloflares, der var kastet i vandet. Heloflares bruges ellers, når helikopteren skal lande på skibet under meget dårlig sigtbarhed. Det var noget af en oplevelse at se spor af ild i mørket fra projektilerne, der i en byge blev affyret fra TMG-en. Mange havde fundet vej til broen for at opleve sådan en natskydning.

Mandag vågnede vi til en kølig dag på havet. Vi oplevede et markant fald i temperaturen i forhold til, hvad vi havde været vant til i Østafrika. Igen tager vi fat på en grundig rengøring af THETIS. De to TMG-er, som har været stationeret på dækket over hangaren, blev taget ned og gjort rent efter alle kunstens regler. Salt, sand og andre urenheder skulle renses væk, så våbenet var klar til brug igen. Ude af operationsområdet var vi nu gået lidt ned i beredskab, derfor kunne TMG-erne afmonteres.

Det var dagligdag på havet, og til en sådan hører der en god gang FUT (fysisk uddannelse og træning) på helo-dækket. Mandagen sluttede med grillmad på helo-dækket. Menuen stod bl.a. på noget så eksotisk som blæksprutte indkøbt i Kenya.

Tirsdag morgen ankom vi til Souda på Kreta, hvor grækerne og amerikanerne har en flådebase. Her fik vi en kajplads. Den kølige morgen gjorde luften krystallklar, så de sneklædte bjerge dannede en knivskarp baggrund hele Souda Bugten rundt. Som altid, når vi kommer i havn, herskede der stor travlhed om bord.

Forbindelsesofficer og skibsagent kom om bord for at lave diverse aftaler. Der skulle affald fra borde, og snart kom der også proviant, som skulle slæbes om bord. Nu var det den anden skibssides tur til at få en gang rengøring, så dæksfolkene havde igen fat i spande med vand og de lange koste. Alt skulle være i orden, før der kunne gives spadserertilladelse til vagtfri personel.



*Kretas nationale helligdom, Arkad-klosteret*





*Kretas nationale helligdom, Arkad-klosteret*

I går kørte præsten sin bustur på Kreta. Den bød på en tur op i Ida Bjergene, hvor vi besøgte Kretas nationale helligdom, Arkadi-klosteret, som er blevet et symbol på Kretas århundredelange frihedskamp mod det tyrkiske, tyranniske styre af øen.

I 1866 under et oprør mod tyrkerne begik ca. 1000 mennesker, mænd, kvinder og børn, kollektivt selvmord i klosteret. De havde forskanset sig i klosteret, men da det blev klart, at man ikke kunne holde skansen, valgte man at begå selvmord frem for at falde i tyrkernes hænder.

Gennem de mange år, Kretas befolkning kæmpede for deres selvstændighed, var mottoet: "Frihed eller døden!" Det var en helt

speciel oplevelse, at besøge Arkadi-klosteret. Turen sluttede vi af med at spise frokost i byen Rethimno.

Alle nåede at besøge Chania, den by, der var tættest på basen. Her gik vi på opdagelse i den gamle bys charmerende gyder, trapper og buegange; vi så på de små venezianske paladser og tyrkiske huse med typiske trækarnapper for så at slutte vandringen på den venezianske havns front, hvor det var hyggeligt at besøge en af de utallige fortovscafeer.

Det har været gode og spændene dage på Kreta.

Så har vi på Kreta fået besøg af chefen for 1. eskadre og stabschefen for 1. eskadre. De sejler med til vores næste mål, som er Malta. Under den sejlads vil de snakke med alle om bord på THETIS.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*Kretas nationale helligdom, Arkad-klosteret*



*THETIS lå sammen med den engelske hydrografskib HMS ECHO.*

**I går ankom vi til Valletta på Malta kl. 09,00. Mage til smuk indsejling skal man lede længe efter.**

22-04-2008 kl. 13:55

Kommandoskibet THETIS

Søndag 20. april 2008

Byen ligger på en høj fremspringende klippe, der danner en naturlig havn på begge sider: Grand Harbour syd for byen og Marsamxett Harbour nord for byen.

Syd for Grand Harbour ligger De Tre Byer også på fremspringende klipper, og nord for Marsamxett Harbour ligger byen Sliema. Ligesom vokset ud af klipperne lå disse gamle byer for vores øjne, med smukke huse, paladser og kirker med tårne og kupler. Et utrolig smukt syn. Som noget af det første så vi Dannebrog vaje fra et af paladserne side om side med det maltesiske flag.

Det viste sig dog at være Johanniterordenens flag, som har den hvide tværstang på korset midt på flaget til forskel fra Dannebrog. Det kunne minde os om, at Dannebrog oprindeligt også er et korsridderflag. Da vi fandt vores kajplads i Grand Harbour ud for Valletta, var der lagt op til et par gode og indholdsrige døgn på Malta.



*Chefen og stabschefen for 1. Eskadre om bord på THETIS på Malta.*

Men inden vi nåede frem til Malta, var der mange ting, der skulle ordnes. Chefen for 1. eskadre og Stabschefen for 1. eskadre, der som sagt var kommet om bord på Kreta, havde i løbet af fredagen samtaler med alle grupper om bord på THETIS. Samtalerne handlede især om, hvad fremtiden for THETIS bød på. Det var meget relevant at tale om, nu hvor dette togt var ved at være slut.

På Kreta havde vi også fået besøg af to psykologer fra Forsvarsakademiet, som gerne fra hver enkelt af os ville høre noget om, hvordan det havde været, at være på denne udsendelse med THETIS. På den måde blev fredagen, hvor vi forlagde fra Kreta til Malta, til en travl dag for os alle med de mange samtaler.

Lørdag morgen nåede vi som sagt frem til Valletta, Maltas hovedstad. Vi tog straks fat på de sædvanlige opgaver, som skal løses, hver gang vi går i havn.

Kl. 09.00 holdt vi parade på helo-dækket, hvor eskadrechefen talte til besætningen. Det var gode og rosende ord, vi fik med os til hjemturen, om hvor godt, vi havde løst vores opgave for WORLD FOOD PROGRAMME under denne udsendelse. Paraden sluttede med skift af kommandotegn. Eskadrechefens kommandotegn, der havde vajet over THETIS siden Kreta, blev skiftet ud med THETIS's chefs kommandotegn. Eskadrechefen og stabschefen tog nemlig hjem til Danmark igen senere lørdag formiddag. Samtidig sagde vi også farvel til de to psykologer.

Derefter blev der givet spadseretilladelse. Valletta, ja, hele Malta, lå nu klar til at modtage det vagtfri personel fra THETIS resten af lørdagen og hele søndagen i dag.

Det er nu sent søndag aften, så dette brev stopper her. Men i morgen mandag udkommer et nyt brev om vores oplevelser på Malta.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten



*THETIS og ECHO midt i den gamle borg-by Valletta.*



Valletta

**Søndag aften lå Valletta og de omgivende byer badet i fuldmånens sølvskær.**

22-04-2008 kl. 14:20

Kommandoskibet THETIS

Mandag 21. april 2008

Det var et flot syn at stå på THETIS's helo-dæk og se op mod Vallettas paladser og kirker og over mod De Tre Byers ditto, dels oplyst indirekte af gule projektører, dels oplyst af fuldmånens kølige lys.

Efter at have nydt dette syn, sagde vi godnat til Valletta og Malta og gik på køjen. Mandag morgen skulle vi sejle fra Malta, og dermed var vores sidste havneophold på dette togt forbi.



Valletta

Men forinden havde vi et par dejlige dage på Malta. Lørdag eftermiddag og søndag formiddag var vi på præstens spadseretur rundt i fæstningsbyen Valletta. Her hørte vi om Maltas brogede og spændende historie i krig og fred. Om alle de forskellige folk, der i tidens løb har erobret øen og sat sit præg på dens kultur.

Malta har været i hænderne på fönikierne, romerne, ja sågar vikingerne, foruden spanierne, italienerne, araberne, franskmændene og englænderne. Men de, der har efterladt sig de tydeligste spor på Malta, er nok johanniterordenens korsriddere. Oprindeligt blev johanniterordenen oprettet omkring år 600 med det formål at drive hospital for syge pilgrimme i Jerusalem.

Da islam kom på banen i Mellemøsten i midten af 700 tallet, var de nødt til at lade nogle af brødrene uddanne til soldater, for at de kunne forsvare sig selv og Den Hellige Grav i Jerusalem. Deres banner blev et hvidt kors på rød baggrund: Fredens hvide kors på den blodige slagmark. Det gik længe godt, men deres forehavende lykkedes ikke. Som bekendt blev de fordrevet fra Jerusalem i 1187 af sultan Saladin. Muslimerne forfulgte dem hen over Rhodos, til Kreta, til Malta.

Malta lejede de af den spanskfødte tyske kejser, Karl d. 5. i 1530 for to malteserfalke om året.

Johanniterordenen overtog styret af øen. De slog sig ned i De Tre Byer, hvorfra de både fra landsiden og til søs fra Great Harbour kunne forsvare øen mod de fæle pirater, som terroriserede Middelhavet på den tid. I 1565 belejrede tyrkerne byen i et halvt år. De lå med deres skibe både i Great Harbour og i Marsamxett Harbour.



Det blev blodigt. Tyrkerne mistede ca. 30.000 mand, johannitterne ca. 8.000 mand. Ved hjælp fra Sicilien lykkedes det ridderne at bekæmpe tyrkerne. Endelig en sejr over tyrkerne. Kirkeklokkerne ringede i hele Europa. Men Johannitterne havde mistet al deres ejendom og byen skulle genopbygges. Den siddende stormester, ved navn Valletta, besluttede at bygge en ny fæstningsby på klippen mellem de to naturlige havne.

På fem år blev det nuværende Valletta, bygget på den klippe. Her ser man stadig de overdådige paladser – herberger - bygget til de forskellige europæiske landes egne medlemmer af johanniterordenen. Her ser man de mange pompøse kirker og Johanniternes hospital, hvor lægevidenskaben var lysår længere fremme end i det øvrige Europa, hvorfor mænd fra alle lande valfartede til Malta for at blive helbredt.

Hospitalet tog kun imod mandlige patienter. Byen er omgivet af en tyk mur med to forter ud mod landsiden og ude i spidsen af klippen mod det åbne hav ligger Fort St. Elmo, der skal beskytte byen mod angreb fra søsiden. Johannitterne bevarede magten over øen frem til 1798.

Præsten fortalte løs samtidig med, at han viste de historiske bygninger frem. Præsten fortalte også om de berømtheder, der i nyere historie har haft deres gang på Malta. Vi kan nævne Napoleon, Lord Nelson, Eisenhower, Roosevelt.

At Malta har en så broget og dramatisk historie skyldes helt sikkert øens strategisk set gode beliggenhed midt i Middelhavet. I dag er øen et fredeligt sted at besøge. Dens befolkning er blevet sig selv i republikken Malta. Det skete i 1974 – langt om længe.



Valletta



Valletta

Efter præstens spadseretur i fæstningsbyen Valletta var der god tid til selv at gå på opdagelse. Nu kunne udflugten gå over til byen Sliema på den anden side af Marsamxett Harbour. I Sliema ligger der mange gode forretninger. Det er her man handler. Eller vi tog ud til St. Julian's, hvor vi på havnefronten kunne finde et væld af fortovscafeer.

Vejret, mens vi var på Malta, ja, det var bare balsamisk. Solen skinnede begge dage fra en skyfri himmel, og temperaturen var som på en god, varm dansk sommerdag. Aftenerne var dog kølige og krævede en varm trøje.

I morges kl. 10,00 sejlede vi ud af Vallettas havn. Længe kunne vi se byen, der blev mere og mere ét med klipperne. Et smukt syn. Nu ligger vi igen på havet og næste havn bliver Frederikshavn.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

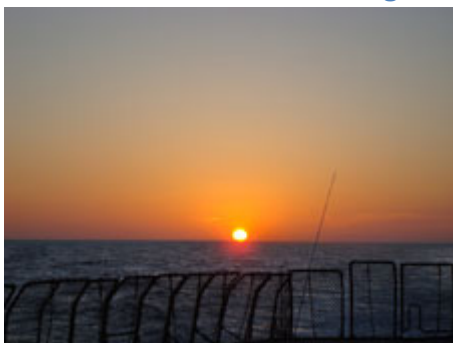


Også i den sidste krig kæmpede  
Malta tappert



Fort St. Elmo





*Solopgang i Middelhavet*

**"I østen stiger solen op..." Det gjorde den her til morgen midt i et bål, der lyste op ude i horisonten på den lyseblå morgenhimmel.**

23-04-2008 kl. 22:30

Kommandoskibet THETIS  
Onsdag 23. april 2008

Midt i bålet steg solens skive op, for til sidst at stå som en gul bold, der tangerede den blå havoverflade. Et fantastisk syn!

Hu – hej hvor det går over bølgen blå!

Vi ligger i Middelhavet med kurs mod Gibraltar.

Som skrevet står i sidste brev forlod vi Valletta, Maltas hovedstad, mandag formiddag. Længe havde vi øen om bagbord og kunne se ind mod de lave bjerge og landsbyerne, der lå som hvide pletter ude ved kysten. Det åbne hav modtog os med skum på bølgerne, så vi mærkede, at THETIS godt kan bevæge sig i andre retninger end bare fremad i vandet.

Natten til tirsdag og hele dagen i går blæste det yderligere op. Bølgerne slog ind over forskibet, så der kom skumsprøjt helt op på broens vinduer, og chefens ruder fik en grundig afvaskning – i saltvand. Tirsdag var en dag, hvor vi rullede godt rundt. Temperaturen var heller ikke værd at skrive hjem om, men så alligevel: 15 grader.



*Den lykkelige vinder fra aftenens bingo med sin nye cykel.*

Der er nok arbejde at tage fat på for alle i besætningen under forlægningen hjem. THETIS skal gøres grundigt rent. Malerpensler er i gang rigtig mange steder i skibet. Der går også megen tid med at tælle alt vores grej op. Hvad har vi i grunden om bord? Der skal føres lister over grejet. Hvad har vi af dippedutter og dingenoter, store som små? Alt skal skrives op og krydses af på listerne. Og så skal der skrives rapporter om togtet.

I går aftes slappede vi alle af med en gang bingo. Der var en god stemning overalt i skibet. Alle sad rundt om i skibet med deres spilleplader og håbede på, at netop han eller hun ville få bingo, om så bare på én række.

Bingo-karl alias præsten opholdt sig på bingo-centralen, som kontrolrummet velvilligt havde givet husly til. Herfra råbte han numrene op ud over skibets prajeanlæg, og ved hjælp af en storno kunne man melde til bingo-centralen, hvis man havde bingo. Når der var bingo, blev der en løben igennem skibet. Vinderen skulle have pladen kontrolleret af Bingo-karl og hans assistent. Og var pladen korrekt kunne præmien uddeles. Midt i spillet bakkede bageren ud med varme boller og chokolade. Velfærdsudvalget havde været på shoppingtur i Mombasa, hvor alle præmierne var blevet

indkøbt.

Der var alt, hvad hjertet kan begære. En hårtrimmer, badevægt, mikrobølgeovn, campingsæt, espressomaskine, ipod-shuffle- afspiller var bare nogle af de mange præmier, man kunne vinde. Når det regner på præsten, drypper det på degen.

De to, der på besætningslisten stod ved siden af vinderen, blev "trøstet" med sidegevinster i form af T-shirts og chokolade eller en CD med vores kenyanske favoritsange. Hovedpræmien var en god, gedigen cykel.

Hvordan vinderen får den hjem fra skibet bliver hans problem. Bingo er en begivenhed, som samler hele besætningen, og det blev til en god og sjov aften.

Vi ligger i Middelhavet. Havet er blått og fladt. Solen står efterhånden højt på himlen, og vi er på vej hjem mod Frederikshavn.

Besætningen på THETIS

Orlogspræsten

## THETIS i FN World Food Programme - Rejsebrev nr. 50



**Op og ned ad store dønninger sejler THETIS. Vi ligger midt i Biscayen på vej hjemover. Dønningerne kommer ude fra Atlanten, hvor et uvejr har skabt dem i går.**

27-04-2008 kl. 09:45

Kommandoskibet THETIS  
Fredag 25. april 2008

Et fransk ubådsjagerfly af typen Atlantique II kommer ud til os for at sige goddag. Vejret er godt denne fredag eftermiddag med solskin og blå himmel, men en kølig vind blæser hen over THETIS. Temperaturen er ikke over 20 grader.



*Nødhjælpslager*

”Vi er på vej mod Frederikshavn”, sådan sluttede sidste brev – og det er ganske vist! Vi må knibe os selv i armen for at forvise os selv om, at det er rigtigt. Det synes at være en evighed siden, vi tog af sted 14. januar, men lige pludselig er tiden alligevel gået, togtet er forbi, og på mandag er vi hjemme.

Det har været et fantastisk togt. Vi har ledsaget fire skibe med nødhjælp til Somalias sultende befolkning. Fra Mombasa i Kenya til Somalia hen over ækvator har vi sejlet frem og tilbage flere gange, og vi på THETIS har sikret, at lasten af fødevarer er nået sikkert i havn i Somalia.

Dermed har vi været med til at sørge for, at over 100.000 mennesker vil kunne få mad hver dag i et år.

Pirater? Ja, de har holdt sig langt væk fra THETIS, men at de rumsterede rundt derude på Indiske Ocean, mens vi var der, har der desværre været flere eksempler på. THETIS ville de bare ikke bide skeer med.

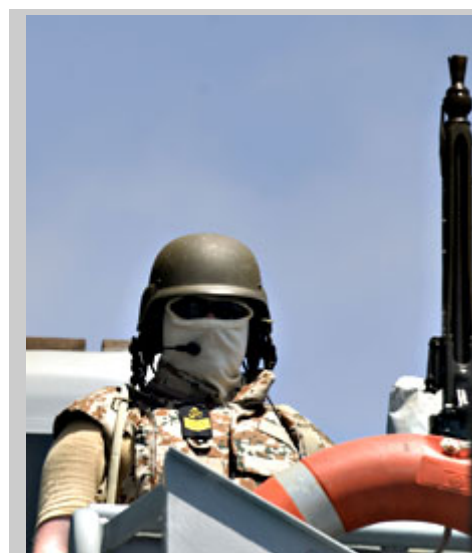
Det har været en spændende operation fuld af mening, og skal vi tillade at fremhæve os selv lidt, så synes vi egentlig, at vi har klaret opgaven til punkt og prikke.

Det er første gang Søværnet løser en opgave af denne karakter, og at det netop var os, der blev udvalgt til at løse den, og at det lykkedes os at gennemføre missionen så fint, det er vi ret stolte af.

Vi véd, at vi med vores indsats ved Afrikas Horn har gjort en forskel, har været med til at bringe liv og håb til Somalias sultende og plagede befolkning. Vi er glade for, at vi har været med til at gøre en indsats for FN WORLD FOOD PROGRAMME og dermed for Danmark.

Vi har haft et godt togt, hvor stemningen om bord har været høj hele tiden, og der har været et fantastisk godt sammenhold i besætningen. Vi har holdt fanen og det gode humør højt under hele togtet. Men nu lakker det altså mod enden.

Lad os alligevel gå tilbage til onsdag eftermiddag. Efter at sidste rejsebrev var afsendt gennemførte vi en gang FUT (fysisk uddannelse og træning). Atter vandrede vi fra station til station på Via Dolorosa og hev og sled i vægte og andre instrumenter indtil vores stakkels muskler næsten ikke kunne mere. Som kulisse til vores vandring havde vi Spaniens bjergrige kyst.



*På vagt*



Børn

Skafningen skulle hurtigt overstås, for umiddelbart derefter gik vi gennem Gibraltarstrædet. Ude på helo-dækket blev vi mødt af aftensolen, der sendte sine stråler ned over THETIS. Masser af legesyge delfiner fulgte os på vej. Om styrbord kunne vi se Gibraltarklippen, der som bekendt er britisk og i øvrigt huser de eneste vildtlevende aber i Europa.

Om bagbord havde vi Afrikas kyst med høje nøgne bjerge. Det blev det sidste, vi fik set af Afrika på dette togt, det Afrika, vi synes, vi har lært at kende i Kenya og i Djibouti både på godt og ondt. Efter at have set os mætte på det smukke syn, som Gibraltarstrædet stiller til skue, drejede vi til højre og sejlede ud i Atlanterhavet.

I går sejlede vi nordover langs Portugals kyst. I disse sidste dage af togtet handler det om at blive færdig med at nedvaske skibet, blive færdig med alle optællingerne, blive færdig med alle rapporterne, kort sagt blive færdig til vores hjemkomst på mandag.

Så det gjaldt bare om for os alle at begynde i den fjernere ende og gå systematisk fremad med at løse de opgaver, vi hver især skal løse, inden vi når Frederikshavn. Vi er i skrivende stund stadig i gang og vil være det frem til mandag morgen.

Midt i det hele blev der i eftermiddags slået en "mand over bord" rulle. En bjærgemærers (redningskrans) blev kastet i vandet, gummibådsbesætningen tørnede til, gummibåden kom i vandet og af sted gik det over bølgen blå ud til "Manden". I løbet af syv minutter var "manden" på dækket, blev lagt på en bære og bragt ind på hospitalet. Godt at få afprøvet en sådan øvelse, hvor man måske ikke havde regnet med, at den kom.



Overførsel af grej til FADHIL RABI (rejsebrev nr. 23)

Søndag formiddag vil præsten afholde en afsluttende gudstjeneste.

Om eftermiddagen skal vi have øvet hele ceremoniellet, som skal gennemføres på mandag i forbindelse med vores hjemkomst, hvordan vi skal stå og gå til paraden.



Børn

Vi forventer fint besøg af Forsvarsministeren og af Chef 1. eskadre, men vi forventer også fint besøg af alle jer derhjemme, som har mulighed for at komme til Frederikshavn mandag morgen. Vi glæder os til at se jer alle sammen, når vi ankommer kl. 08,00.

Dette var så det sidste rejsebrev på dette togt, men der kommer nok lige en efterskrift, som vil fortælle om, hvad der skete om bord i denne weekend og om alle begivenhederne i forbindelse med vores hjemkomst. Det kan I læse på hjemmesiderne i næste uge. På godt og glædeligt gensyn i Frederikshavn på mandag! På godt og glædeligt gensyn hjemme i Danmark!

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten



*Beskyttelsesholdet fra AMISOM  
møder beskyttelsesholdet fra  
DANMARCON/WFP  
(Rejsebrev nr. 34)*



*Delfiner.  
(Rejsebrev nr. 42)*



*Besætningen stiller op til parade  
tidligere på togtet*



## THETIS i FN World Food Programme - Efterskrift - Rejsebrev 50 A



*THETIS og nødhjælpsskibet FADHIL RABI*

**Det er nøjagtig en uge siden, THETIS ankom til Frederikshavn efter et meget spændende og meningsfyldt togt til Afrikas Horn**

05-05-2008 kl. 14:50

Kommandoskibet THETIS

Mandag 5. maj 2008

Vi har været med til at sikre tusindvis af menneskeliv i det borgerkrigshærgede Somalia. De fire af FN WORLD FOOD PROGRAMME (FN WFP) chartrede skibe, vi har ledsaget, er alle nået sikkert frem til deres bestemmelsessted i Somalia med deres last af nødhjælp. Det skyldes helt sikkert vores tilstedeværelse, at piraterne holdt sig langt væk. Med denne mission for FN WFP, der nu er slut, har THETIS gjort en forskel.



*Orlogspræst Eigil Andreassen ved en tidligere gudstjeneste om bord*

Siden udgivelsen af sidste rejsebrev har THETIS bevæget sig støt igennem havets grøn-blå rolige overflade. Atlanten, Den Engelske Kanal og Nordsøen lå spejlblank omkring os, og vi kunne ikke lade være med at tænke på nedturen, hvor netop disse farvande i den grad var i oprør, så THETIS røg rundt.

Tiden gik med afrigning og nedvaskning af skibet. Det, der var gjort, inden vi ankom til Frederikshavn, skulle vi ikke bruge tid på i havn. Det kunne betyde en hurtigere hjemsendelse efter ankomsten til Frederikshavn.

Søndag formiddag 27. april holdt præsten togtets sidste gudstjeneste. Han flettede ind i sin prædiken noget om, hvordan missionen var forløbet for THETIS og dens besætning.

I udførelsen af netop denne mission for FN WFP kunne der drages paralleller til det at leve efter det dobbelte kærlighedsbud i Bibelen.

Søndag eftermiddag samledes hele besætningen på helo-dækket for at træne morgendagens parade. I en stille regn blev vi kommanderet til højre ret og frem og tilbage, sådan at mandagens parade kunne

blive så flot som muligt.

Kl. 06,00 mandag 28. april var der udpurging i THETIS. Det var store hjemkomstdag. Mange havde allerede været oppe. Gummibådsbesætningen f.eks. Man skulle hente chefen for 1. eskadre og en håndfuld journalister pr. gummibåd i Skagen.

Journalisterne skulle ikke bare dække begivenhederne i Frederikshavn, men også indsejlingen til flådestationen. Chefen skulle interviewes af Danmarks Radio her i den tidlige morgen. Så der var masser af liv om bord, næsten inden det blev lyst.

Præcis kl. 08,00 gik vi kajs i Frederikshavn. Inde på kajen stod ca. 100 glade pårørende og vinkede med Dannebrogflag, og solen skinnede selvfølgelig fra en næsten skyfri himmel. Sådan skulle det naturligvis være.

Aldrig så snart var landgangen sat, før det var den store ”kysse – velkommen hjem” rulle. Besætningsmedlemmer og pårørende fandt lynhurtigt hinanden, og stor var gensynsglæden!



*THETIS ankomst*

Så var det tid til paraden. På tre geledder blev besætningen og folkene fra Frømandskorpset og Militærpolitiet stillet op. Journalisterne svirrede om ørerne på os, for at få de bedste billeder, mens vi ventede på forsvarsminister Søren Gade.



THETIS ankomst

Med det samme efter ankomsten inspicerede Forsvarsministeren paraden og talte derefter til os. Han var stolt over, at besætningen på THETIS, Frømandskorpset og Militærpolitiet i forening havde udført denne mission så flot. En mission med dette specielle indhold udført af Søværnet, Frømandskorpset og Militærpolitiet i forening, har man ikke prøvet at gennemføre før. Udfaldet har været så vellykket, at det nok ikke er sidste gang, at Søværnet kaster sig over en sådan opgave.

Også chefen for 1. eskadre talte til besætningen, og han var i sin tale ganske enig med Forsvarsministeren. Eskadrechefen var stolt af THETIS og dens besætning og den indsats, den havde ydet ved

Afrikas Horn. Well Done!

Forsvarsministeren fik lejlighed til at takke hvert enkelt besætningsmedlem for indsatsen, da han gik ned mellem gelederne og uddelte Forsvarets Medalje til besætningen og folkene fra Frømandskorpset og militærpolitiet

Da paraden var slut blev vi alle budt på en omgang "Døde fingre og krigskakao" (røde pølser med det hele og skoldhed kakao). Dette traktement bliver besætningen normalt budt på, når vi går fra havn og sejler ud i mission, men da det jo er sund og nærende kost, så kan vi også bruge det, når missionen er slut og en ny hverdag truer.

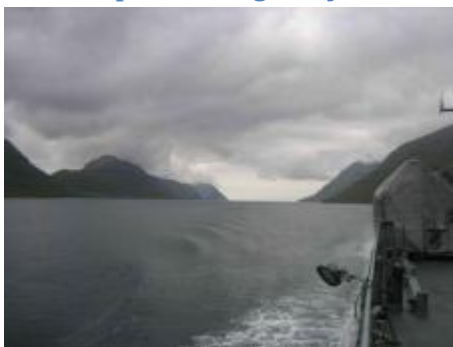
Mandag eftermiddag samledes vi alle for sidste gang på helo-dækket. Der blev skiftet kommandotegn.

Chefens kommandotegn blev strøget, og næstkommanderendes blev sat. Næstkommanderende bliver THETIS's nye chef, som nu skal sejle skibet ud på nye, spændende opgaver.

Et på alle måder spændende og begivenhedsrigt togt er forbi. Forude vinker der nye opgaver for THETIS og dens besætning.

Besætningen på THETIS  
Orlogspræsten

## THETIS på Færø togt - rejsebrev nr. 51



*THETIS ved Færøerne*

### **12. august forlod THETIS Frederikshavn med kurs mod Færøerne.**

25-08-2008 kl. 14:55

I starten af året var THETIS eskortefartøj for nødhjælpsskibe i FN World Food Programme og opererede i farvandet ud for Afrikas Horn. Denne gang er THETIS tilbage i den klassiske in-

spektionsskibsrolle og under andre klimatiske forhold, hvor opgaverne omfatter overvågning, suverænitetshævdelse, fiskeriinspektion, eftersøgnings- og redningstjeneste m.m. i farvandet omkring Færøerne.

THETIS betegnes normalt som kommandoskib og kan skifte mellem løsning af internationale opgaver - f.eks. FN World Food Programme - og nationale opgaver i form af inspektionsskibs-tjeneste i Nordatlanten. Dette vil også præge THETIS aktiviteter fremover, da THETIS i 2009 skal på international opgave og være kommandoskib for en af NATOs stående minerydnings-styrker med en dansk styrkechef og international stab om bord.

Det forhold, at THETIS kan skifte mellem internationale og nationale opgaver, kræver uddannelse og en god besætning. Den gode besætning har THETIS, men når THETIS sejler på togt skal fokus rettes mod en bred vifte af uddannelsesmæssige opgaver. THETIS har derfor tre hovedopgaver på Færø togtet, hvor indsatsen skal lægges:

- Opgaveløsning for Færøernes Kommando.
- Intern uddannelse af skibets besætning.
- Uddannelsesopgaver for ombordværende værnepligtige og kadetter.



*Helikopter på dæk.*

THETIS er som inspektionsskib udstyret med en Lynx helikopter og har blandt besætningen et uddannet fiskerikontrolhold. THETIS er derfor godt udrustet til at løse opgaverne under Færø-ernes Kommando.

Suverænitetshævdelse varetages ved skibspatrulje og helikopterflyvning inden for det færøske luft- og søterritorium. Fiskeriinspektion varetages i den færøske fiskerizone, som bringer skib og helikopter længere væk fra øerne. THETIS kan via gummibåd eller helikopter indsætte sit fiskerikontrolhold, for at kontrollere at fiskeskibe overholder love og bestemmelser på området.

Skib og helikopter indgår også i eftersøgnings- og redningstjenesten. THETIS har læge og redder om bord, der via gummibåd kan transporteres over til eller med helikopteren kan hejses ned til en nødstedt.

Endvidere kan THETIS assistere i havaribekæmpelse, f.eks. brandbekæmpelse, lækstopning eller slæbning, for et nødstedt skib.

Det er ca. et år siden, THETIS sidst varetog inspektionsskibsrollen. Vejrforholdene i Nordatlanten kræver godt sømandskab, hvorfor skibrutinerne inden for inspektionstjeneste trænes.

Der eksisterer en række ruller og procedurer, som organiserer besætningen og resulterer i en sikker opgaveløsning.

Helikopterflyvning, gummibådssejls, havaribekæmpelse, fiskeriinspektion m.m. er styret af sådanne ruller og procedurer, og THETIS er i fuld gang med at afprøve disse og få nye besætningsmedlemmer indført i rutinerne.

I slutningen af togtet skal THETIS deltage i en international flådeøvelse ved Skotland. Øvelsen hedder "JOINT WARRIOR" og her skal kommandoskibsrollen for en minerydningsstyrke trænes.

Den kommende danske styrkechef og det danske stabsbidrag til NATOs minerydningsstyrke vil være om bord som led i klargøringen og træningen førend det rigtigt går løs i 2009.

THETIS er også en uddannelsesplatform for Søværnets personel og sejler for tiden rundt med 17 værnepligtige og 3 kadetter. De værnepligtige modtager deres sejls uddannelse om bord, hvor de bl.a. kommer rundt i skibets divisioner, herunder taktisk division, teknisk division og forvaltningsdivisionen. De 3 kadetter er på navigationstogt, og skal derfor sejle og navigere THETIS. Det betyder navigationssejls i de færøske fjorde og manøvrering af skib under forskellige opgaver, f.eks. start eller landing af helikopter og sætning eller bjærgning af gummibåd.

Som det fremgår, venter der THETIS et travlt og spændende togt på Færøerne med mange udfordringer.



*Helikopter på dæk.*

## Idrætsskibet THETIS – rejsebrev nr. 52.



### Torshavn Marathon

**Idræt er en vigtig del om bord på THETIS. Langt de fleste besætningsmedlemmer har et dagligt behov for fysisk træning.**

08-09-2008 kl. 14:05

Kommunikationsofficeren, der også er skibets idrætsofficer, og administrationsbefalingsmanden holder gang i besætningen ved at

tilbyde forskellige former for fitnessstræning på helikopterdækket.

Endvidere benyttes skibets motionsrum også flittigt, hvor romaskine, kondicykler og vægttræningsudstyr er til rådighed for individuel træning.

I havn er det som oftest muligt at spille fodbold og besøge svømmehallen, men i forbindelse med de sidste to havneophold i Torshavn har den primært stået på deltagelse i lokale løbearrangementer: MIF Top Run og Torshavn Maraton.

Lørdag den 30. august deltog 65 personer i Mjørkadals Idrætsforenings (MIF) årlige 9,8 km løb – benævnt MIF Top Run. MIF er idrætsforeningen ved Færøernes Kommando (FRK). 28 af deltagerne var fra THETIS. Et løb, der startede i 65 m højde og sluttede i 685 m højde. Deltagerne var delt op i 4 kategorier: Mænd og kvinder, henholdsvis under og over 40 år.



*Kvindelige vindere af MIF Top Run under 40 år, hvor THETIS løb med 2. og 3. pladsen*

Deltagerne fra THETIS blev kørt med bus udlånt af FRK fra havnen i Torshavn til startstedet ved Langesand Statoil Tankstation. Her fik alle udleveret et nummer. Starten gik kl. 15.15. De første 6 km var stigningen på 3 – 9 % og fra 6 – 9,8 km var stigningen fra 12 – 27 %. Det var hårdt kun at løbe opad, specielt på den sidste del af løbet. Målstregen lå lige ved FRK's operationsbunker, hvor alle, efter endt løb, fik varm kakao, sodavand, frugt og chokolade

Alle besætningsmedlemmer kom i mål, nogen i løb, andre i gang, men alle gennemførte, og det blev også til to medaljer til THETIS, da marinekonstabel Kamilla og kadet Mia løb på en henholdsvis anden og tredje plads i deres kategori.

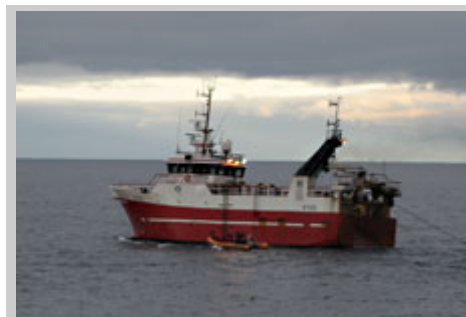
MIF Top Run var åbenbart for lille en udfordring for de løbeglade besætningsmedlemmer, der havde fået mere blod på tanden. I den

efterfølgende weekend var der nemlig Torshavn Maraton, hvor THETIS med økonomisk støtte fra 1.

Eskadre også stillede op. 17 besætningsmedlemmer stillede op i halvmaraton, 21,1 km, og 8 i det såkaldte 5,5 km helseløb.

Løberuterne var lagt i Torshavn og omegn, som også byder på et bakket terræn. Det blev ikke til medaljer denne gang, men til pæne løbetider og flere top 10 placeringer, hvor halv-maratonen af THETIS hurtigste løber blev tilbagelagt på 1 time og 37 minutter. Alle deltagerne i halvmaraton fik udleveret en Torshavn Maraton T-shirt.

Endvidere har THETIS været igennem de færøske fjorde for at træne tre ombordværende kadetter i sejlads og navigation. Specielle strømforhold og nedsat sigtbarhed har været nogle af udfordringerne for kadetterne, men det er også flotte og fantastiske naturoplevelser som Færøerne byder på, når man kommer rundt mellem de 18 øer.



*Inspektion af Trawler*



THETIS har desuden afsluttet uddannelsen af sit første hold værnepligtige på togtet, og et nyt hold er på vej. Det første hold syntes opholdet på THETIS havde været en stor oplevelse, og flere af dem har da også valgt at skrive kontrakt med Søværnet.

## Kadetter på togt - rejsebrev nr. 53



### Kadetter på togt

#### Beretning fra kadetter om bord på THETIS.

22-09-2008 kl. 10:25

Efter den sidste eksamen i skibsteknik på Søværnets Officersskole, blev det så endelig tid for kadetterne til at komme ud og prøve kræfter med virkeligheden. For tre af os hed denne virkelighed

THETIS.

Vi kom om bord i hvad der viste sig at være typisk færøsk vejr, gråt og blæsende. Efter en kort rundvisning, var der tid til at komme på plads i sit nye hjem, og den efterfølgende morgen startede vores navigationstogt så for alvor.

Det viste sig hurtigt, at der er stor forskel på at sejle THETIS i en simulator og at sejle THETIS i Nordatlanten. Et hurtigt eksempel er forskellen på et radarbillede fra simulatorkurset, som er rent og pænt, og så et radarbillede hvor regn, bølger og fugleflokke giver falske ekkoer og snavs. Pludselig giver alle knapperne til billedinstilling mening.



Sejlad i de færøske fjorde

Den første tid om bord gik med at komme ind i vagrutinerne og få en dagligdag op at køre. De første uger gik med navigationssejlad i de færøske fjorde, hvor vi fik en god ide om strømforhold og skibets manøvreegenskaber.

Ligeledes fik vi gode muligheder for at øve med bjærgemær, styre skibet under helikopterflyvning samt at sætte og bjærge gummibåd. Alt dette har været med til, at vi har fået en fornemmelse af hvilke kræfter, et skib som THETIS ligger inde med.

I løbet af vores ophold om bord har vi også haft muligheden for at komme i land og opleve Færøerne og dets befolkning. Vi har ved flere lejligheder deltaget i lokale idrætsarrangementer, første gang

var ved årets MIF Top Run. En lille løbetur på 9,8 km opad indtil målet var nået – Mørkedal.

Ved en anden lejlighed deltog vi i Torshavn (halv) Marathon. Vi er efter disse erfaringer nået frem til, at det er umuligt at finde en strækning på Færøerne på mere end 100 m, der er flad.

Lige fra første dag har vi følt os godt tilpas, alle tog pænt imod os. Alle skrækscenarier om konstabler, der kun var ude på at gøre vores liv surt og onde bagvagter, der ville give os broskræk blev skudt i sæk. Stemningen har givet os indtryk af, at alle er glade for at være om bord, hvilket også har været med til at gøre vores ophold til en succes.

Når man er ude og sejle er det alle de små ting, der er med til at gøre det bedre, mulighed for leje af dvd'er, kantinen med sit brede vareudvalg, internettet, træningsfaciliteterne og alle smilene.

#### Farvel til AGPA

Da THETIS erfarede, at inspektionskutteren AGPA var på hjem fra Grønland til Danmark for sidste gang, blev vi om bord enige om, at der skulle siges pænt farvel til en eskadrekollega.

AGPA har gjort tjeneste som inspektionskutter ved Grønland i 34 år og vil blive afløst af et skib af KNUD RASMUSSEN klassen.

Divisionerne om bord på THETIS fik til opgave, at komme med festlige indslag til "Farvelrullen" for AGPA. Den 16. september blev der aftalt et rendezvous med AGPA inden for den færøske fiskerizone.

Mødet med AGPA startede med front om styrbord, hvor de to skibsschefer via fløjtesignaler hilser på hinanden. Efterfølgende drejede THETIS rundt og indhentede AGPA. Der blev præjet "Farvelrulle" og THETIS sejlede op på AGPAs styrbord side, hvorefter musik, vandkanoner, et farvelbanner, dans på dækket og affyring af lyskugler blev sat i værk.

Et af musikindslagene var "i en lille båd, der gynger", hvilket nuværende og tidligere besætningsmedlemmer på AGPA, nok vil nikke genkendende til.



*Farvel til AGPA*

## Værnepligtige om bord på THETIS – rejsebrev nr. 54



### *Gummibådssejlad*

#### **Beretning fra en værnepligtig fra 2. kompagni. 2 deling.**

23-09-2008 kl. 17:38

Som unge, uerfarne værnepligtige der startede på Sergent- og Grundskolen i Frederiks-havn, sommeren 2008, var det med oprejst pande og mod på nye oplevelser, at være en del af det danske forsvar, rettere sagt Søværnet.

Det var i alles øjne muligheden for rejsen mod nord, Grønland eller Færøerne, destinationen var ligegyldig, selve oplevelsen af at sejle på kommandoskibet THETIS og opleve en anden side af verden var euforiserende og vild.

Derfor fløj tiden af sted og pludselig skulle vi rejse. Kl. 04:00 torsdag d. 11. september våg-nede undertegnede samt 13 spændte værnepligtige. Flyveturen var planlagt, fra Kastrup til Færøerne, Vagar. På to måneder havde vi værnepligtige ændret os fra små grønskollinger til nu at være sømænd af den danske kongelige flåde.

Synet af THETIS var imponerende, men samtidig skræmmende, først og fremmest var de seks ugers sejlads blevet til en realitet, der var ingen vej udenom og kunne ikke længere udskydes. At vi nu var en fast del af mandskabet på skibet var overvældende og blændende.

De første par dage var hårdere end forventet grundet elendige søben fra en del af de værnepligtige. Det skal dog pointeres at det ikke var alle som havde det dårligt, få kunne klare sig uden en søsygepille eller et søsygeplaster.

Eftersom vi lærte skibet mere og mere at kende, blev vi delt ud i de forskellige divisioner: Teknik-, Våben-, Forvaltnings- eller Operationsdivisionen.



*THETIS i Klaksvig*

Jeg startede i O-div. og efter en formiddag som mini kommunikationsgast gik det rigtig løs som mini kampinformationsgast (KI'er), en fiktiv krise truede og vi skulle ved hjælp af radar og andet udstyr klare ærterne. Heldigvis havde hver station en assisterende hjælp ifølge af de fastansatte KI'er om bord. Der blev dog ikke brug for den hjælpende hånd, da min medsvorne makker og jeg fandt en måde at slette de andre skibe på.

Efter halvanden dag i O-div. skiftede vi videre til T-div. Den tekniske afdeling, som stort set står for alt elektronik og mekanik på skibet, imponerende. Vi fik rundvisning i maskinen og ellers blev vi sat i arbejde.

Derefter gik turen til V-div. Fordækket skulle males, hvilket jeg ikke fandt specielt sjovt, idet skibet havde ramt et vanvittigt uvejr med bølger op mod 15 meter. Det gyngede og det var ikke godt for de svage søben.

Til slut prøvede vi kræfter med F-div. Jeg var medarbejder i Officersmessen og skulle derfor lave et traditionelt arbejde, så som at dække bord, tage af og vaske op. Det er nu op til os at vælge hvilken division vi helst vil i og håbe vi bliver taget. Det er nemlig i den division, vi skal arbejde i resten af turen.

Fredag kom vi i havn, Klaksvig, og en næsten fri weekend skulle nydes til fulde. Her sidder jeg så, lørdag d. 20 kl. 19:10 for at afslutte brevet. En ny oplevelse er der taget hul på, og fremover forventes en hel del nye. Blandt andet har vi hørt, at chancerne for en helikopter-tur skulle være gode og noget gummibådssejls. Det bliver spændende og det ses der glædeligt frem til. Summa summarum er de første dage gået rigtig godt og vi er blevet taget godt imod af de fastansatte. Lad os håbe det varer ved.



## THETIS på vej til øvelse JOINT WARRIOR – rejsebrev nr. 55



*Farvel til Færøerne*

**THETIS har nu forladt Færøerne og er sejlet til Skotland for at deltage i øvelse JOINT WARRIOR.**

06-10-2008 kl. 09:51

Slutningen af september bød på afslutning af flere uddannelsesaktiviteter om bord. De tre kadetter forlod THETIS med mere end 100 brotimer hver, og der har været gennemført udcheckning af helikopterkontrolofficerer.

Et skib som THETIS har normalt en helikopter med på togt. Skibet har helikopterdek, hangar og radar- og kommunikationssystemer m.m. til helikopterkontrol. Når en helikopter opererer til søs er det vigtigt, at den under alle forhold kan finde sit moderskib, og foretage en sikker landing.



*Helikopteren klargøres*

På Søværnets Taktikkursus (TAK) uddanner man personel, der via radar, kommunikation og procedurer kan dirigere helikopteren til landing. TAK har simulator til rådighed, hvor det meste af uddannelsen foregår, men der skal også gennemføres minimum 5 timers helikopterkontrol til søs pr. elev.

Udcheckningen af helikopterkontrolofficerer foregår ved at instruktører fra TAK og eleverne kommer om bord og anvender skibets helikopter, udstyr og besætning. Der bliver således fløjet meget i den periode, hvor uddannelsen forløber. Denne gang var holdet på tre elever.

Når helikopteren flyver udgør den et radarekko, hvorved man kender dens position. Det er efterfølgende helikopterkontrolofficerens opgave meget præcist, at dirigere helikopteren mod skibet, således piloten til sidst får øje på helikopterlandingsdækket.

Normalt kan piloten se skibet på lang afstand, men hvis det pludseligt bliver tåget, er helikopterkontrolofficeren ham der afgør, at helikopteren rammer rigtigt. De tre elever var alle gode kontrollører, men en radarfejl, der ikke umiddelbart kunne repareres bevirkede dog, at de ikke fik afsluttet deres uddannelse om bord.

THETIS har også fået afprøvet sit artilleri. Skydning med 76 mm kanonen på fordækket forløb godt, og efterfølgende var der skydning med maskingeværer, således samtlige skytter fik opfrisket deres kunnen.

Der blev afskudt lyskugler som sigtemål, og efterfølgende skulle skytterne forsøge at ramme dem. Når et let maskingevær og to tunge maskingeværer brager løs føler man sig sikker på et godt forsvar mod eventuelle angreb fra små hurtigtgående både.

I slutningen af september tog THETIS den danske stab om bord, som skal forestå dele af minerydningsoperationen på øvelse JOINT WARRIOR. De har benyttet tiden flittigt til at komme på plads i skibet, tage deres kommando- og briefingrum i brug samt påbegynde planlægningen af operationerne.

THETIS kommer i den forbindelse til at operere sammen med to



*Klargøring til skydning*

minerydningsenheder på øvelsen. Øvelsen vil for THETIS vedkommende fokusere på at servicere denne stab, samt forsvare skibet mod de trusler, som indgår i scenariet, herunder flyangreb og angreb fra hurtigtgående speedbåde.

Endvidere får THETIS også mulighed for at øve forsyning af de to minerydningsenheder. Staben benytter denne øvelse til at få afprøvet THETIS som kommandoskib samt at få et overblik over eventuelle fejl og mangler ved kommandofaciliteterne, da THETIS skal være deres arbejdsplads i hele 2009, som kommandoskibet for NATO's nordlige minerydningsstyrke.

Efter øvelse JOINT WARRIOR returnerer THETIS via et ophold på Orkney Øerne til Frederikshavn.

## THETIS i øvelse JOINT WARRIOR – rejsebrev nr. 56.



*THETIS og den hollandske minerydder HNLMS MAKKUM*

**I den forløbne tid har THETIS deltaget i øvelse JOINT WARRIOR, der bl.a. foregår i farvandet mellem Hebriderne og Skotland.**

14-10-2008 kl. 08:21

JOINT WARRIOR er en engelsk øvelse, hvor flere udenlandske nationer deltager. THETIS deltager med helikopter og minerydningsstab i øvelsen. Scenariet for øvelsen er en konflikt mellem tre lande omkring to omstridte områder. En multinational styrke har via et FN mandat fået til opgave at bevare fred og stabilitet i de omstridte områder, hvor flere oprørskræfter forsøger at tage magten. Den multinationale styrke består bl.a. af 33 orlogsskibe og ubåde, heraf to engelske hangarskibe.

Øvelsen startede 6. oktober, hvor skibene afgik fra havn til et to dages opkøringsprogram. Her trænes billedopbygning, kommunikation og forskellige sømilitære taktikker i relation til truslen og opgaverne i scenariet.



*THETIS angribes af hurtiggående båd*

Truslen er mangeartet og omfatter luftangreb, ubåde, orlogsskibe og angreb fra asymmetriske trusler, såsom hurtigtgående både og mindre fly. Endvidere omfatter opgaverne en embargooperation, landsætning af styrker og minerydning. Efter opkøringsprogrammet overgås til et mere dynamisk "free play" program, hvor hændelser initieres fra øvelsesledelsen.

THETIS opgave i "free play" programmet er at beskytte to minerydningsfartøjer, som har fået til opgave at fjerne miner i et skotsk bugtområde. Selve minerydningsoperationen bliver ledet fra minerydningsstaben, som THETIS har om bord, men forsvaret og

de tiltag som skal iværksættes for at minerydningsoperationen kan forløbe i trygge omgivelser, står THETIS for.

Dagligt bliver minerydningsoperationen chikaneret af fly og små fartøjer med fjendtlige hensigter. Indledningsvist forsøger man at komme i kontakt med disse enheder for at høre hvad de er ude på, men i sidste instans kan man blive nødt til at forsvare mine-rydningsfartøjerne eller sig selv, såfremt flyene eller fartøjerne ikke følger ens instruktioner eller pludseligt påbegynder et angreb. Minerydningsstaben er blevet godt integreret om bord, og der foregår et godt samarbejde mellem stab og skib. JOINT WARRIOR er sidste øvelse førend staben får kommando over NATO's nordlige minerydningsstyrke. Derfor benyttes JOINT WARRIOR også til at afprøve faciliteterne om bord samt de funktioner som et kommandoskib skal kunne håndtere.

F.eks. afprøves det at få et minerydningsfartøj på siden, således der kan overføres brændstof og vand m.m. THETIS ruller meget, og kan nemt beskadige det følsomme skrog som et minerydningsfartøj har, hvorfor der skal fendres godt af og helst ikke blæse for meget.

Der indgår mange ressourcer i øvelsen, og øvelsen afspejler på udmærket vis de trusler og opgaver som nutidens flådestyrker står overfor. THETIS holdes beskæftiget døgnet rundt, og skulle der være mindre aktive perioder i øvelsen, benyttes disse til egen træning af bl.a. havariorganisationen. Udbyttet af øvelsen har både taktisk, materiel- og sømandskabsmæssigt givet THETIS og minerydningsstaben noget at arbejde videre med.

## Nyt fra værnepligtige om bord på THETIS – rejsebrev nr. 57.



### Angreb fra hurtigtgående både

**Som unge værnepligtige, men nu med 32 dages ”at være på søen” –erfaring! har vi været med til at opleve en masse spændende, nye forunderlige begivenheder.**

21-10-2008 kl. 08:42

Beretning fra en værnepligtig fra 2. kompagni. 2 deling.

Da vi lagde fra kaj i Klaksvig den 21. september var det med mod på nye oplevelser, og oplevelser har vi godt nok fået. Efter en herlig fri weekend i Torshavn, skulle vi sejle mod Skotland for at deltage i Joint Warrior-øvelsen.

Vi ankom til Faslane, en militær flådebase, der ligger om-trent en times kørsel fra Glasgow. Selve ankomsten til Faslane var utrolig seværdig. Side om side sejlede kæmpemæssige krigsskibe fra nær og fjern og samtidig dukkede flere ubåde op i horisonten. Disse ubåde skulle jeg senere stifte et positivt og imponerende bekendtskab med.

Lørdagen skulle bruges i Glasgow og efter heftig diskussion om, hvorvidt vi værnepligtige skulle se The Burrell Collection eller fodboldkamp, måtte jeg desværre bøje mig i støvet. Vi fik set Celtic i aktion, en noget middelmådig kamp må jeg sige, men ikke desto mindre vandt Celtic sikkert 4-0 over oprykker holdet, Hamiliton.



Helikopteren lander på HNLMS  
JOHAN DE WITT

Derudover fik vi set den kendte Buchanan Street, samt Galleries med tilhørende navn. Særdeles spændende og ikke desto mindre en meget god måde at få brugt de hårdt optjente penge på. Om aftenen fandt vi en hyggelig pub ved navn Molly Malones, hvor der blev spist aftensmad - en pub som klart kan anbefales.

Helt sikkert en fortrinlig dag i hjertet af Glasgow. Om søndagen havde et par stykker og jeg planlagt at spørge efter rundtur i de forskellige ubåde, hvilket vi også fik i en engelsk ubåd og i en norsk/tysk ubåd.

Det var utroligt interessant og lærerigt at se hvordan al plads blev udnyttet til fulde, og i det hele taget hvordan en ubåd fungerede.

Selvfølge skulde vi værnepligtige ikke snydes for den sædvanlige idræt plus et par ”snacks” af vores medløbende idrætsbefalingsmand. Formen skulde jo holdes ved lige.

Mandagen d. 6. oktober startede Joint Warrior-øvelsen. Som værnepligtige kampinformationsgaster (KI’er) skulde vi køre en såkaldt ”Korvettørn”, hvilket går ud på man enten har fire eller seks timers vagt af gangen, og dertil otte, ti eller 12 timers fri.

Dette var en god måde at få kendskab til den rigtige KI’ers arbejdsgang og hvorledes det hele fungerede i O-rummet. Som KI’er havde vi vores fokus på konsol Alpha, en computeragtig lignende ting, hvor skibets radar vises.

Denne konsol har jeg brugt utallige timer ved, og er derfor blevet en hel ny del af mig på mange positive og negative måder. På konsol Alpha var det min opgave at plote nye radarspor op, hvilket vil sige at jeg satte mærker over de spor radaren gav, derudover at lave dem om til forskellige krigsskibe, ubåde eller fly.

Derudover fik vi værnepligtige KI’er lov til at lave en SITREP, en situationsrapport til de skibe vi arbejdede

sammen med. Dette var en meget sjov og samtidig lærerig oplevelse.

Efter at have gået godt og vel 80 timer oppe på broen, er det vel meget naturligt at skabe nye bekendtskaber. Jeg vil gerne sige tak til KKO og de resterende KI'er for en god tid på broen og samtidig at have holdt mine dårlige jokes og elendige humor ud.

Efter Joint Warrior-øvelsen sejlede vi mod Orkney øerne, Kirkwall. På vejen dertil fik vi værnepligtige så den længe ventede helikopter tur, hvilket virkelig var som forventet, ekstremt fedt. Weekenden i Kirkwall var seværdig, da vi både fik besøgt et whiskydestilleri, samt diverse seværdigheder på Orkney øerne.

Nu er rejsen med kommandoskibet THETIS snart slut, og det er både på godt og ondt vi siger farvel og tak for hele denne oplevelse.

Som værnepligtig er det en helt utrolig oplevelse at få lov, og komme til at sejle med et skib i THETIS-klassen, det er da også med godt sind og godt humør jeg vil kigge glædeligt tilbage på hele min værnepligt og specielt sejladsen med THETIS.



## F358 TRITON

### Nordlyset nr. 1



**Hvad er nu det for noget? NORDLYSET er da HVIDBJØRNEN A's nyhedsbrev. Hvad er det, der sker? Ja, denne gang er HVIDBJØRNENs A-besætning på togt med søsterskibet TRITON.**

20-11-2008 kl. 13:33

Det skyldes, at skibene skal have ombygget deres radiostationer, og så skal de af og til på værft på et "serviceeftersyn". Mens HVIDBJØRNEN er hjemme, sejler vi et enkelt togt på TRITON. På

næste togt er vi tilbage på vores eget skib.

Til gengæld blev starten på dette togt lidt anderledes end normalt. Vi startede med afprøvning af systemerne, først i havn og så på en prøvesejlads. Det gik ikke så godt. Der var rigtig mange ting, der ikke virkede, så det var tilbage til Frederikshavn for at få repareret.

Det betød også, at vores forskole faktisk blev til en fornyet prøvesejlads. Der var stadig en del fejl, så vi måtte tilbage til Frederikshavn, men endelig, ca. 1½ døgn forsinket kom vi af sted.

Det var desværre ikke helt så pænt vejr på vej mod Grønland, som vi kunne have håbet på. Det lykkedes os derfor ikke at gennemføre så meget forskole under forlægningen. Så vi var faktisk 3 uge henne i togtet, før vi var helt klar til at løse vores opgaver.

På vores efterfølgende patrulje i Danmarksstrædet (farvandet mellem Grønland og Island) fik vi flot vejr, og det lykkedes os at kigge ind til Ammassalik, hvor vi jo tilbragte ca. en uge med HVIDBJØRNEN sidste sommer.

Vi forsøgte også at kigge ind til Scoresbysund længere nordpå, men desværre var der allerede så meget is, at det ville tage for langt tid at nå derop. I stedet brugte vi endnu et par timer på en velfærdsflyvning med helikopteren i Ammassalik området.

Derefter gik det syd på mod Kap Farvel på patrulje, og det lykkedes os at finde to af de tre interessante fiskere i området. Den ene fik en besøg af vores inspektionshold, hvorimod den anden slap med skrækken, idet søen var for voldsom.



Vi oplevede også et voldsomt lavtryk med en kraftig storm, som kom gennem Danmarksstrædet, men heldigvis havde vi så gode verjkort, at vi kunne holde os i udkanten. Så vi slap billigt denne gang.

Under vores forsøg på at komme op til Scoresbysund, passerede vi polarcirklen. Da der var mange i besætningen, der ikke var døbt, besluttede vi at afholde en polardåb. Det er ikke så almindeligt mere, dels på grund af nogle kedelige episoder før i tiden, og dels fordi vi meget ofte har mange værnepligtige med.

Men her var vi uden værnepligtige, så vi valgte at holde en polardåb for os selv. Vi lod deltagelse være frivillig, og vi holdt prøvelserne på et anstændigt niveau, så det også var sjovt for "kaglerne" (de ikke døbte) at deltage.



Og alligevel holdt vi fast i de vigtigste traditioner, så jeg er sikker på, at alle har fået en god oplevelse. Men mere om polardåben i en efterfølgende artikel. Efter 14 dage i Danmarksstrædet blev det så atter tid til nogle dage i Reykjavik, og det var rart atter at mærke, at jorden ikke gnyede under os.

Vi tog et hold værnepligtige ombord her i Reykjavik, og vi håber lige at kunne vise dem lidt af Grønland, inden vi skifter til at sejle ved Færøerne den sidste halvdel af togtet. Og så glæder vi os naturligvis over, at det i år er vores tur til at være hjemme hos familie og venner til jul og nytår.

Poul-Erik Larsen

Chefen

### Den store dåb.

I søværnet har det førhen været tradition at afholde polardåb, når folk for første gang passerer polarcirklen.

Dåben går ud på, at man bliver forvandlet fra kagle til havkarl, og herefter kan sejle i Kong Neptuns rige med "gyldigt bevis". Man bliver udsat for nogle forskellige prøvelser, der skal bevise ens mod, inden selve dåbshandlingen går i gang.



For os startede det hele tidligt lørdag morgen, hvor vi blev vækket kl. 0600. Der blev prajet, at vi alle skulle møde på helikopterdekke iført idrætstøj. Som små kagler, turde vi selvfølgelig ikke andet, end at møde pligttopfyldende op med godt humør og gåpåmod.

Det blev dog hurtigt pillet lidt af os igen, efter at havkarlene demonstrerede et par "belønningsredskaber" (kagledaskere) for os, som de ville bruge, hvis vi ikke opførte os ordentligt.

Det blev til en rigtig god

gang morgenmotion, hvor vi til sidst fik lov at børste vores tænder med Kong Neptuns egen "delikate" tandpasta.

Efterfølgende var der morgenmad for hele besætningen. Hvad vi bare ikke var klar over var, at mens havkarlenes morgenbuffet bestod af alt, hvad dertil hører af diverse lækre ting, var vi så heldige, at få tørt rugbrød med vand ad libitum.

Dernæst stod den på rengøring af hele skibet under kyndig overvågning af havkarlene. Hvis dette ikke blev gjort tilfredsstillende, fik vi endnu en gang en mindre demonstration af "belønningsredskaberne" – Triton har sjældent skinnet så meget. Selve dåben begyndte sidst på formiddagen. Hver enkelt kagle skulle gennem forskellige instanser, inden vi var klar til at møde Kong Neptun.



Først skulle hver enkelt til dommeren, hvor en dom blev afsagt sammen med den tildelte "belønning". Bl.a.



kunne en dom være, at man er meget kræsen og den kræse ville derfor få belønningen, at tilberede en ret til hele skibet, som den kræse selv ser sig i stand til at spise.

Efter dommeren skulle vi til frisøren og gøres pænt i stand. Dette bestod af en lækker fyldig "barberskum", som vi skulle have smurt på.

Så var det selvfølgelig tid til en tur hos doktoren, hvor vi skulle have foretaget et lille sundhedstjek. Dette bestod af en lille saltvands-indsprøjtning på maven, der ikke var just varm, når man rejste sig, og den løb ned af benene. Medicinen herefter bestod af en lækker romkugle, med en "anelse" tabasco i.

Derefter tog astronomen varmt imod os med en kikkert fyldt med koldt saltvand, der løb ned i øjnene på os, så vi derefter kunne se polarstjernen klart.

Så var vi endelig klar til at foretræde Kong Neptun og hans yndige frues trone. Det var op til Kong Neptun selv at vurdere om vi var rede til at sejle i hans rige. Knælende skulle vi indtage et måltid fra Kong Neptuns fod – et dejligt fiskemåltid.

Så kunne vi endelig få vores grønlandske navn, hvorefter vi blev døbt i karret indtil vi selv kunne udtale det. Det skal lige siges, at der kan være

meget forskel på længden af dette navn og dermed også på antallet af, hvor mange gange man bliver døbt. Efter at selve dåben var veloverstået, og folk havde fået hvilet ud, holdte vi en stor dåbsfest om aftenen efter ankomsten til Reykjavik.

Der var bestilt en lækker tre retters menu udefra, så alle inklusive kokke og messegaster kunne være med. Alle hyggede sig og nød den gode mad.

Til sidst blev alle dåbsbeviser delt ud enkeltvis. Dog var der en enkelt, der fik det lidt senere end de andre, pga. manglende respekt for havkarlene.

Således sluttede det formelle, festen fortsatte selvfølgelig og alle kunne gå på køjen efter en lang god dag.

Af:

Sto Ajunginerussok Ilisimangningnek Katimalungnek

Tungsungnibok Mikissok Kivinnguak

Aka

Det Bedrevidende Mumlende Lille Fnug

Aka

Ellen Agger, MOKS

Og

Sto Kapialavok Agsut Nerissagssanik Niorkutit

Aka

Den Klynkende Og Meget Kræse Krammer

Aka

Stefan Erichsen, SG



### Skole i dybet.

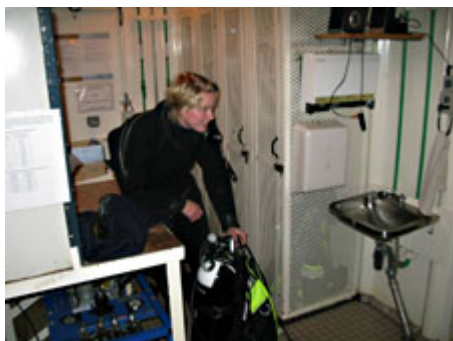
Mit navn er Janni Hansen, jeg har været ansat i søværnet fra oktober 2007. Jeg er uddannet tømrer i det civile, og fungerer som dæksmand og tømrer på inspektionsskibe i søværnet.

Da jeg på sidste togt fik tilbudt at komme på dykkerskolen på Holmen, da vores besætning manglede en skibsdykker, slog jeg til med det samme.

Før man begynder på skolen, skulle en række undersøgelser og fysiske prøver bestemme om jeg var egnet som dykker. Først skulle vi igennem de fysiske prøver, derefter alverdens læge undersøgelser og nogle basale bassin prøver. Da alle prøver var overstået blev vi sendt hjem, og fik svar på om vi var optaget en uge senere.

D.13. August, mødte jeg op glad og klar til nogle spændende uger på dykkerskolen, alt hvad jeg fik besked på at medbringe var badetøj og håndklæde men andre oplysninger havde jeg ikke fået, derfor var det med stor spænding og lidt usikkerhed om hvad der skulle ske da jeg mødte op.

De tre første dage foregik i en svømmehal, hvor vi lærte de grundlæggende ting omkring dykning. Blandt andet vejtrækningsmetoder, tilvænning under vand, fyldning og tømning af masken, afklædning og påklædning af dykkerudstyr under vand.



Efter en kort weekend startede vi hverdagen på dykkerskolen, hvor vi i 4 uger havde teori om formiddagen, praktisk dykning om eftermiddagen. Tirsdag og torsdag var der morgen svømning, hvor halvdelen af klassen dykkede langs bunden med en snor op til makkeren der svømmede i overfladen, der svømmede vi 1300 meter. Fredag stod også på svømning men her var det langdistance og alle i overfladen.

I disse fire uger, dykkede vi i kanalen udenfor Holmen og ved Langelinie, men her er der kun 6-10 meter dybt, men som skibsdykker skal man kunne dykke dybere, så efter de fire uger tog vi

en uge til Bornholm, hvor det stod på dykning fra morgen til aften, og et enkelt nat dyk. Det dybeste dyk jeg lavede var 30,5 meter.

Efter denne spændende uge, stod den på en weekend med oplæsning og terpen på alt teori. Mandag og tirsdag kom den store eksamen, hvorefter vi fik udleveret vores dykkercertifikat, og endelig var klar til at komme ud på skibet og dykke.

Efter jeg er blevet en af skibets dykkere har jeg været med til hoist fra vores egen Lynx og den Islandske Super Puma (begge helikoptere). Jeg har indtil videre kun haft et enkelt rigtigt dyk, bestående af skibsbunds undersøgelse.

Af Janni Hansen, MAKS

### **FI-Bordinger ombord på Triton.**

Vi har igennem en længere periode ombord kun været 2 FI Assistenten. Derfor blev jeg sammen med to andre tilmeldt FI Kursus i vores sidste hjemmeperiode.

Dette forgik på hotel Fyrklit i Hirtshals. Kurset strak sig over 7 dage, hvor vi fik en masse forskellige fisk mellem hænderne.

Det drejede sig dog ikke kun om døde fisk men også om net størrelser og lovgivninger omkring dette. Vi havde besøg af biologer, tidligere politiinspektør og tilbragte en stor del af tiden i Nordsø museet. I Nordsø museet modtog vi undervisning om garn og net, hvor vi også så deres prøvetræk med forskellige net.

Vi har alle haft fjernkending af skibe, men af døde fisk må siges at være min første gang.

Dette foregik i Hirtshals auktionshal tidligt om morgenen, hvor vi samtidig fik set hvordan en auktion løber



af staben. Det var ret forvirrende når de stod og råbte HALV det meste af tiden.

Under kurset blev vi bispist af hotellet og har med garanti taget et kilo eller to på. Tak for dejlig mad. Efter vi bestod kurset mødte vi ombord på Triton for tilrigning af denne.

Nu var det tid til at komme ud og bruge det vi netop lige havde lært en masse om. Efter en lidt turbulent opstart af det gode skib Triton gik turen nordpå.

Her fandt vi et skib af tysk afstamning. Det var tidlig formiddag da der blev blæst på post til FI- Bording. Vi sejlede derover i gummibåden hvor skipper tog imod os. Vi kontrollerede lodslejderen inden vi kravlede op af den. Den var i fin stand.

Derefter gik jeg rundt med en erfaren FI- assistent og kontrollerede udløbs datoer på div. redningsmidler. Her så vi skibets reserve trawl og undersøgte dette.

Da vi havde undersøgt dækket gik vi på broen og briefede FI-officeren at alt var vel på dæk.

Derefter kontrollerede vi produktionsdækket og fortsatte ned i fryselasten.

Hernede foretog vi optælling af kasser og sække. Vi blev positivt overrasket over den orden der herskede i fryselasten. Alt var stablet og stod til højre ret. Tysk effektivitet.

Alligevel lykkedes det os at tælle forkert i første omgang, så det var en ommer. Øv øv. Der skal måske lige fortælles at der er ret så koldt i sådan en fryselast. -35 grader celsius så at skulle derned igen var lidt en dukkert.

Det lykkedes os dog at tælle rigtig til sidst og han havde styr på sine papirer. Efter ca. 5 timer var vi færdige og skulle til at vende næsen hjem igen. Til vores overraskelse havde de ladet lodslejderen hænge ud over siden og den var nu gået i stykker. De fik travlt med at montere en ny.

Undervejs ombord, blev vi tilbudt kaffe og kage at lune os på. Det var tiltrængt. Herefter kom gummibåden og samlede os op. Det er ikke lige sådan at komme ned i den da man skal time sit nedspring med bølger og dønninger.

Alt i alt en god bording og en god start for mig som FI- assistent.

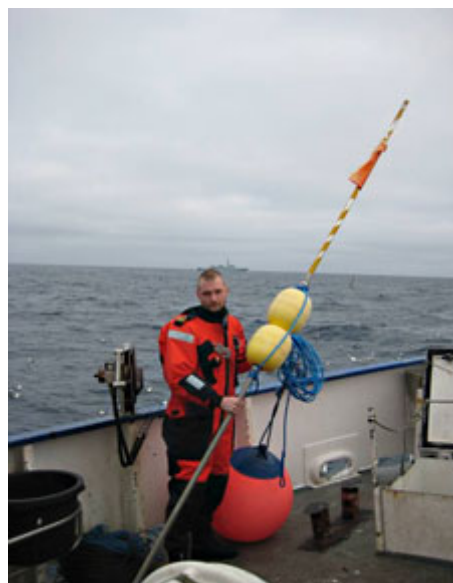
Af Kevin H. Rørvig, MOKS,

### **Tilrigning.**

Så oprandt dagen, hvor besætning 1, eller HVIDBJØRNEN A som vi ynder at kalde os, skulle samles igen efter en lang hjemmeperiode. Den opgave som besætningen denne gang stod over for skulle dog vise sig at være meget forskellig fra, hvad vi har været vant til.

I stedet for at flyve ud til vores "eget" skib, skulle vi denne gang overtage TRITON, som havde ligget stille i lang tid og fået foretaget et periodisk eftersyn på størstedelen af skibet. Et andet særligt forhold ved denne opgave var, at vi kun skulle stå for at få TRITON op at køre, hvorefter vi skal returnere til HVIDBJØRNEN.

På papiret så det ikke så slemt ud. Der var en del inventar og forsyninger, der skulle tages ombord, skibet skulle rigges til, og så skulle besætningen assistere et kontrolhold fra OPLOG med en prøvesejlads, hvor udstyr til navigation, kommunikation, våbensystemer, o.l. skulle afprøves. Herefter stod menuen på forskole og forlægning mod Grønland.





Besætningen prøvede noget tilsvarende sidste år, hvor vi overtog HVIDBJØRNEN på Flådestation Frederikshavn. Der blev dengang sat 3 uger af til reparationer, vedligehold, m.m. Som nogle sikkert kan huske det, blev forskolen dengang krydret med et havneophold i København, hvor vi holdt åbent skib for familie og venner. Dette var en stor succes, til glæde for både besætning og besøgende.

Vi forsøgte tilsvarende at planlægge et weekendophold i TRITONs adoptionsby, Århus, i forbindelse med forskolen, men ”Riget fattes penge”, så dette kunne ikke gennemføres. Som det senere hen skulle vise sig, blev der heller ikke tid til det.

Da vi mødte ombord den 22 SEP, havde vi en lille måned til at få alle forsyninger ombord, få afprøvet skibet og gennemføre en forskole. Vi mente, at der var rigelig tid, men vi skulle blive klogere. Det viste sig, at skibet slet ikke var klar, da vi modtog det.

Den første tid gik med at få iværksat en masse af de reparationer og vedligeholdelsesarbejder, der skulle have været afsluttet før vi overtog skibet. Desuden skulle vi have samlet alle de mange ting sammen, som andre skibe - i mangel af fungerende reservedele – havde lånt fra TRITON, mens den lå hjemme i Frederikshavn

Sideløbende med tilrigning af TRITON gennemgik besætningen sikkerhedsuddannelser. Det ene kursus var havarikursus i Hvims, hvor der blev mulighed at træne indsats med lækstopning og brandbekæmpelse.

Besætningen nåede også at gennemføre den obligatoriske redningsøvelse, som denne gang blev afholdt i det nye træningsbassin ved Sergent og Grundskolen i Frederikshavn. Det var en stor oplevelse at se, hvor realistiske forhold man kunne efterligne med blæst, bølger, mørke, lyn, larm og regnvejr. Selv om det ikke er en tro kopi af en vinterstorm i Nordatlanten, giver det dog en god fornemmelse af, hvor stor indflydelse de nævnte faktorer har.

Efter den indledende tilrigning tog vi på prøvesejlads sammen med kontrolholdet. I løbet af et par dage stod det klart, at der var så mange ting, der ikke virkede, at vi måtte afbryde prøvesejladsen og gå tilbage til Frederikshavn, så vi kunne fortsætte fejlfinding og reparation der.

Samtidig med at vi sejlede i havn, rapporterede vi om det store antal fejl, som ville udsætte vores afgang til Grønland, hvis de ikke blev løst. Denne rapportering havde nogenlunde samme effekt, som en helflugter ville have haft på en bikube. Vi havde knapt nok fået sat falderebet, før der myldrede ombord med arbejdere, der nu havde fået adgang til de reservedele, som de tidligere havde manglet.

Ingen krig vindes uden ofre, og sådan var det også denne gang. De tiltrængte reservedele blev fremskaffet ved at ”kannibalisere” fra andre skibe. Vi kunne med vemod se vores egen HVIDBJØRNEN blive endevendt i jagten på de reservedele som skulle afhjælpe vores problemer.

I den følgende periode var der mange ildsjæle, ikke mindst på kontrolholdet, som kæmpede næsten i døgndrift sammen med os, for at få tingene til at virke igen. Da vi efter et par uger kom på havet de dage, der skulle have været sejlede forskole, var vi nødt til – i stedet for at træne os selv – at bruge tiden på en ny prøvesejlads.

Denne gang kom vi – med de mange gode kræfters hjælp - lidt længere, selv om der dukkede nye fejl op. Atter blev vi nødt til at gå til Frederikshavn for yderligere fejlfinding og reparation af de systemer, som vi ikke kan undvære på togt.

Heldigvis var der meget imødekommende mennesker fra værkstederne, der var klar til at droppe weekendplanerne og komme os til undsætning fredag aften og lørdag morgen i slutningen af efterårsferien, så det lykkedes os at komme af sted på togt med kun 1½ dags forsinkelse.

Efter at have rundet Skagen, til enkelte spøgefugles sagte nynnen af kendingsmelodien til ”Martha”, klippede vi de sidste elastikker til Frederikshavn og satte kursen mod Grønland. Nu var det op til os selv at afhjælpe de mange resterende fejl og mangler på skibet, samt at gennemføre resten af forskolen.

Efter en måneds tid, under de forhold som efteråret i Nordatlanten byder på, er vi ved at være nogenlunde på plads. Den sidste store mangel, som vi døjer med, er den svigtende satellitforbindelse. Dette har medført, at vi i lange perioder har været uden militær (FIIN) og civil internetforbindelse, som vi vil beklage over for alle vores forbindelser derhjemme.

Vi ser nu frem til at afvikle den sidste måned af denne tilrignings-/togtperiode, hvor vi omsider kan fokusere på vores hovedopgaver.

Af TKO, Bjarki Joensen.

### **TMG Kursus.**

Efter et vellykket forårstogt, var skriveren (Michael Olesen) og mig selv, så heldige at vi kunne få lov til at deltage i et tungt maskingeværs kursus. Det var et ugelangt kursus, der foregik på VBK (Søværnets Våbenkursus) på Sjællands odde. Efter ankomsten var der indlogering og frokost, solen skinnede og der skulle rodes med store våben, så det kunne kun blive en god uge.

Den første lektion gik ud på præsentation af våbenet, som var et 12,7. Derudover var der alle sikkerhedsforanstaltninger samt kommandoer vi skulle gå igennem, da de skulle læres uden ad.

Dag to begyndte ved at vores instruktør Karl Søklar fortalte at det var godt at se to issegaster der kunne lægge lidt vægt bag våbenet. Det skal dertil siges at det resterende hold kursister bestod af folk fra ABSALON med tilknytning til 2. Eskadre. Derefter stod den ellers på repetition af kommandoer.

Efter frokost stod den på mere repetition, denne gang ved affutagerne. Langt om længe oprandt dagen hvor der skulle ammunition i våbnet, så blev der ellers skudt varselsskydning og skydning på målet så det battede.

Den anden sidste dag, var der skydning på et bevægeligt mål, hvilket vi var det første hold der fik lov til, det bestod af en fjernstyret vandscooter der trak en skive godt 30 meter efter sig. Ud over dette var der også skydning efter en fjernstyret modelflyver og til sidst var der natteskydning med night vision goggles.

Den sidste (formid)dag sluttede vi kurset af med en skriftlig og mundtlig test i våbnets funktion og bevægelige dele, som skriveren og undertegnede bestod med kryds og slange.

Af Nicholas Castello Hansen, MAK5

### **Flaskeposten.**

En kold og blæsende eftermiddag ombord på inspektionsskibet TRITON står der en større del af besætningen, og er ved at smide en anseelig mængde flasker overbord. TRITON er, på daværende tidspunkt, på vej fra Danmark til Island da man midt ude i Nordsøen kan observere denne, for en inspektionsskibsbesætning lidt specielle aktivitet. Det er da mange år siden, at man stoppede med at smide flasker og andet affald overbord fra søværnets skibe, skulle man mene.

Det viser sig selvfølgelig ved et nærmere eftersyn, at der ikke er tale om affald, men derimod noget så eksotisk som flaskeposter, der er ved at blive sendt. Der er ikke bare tale om en enkelt eller to flasker, men derimod er der tale om flaskerne fra tolv ølkasser, der er ved at blive hjulpet ud over skibssiden.

Når man kigger nærmere på de enkelte flasker, ses indeni et stykke foldet papir. Dette papir er en lille brugsanvisning på, hvordan man skal besvare denne flaskepost.

Hele dette projekt er ikke noget besætningen ombord på TRITON har fundet på. Det er derimod et projekt Sallingsund og omegns museum har søsat med navnet Det blå Flag. Projektet er inspireret af et fransk projekt fra 1980. Dengang ville man undersøge hvordan vragedelene og olie fra et forlist skib ville fordele sig langs den franske kyst. I stedet for drivgods brugte man flaskeposter.

Det er dette forsøg, Sallingsund og omegns museum nu gentager. I løbet af sommeren har de børn, der har besøgt museet, haft mulighed for at hjælpe til med at klargøre flaskerne. I flaskerne er der en brugsanvisning og en tegning.

I brugsanvisningen er der beskrevet på både dansk og engelsk, hvordan man via mail kan tage kontakt med Sallingsund og omegns museum og fortælle hvor man har fundet flasken. Tegningerne i flasken er lavet af de enkelte børn, som også har haft mulighed for at skrive deres egen personlige hilsen til den heldige finder. Når museet modtager beskrivelser af, hvor flaskerne driver i land, skal dette markeres på et stort kort på museet sammen med andre relevante informationer som vind, strøm og position. Vi ombord på TRITON ønsker eleverne held og lykke med deres projekt. Vi har i hvert fald søsat alle deres flasker efter alle kunstens regler. Nu er der kun tilbage at opfordre folk til, hvis de ser en flaske, der ligger og skvulper i vandkanten, at samle den op. Måske er det en flaskepost fra nogle nysgerrige skoleelever, der meget gerne vil høre nyt om deres flasker.

Af KKO, Jens Agerholm

**Fødselsdage og udnævnelser.**

Banjermester Carsten Worm d. 29/10, 43 år

299 Benedikte Hove d. 9/11, 24 år

MSB Jan Kjeldsen d. 16/11, 55 år

264 Anders Peter Lund Hansen d. 18/11 20 år

NK Lars (Uno) Jensen 21/11, 41 år

378 Magnus Vinter Dalgård er udnævnt til Marine Overkonstabel, d. 10/11

Tillykke til dem!

## Nordlyset nr. 2



TRITON ved kaj i Grønnedal. Arkivfoto

**Så nærmer togtet sig sin afslutning. Efter polardåben og den efterfølgende festlige middag i helikopterhangaren fik vi atter nogle dages ophold i Reykjavik.**

16-12-2008 kl. 17:33

Vi kender byen rigtigt godt efterhånden, og da det også er en rimelig stor by, føler vi os næsten hjemme, når vi ligger der.

En del af officererne og jeg var på et besøg på den islandske kystvagts hovedkvarter, som er placeret sammen med bl.a. politiets og beredskabsstyrelsens hovedkvarterer. Det er rigtigt smart, for så kan alle let samarbejde i krisesituationer.

Vi fik hilst på chefen, Georg Larrusson, og den øvrige ledelse, og ud over hovedkvarteret fik vi også besøgt deres helikoptertjeneste. Vi fik endvidere aftalt en række samarbejdsøvelser med TYR, et af deres inspektionsskibe, og en af deres helikoptere.

Jeg var endvidere også oppe og sige goddag til vores ambassadør, som gav mig en situationsrapport over Islands situation – ikke mindst den finansielle krise. Til gengæld tilbød jeg jo atter, at vi er klar til at hjælpe ambassaden, når der er behov for det.

Mens vi var der, fik vi også vores hold værnepligtige ombord, og efter et par tilvænningsdage er de gået ind i arbejdet ombord, positive og ivrige efter at være med i det hele. Det har været en stor fornøjelse at have dem ombord, og det er da også dejligt at se, at næsten alle har fået, har søgt, eller overvejer at søge ansættelse i søværnet. Endnu en gang ny rekord – nu må vi da have sikret vores andel af nye positive ansatte til søværnet.

De aftalte øvelser blev gennemført, da vi atter forlod Reykjavik. Først en samarbejdsøvelse, hvor TYR agerede et skib, hvor der var undsluppet noget syre og to personer var kommet til skade. Vi ilede til assistance og fik ved hjælp af vores røgdykkere reddet de tilskadekomne ud og over til vores hospital, hvor DOC og hans hjælpere fik behandlet staklerne.

Efterfølgende agerede vi et skib i nød, og TYR kom til undsætning med brandslukning. Da det var blevet mørkt, var det tid til øvelse med deres superpuma helikopter. De trænede med lysforstærkningsudstyr, som gjorde det muligt for deres piloter at se rimeligt tydeligt også midt på den sorte nat. Det lykkedes dem i hvert fald at hoiste personer op fra dels vores helikopterdek, dels fra vores gummibåd, og endelig fra havet.

Efter øvelserne fortsatte vi vestover for at genoptage vores patruljetjeneste i Danmarksstrædet, men vi var knap nok nået ind på Grønlands økonomiske zone, før vi fik en ny og hastende opgave. En af Sirius patruljens hundeslæder var kørt ud over en 4 m høj kant, og en af de to mand i patruljen var kommet slemt til skade.

Det er ikke en rar situation oppe i Nordøstgrønland, næsten 1000 km fra TRITON, som var den nærmeste enhed til at hjælpe. Det blev en lang tur op til Shannon ø, men heldigvis var vejret og isen med os det meste af tiden de næste 4 døgn, som redningsaktionen tog. Der var dog lige en enkelt nat, hvor det ikke var rart at møde 6 meters søer for fuld fart, men ellers klappede det hele som det skulle. Mere om den aktion i en artikel herunder

Efter denne opgave, kunne vi lige nå at sejle til Reykjavik og aflevere patienten, som heldigvis havde det godt på trods af skaderne. Vores helikoptergruppe skulle også sættes i land til et eftersyn og efterfølgende

overføres til HVIDBJØRNEN. Vi lå der kun et par timer, idet vi skulle skynde os videre til Færøerne. Den sidste halvdel af togtet skulle jo være under kontrol af Færøernes Kommando.

Det var næsten som at komme hjem igen, at få øje på øerne, der dukkede op i kimingen. De var lige så smukke, som da vi forlod dem sidst, og der var lige så mange skyer over dem. Det regnede også og blæste, så alt var som forventet. Lavtrykkene er også kommet forbi som perler på en snor, som det er helt normalt i vinterperioden ved Færøerne.

Efter ankomstbriefingen, hvor Per Starklint, som er chef for Færøernes Kommando, atter var om bord for at sige goddag og velkommen til hele besætningen, stod den på weekend i Thorshavn. Opholdet blev dog afbrudt af en udmærket søredningsøvelse om lørdagen. Mere om den senere.

Herefter var der patruljering og fiskeriinspektion, skiftende med perioder i læ af øerne, når lavtrykkene, gjorde det nødvendigt. Per Starklint var også med på en sejltur et par dage, og han fik herunder mulighed for at mødes med officererne, med sergentmessens medlemmer og med de menige. Han fik også set, hvordan Atlantic Airways helikoptere kunne hoiste personer op fra gummibåd og fra vandet. Det var atter en god og gavnlige redningsøvelse, som vi også skriver lidt mere om herunder.

Vores værnepligtige skulle desværre hjem nogle dage før os, så vi måtte lige en lille tur i havn igen, så de kunne nå deres fly til Danmark. Det var lidt trist at sige farvel, for det har nok været et af de mest positive og lærevillige hold, vi har haft med ombord i min tid.

Holdet var for en gangs skyld heller ikke større end det maksimale antal på 16, og det har nok også været med til at sikre, at det blev en god oplevelse for såvel den faste besætning som for de værnepligtige. Jeg ser i hvert fald frem til at møde nogle af dem i søværnet fremover.

Efter en lille opgave, hvor vi skulle følge en mindre russisk flådestyrke gennem det færøske område, går den så mod overleveringshavn. Der skal vi modtage den faste besætning fra TRITON, så vi selv kan tage hjem for at holde jul og nytår sammen med familie og venner. Det er jo kun hvert andet år (ca.) det lykkes.

Fra debriefingen ved Færøernes Kommando kan jeg lige nævne, at vi fik stor ros for vores indsats på alle områder. Som chefen sagde, kan man mærke, at vi har sejlet en del på Færøerne, og at vi er kender vores job, så vi kan løse vores opgaver meget professionelt. Ja, endnu et bevis på at vi er et "Happy Ship", uanset om vi er på TRITON eller HVIDBJØRNEN.

Hjemmeperioden bliver dog ikke så lang denne gang. Allerede 23. januar skal vi jo atter op til vores kære HVIDBJØRNEN og afløse på Grønland. Så mere nyt følger, når vi tager derop. God jul og godt nytår til alle derhjemme

Poul-Erik Larsen  
Chefen

### **Ny mand på kysten**

Indlæg til nordlyset fra nytiltrådt næstkommanderende...

Den gode KI-befalingsmand Vincent, har anmodet mig at skrive et par linier om, at være ny mand om bord i HVIDBJØRNEN A's besætning. Og jo det vil jeg da gerne, men jeg vil samtidigt benytte lejligheden til kort, at introducere mig selv og min fortid.

Mit navn er Lars – "Lars Jørgen", når min frue sætter sin mening igennem, men ellers er det "Uno" i folkemunde. Jeg er orlogskaptajn (OK) fra hold 2003-04 og runder netop 41 år d.d. Jeg har tilbragt godt 5 år i 1. ESK i midten af 90'erne, hvor folderne blev slået i de gode inspektionskuttere og før det et par togt i inspektionsskibene.



4 år som chef for søværnets træningssejlskibe med primært formål at uddanne kommende søofficerer og efter sidste udnævnelse - 2 år i Forsvarskommandoens operationsstab og endeligt 2 år som chef for operationsafdelingen i Frømandskorpset – i store træk.

Som sådan er det således 7 år siden, jeg sidst har været i sejlede tjeneste, ud over et par togter i INTOPS sammenhæng, hvilket er meget normalt – ja næsten en selvfølge efter udnævnelse i graden OK. Faktisk må jeg derfor betragte mig som heldig, idet jeg har fået en af de få sejlede stillinger i søværnet som OK – Det er jeg meget taknemmelig for.

At møde om bord i en af søværnets sejlede enheder er altid spændende. Som ny mand på kysten, skal man lige finde sig selv, man skal sætte sig ind i de nye arbejdsområder og man skal se besætningen an.

En næstkommanderende (NK) er, ud over at være chefens stedfortræder, divisionsofficer for forvaltningsdivisionen, men endnu vigtigere hele besætningens mand – en slags alfaderlig figur, der skal tage sig af alt lige fra koordination af det daglige arbejde, skibets generelle drift, personellets ve og vel til hjemve og administrative personelsamtaler og skidebatter. Netop denne funktion gør selvfølgelig, at besætningen i lige så høj grad, med spænding ser frem til at se ”giraffen”.

Nordatlantens besætninger og særligt Grønlandssejlere har altid haft ry for, at være lidt ældre end gennemsnittet og gode søfolk. Det er personel, der normalt er væk hjemmefra i længere tid og derfor skal kunne fungere sammen på lidt plads under vanskelige forhold. Det kan naturligvis medføre, at de nok er særligt agtpågivende, når der kommer nye folk ”på kysten”. Det kan tage længere tid, at komme ind under huden på dem, hvilket jeg var indstillet på.

Mit møde med HVIDBJØRNEN A var imidlertid helt anderledes, idet jeg mødte en besætning, hvor man med det samme kunne mærke, at der var en god stemning, der var sammenhold, der var omsorg for hinanden, og der var ikke mindst en professionel holdning til det job, der skal udføres.

Efter meget kort tid om bord er det min opfattelse, at jeg har fået nogle rigtig gode drenge og piger, som jeg vil gøre meget for. Samtidigt er det også min opfattelse, at vi sagtens kan gøre det bedre endnu. Jeg har fået rigtig mange positive tilkendegivelser i løbet af dette første togt, hvilket er rigtig rart.

Men skulle der være nogle, der har noget på hjertet, som kan gøre hverdagen endnu bedre for os alle eller blot nogle enkelte grupper, så kender I efterhånden mit motto; ”svesken på disken”. Kom og sig det med det samme og pak det ikke ind, for det gør jeg som bekendt heller ikke, hvis jeg er utilfreds med noget.

Summa summarum: Jeg føler virkelig, at der er taget godt imod mig, og det kan bedst anskueliggøres ved denne morgens seance. Den onde næstkommanderende havde befalet til fælles mønstring på helikopterdekken. Det var tidligt, det var sent på togtet og enkelte var muligvis lidt slidte efter en aften med lokal folkedans.

I sne og frost stod vi så der, for at høre de vise ord fra chefen for Færøernes Kommando. Trods de dårlige odds for højt humør, brød besætningen alligevel ud i skønsang til ære for undertegnede i anledning af min fødselsdag.

Tak for det, svende (og svendinder)! – Det varmede virkelig, men I får mig aldrig til at indrømme jeg fik en klump i halsen. Det var den bedste fødselsdagsgave man som NK kunne ønske sig. Sådan er det at være ny mand på kysten i HVIDBJØRNEN A’s besætning...

Uno  
Jeres NK

### **TRITONs evakuering af tilskadekomment Sirius patruljemedlem.**

Den syvende november 2008 drog en Sirius patrulje ud på deres efterårs rejse med hundeslæde fra Daneborg.

En uge senere, den fjortende november, nåede de til øen Shannon. De var på vej over til Kap Panch på den anden side af øens tilfrosne bugt, hvor næste korte stop var Panch depotet. De ledte efter en egnet nedkørsel fra skrænten til bugten og fandt en.

Men under passagen gik noget galt, hundene løb løbsk og den ene af makkerparret blev hængt af i farten, mens den anden klamrede sig fast til slædens ene opstander. For mister man slæden og al sin oppakning, kan man være ilde stedt i den grønlandske ødemark.

Hundene, slæden og det ene Sirius medlem fortsatte ud over afsatsen med 15 km/t og faldt fire meter ned i et brat lodret fald. Han nåede dog at slippe slæden, men ramte jorden i en sammenfoldet stilling og slog den ene skulder og ankel. Da hans makker kom ham til undsætning, var han lettere fortlumlet, men vågen, klar og orienteret.

Mest af alt dog irriteret over smerterne i anklen, og han gruede for, om den måske er brækket. Det kunne betyde en hjemsendelse af kortere varighed til hans store ærgrelse, og han ønskede ikke at gå glip af noget.



*Helikopteren på vej mod Daneborg*

Sirius folkene slog lejr for natten da slæden var ødelagt. Fire bundbrædder og den ene opstander var gået itu. Senere fik de kontakt med Siriuspatruljens hovedkvarter i Daneborg, som anmodede omverdenen om hjælp og tilrådede patruljen at søge ly og læ i Panch-depotet, på den anden side af Den Frosne Bugt, indtil hjælp kunne nå frem.

Nødopkaldet blev modtaget af Grønlands Kommando, der beordrede inspektionsskibet HDMS TRITON, der netop havde forladt havnen i Reykjavik til at gå til assistance. TRITON var på vej ud på patrulje ved Østgrønland og befandt sig på dette tidspunkt i den vestlige af Danmarksstrædet mellem Island og det sydlige

Grønland.

Skibet vendte derfor stævnen mod nordøst og siden videre mod nord og mod Daneborg med fuld kraft.

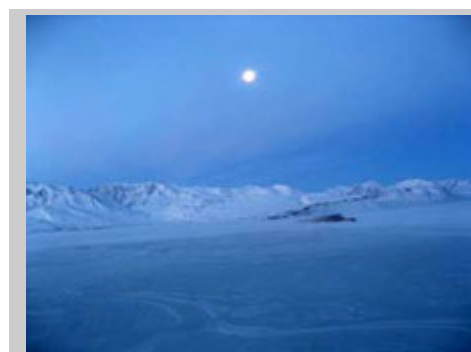
Dagen efter ulykken forsøgte de to unge Sirius mænd at tilbagelægge strækningen på godt 10 km til depotet, men måtte opgive 5 km senere i bunden af bugten, på grund af den beskadigede slædes tilstand.

De slog derfor lejr, opgav deres position til Daneborg og afventede her, at hjælpen skulle nå frem.

TRITON og dens besætning tilbagelagde ca. 650 sømil på halvandet døgn med en hastighed med 20 knob en stor del af vejen.

Farvandene i det nordlige Grønland er på denne tid af året ved at isе til. Man sejlede derfor så langt op mellem is skosserne, som man kunne, for at helikopterens aktionsradius skulle kunne nå de nødstedtes position.

Det lykkedes heldigvis og lidt over middagstid, den sekstende november, iværksatte man den planlagte evakuering. Helikopteren lettede fra agterdækket. Man havde herefter nogle få timers flyvning i tusmørket, før den grønlandske vintermørke lagde sig over landet.



*Lyset fra månen hjælper selv midt på dagen*



*Tankning på Daneborg under polare forhold*

Planen var at lande først i Daneborg, opsamle et Sirius medlem til afløsning af den skadeslidte og afhente reservedele til slæden. Dertil ville man aflevere lidt forsyninger og ikke mindst tanke flyveren.

Der var stadig langt op til øen Shannon, og trods de lave temperaturer omkring de tyve minusgrader, nåede helikopteren sikkert frem til Daneborg som planlagt.

Man fløj herefter til Shannon, hvilket skulle vise sig at være mere vanskeligt end som så.

Da gruppen nærmede sig lejren var området indhyllet i tæt tåge med en sigtbarhed omkring de 100 meter. Det var derfor vanskeligt

at bestemme slædepatruljens nøjagtige position. Heldigvis kunne folkene på jorden høre helikopteren cirkle over dem og via radiokommunikation lykkedes det at guide helikopteren sikkert ned på isen, tæt på den lille lejr.

Temperaturen var nu faldet til 23-24 minusgrader, tæt på helikopteren tolerancetærskel for kulde på 26. Trods fuld styrke på helikopterens varme anlæg frøs drikkedunkene alligevel til is på under 3 timer.

I løbet af få minutter, fik man tømt helikopteren for proviant, reservedele og det afløsende Sirius medlem. Motoren måtte holdes i gang for at undgå tilisning og få øjeblikke senere var den skadeslidte om bord, helikopteren i luften og gruppen på vej tilbage mod TRITON.

Patienten var i god behold trods sine skader og blev tilset af lægen i det omfang forholdene tillod det på hjemturen. Han blev siden undersøgt og behandlet med gips og bandager ved ankomst på skibets infirmeri.

Alt i alt tilbagelagde helikopteren ca. 300 sømil og man kunne nu begynde hjemrejsen ned gennem isen til hospitalet i Reykjavik efter aftale med Grønlands Kommando.



*Evakuering af den tilskadekomne*



*Tilbage mod TRITON lidt i tre eftermiddag.*

Patienten kunne her blive endelig undersøgt og færdigbehandlet, for efterfølgende at komme til Danmark på en velfortjent sygeorlov. Af DOC, Michael Jensen

### **Tak for denne gang.**

Vi skrev den 18. Aug. 2008 da dette værnepligts hold første gang satte deres vaklende ben på Søværnets Sergent og Grundskole. Kun små 3 måneder efter ankomst, satte vi kursen nordpå mod TRITON.

Besætningen tog fra dag et af godt imod VPL, vi lå desværre lidt lang tid på Island, derfor blev VPL ikke integreret i skibsbesætningen, så hurtigt som de plejer.

Da vi endeligt stævnede ud, gik de første dage med at finde sine søben og overkomme de små tegn på søsyge, der var hist og her, men det gik ganske glimrende og VPL kom ud i der respektive divisioner, hvor VPL hurtigt faldt til.

### **Rekruttering**

På trods af et halvkedeligt vinter togt på Færøerne, er der faktisk 10 ud af 16 VPL der har søgt kontrakt med

forsvaret, og der er 4, der overvejer at søge kontrakt og kun 2, der er sikre på, at det ikke er noget for dem.

Derfor vil jeg sige til besætningen: Tak for hjælpen.

Det er dejligt at blive modtaget af en professionel besætning, der på trods af en del modgang, formår at have et rigtig godt sammenhold og gennemfører de pålagte opgaver med et smil på læben, så det er med en lille tåre i venstre øje, en smule savl i mundvigen og med blødende hjerte, at jeg må sige farvel for denne gang. Tak for en rigtig god tur, og rigtig god vind fremover til jer alle.

Af Marc Kihlberg  
Skolebefalingsmand  
Inspektionsskibet TRITON

### **Værnepligtig på Triton.**

En artikel om hvordan det er at være værnepligtig på Inspektionsskibet TRITON, skrevet af de værnepligtige selv.

Det er d. 6. december, 2008, og 16 værnepligtige står ror på inspektionsskibet TRITONs Helo-dæk, der i øjeblikket befinder sig i Thorshavn. Alle er iført paradeuniform og parat til at få taget et gruppebillede, dog ikke uden sporadiske samtaler og grineri, ovenpå gårsdagens festlige eskapader.



Billedet skal eviggøre vores 5-ugers tur med TRITON, der er den afsluttende del af vores grunduddannelsesforløb, eller værnepligt, i søværnet. Fuld af lærerige, interessante og udfordrende oplevelser for de fleste, og som vi alle vil huske som en speciel tid i vores liv.

Turen begyndte d. 10. november, med afgang fra Søværnets Sergeant- og Grundskole i Frederikshavn, alle var spændte på denne begivenhed, efter næsten tre måneders ventetid. Turen gik endelig til Island, hvor TRITON ventede på os.

De tre foregående måneder havde blandt andet bestået af træning i at befærde sig sikkert på havet, og alle er glade og lettede over endelig at komme ud og prøve at sejle rigtigt, og dermed omsætte teoretisk til praktisk.

Efter fem timers flyvning, efterfulgt af kørsel, er vi endelig fremme foran TRITON, der p.t. ligger i Reykjaviks havn. Vi får udleveret nye skibs-numre, bliver indkvarteret i vores lukar'er og bliver vist rundt i skibet. Det hele er spændende og nyt, med masser af nye indtryk, arbejdsmetoder og mennesker, som vi skal tilbringe de næste 5 uger med.

Generelt virker alle meget venlige og imødekommende overfor os nye "værnere", på trods af at alle i den faste besætning skal se frem til at skulle lære os op, da vi ikke har erfaring til at bestride nogen fuldkommen position på skibet. De fleste starter helt fra bunden, og man kunne fristes til at tro at nogen ville være utilfredse, men det blev ikke det store problem.

Der er en stemning af, at personalet gerne vil fortælle om søværnet og om de forskellige muligheder der ligger i at fortsætte indenfor systemet. Selvfølgelig er det til dels et let gennemskueligt forsøg på hvervning, da søværnet mangler folk, men nogle gør det også for at give små tips og præj til de af os, der allerede har skrevet kontrakt, og det er ikke desto mindre rart at få en varm velkomst i stedet for at blive set ned på.

De første par dage er vi rundt i de forskellige divisioner og får en smagsprøve af hverdagen, i hver af de fire overordnede divisioner, på skibet - fra at rende rundt i den daglige rutine i maskinrummet, til at dække bord i officersmessen, og helt op til at sidde på broen og holde øje med radaren.

For at få mest muligt ud af vores ophold på skibet, bliver vi efterfølgende inddelt i de forskellige divisioner, så vi også får en praktisk funktion på skibet og kommer ind under huden på det daglige arbejde.

I løbet af de 5 uger vi er på skibet får alle at se hvordan det egentlig er at være på et af søværnets skibe, og prøvet at mærke livet som sømand.

Sammen med den Islandske Coast Guard gennemfører vi bl.a. en havariøvelse, hvor først deres skib skal agere branduheld, hvormed vores røgdykkere skal over og udbrede ulykken, finde overlevende osv., hvorefter rollerne bliver byttet om, så begge besætninger får noget ud af øvelsen.

Vi får set hvordan fiskeriinspektion fungerer, hvor vi værnepligtige endda får mulighed til at komme med over på fiskernes både og følge processen helt tæt på.

Når skibet ligger i havn bliver alle formaliteterne droppet, og sergenter, konstabler og værnepligtige kan i fællesskab kan hygge sig i mandskabsbaren, se en film i tv-stuen, eller hvad man nu ellers kan finde på. Så alt i alt har vi alle nydt at være på TRITON, været glade for den velkomst vi har fået og de oplevelser vi har mærket på krop og sjæl. Vi 16 værnepligtige siger tak for en god tid, til alle på TRITON, og vi håber, at I har haft det på samme måde som os. Nogle af os siger tak for altid og de, der har skrevet kontrakt siger på gensyn.

### **Hoistøvelser med Atlantic Helicopters.**

Efter modstræbende at måtte have afgivet vores egen helikopter, da vi sejlede fra Island/Grønland mod Færøerne, er det selvsagt ikke blevet til øvelser med helikopterdeltagelse. Dette blev der imidlertid lavet om på mandag 08 DEC 2008, da TRITON over middag fik selskab af en af de færøske redningshelikoptere fra Atlantic Helicopters, som varetager SAR-beredskabet på øerne (SAR står for Search And Rescue, altså redningstjeneste).

Forud for øvelsen var der blevet truffet aftale om tid og sted, så helikopteren ankom til TRITONs position netop som gummibåden med dagens figuranter var blevet sat i vandet.

Øvelsen gik i al sin enkelhed ud på, at helikopteren hoistede, eller firede om man vil, en redningsdykker ned i gummibåden. Derefter blev 3 mand på skift hoistet op i helikopteren efterfulgt af redningsdykkeren.

Med til at give følelsen af realistiske forhold, under hvilke denne slags hoist kunne forekomme, var en snebyge, der passerede forbi, netop som øvelsen gik i gang.

De tre personer blev efter en kort flyvetur hoistet ned på helikopterdækket på TRITON.

Anden halvdel krævede en bedre påklædning hos de involverede, idet de skulle hoistes op i helikopteren fra vandet. Også i denne ombæring blev redningsdykkeren hoistet ned med en dobbeltsele, således at han selv og figuranten sammen bliver løftet ud af vandet.



Efter den obligatoriske rundtur om skibet med om bord i helikopteren blev også disse 3 figuranter hoistet ned på TRITONs heikopterdek.

Øvelsen var god for de involverede, idet den gav et andet syn på hoistoperationer, end vi i Søværnet er vant til med vores egne helikoptere med tilhørende besætninger og procedurer.

Efter øvelsen blev der derfor fra begge sider takket for samarbejdet med ønske om snarligt gensyn.

AF PL Søren Scheller, Operationsofficer.

### **Gæst ombord på TRITON.**

Første gang jeg stiftede bekendtskab med Søværnet var for over 2 år siden i forbindelse med Galathea ekspeditionen. Jeg var så heldig at sejle med VÆDDEREN i to måneder, så jeg rigtig kunne nå at opleve og nyde livet ombord.



Nu, to år senere, har jeg igen været heldig og få lov til at sejle med på et af Søværnets skibe. Denne gang er jeg dog kun gæst ombord, hvilket jeg har fået lov til, da jeg har nogle gode kontakter i kabyssen.

Jeg startede med at tage toget til Kastrup, hvor jeg i toget mødtes med Kristina, der har været værnepligtig på samme besætning. Det var rigtig rart at have nogle at dele rejsen og forventningens glæde med. Kristina skulle desværre ikke sejle med – hun var kun på besøg de 5 dage vi lå i havn. Men det var også nogle rigtig gode dage, hvor vi var på velfærdstur og ude og spise flere gange. Og så var det selvfølgelig rigtig godt at se besætningen igen, jeg kender jo efterhånden rigtig mange af dem.

De fem dage i havn gik hurtigt og lige pludselig var vi ude at sejle! Hvor var det lækkert at være på vandet igen, der er vitterlig noget helt specielt over det. Meningen var at vi skulle være på suppen en uges tid og lave FI inden vi ankom til Thorshavn (hvor jeg skulle af). Men vi nåede næsten kun lige at lægge Island bag os før vi fik en SAR.

En Siriusmand var kommet til skade på en slædetur, så nu gik kursen lige pludselig nordpå, så hurtigt som vi kunne. Dette synes både jeg, en masse værnere samt få andre gav lidt for meget slingerage – så sanitten fik lavet et stort indhug i lageret med søsygeplastre. Heldigvis gik der ikke lang tid før vi sejlede i is, hvor både farten på skib, vind og dønninger blev dæmpet kraftigt.

Vi fik hentet Siriusmanden, som heldigvis ikke var i livsfare, og så gik turen atter sydpå. Spørgsmålet var nu, om vi kunne nå at ankomme til Torshavn til tiden, så jeg stadig kunne nå mit fly hjem.  
Af Pia Konggaard Nielsen

### **Røgdykning på Hvims.**

Der gik ikke mange minutter fra da jeg mødte ombord på TRITON i starten af oktober, før banjermesteren tog fat i mig og sagde, at jeg skulle på røgdykkerkursus på søværnets havarskole.

Det gjorde ikke noget, jeg morede mig gevaldigt sidst jeg var af sted, og da det efterhånden er små seks år siden, syntes jeg også at det var på tide (den skal fornys hvert 5. år).

Da jeg fortalte ham, at jeg ikke var blevet sendt på kursus for at bevare status i den lange periode, kiggede han på mig som om jeg havde taget en ordentlig bid af hans berliner, så rynkede han lidt på panden og sagde "du får den store" og nikkede anerkendende. Hvilket betyder, at jeg ville få hele kurset forfra og ikke bare et kort repetitionskursus, og det var fint med mig.

Selve kurset foregik mere eller mindre som jeg husker det, og første dag stod på teori i brandens udvikling, temperaturer, brandbare materialer og passende slukningsmidler, samt forskellige brandtyper, overtænding og generelt kendskab til røgdykkerudstyr.

Næste dag var vi "klar" til røgdykkerbanen, hvor man to og to går igennem en bane med diverse forhindringer, først uden, derefter med røg, jeg har altid godt kunne lide røgdykkerbaner, man kan ikke se hvad sin makker ser, så man skal beskrive alt for hinanden, hvor forhindringen er, en meter fremme eller to, er det noget man skal kravle over eller er det en lejder, og hvis det er, går den op eller ned osv osv osv.

Det er en god øvelse, fordi man til dagligt tager sit syn for givet, specielt i øvelsesøjemed og tænker ikke over at alt bliver mere besværligt, når der er sort og man er i fuldt udstyr.

I dagene efter fik vi en gennemgang af de forskellige rum, vi skulle bevæge os rundt i. Samt lidt teori i korrekt slukning og entring af bygninger med udstyr. Da det var overstået gik vi i gang med eftersøgningsøvelser, varmeprøver og slukninger af forskellige brandtyper, men det var den sidste dag, jeg husker som den mest spændende.

Dagen levede op til mine forventninger og der gik ikke lang tid før vi var omklædt og klar til kamp. Vi blev

delt op i mindre grupper, hvorefter vi skulle lave en entring af "skibet" (skibet er en stor tilsodet jernkonstruktion som i sin opbygning minder om et skibsskrog) og fik hurtigt delt nogle roller ud.

Et hold rykker ind og slukker branden under lejderen og åbner lugen til maskinrummet for at slukke endnu en brand, hvorefter det andet hold (mit hold) rykker ind og etablerer en anden slukningsstyrke indefra skibet, hvorfra vi rykkede ind i forskellige rum og gange. Det hele gik godt, men det var nu rart at komme ud til noget frisk luft og køligere omgivelser.

Til alle som ikke er røgdykkere kan jeg forsikre jer om, at det bliver betydeligt hårdere for vejtrækningen inde i en brand. Alt i alt synes jeg, at de gør et godt stykke arbejde på Søværnets brand- og havarikursus, og det var en fornøjelse at komme tilbage og "lege" med nogle rigtige flammer.

Nu er min status generhvervet så banjermesteren kan sove roligt nu, hvor der er en røgdykker mere på første skifte.

Af MOKS Lars Hausgaard

### **Den russiske Task group**

Den 9. december blev vi kontaktet af SOK. En forsamling af fire russiske skibe, en såkaldt Task Group, sejlede efter forlydende med en kurs, der kunne tyde på, at de var på vej mod færøsk farvand. Det var derfor ønsket, at vi skulle sejle dem i møde. Kl. ni den følgende morgen forlægger vi mod det sydøstlige hjørne af Færøernes fiskerizone.

Turen derved tager omtrent seks timer, men der skal dog gå yderligere 11 timer, før det første af de fire russiske skibe observeres på først skibets AIS og senere med egne øjne. Skibet TSAVLIRIS, som det hedder, er af CHIKER-klassen; et såkaldt oceangående slæbefartøj, der kan hjælpe større skibe i for eksempel snævre stræder eller havneanløb.

Da en af de russiske enheder angiveligt skulle være et hangarskib, giver det umiddelbart god mening at medbringe TSAVLIRIS. Skibet sejler umiddelbart alene, men seks timer senere observerer vi dets følgesvende.

Den 12. december kl. halv ti om morgenen hører vi et russisk krigsskib kalde over VHF'en, og kun få minutter senere observerer vi et britisk fly, der tager billeder af de russiske skibe. Efterfølgende får vi etableret kontakt til det russiske krigsskib ADMIRAL LEVCHENKO af UDALOY-klassen, som vi senere får tilladelse til at nærme os og efterfølgende fronter.

UDALOY-klassen er regulære krigsskibe af ældre dato. De er 160 meter lange, og de er, hvad angår længde og udrustning, sammenlignelige med de nye fregatter, søværnet snart vil være i besiddelse af. Da vi får etableret kontakt til UDALOV, observerer vi samtidig det russiske hangarskib KUZNETSOV af klassen af samme navn.



ADMIRAL KUZNETSOV

Dette er det ene af de to hangarskibe, Rusland er i besiddelse af. Hangarskibet er 306 meter langt og kan huse omtrent 30 fly og helikoptere. De russiske skibe blev fulgt af den engelske HMS GLOUCESTER af klassen af samme navn.

Klassen blev bygget fra starten af 80'erne og frem og deltog blandt andet i den første Golfkrig. Den er 141 meter lang og ligeledes sammenlignelig med det førnævnte russiske skib LEVCHENKO.

Når vi interesserer os for russiske skibe nær dansk farvand og i dette tilfælde færøsk fiskerizone, skyldes det, at vi ønsker at vise vor tilstedeværelse.

Der ligger fra staten et ønske om, at søværnets skibe skal varetage danske interesser i kraft af blandt andet suverænitetshåndhævelse, og det gør vi dels ved at vise vort flag og dels ved at interessere os for fremmede skibes færden på dansk territorium.

Af LT Jens Trojahn

### **Am-togt ombord på TRITON**

Før sidste semester på officersuddannelsens tekniske linie skal de kommende håbefulde premierløjtnanter på deres sidste togt. AM-togtet er den sidste praktiske del af uddannelsen, inden virkeligheden kalder, og for tre af de tolv tekniske kadetter gik turen til Færøerne.

Den 22. november steg Peter Sadolin Mølgaard, Hans Christian Skovgaard Jensen og undertegnede, Jens Trojahn, ombord på flyet med kurs mod Færøerne og inspektionsskibet TRITON. Ved ankomst blev vi afhentet af skibets læge og kørt til skibet.

TRITON har ligget på værft det seneste år, og efter værftsopholdet er skibet blevet kørt op af HVIDBJØRNENS besætning. Det var dem, der skulle have fornøjelsen af os de næste tre uger og tre dage. Skibets KKO Jens Agerholm tog imod os og gav os en kort rundvisning, inden vi fik anvist vores lukaf.

Skibet var lagt i weekendrutine, og det var rart at kunne få et par dage, hvor vi lige kunne lære besætningen at kende, inden vi for alvor skulle til at sætte os ind i skibets indretning, lære rutinerne og supplere maskindivisionen.

Hensigten med togtet er, udover at vi får et øget kendskab til skibets opbygning og dermed en øget generel forståelse for systemer ombord på søværnets skibe, at vi lærer lidt om den rolle, vi sandsynligvis kommer til at spille. Ombord på TRITON har vi derfor primært fulgt driftsofficeren i hans virke, mens vi blev placeret i hvert vores skifte.



Udover dette blev vi også bedt om at arrangere en "havari af eget skib"-øvelse. Dette behøver ikke være en stor udfordring, men hvis den både skal være relevant, udfordrende og tilnærmelsesvis realistisk, kan der, når man ikke har prøvet det tidligere, alligevel være lidt at arbejde med.

Øvelsen gik over al forventning med den nødvendige debriefing efterfølgende, der både gav input til forbedringer ombord såvel som ris og ros til os som fremtidige øvelsesplanlæggere. Efter et kortere ophold i Torshavn steg CH FRK ombord for at deltage i sejladsen en dags tid. Her fik besætningen, foruden et klap på skulderen for godt udført arbejde, en kort briefing omkring de tanker, han gjorde sig over inspektionsskibenes fremtidige virke.

Under hans besøg var der samtidig planlagt Helo-øvelse; seks mand skulle hoistes fra henholdsvis gummibåd og direkte fra søen, hvorefter de blev transporteret tilbage til skibet. I den periode vi kadetter har været ombord

Af LT Jens Trojahn

### **Fødselsdage.**

704 Kasper Frederiksen 20/11, 21 år

KIB Jesper Vincent 06/12, 35 år

275 Tommy Kristensen 10/12, 26 år

214 Ellen Agger 11/1, 28 år

199 Nicholas Castello Hansen 15/12, 23 år

## F359 VÆDDEREN

### Nyhedsbrev fra VÆDDEREN på togt ved Færøerne og Grønland

**Jul og nytår er vel overstået, og besætningen på VÆDDEREN-A kan begynde at se enden på et begivenhedsrigt togt.**

04-01-2008 kl. 10:49

# Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 1 - 2008

## *Nyhedsbrev fra VÆDDEREN Færøerne/Grønland 22. oktober 07 – 4. januar 08*

*Jul og nytår er vel overstået, og besætningen på VÆDDEREN-A kan begynde at se enden på et begivenhedsrigt togt, som for de flestes vedkommende begyndte da vi mødte på Søværnets Grundskole i Auderød den 8. oktober,*

På Grundskolen blev de grundliggende sikkerhedsprocedurer genopfrisket samtidig med at besætningens færdigheder på gevær og pistol blev øvet.

10. oktober rykkede vi til Frederikshavn for at overtage VÆDDEREN, der var blevet bygget tilbage til sin oprindelige udgave, efter Galathea 3 ekspeditionen. Det viste sig hurtigt at være en temmelig stor opgave at få klargjort skibet til sejlads på kort tid



*Kaotisk? Så er det godt, at der er nogen at ringe til.*

Det lykkedes alligevel at komme af sted til Færøerne uden de helt store forsinkelser, takket være en kraftanstrengelse fra skibets samlede besætning. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at alle havde meget at se til i de dage hvor vi tilriggede VÆDDEREN i Frederikshavn.

Vi ankom til Færøerne den 26. oktober efter sejlede forskole og indledte vores egentlige togtperiode her. Vejret var i begyndelse meget typisk for årstiden med meget blæsevejr i lange perioder. Og VÆDDEREN måtte holde gående med små farter tæt på øerne klar til at rykke ud og assistere i tilfælde af nødsituationer.

Tórshavn blev anløbet et par gange i forbindelse med det obligatoriske velkomstbesøg på Færøernes Kommando og ombordtagning af forsyninger. Dermed fik nytilkomne besætningsmedlemmer mulighed for at se denne del af rigsfællesskabet, som ofte er et ganske ukendt sted for folk i Danmark. Ved første øjekast kan Færøerne ligne Danmark, men efterhånden som man lærer dette nordatlantiske samfund bedre at kende, vil man opdage, at der kan være store forskelle skjult under overfladen. Men smukke er de, øerne, og det er altid rart at se dem igen.

Mod slutningen af vores Færø-periode blev vejret bedre, og VÆDDEREN satte derfor straks kurs mod fiskefelterne, for at gennemføre inspektion på de fiskere, der var aktive på pågældende tidspunkt. Vi besøgte fem russiske trawlere, hvor der ikke var noget at bemærke inden vi kiggede på ATLANTIC CHALLENGE.





*ATLANTIC CHALLENGE bragt til Tórshavn –  
trawleren fik en bøde på kr. 50.000*

Fiskeren var tidligere blevet taget for at fiske med for små maskestørrelser i sit trawl. Vores kontrol afslørede også, at der stadig blev fisket med for små masker på den skotske trawler, og i henhold til den færøske fiskerilovgivning, blev han derefter eskorteret til Tórshavn, hvor politiet stod klar til at overtage sagen. Enden på episoden blev at "ATLANTIC CHALLENGE" fik konfiskeret sine trawl, og at skipperen måtte acceptere en bøde på 50.000 danske kroner. ATLANTIC CHALLENGE markerede afslutningen på Færørdelen af vores togt og turen gik herefter sydpå mod Irlands hovedstad, Dublin, hvor der skulle gennemføres udskiftning af værnepligtige og en del andet personel. Samtidig var det en forlænget weekend for den faste besætning, hvor skibet var på et længere varsel end de normale 2 timer. Derfor benyttede mange muligheden for at slappe af og kigge på Dublins righoldige udbud af smukke pubber og andre seværdigheder.



*Ambassadørens husorkester spiller irsk folkemusik*

Den helt store oplevelse var dog besøget hos den danske Ambassadør fredag aften den 23. november, hvor Ambassadøren og Frue havde inviteret til en aften med mad og drikke samt traditionel irsk folkemusik. En uforglemmelig oplevelse for den vagtfrie del af besætningen og sikkert også for Ambassadøren, som nok

sent vil glemme mødet med sømændene fra Nordatlanten.

Dublin var et velkomment pusterum for besætningen, der nu skulle fortsætte sit arbejde ved Grønland. På turen nordover havde VÆDDEREN besøg af Politikens journalist Rasmus Bech, som sejlede med på Galathea 3 ekspeditionen og som sammen med en fotograf ville skrive lidt om hvordan skibet og dets besætning havde det, nu hvor de havde "smidt smokingen" som han så poetisk udtrykte det.



*Prins Christiansund – et smukt gensyn med Grønland*

Vi ankom til Flådestation Grønnedal den 2. december til den traditionelle velkomst fra Grønlands Kommando (GLK), der inkluderer briefing af vores Chef og rundvisning på kommandoen af personel, der ikke tidligere har set stedet.

På briefing bliver Chefen sat ind i planen for VÆDDEREN's virke i den periode hvor vi ligger under kommandoens myndighed. Vores togter ved Grønland indebærer altid en del transport af passagerer til- og fra GLK, og denne gang medførte den kommende juletid en stigende aktivitet på dette område, da der var en del af kommandoens personale, der rejste hjem på juleferie, samtidig med at større antal personer skulle til Grønnedal for at holde jul sammen med familien på stedet. På Flådestation Grønnedal havde skibets besætning også mulighed for at handle i "Dalshoppen", hvor der findes et godt udvalg af eksempelvis tøj, isenkram, fiske-

grej og kunsthåndværk til særdeles rimelige priser.

På trods af den omfattende passagertransport, lykkedes det for os at gennemføre to kontrolbesøg på hhv. en russisk hellefisker og en grønlandsk rejetrawler. Kontrolbesøgene gav ikke anledning til nogen væsentlige bemærkninger.



*Generel Drill – NK skyder lerduer og huller i luften*

Som optakt til jul afholdte skibet en *General Drill*. Den blev som en konkurrence, hvor 10 hold kæmpede mod hinanden i så forskellige discipliner som bl.a. omløbning, skibskendskab, lerdueskydning og gymnastik. Konkurrencen var ikke helt retfærdig, da det ikke var det bedste hold der vandt (red). Men det var en udmærket anledning til at lave lidt socialt på tværs i besætningen. Det lod sig heller ikke skjule at vi nærmede os jul. Ganske langsomt blev skibet forvandlet til noget der lignede julestemning.



*Der jules igennem i cafeteriet*

Juleaften skulle holdes i Qaqortoq, og traditionen tro mødte Borgmesteren sammen med byens *spidser* op lillejuleaften for at sikre, at skibet kom i den rette julestemning. Borgmesteren havde medbragt byens sangkor og som noget helt specielt, havde han medbragt en ægte grønlandsk trommedanser. Trommedanseren underholdte med sine egne fortolkninger af – *en tur på isen* og *ondt i maven*. Det var meget morsomt og alle havde et par fornøjelige timer på fordækket til trods for den snigende kulde.



*Ægte trommedans fra Østgrønland*

Efter jul gik turen til Reykjavik, hvor nytåret skulle fejres og hvor besætningen skulle gøre klar til at tage hjem igen efter mere end 13 ugers togt med forskole og tilrigning. I skrivende stund er de første fra søsterbesætningen ankommet og alle glæder sig til at komme hjem til deres respektive familier.

Hvis nogen har fået lyst til at se og læse mere om besætningens togt til Færøerne og Grønland er i meget velkomne til at klikke ind på besætningens hjemmeside på [www.f359.dk](http://www.f359.dk)

*Ps: Læs mere om besætningens togter i Nordatlanten i april, hvor vi sender næste nyhedsbrev.*

## Polarstjernen nr. 2 fra VÆDDEREN på togt i Nordatlanten



*Forsvarschefen nyder udsigten i Arsuk Fjord på vej ind til Grønnedal*

**Forsvarschef Jesper Helsø var på afskedsvist i Grønland som følge af hans forestående pensionering 1. august 2008.**

25-03-2008 kl. 07:45

# Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 2 - 2008

## Nyhedsbrev fra VÆDDEREN Grønland

14. februar – 14. marts 08

Vores togt begyndte 14. februar, hvor vi overtog VÆDDEREN fra B-besætningen i Reykjavik. De første dage gik som sædvanlig med at gennemføre forskole til kaj, hvor bl.a. sikkerhedsprocedurerne blev indøvet igen.

17. februar afgang vi fra den islandske hovedstad, for at tilbringe et par dage i Faxaflói, hvor vi under relativt rolige vejrforhold kunne fortsætte med at træne besætningen i de forskellige ruller, som forefindes ombord i VÆDDEREN. Rullerne skal forstås som rutiner, der sikrer at alle ved, hvad de skal gøre i løsning af stort set alle opgaver, som VÆDDEREN kan blive udsat for.

Efter rullernes veloverståede indøvning, satte VÆDDEREN kurs mod Grønlands Østkyst, hvor der var en håndfuld trawlere der fik besøg af vores inspektionshold. Der var ikke det store at komme efter på disse trawlere, men en enkelt af dem måtte acceptere en bøde på 5000 kr., fordi skibets stuveplan ikke var ført korrekt, hvilket allerede var blevet indskærpet over for trawleren ved et tidligere kontrolbesøg



Kontrol af rejetrawler i storisen på Østkysten.

Efter at kontrolbesøgene var gennemført, blev kursen sat mod Flådestation Grønndal på Grønlands Vestkyst via lufthavnen i Narsarsuaq, hvor vi udskiftede helikoptergruppe og læge.

28. februar ankom vi til flådestationen, hvor den traditionelle velkomstbriefing af skibsledelsen blev gennemført. Der var også mulighed for at handle i Dalshoppen, hvor der forefindes et bredt sortiment af primært beklædningsgenstande, fiskegrej og forskellige former for isenkram.



VÆDDEREN ved kaj i Grønndal –  
smukkere kan det ikke blive

VÆDDEREN er forsynet med en særlig luftvarslingsradar, som gør os i stand til at udføre helikopteroperationer i mørke og nedsat sigt. Desværre viste denne radar sig allerede kort efter togtets begyndelse at være gået i stykker, hvilket naturligvis ikke var acceptabelt, da det jo reducerede vores evne til at bistå ved eksempelvis søredningsoperationer efter solnedgang. Det blev derfor besluttet at udvide et allerede planlagt besøg i Nuuk med nogle dage, således at reparation af radaren kunne gennemføres samtidig med at nogle defekte varmelegemer i skibets aircondition anlæg også blev udskiftet.





*Hatten af for VÆDDEREN Radardomen måtte nedtages for at udskifte defekte radardele*

Det forlængede ophold i Nuuk blev ligeledes udnyttet til at arrangere en vel-færdstur til den lokale skibakke, hvor alle havde mulighed for at hygge sig med lidt alpint skiløb.



*Skitur på Malenefjeldet i Nuuk*

10. marts var der, efter veloverståede reparationer, afgang fra Nuuk igen, og på denne sejlads mod Flådestation Grønnedal havde vi den glæde at sejle med vores øverste militære chef, General Jesper Helsø, der var på afskedsvisit i Grønland, som følge af hans forestående pensionering, der vil finde sted den 1. august 2008. Forsvarschefen holdt et møde med alle tre personelgrupper ombord på VÆDDEREN, hvor han orienterede om, hvad der rører sig i forsvarrets øvre luftlag,

og beredvilligt svarede på de spørgsmål, som vores besætning stillede.



*FC nyder udsigten i Arsuk Fjord på vej ind til Grønnedal*

Efter et kort ophold i Grønnedal, gik forsvarschefen ombord i VÆDDEREN igen, og vi satte kurs sydover mod lufthavnen i Narsarsuaq, hvorfra generalen rejste hjem. Samme dag, den 12. marts, ankom et hold værnepligtige, der skal sejle med VÆDDEREN frem til togtets afslutning i Reykjavik den 14. april.



*VPL på broen – hvor de følger VÆDDEREN forsøg på nedkæmpning af et isfjeld med kanonen*

På denne måde er vi nået halvvejs i dette togt, som har været karakteriseret af mange dage med usædvanlig smukt vejr og usædvanlig lave temperaturer. Vintrene i Grønland er som oftest markant koldere end vi kender det fra Danmark, men denne vinter har været kendetegnet ved en bemærkelsesværdig lang og konstant kuldeperiode, som allerede begyndte under vores sidste periode i Grønland i december 2007. På dette togt har vi haft



ganske konstante temperaturer på minus 15 grader om dagen og ned til minus 30 om natten. De sidste par dage har det for første gang været lidt lunere, så måske er foråret også på vej til Grønland nu? Det vil tiden vise.

For vores vedkommende byder den nærmeste fremtid dog under alle omstændigheder på mere forårslignende tilstande, da vi indenfor de kommende dage indleder vores forlægning mod Boston i USA, hvor vi skal deltage i en øvelse med The United States Coastguard. Mere om dette vil følge i det næste nyhedsbrev i april. Læs mere om besætnings togt på: [www.f359.dk](http://www.f359.dk)

### Polarstjernen nr. 3 fra VÆDDEREN i Boston



*VÆDDEREN LYNX lander på USCGC SPENCER*

**VÆDDEREN** deltog lige efter påske som det første Inspektionsskib nogensinde i en øvelse "over there" med den amerikanske Coast Guard i farvandet ud for Boston.  
04-04-2008 kl. 08:25

# Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 3 - 2008

## *Nyhedsbrev fra VÆDDEREN VÆDDEREN skriver historie Besøg i Boston og på øvelse med US Coast Guard*

Inspektionsskibet VÆDDEREN deltog i dagene lige efter påske som det første Inspektionsskib nogensinde i en øvelse "over there" med den amerikanske Coast Guard i farvandet ud for Boston.

Årsagen til, at denne historiske appelsin landede i VÆDDERENS turban, skyldes en interesse fra dansk og amerikansk side om at udvikle samarbejdet med hen syn til kystvagts-relaterede opgaver samtidig med, at VÆDDEREN var på patrulje i de grønlandske farvande under operativ kontrol af Grønlands Kommando.



*Chefen for VÆDDEREN og Capt. Craig Gilbert udveksler gaver under receptionen..*

Vædderen ankom til Boston langfredag efter 4 dages forlægning fra det Sydgrønlandske område for at indlede opholdet med et weekendbesøg i den historiske by Boston. Boston kaldes også for den amerikanske nations *vugge*, idet Boston dannede rammen omkring udbruddet af den amerikanske revolution, da de 13 selvstyrende *britiske* kolonier gjorde oprør mod den engelske trone i 1775.



*Boston er en herlig blanding af gammel og ny arkitektur.*

Den amerikanske Coast Guard havde stillet USCGC SPENCER – USCGC TIGER SHARK og en HELO fra Cape Cod til rådighed for øvelsen. Så efter en meget venlig modtagelse med reception om fredagen, et velfortjent rekreativt weekendophold med bl.a. busture og shopping samt en udbytterig *Pre Sail Briefing* kunne VÆDDEREN sætte kursen ud i Cape Cod Bay Area, hvor øvelsesområdet lå, og starte med den første øvelse, som var en søredningsøvelse. I denne øvelse ledte alle deltagere efter en dukke, der simulerede en overbordfalden person.



*VÆDDEREN LYNX lander på USCGC SPENCER.*

Et af de mest historiske øjeblikke, som alle både danskere og amerikanere havde set meget frem til, var da VÆDDEREN's LYNX landede på SPENCER. Efter en forudgående HOIST af VÆDDEREN's læge til SPENCER HELO dæk, landede LYNXen uden nævneværdige problemer på SPENCERs forholdsvis lille helikopter dæk.

Udover at øve helikopteroperationer, brugte deltagende skibe også tiden til at øve gensidig slæbning af hinanden. En disciplin, som der hurtigt kan blive brug for, når skibene opererer i de mere fjerne egne af kloden, hvor slæbebåde ikke er noget, man bare bestiller i et kuponhæfte.



*VÆDDEREN har netop overført gunline til SPENCER*

Selvom det under tiden kræver en stor portion sømandskab, ikke mindst i dårligt vejr, gik den gensidige slæbning rigtig godt, og mange gode erfaringer kunne høstes på den konto.



*SPENCER gør klar til at slæbe VÆDDEREN.*

En del af tiden sammen med US Coast Guard blev brugt til, at VÆDDEREN fiskeriinspektionshold kunne følge med kollegerne fra SPENCER på et kontrolbesøg om bord på de mindre lokale trawlere. Selvom der er en rutinemæssig forretning for VÆDDEREN at udføre fiskerikontrol i grønlandske og færøske farvande kan man altid lære noget nyt. Om ikke andet kan man da prøvesmage nogle nye "produkter" – hvad med friske rå kam-muslinger?



*FI-holdet følger US CG boarding af lokal trawler*

Et af formålene med besøget i Boston var at skabe sociale relationer og en øget forståelse mellem det danske søværn og den amerikanske Coast Guard. Et af midlerne til dette er den såkaldte "X-POL", hvor man udveksler personel, mens skibene er på havet. På denne måde får de "heldige" rig lejlighed til at danne sig et indtryk af, hvordan det hele ser ud fra den anden side. VÆDDEREN fik således udvekslet i alt 30 af de tilstedeværende besætningsmedlemmer på turen og SPENCER og TIGER et tilsvarende antal til sammen.

Til trods for at skibene er beskæftiget inden for samme branche kan man vist roligt sige, at der nogle kulturelle forskelle ikke mindst på det kulinariske område.



*Mrs Amy Lockwood fra SPENCER ser ud til at nyde besøget på VÆDDEREN.*

Efter et kort havneophold og en debriefing i US Coast Guards hovedkvarter, hvor indhøstede erfaringer livligt blev delt, kunne VÆDDEREN atter drage mod grønlandske farvande for at færdiggøre de sidste godt 14 dage af togtet, inden besætningen rejser hjem på frihedsafvikling.

Læs mere om besætningens togt på:  
[www.f359.dk](http://www.f359.dk)



## Polarstjernen nr. 4 fra VÆDDEREN i Nordatlanten



*TULUGAQ – KNUD RASMUSSEN og VÆDDEREN - skulder ved skulder, tre generationer af Nordatlantiske Sejlere på vej ind i Arsuk Fjord.*

**VÆDDERENs besætning havde set frem til denne dag. Dagen hvor vi skulle mødes med den nye ælling KNUD RASMUSSEN.**

04-04-2008 kl. 08:40

# Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 4 - 2008

## *Nyhedsbrev fra VÆDDEREN Den nye ælling i Andegården*



*Den nye Ælling tager sig smukt ud i rette omgivelser*

VÆDDERENS besætning havde set frem til denne dag. Dagen hvor vi skulle mødes med den nye ælling KNUD RASMUSSEN. Der var gået mange rygter om dens udseende – men ingen om bord havde rigtigt set KNUD, siden den lå rød af grundmaling og delvist dækket af presenning på værftet i Skagen. Samme værft, hvor VÆDDERENS besætning hentede deres eget skib for at gøre det klar til togt efter ombygningen fra GALATHEA ekspeditionen. VÆDDEREN mødte KNUD i indsejlingen til Arsuk Fjorden og kunne straks konstatere, at KNUD havde forvandlet sig til en smuk Svane fra tiden på værftet og til nu.

Med på dette historiske møde var også Inspektionskutteren TULUGAQ, der måtte siges at syne noget *klein* i forholdet til sine nyere kolleger. Men Grønlandskutterne har på baggrund af en lang og fortjenstfuld indsats for længst aftvunget sig respekt i grønlandske farvande og blandt besætningerne på de Store Jern



*TULUGAQ – KNUD RASMUSSEN og VÆDDEREN - skulder ved skulder, tre generationer af Nordatlantiske Sejlere på vej ind i Arsuk Fjord.*

Efter at VÆDDERENS helikopter havde filmet mødet med de tre generationer af Nordatlantiske Søheste, lagde alle tre enheder til i Grønnedal – igen skulder ved skulder.

Ved kajen viste KNUD generøst VÆDDERENS besætning rundt i de nye omgivelser – og man kunne således ved selvsyn konstatere, at det ikke kun er på de ydre linier, der er kræset for den nye i flokken. Der blev kastet mange og lange misundelige blikke efter KNUDs indsatsfartøj, nye møbler og ikke mindst pladsen, der var til rådighed for hver enkelt om bord.

Men det er dem vel undt, for hverdagen omkring dem kan fortsat være nok så barsk.



*Hele Andegården til kaj i Grønnedal*

Læs mere om besætningens togt på:  
[www.f359.dk](http://www.f359.dk)

## På sygebesøg i Danmarksstrædet



*VÆDDERENS gummibåd på vej over til OCEAN TIGER*

**Sanitten og skibslæge fra inspektionsskibet Vædderen blev kaldt på sygebesøg til grønlandske rejsetrawler 21. maj.**

22-05-2008 kl. 10:53

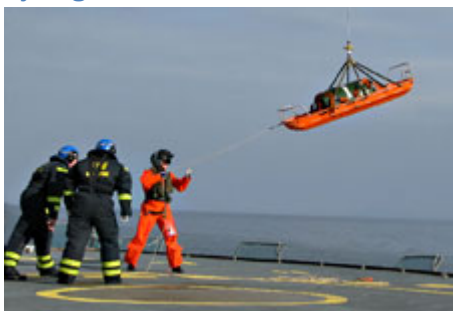
Under patruljering af farvandet udfor den grønlandske østkyst nord for polarcirklen blev inspektionsskibet "Vædderen" kontaktet af den nærliggende danske rejsetrawler "Ocean Tiger", der meldte om sygdom ombord, og bad om lægestøtte.

Efter en hurtig konsultation over VHF-radio, blev det besluttet, at sanit og skibslæge fra Vædderen skulle på sygebesøg på trawleren. I løbet af kort tid blev der klargjort gummibåd og lægetaske, og lægeholdet blev sat i søen. Trods dårlig sigt og mange store isskiosser, kunne gummibåden hurtigt lægge til ved lodslejderen på Ocean Tiger, og læge og sanit kunne komme ombord.

Der blev tilset to fiskere, hvoraf den ene behøvede en mindre medicinsk behandling, hvilket blev opstartet, mens den anden fisker ikke havde behov for behandling umiddelbart. Begge fiskere kunne blive på trawleren, og bør om kort tid kunne genoptage deres arbejde ombord.

Efter konsultationen og lidt hyggesnak, blev lægeholdet afhentet af gummibåden, og returnerede til Vædderen. Operationen forløb i god ro og orden, og til alles tilfredshed.

## Ny læge om bord - mødet med Søværnet



*Træning i hoist med bære*

**Inden man som læge kommer ud at sejle med inspektionsskib, gennemgår man et kursus på 2 x 3 uger.**

22-05-2008 kl. 11:00

Kurset består af bl.a. flyvemedicin, dykkermedicin, dunkertræning, søredning og røgdykning, som giver status til at flyve SAR hjemme

i Danmark og er påkrævet for at kunne flyve med Lynx'en ombord og dermed sejle overhovedet (der gives dog af og til dispensation fra dette).

Man får også en kort forsmag på livet på skibene, traditioner, udtryk osv. Den primære grund til, at der er læge ombord, er SAR-funktionen, men i praksis er man mest læge for besætningen.

Jeg påmønstrede i Reykjavik ved besætningsskifte og skilte mig fra starten ud. FSU er jo fællesværns, og alle læger gennemgår den samme uddannelse i Forsvaret, men administrativt tilhører man et af værnene. Jeg tilhører hæren og måtte således stille i grønt, hvilket affødte en del kommentarer. Tilfældigvis er sanitten udlånt fra flyvevåbnets CSW 691 og dermed også i grønt.



*Isbjerg*

Ingen af os har sejlet før, så vi var dels spændte på, om vi var søstærke, og dels kendte vi stort set intet til skibet. Sanitten var heldigvis kommet 3 dage før til overlevering; ellers havde vi været helt på bar bund.

Da lægerne skifter skævt i forhold til besætningen, og ikke lapper over hinanden, er det sædvanligvis sanitets opgave at overlevere, og det gik også fint hvad det hospitalsmæssige angik, men selve skibet og søværnet var vi jo lige nye i, så der måtte vi spørge andre til råds. Brugte meget tid de første dage på at gennemgå hospitalet fra ende til anden og finde ud af hvad vi havde, og hvor alting befandt sig.

Derudover var der forskole, hvor vi fik øvet de forskellige ruller

(hvorfor hedder det egentlig det?) – lidt forvirrende i starten, men vores post var dog til at finde ud af, da vi bortset fra ved bjærgningsrulle altid skal møde i hospitalet.

Det var straks sværere at finde ud af, hvem der skulle møde udover os, og hvor man skulle melde til. Der er ikke nogen egentlig præsentation af besætningen, så man må hen ad vejen, når man møder folk, finde ud af hvem de er, og hvad de laver. Hvilket tager tid, når der kan gå flere dage, hvor man ikke ser folk, selvom vi kun er ca. 60 mand.

I starten kan man godt bruge en søværns-dansk ordbog, men man finder hurtigt ud af det vigtigste. Og at man skal tage sig i agt for at bruge ord som køkken, gulv, seng og infirmeri. Vi fandt også hurtigt ud af, at programmer er meget tentative – der nåede at komme ca. 7 udgaver af forskoleprogrammet.

Der er en del traditioner ombord, som man ikke skal forsøge at pille ved, endsige stille spørgsmål til. En del af dem bunder i praktiske eller administrative forhold, andre er bare for sjov.



Bl.a. var det nyt for os, at chefen, officererne, befalingsmændene og konstablerne spiser hver for sig (men ikke nyt, at måltiderne er dagens højdepunkter!). At man i officersmessen ikke må komme for sent til maden, starte før formanden, gå før tid eller bare tage telefonen, uden først at få lov.

Og at man ikke må gå i mandskabsklubben med distinktioner på efter kl. 19. Der er ikke faste pladser i messen; der er bare nogle pladser, man ikke skal sætte sig på...

Bankospil, kampludo og Martha-aften er også meget fasttømrede – og hyggelige – traditioner. "Plejer" er et vigtigt ord, hvilket der også bliver lavet sjov med (og i øvrigt næppe adskiller sig fra andre verdener).

Jeg havde hjemmefra fået at vide, at der ikke var så meget at lave.

Det er også rigtigt, at lægens job ikke er det mest travle – besætningens helbredsproblemer er som regel beskedne, og der er – heldigvis – sjældent SAR-missioner eller ulykker om bord.



*Polarhare*



*Isbjerg*

Vi har 24-timers vagt altid, undtagen i havn, og skal være forberedt på hvad som helst. Træning i hoist med og uden bære, i forskellige vejrforhold og til forskellige dæk er vigtigt, således at vi er i stand til f.eks. at hente en patient på et andet skib, hvor der ikke er så meget plads.

Det er faktisk ikke så let at styre en 100 kg bære i stærk vind på et glat dæk, så det er vigtigt at prøve det nogle gange, hvor det ikke er alvor.

Derudover har lægen opgaver som hygiejneeftersyn, undervisning og arbejdsskadeanmeldelser, og et bijob som bartender i officersmessen, hvor der hver dag kl. 17 serveres before-dinner-sodavand - et levn

fra tidligere, hvor der var en anden alkoholpolitik og lægen var "giftblander", men stadig en hyggelig tradition. Som jeg dristede mig til at mene, at jeg godt kunne løbe fra, hvis der var sæler eller hvaler i farvandet, hvilket ikke faldt i helt god jord...

Sanitten og jeg har også brugt tid på at rydde op og opdatere hospitalet, og ikke mindst nyde naturen. Da vi som sagt ikke har sejlet før, er det naturligvis en stor oplevelse – vi er endnu ikke trætte af isbjerge og tager flittigt billeder og kommer farende hver gang vi hører om hvaler eller sæler (desværre er de som regel forsvundet, inden vi kommer). Vi er her naturligvis for at udfylde en funktion, men også for oplevelsens skyld.

Togtet har siden forskolen bestået af forlægning til Grønland og en del transport af passagerer mellem Narsarsuaq og Grønnedal. Desuden en håndfuld fiskeriinspektioner og en ekstra tur til Reykjavik midt i togtet, for at lægge skib til en reception for Kronprinsparret.

Vejret har generelt været roligt, selv ved Kap Farvel var der blikstille, men på vej til Reykjavik havde vi et par døgn med lige lovlig meget vind, hvor det meste af besætningen opholdt sig på køjen.

Det viste sig heldigvis, at vi er nogenlunde søstærke – i hvert fald lige så meget som resten af besætningen. Der var ved vestkysten en del stori, som skulle forceres, og ellers har vejret været forbavsende mildt med både solrige og grå dage.

Alt i alt en god oplevelse for både sanitten og jeg, både hvad angår selve sejladsen, besætningen og naturen, og vi tager gerne af sted igen. Nu har vi jo også lært det hele at kende.



*VÆDDEREN på vej ind i isen*

## Royalt besøg på VÆDDEREN



*H.K.H. Kronprins Frederik modtages på VÆDDEREN*

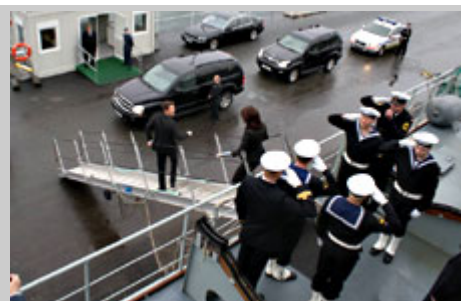
**Onsdag den 7. maj 2008 afholdt inspektionsskibet VÆDDEREN reception i Reykjavik i anledningen af det danske kronprinsepars officielle besøg i Island.**

22-05-2008 kl. 11:40

Begivenheden på VÆDDEREN var dog uofficiel.

Festlighederne løb af stablen på VÆDDERENS store indendørs fortøjningsdæk imellem vandrør, pullerter og ikke mindst fortøjningstrosser. Så den maritime stemning var bestemt til at få øje på.

Kabyssen havde med vanlig elegance trakteret med frikadeller, pindemadder, kartoffelsalat, blæksprutteringe mm., og den danske ambassade havde spædet til med alskens drikkevarer. Der bliver naturligvis ikke sparet på noget, når VÆDDEREN inviterer til komsammen.



*Kronprinsparret forlader VÆDDEREN*

Foruden 20 søfolk fra VÆDDERENS knap 60 mand store besætning, var der også inviteret flere lokale "spidser". Gæstelisten omfattede blandt andre direktøren for den islandske kystvagt med frue, den danske ambassadør med frue, øvrige nordiske ambassadører samt den første kvindelige præsident på Island, Vigdís Finnbogadóttir. Herudover var der et stort antal erhvervsforbindelser.

Men æresgæsterne var selvfølgelig H.K.H. Kronprins Frederik og H.K.H. Kronprinsesse Mary. Parret ankom omkring kl. 18.30. Når de kongelige besøger danske orlogsskibe, har de krav på at få en såkaldt skansevagt. Og denne gang var ingen undtagelse.

Kronprinsen inspicerede de 8 værnepligtige, som var blevet stillet op på række, i retstilling og geværene pegende fremad. De var under ledelse af VÆDDERENS våbenofficer, som på denne måde bød kronprinseparret velkommen.

De kongelige lod til at nyde skibets gæstfrihed. De tog for sig af den gode mad og fik sig en snak med gæsterne. Da klokken nærmede sig 19.30 forlod æresgæsterne inspektionsskibet. Parret havde et travlt program i forbindelse med besøget i Island og tiden var knap. VÆDDEREN var derfor meget beærede over det kongelige besøg. Der blev hurtigt ryddet op efter en vellykket reception og snart lignede det store fordæk atter sig selv. VÆDDEREN kunne herefter fortsætte sin daglige gang og gøre det, skibet gør bedst: Inspicere de grønlandske farvande for ulovligt fiskeri og vise det danske flag i nordatlanten og det arktiske område.

MELIS

VÆDDERENS journalistiske medarbejder



*Kronprinsparret forlader VÆDDEREN*

### Polarstjernen nr. 5 fra VÆDDERENs A- besætning



*ONEGO TRAVELLAER i isen i Julianehåbsbugten, set fra Flyvevåbnets CHALLENGER fly.*

**VÆDDERENs A-besætnings første togt-uge bød på både assistance til fartøj, der sad fast i isen, fiskerikontrol og eftersøgning.**

09-06-2008 kl. 15:25

# Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 5 - 2008

## *En hektisk togtstart for VÆDDEREN*

Allerede to dage efter at A-besætningen havde overtaget VÆDDEREN – og midt i den obligatoriske forskole i Reykjavik – blev skibet d. 28. maj anmodet om at gå til assistance ved den hollandske bulkcarrier ONEGO TRAVELLER, som sad fast i isen i Julianehåbsbugten.



*ONEGO TRAVELLER i isen i Julianehåbsbugten, set fra Flyvevåbnets CHALLENGER fly.*

Mindre end to timer efter anmodningen stod VÆDDEREN ud gennem Faxe Floi med kurs mod Kap Farvel. Men efter 1½ døgn forlægning, kun 3 timers sejlads fra Kappen, meddelte Grønlands Kommando, at ONEGO TRAVELLER var kommet fri ved egen hjælp, og VÆDDEREN kunne derfor starte direkte på den planlagte patrulje og fiskeriinspektion af trawlere på østkysten.

Der var da også nok at tage fat på, og da en hård sydlig vind langsomt stilnede af, blev der allerede den 30. maj gennemført fiskeriinspektion på en tysk hellefisker – dog uden bemærkninger.

Den 31. maj gennemførtes inspektion af en russisk trawler AMERLOQ, og det kom til at trække noget ud, da både kaptajnen og produktionsmesteren måtte en tur over

på VÆDDEREN til afhøring. Skibet havde en anordning til direkte udkast af bifangst, hvilket er ulovligt, og først 14 timer efter at inspektionsholdet var gået ombord, blev sagen afsluttet med en udenretslig dom og en bøde på 20.000 kr., som kaptajnen accepterede. Derefter blev et transportbånd ombord på skibet på meget overbevisende måde og i fiskeriofficerens nærvær demonteret med anvendelse af vinkelsliber og det hele. Der er ingen tvivl om, at kaptajnen og besætningen havde fået en dyr "lærestreg", men at det i hvert fald ikke skulle gentage sig.



*AMERLOQ under gang (arkivfoto)*

Gummibåden med fiskeriofficeren var endnu ikke tilbage ombord på VÆDDEREN, da Grønlands Kommando meddelte, at man i Tasilak havde brug for hjælp fra skibets helikopter til at deltage i en eftersøgning. En ekspedition over indlandsisen var kommet i problemer, og der manglede en mand, som ikke var kommet frem. VÆDDEREN lå på det tidspunkt kun ca. 100 sømil fra Tasilak, men desværre var der tåge i området over land, hvilket udelukkede øjeblikkelig indsættelse af skibets helikopter. Først om morgenen d. 1. juni lettede tågen, og vores trofaste arbejdshest LYNX S-249 kunne sættes ind i eftersøgningen, idet skibets DOC indgik som en naturlig del af besætningen.



Efter landing i Tasilak med briefing om situationen og ombordtagning af en lokal-kendt, gik det af sted over bjerge og slugter, is og bræer. Efter kort tids søgning blev der fundet skispor i sneen. En eftersøgning langs sporet blev straks indledt, og der var tegn på, at de var friske. Efter en refueling i Tasilak lykkedes det i 2. omgang at spore den savnede person i live, og han blev bjærget og bragt til hospitalet i Tasilak i stærkt forkommen tilstand efter tre dages omflakken.



*Godt pakket ind efter at været samlet op af VÆDDEREN's HELO, har Darren lige kræfter til et smil. DOC sidder ved siden af.*

Helikopteren – og dagens helte i skysovs – var tilbage på VÆDDEREN igen om aftenen, hvor de modtog chefens og besætningens anerkendelse for et "job well done".

Hvis togtet fortsætter på samme måde, bliver der i hvert fald ikke tid til at kede sig ombord på det gode skib VÆDDEREN, tilbage i grønlandske farvande med en frisk besætning, der elsker is og sne, og som slet ikke er misundelige på al den sol og varme, som I andre hjemme i Danmark skal gå og døje med.

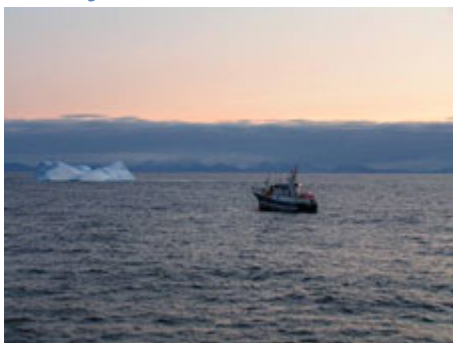
**Med sommerhilsner fra VÆDDEREN's besætning!**



*VÆDDEREN har en præst, Bo Petersen, med på "søtræning" i 4 uger. Her nyder han den kølige sommer på Grønland – bemærk storisen i baggrunden*



## Polarstjernen nr. 6



### *Fiskeskib og isbjerg på kollisionskurs*

**Det hele startede lidt hektisk, da flyvturen til Narsarsuaq blev forlænget med et kort stop på Island.**

13-10-2008 kl. 16:23

Vi landede i Keflavik for at afvente bedre vejr over Narsarsuaq, og netop som folk havde fået købt internetadgang og kaffe, blev vi kaldt ombord på flyet igen. Efter ankomst gik arbejdet i gang med det samme, da et fragtskib skulle ankomme til "vores" kajplads senere samme dag.

# Polarstjernen

NYHEDSBREV NR. 6 - 2008

## *Langt omkring*

Da Vædderen snart skal på værft i Danmark bliver det nuværende togt det foreløbigt sidste for A-besætningen på Vædderen. Det hele startede lidt hektisk, da flyveturen til Narsarsuaq blev forlænget med et kort stop på Island. Vi landede i Keflavik for at afvente bedre vejr over Narsarsuaq, og netop som folk havde fået købt internetadgang og kaffe, blev vi kaldt ombord på flyet igen. Efter ankomst gik arbejdet i gang med det samme, da et fragtskib skulle ankomme til "vores" kajplads senere samme dag.

Derfor afgik vi hurtigt til en ankerposition ved Erik Den Rødes boplads, hvor der dagen efter var planlagt sightseeing for skibets 13 nyankomne værnepligtige.

Efter afgang Narsarsuaq og en kort forskole blev vi meget hurtigt operative, da et fiskeskib havde fået maskinskade og havde behov for slæbeassistance. Da vi nærmede os fiskeskibet, ændrede den ellers så rutineprægede operation hurtigt karakter. Dette skyldtes, at områdets eneste isbjerg var på kollisionskurs med fiskeren. I sidste øjeblik fik chefen manøvreret Vædderen ind imellem fiskeren og isbjerget, hvorefter fiskeren kunne slæbes i sikkerhed og derefter ind til Juliانهåb.



*Fiskeskib og isbjerg på kollisionskurs*

På dette togt har den faste besætning glæden af at dele skibet med 13 håbefulde værnepligtige. De afslutter deres 4 måneders værnepligt med cirka 1 måneds ophold ombord på Vædderen. Her fik de i begyndelsen indblik i alle divisionernes arbejde. Efter denne introduktion valgte den enkelte værnepligtige, hvilken division han/hun ønskede at forsætte i. Alle 13 indgår nu som følgevagt sammen med en fra skibets faste besætning og de har taget udfordringen, mødet med skibet og enkelte tilfælde af søsyge med oprejst pande.

Efter korte ophold i Grønnedal og Nuuk forlagde vædderen mod Discobugten for at deltage i en øvelse. Denne skulle styrke samarbejdet mellem søværnet og myndighederne på land i tilfælde af en større skibssulykke og andre relevante scenerier.

Et grønlandsk passagerskib spillede rollen som et skib, der var ramt af brand og som følge deraf var ved at synke. Vædderen påtog sig ansvaret som OSC, On Scene Coordinator, og skulle påtage sig problemer såsom evakuering af sårede og truslen fra terrorister. Samarbejdet med land gik godt og øvelsen blev gennemført tilfredsstillende.



*Assistancehold overføres til havaristen*

Udover de 13 værnepligtige har skibet også følgeskab af 3 taktiske kadetter. De er ombord i anledning af deres navigationsstogt, hvilket betyder, at de lige har afsluttet skibsføreruddannelsen på Søværnets Officersskole. Ombord skal de primært fokusere på skibets sikre navigation og omdanne al den indlærte teori til praksis. Dette foregår på broen, hvor kadetten sejler skibet med en mere erfaren navigator som støtte.

Udover det rent navigatoriske, har de 3 kadetter ligeledes fået indsigt i dagligdagen på skibet og dermed fået indblik i livet efter skolen. Derudover har de 3 kadetter fået en masse spændende oplevelser i land og velfærdsflyvning med skibets Lynx helikopter.



*De tre kadetter foran Gullfoss*

Under forlægning fra Diskobugten mod Reykjavik sejlede vi i Bredefjorden og Skovfjorden, hvor der lå isskoser, som der skulle sejles udenom. Turen fortsatte gennem det smukke Prins Christians Sund til Irmingerhavet mellem Grønland og Island. Begge disse sejlads gav god læ for skibet og skabte samtidigt gode muligheder for navigationsøvelser for kadetterne.



### *Det gode vejr nydes i Prins Chr. Sund*

Efter en lang og vippende sejlads ankom vi til Reykjavik. Her var der arrangeret en rundtur med bus til øens største attraktioner. Vi startede med Gullfoss, som er Europas største vandfald – 100 m<sup>3</sup> vand passerer faldet hvert sekund. Næste stop på turen var Geysir, en meget lille by, der bærer præg af de mange geysere i området. Her oplevede vi, hvordan jordens indre kan skabe det fornødne tryk til at blæse kogende vand højt op i luften.

Efter et besøg i turens anden souvenirbutik så vi det storslåede område Tingvallir. Her har der været folkesamling for islændingene siden år 940, hvilket gjorde det til en af verdens første lovgivende forsamlinger. Området ligger samtidigt ovenpå forkastningslinjen mellem den amerikanske og den europæiske kontinentalplade. Dette kunne tydeligt ses på de rå klippeformationer i området.

Sidste stop på turen var Islands største turistattraktion: Den blå lagune. Her fik vi alle en dukkert i det varme vand. Vandet er et overskudsprodukt fra produktion af geotermisk energi, men er berømt for sine helbredende effekter



*Området omkring Den blå Lagune er meget smukt og dramatisk.*

Under opholdet på Island blev Vædderen pålagt at fuldføre uddannelsen af HCO'er, Helicopter Control Officers. Dette foregik i farvandet udfor Reykjavik og gik helt efter planen – der blev uddannet 3 nye HCO'er.

I skrivende stund er Vædderen på vej tilbage mod Grønland. Her skal flaget

vises, indtil skibet stævner mod udlands-  
ophold i Cork, Irland.

## VÆDDEREN besøger Cork



*Den smalle indsejling op ad floden Lee giver gode muligheder for at skyde nogle ægte irske motiver.*

**Ikke siden 2003, hvor VÆDDEREN under et besøg i byen nytårsnat reddede en kvinde fra at drukne i havnen, har skibet været en tur i Cork.**

27-10-2008 kl. 08:39

Men nu skulle det være, så i forbindelse med et skift fra Grønland til Færøerne lagde skibet fredag den 17. oktober vejen forbi den smukke by ved floden Lee i det sydlige Irland.

Byen der er på ca. 160.000 indbyggere rummer mange spændende beretninger fra Irlands brogede fortid. Området ved Cork var bla. et af de store udskibningsteder for irske immigranter under begge perioder med hungersnød i landet fra 1740-41 og igen 1845-52.

Cork ser ud fuldstændig ud, som man forestiller sig det på forhånd. Byen er lange rækker af ”two ups’n two downs”, nogle i glade farver men mange i gråt. Masser af pubs og gotisk inspirerede grå kirker med slanke spir.



*Den dyreste whisky (livets vand) i samlingen – bemærk prisen er i euro, men så får man også to glas og en fin æske med i købet.*

Flodområdet er stort og VÆDDEREN fik på mest gæstfrie vis tildelt en kajplads inde midt i byen i behagelig afstand af forretninger og restauranter, og for byens ”spidser” som anført af den stedlige danske konsul lagde vejen forbi skibet for at deltage i receptionen fredag aften på skibets fordæk.

Det blev til at par meget hyggelige timer i selskab med nogle særdeles glade og venlige mennesker, der var meget interesserede i at høre om skibet og besætningens opgaver i Nordatlanten.

Da Cork og omegn nu havde så meget at byde på lå det lige for at arrangere bustur for besætningen, så både lørdag og mandag blev brugt til at tage på udflugt.

Et af de mere populære udflugtsmål i whiskyens hjemland er selvfølgelig et destilleri. Meget heldigt ligger Jameson, der er Irlands største producent af de ædle dråber bare et kvarters kørsel fra selve Cork i den meget smukke landsby Middleton.



Udover et "smagfuldt" besøg blandt kobber-kolber og egetræsfade gik busturene også til et lokalt marked, Blarney Castle og en meget smuk Katedral.

Nu skulle det jo nødtigt gå hen og blive spas og ballade det hele. Så skibets Chef der for øvrigt var "lånt" til lejligheden måtte pænt trække i den fine uniform og ledsaget af konsulen aflægge officielle visitter rundt omkring i byen bla. på borgmesterkontoret og ved hovedkvarteret for den irske flåde.

Der er lodspligt på floden. Og tirsdag formiddag fik lodsens gelejdet skibet sikkert ud af indsejlingen til Cork. Heldigvis i rigtigt godt vejr, for Irland tager sig særdeles charmerende ud i solskin.

Skibet og besætningen kunne herefter sætte kursen mod Færøerne med en hel del gode minder om Irland, Cork og dens bysbørn i bagagen.



*St. Colman's Cathedral: byggeriet blev påbegyndt i 1868 og sluttede i 1916. Klokkespillet består af 47 klokker, hvoraf den største vejer 3,5 tons.*



*OK Niels Larsen skriver i gæstebogen på borgmesterkontoret flankeret af den irske forbindelsesofficer, Lord Mayor og Konsul Freddie Pedersen*

## VÆDDERENs sidste fangst



*VÆDDERENs gummibåd på siden, når den er klar til at blive sat, mens skibet sejler*

**Efterårstogtet er ved at være slut for VÆDDEREN, og søndag var således sidste dag med patrulje på det færøske fiskeriområde – men der var til gengæld fangst!**

17-11-2008 kl. 14:56

Dagen startede stille, da VÆDDEREN havde ligget i læ af Færøerne for natten, og for flere besætningsmedlemmer gik morgenen med historier om, hvad de skulle lave, når de kom hjem. Men så lød det over prajeanlægget: ”Gummibådsbesætning og FI-hold, tørn til”. VÆDDEREN var i morgenens løb og for de fleste næsten ubemærket sejlet væk fra øerne og lå nu på siden af den skotske trawler Keila.

VÆDDEREN satte sin gummibåd, som sejlede det sidste stykke over til trawleren og satte FI-holdet ombord.

Trods svage vinde var der fortsat både bølger og dønninger fra foregående dags og nats kuling, og det gør det ikke altid nemt at entre et mindre skib.

Det er faktisk ingen let sag at komme ombord på en vippende trawler fra en gummibåd, der ’rider’ flere meter op og ned af trawlerens side på de dønninger, der næsten umærkeligt skjuler sig under bølgerne.



*Gummibåden på siden af trawleren.*

Det er heller ikke ufarligt, men med nogle erfarne folk, godt sømandskab og sikkerheden i højsædet lykkedes det at komme ombord.

Kontrollen var denne gang i princippet nem nok, for trawleren var netop kort forinden startet med at fiske, og lasten var således tom, indtil trawlet blev hevet hjem med den første fangst.

Men da trawlets masker blev målt af FI-holdet, blev det konstateret, at maskerne var for små.

Dette er en alvorlig forseelse, da det selvfølgelig er vigtigt, at småfisk kan slippe ud gennem maskerne, så arterne kan overleve, og

der dermed også er store fisk at hente næste år.

Føreren af trawleren blev sigtet for brud på den færøske fiskerilovgivning, og VÆDDEREN eskorterede skibet ind til Thorshavn, hvor sagen blev overdraget til politiet.

Føreren vil forventeligt blive idømt en bøde for forholdet.

For VÆDDEREN var det en ”prisværdig” måde at afslutte togtet på, og om få dage går det ”hjemad” til danske farvande – via Nordsøen og de danske oliefelter, gennem Kielerkanalen og et besøg i adoptionsbyen Odense – til basen i Frederikshavn.

VÆDDEREN

## Brand om bord i BRIMIL og VÆDDEREN uden fremdrivning



*BRIMIL har taget VÆDDEREN på slæb.*

**Brand om bord i det færøske inspektionsskib BRIMIL og VÆDDEREN uden fremdrivning er problemer, der ikke opleves hver dag. Og heldigvis var det da også kun en øvelse.**  
17-11-2008 kl. 15:10

BRIMIL og VÆDDEREN havde sat hinanden stævne fredag den 14. november i den nordlige del af Djúpíní for at afprøve nogle af de færdigheder, som skibene hver især skal mestre for at hjælpe

andre skibe i farvandene omkring Færøerne.

Årstiden taget i betragtning viste vejret sig fra sin bedste side, da øvelsen startede med næsten vindstille og både Mula og Kallur badet i det fineste grålys.

Først simulerede VÆDDEREN fremdrivningssvigt og i løbet af et øjeblik var skibet på slæb af BRIMIL.



*VÆDDEREN indsatshold er gået om bord i BRIMIL for at slukke ildebrand og evakuere sårede*

VÆDDEREN kunne ved selvsyn beundre BRIMILs evne til at trække, for i løbet af ganske få minutter var de to skibes fart oppe på 10,5 knob, hvilket var yderst imponerende. Efter slæbeøvelsen var det VÆDDERENS tur til at assistere. BRIMIL simulerede fiskeskibet "RANDI" der havde brand om bord og savnede to personer.

For at gøre øvelsen lidt mere realistisk havde BRIMIL fyldt en del af apteringen med kunstig røg, og to besætningsmedlemmer agerede sårede.

Efter den første indledende melding fra RANDI blev VÆDDERENS assistancehold, der bestod af røgdykkere og sanitetsgast, sejlet over

til RANDI med gummibåd for at slukke branden og finde de savnede besætnings-medlemmer.

Det lykkedes indsatsholdet at bekæmpe ildebranden og finde frem til de sårede personer, og det blev på stedet vurderet, at det var hensigtsmæssigt at overføre dem til VÆDDERENS hospital, hvor skibets læge og sanitetspersonel stod klar til at modtage dem. Øvelsen bibragte både indsatsholdet og sanitetspersonellet mange gode erfaringer, idet det altid bedre at øve med et andet og for de fleste om bord i VÆDDEREN ukendt skib, end det er at øve om bord i sit eget.

Efter formiddagens øvelser blev mødet mellem de to skibe benyttet til gensidigt besøg hos hinanden - en kærkommen lejlighed til at hilse på sine færøske kollegaer.

VÆDDEREN vil gerne benytte lejligheden til at sige tak til BRIMIL for en god øvelse.



*Sårede fra BRIMIL til behandling på VÆDDERENS hospital*

## F360 HVIDBJØRNEN

### Nordlyset Nr. 1-2008 fra HVIDBJØRNENs A-besætning



*Vintertogt kan være en kold fornøjelse. Her ses Skansen i Thorshavn*

**Så kom vi af sted på togt igen. Det var en lidt utraditionel start, fordi vi havde en reparationsperiode på 3 uger, hvor vi lå på Flådestation Frederikshavn.**

07-01-2008 kl. 14:05

#### Sidste nyt fra chefen

Det er altid lidt trist at være på et skib, der er lidt koldt og dødt i det, samtidig med at en masse teknikere farer ud og ind af skibet, og skiller det ene ad og samler andet. Det kan være svært at bevare overblikket. Men det lykkedes faktisk at få gennemført næsten alle de arbejder, som vi havde bedt om. Så derfor siger vi tak til Jesper Larsen, og alle de andre, der har gjort en stor indsats, for at vi kunne få det et velfungerende skib at sejle med. Og også tak til vores egen besætning, hvoraf ikke mindst teknikdivisionen virkelig har gjort en stor indsats.

Der var selvfølgelig en del ting, som først kom på plads i sidste øjeblik, så vi rendte lidt i vejen for hinanden, når vi på en gang holdt forskole og fik de sidste arbejder afsluttet. Kun vores kanonsigte blev ikke færdigt. Det konstaterede vi da vi skulle skyde under forskolen. Så nu må vi se, om vi kan få nogle folk op til at afslutte dette arbejde, så vi får mulighed for at gennemføre en skydning sidst på togtet.

Også vores nye gummiåde har vi haft lidt indkøringsproblemer med, men nu er de også kommet i orden, og det er godt, da de jo er et af vores væsentligste arbejdsredskaber i mange af vore opgaver.

Ellers forløb forskolen godt, og vi havde fornøjelsen af at kunne vinke farvel til vore familier og venner dels ved afgang fra Frederikshavn og dels i forbindelse med vores afgang fra København efter endt forskole. Det er ikke så tit det kan lade sig gøre, men jeg ved, at der var mange, der var meget glade for muligheden for også at vise vores stolte skib frem.

På vej mod Færøerne løb vi ind i en storm, og det betød, at vi fik et brat opvågnen til livet til søs, og at vi fik rystet skibet på plads og fundet de sidste udestående arbejder. Heldigvis blev vejret meget bedre da vi var kommet forbi Shetlandsøerne, og vi har jo haft godt vejr lige siden, i betragtning af, at det er vinter også på Nordatlanten.

Efter en velfortjent weekend i Thorshavn, tog vi imod eskadrechefen, kommandør Jens Walther, som for første gang besøgte os i to dage, og derefter gik det videre med arbejdet på havet, indtil vi skal til at fejre jul og nytår, men det kommer der mere nyt om senere.

Endnu en gang er vi gået på togt med vores erfarne besætning, uden at der er sket de store udskiftninger, og det er atter en fornøjelse at sejle sammen med en næsten fuldtallig erfaren fast A-besætning. Det tegner godt for resten af togtet. Vores værnepligthold ser også ud til at have fundet sig godt tilrette, og jeg er sikker på, at vi atter gang kan sende et hold værnepligtige fra skibet med en god oplevelse bag sig, og forhåbentlig med nogle positive fremtidige kolleger blandt dem.

Så lad os i fællesskab ønske os endnu et fælles godt togt på vores "happy ship" HVIDBJØRNEN.

Med venlig hilsen  
POUL-ERIK LARSEN  
CH HVBJ (A)

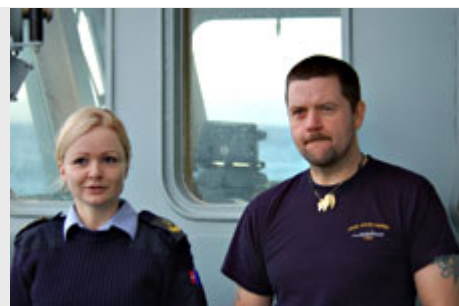
### **Blink I natten:**

Så har skibets kommunikations sektion været aktive igen, denne gang med lidt øvelses-aktivitet med et af flådens andre skibe, HDMS ABSALON ud for Sjællands Odde.

Øvelses foregik over en periode på ca. 3 timer, og var yderst spændende og fagligt interessant.

Som en lille opstart begyndte vi med en voice øvelse, dvs. det talte ord over en UHF radio, hvor formålet var at rykke rundt på 4 fiktive skibe. Dette gav god træning i radioprocedurer, og radiodisciplin.

Efterfølgende senere på aftenen overgik vi til en blink øvelse, dvs. en morselampe, hvor man fra skib til skib morser med lys til hinanden. Dette gav også fremragende øvelse i procedurer og genkendelse af morsesignaler.



*HVIDBJØRNENS 2 radiogaster  
Annbritt og Henrik*

Som vist på billedet Henrik og Ann-Britt ved morse lampen, dog taget i dagslys og ikke ved selve øvelsen.

Alt i alt en god aften for kommunikationssektionen, idet det ikke forekommer så ofte, at man øver med andre af flådens skibe.

Sign. Radioen HVBj-A

### **Gummibåds TKO i nord Atlanten**

En dag i fartøjsdragten.

”Godmorgen, klokken er 0800!”, råber driften, eller sådan føles det på det tidspunkt på dagen. Her starter dagens strabadser, driften uddelegerer formiddagens opgaver til konstablerne i maskinen.

Jeg sidder i mine egne tanker, mens der uddeles opgaver, lige ind til

han siger mit navn. ”Daniel du har daglig gummibåd”. Jeg siger halløj og er klar til at komme i gang. Men jeg skal lige have dagens første kop kaffe som jeg kan tage med op til mine både.

Jeg går op på dækket til bådene; det støvregner, det er jo også Færøerne og det er december måned - det skal være lidt klamt. Udenfor er det stadig mørkt, så jeg tænder dækslyset og bevæger mig udenfor til lillebror på styrbord sidedæk. (lillebror er den primære båd, der bruges til mand over bord, helikopter i nød, fiskeriinspektion og når vi lægger til kaj). Føj, koldt og klamt, men den daglige gummibåd skal jo laves.

Her starter jeg med at kontrollerer, at der er olie på motorerne inden jeg starter dem op.



*Lillebror klar til afhenting af personel*

Jeg går ind i hangaren igen for at hente vandslangen med de to kopper på, som skal ind over motorerne, så de kan få kølevand. Jeg går ud i støvregnen igen, montere kopperne på motorerne tænder for vandet, kravler op i gummibåden og starter for motorerne. Bruum, og de er startet, nej der gik den ene ud, jeg starter den igen, og så går den anden ud! Jeg klør mig selv lidt i nakken og starter den igen, nu kører de fint. De får lov til at køre i en fem til ti minutter.

I mellemtiden kontrollerer jeg, at nogle af de ting, som skal være ombord i gummibåden, ikke er blæst væk i natten løb – som f.eks. pagajer, pulverslukker og kasteline. Desuden skal der i det forreste rum i båden være pyroteknik, lappegrej, to varmetæpper, førstehjælps grej, lense pumpe, og to ekstra brændstoftanke.

Efter jeg har kontrolleret, at alt er der og fungerer, stopper jeg motorerne og går i gang med samme kontrol på lillesøster (bruges til personel transport og hvis lillebror er i stykker) som står på bagbord side af hangaren.

Efter den daglige bevæger jeg mig nedenunder igen, hænger min jakke på plads og tager en kop kaffe mere. Her kan jeg fortælle lidt om besætningen på gummibådene, som består af en fartøjsfører, for det meste dagvagten, som sejler båden, og så er der mig selv “sagde hunden” som TKO, en slags mekaniker, som skal



kunne træde til hvis der går noget galt med motorerne. Jeg tager også krogen til kranen af og i, når vi bliver sat og hejst.

Og til sidst er der forhaleren. Det er ham, som løsner den forreste trosse på gummibåden, når den bliver sat i vandet, og sætter den fast når vi skal hejses. Desuden har vi en dykker med, når der er en "mand over bord" eller en "helikopter i nød".

Mens jeg nyder det sidste af min kaffe og sidder og udveksler erfaringer i kontrolrummet - såsom de sidste vittigheder fra mobilen, lyder det fra højttalerne på skibet. "FOR ØVELSE, FOR ØVELSE, MAND OVER BORD, MAND OVER BORD". Så får jeg travlt, sætter min kaffekop det første og bedste sted, hvorefter jeg løber alt hvad jeg kan op for at iklæde mig min fartøjsdragt (som vi skal ha' på når vandtemperaturen er under 15°C).

Jeg står oppe ved styrbord vagtstue, hvor fartøjsføreren og forhaleren også er ved at gøre sig klar. Her går det stærkt, vi skal have den person/dukke op af vandet inden der er gået 5 min.

Vi har gjort os klar, sidedækket har klargjort lillebror, dykkeren er mødt og klar, jeg hopper op i lillebror for at sænke motorerne og starte dem op, nu virker de, jeg slukker dem igen, resten af besætningen er kravlet ombord. Alt dette er sket på omkring 3 min.

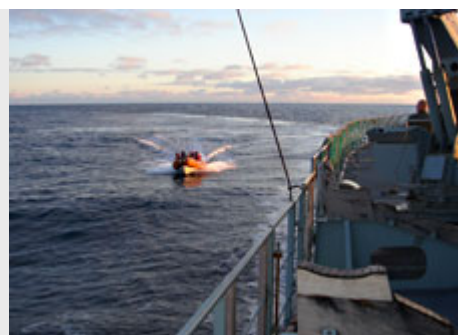
Vi melder til vores næstkommanderende (NK), at vi er klar. Skibet har i mellemtiden lavet et styrbord drej for at lave fladt vand, vi kan blive sat i.

NK får meldingen fra broen, at vi er i styrbord drej vi sejler lige over 8 knob og vi må sætte når vi kan. NK råber ALLE KLAR, vi rækker en hånd i vejret og råber klar, NK råber SÆT LILLEBROR, kranen drejer og begynder at sætte os, jeg åbner for krogen, så den kan løsnes, når vi rammer vandet.

Fartøjsføreren starter motorerne. Da vi rammer vandet løsner krogen, men så går den ene motor ud. Vi får den hurtigt startet igen, hvorefter jeg klør mig i nakken igen, og tænker forbandede motor. Vi får løsnet forhaleren, og så er vi af sted, udkigsposten på Hvidbjørnen peger i den retning dukken er.

Vi kommer hurtigt ud til dukken, dykkeren springer i vandet på bedste Baywatch stil. Han svømmer med dukken over til lillebror igen. Vi får dukken og dykkeren ombord igen, og vi returnerer til HVIDBJØRNEN. Vi lægger os standby lige agten for skibet, indtil de siger, at vi kan blive hejst. NK råber et eller andet uforståeligt, som er hans tegn til, at vi må sejle op på siden af skibet, hvor først forhaleren sætter trossen fast. Der slækkes på motorerne, lillebror driver ned langs siden af skibet til forhalerlinen er stram, hvor efter jeg griber efter krogen, sætter den fast i lillebror og råber HUGGET. Vi bliver hejst og dukken sendes ind på infirmeriet, det hele er overstået på 7 min. Det er godt nok. Det ville være bedre, hvis vi kunde gøre det på 6 min. Men der skal vi øve os lidt mere.

Da vi var kommet ombord, lillebror er sat i vuggen, og alle var kommet af sparkedragten, kom NK og roste os for indsatsen. Alt i alt en god start på dagen, nu må jeg ned og få mig en kop kaffe mere. Det har jeg fortjent!



*Lillebror returnerer til HVIDBJØRNEN efter endt opgave*

Omkring kvart over elleve kommer NK med hans formiddags prajning. Her siger han så meget om, hvad der er sket i formiddagens løb, og hvad vi kan forvente os resten af dagen. Der står FI (Fiskeri Inspektion) på programmet. Det er kl. 1300, så jeg kan nok nå at sove til middag.

Kl. 1300 bliver der prajet gummibåds besætning og FI hold tørn til. Så er det i gang igen, op og iklædes fartøjsdragten, der står fartøjsføreren og forhaleren også og gør sig klar.

Da vi bliver klar går vi ud til lillebror og falder på for at klargøre. Nu venter vi bare på FI holdet, som består af en officer og en eller to konstabler. De hopper også op i lillebror og så er vi klar til at blive sat. Samme måde som mand over bord.

NK råber klar, alle har en hånd i vejret, og så råber han SÆT LILLEBROR, vi bliver firet ned jeg hugger ud og forhaleren smider fortrossen op på skibet, og vi er af sted.

Det er en stor russer vi skal over på, og der er lidt bølger. Fartøjsføreren sejler helt op på siden af trawleren og holder lillebror helt ind til lodslejderen, som FI holdet skal kravle op af. Det kræver lidt manøvrering, men det kan godt lade sig gøre. Den første der kravler ombord er officeren, stærkt fulgt af en konstabel med en taske på ryggen, som nok vejer omkring 30 kg. Det er ret mange kilo ekstra, som man skal have med op af lodslejderen, men de kommer begge sikkert ombord og vi returnerer til HVIDBJØRNEN.

Vi kommer tilbage og bliver hejst. Med lillebror på siden og en skralde-surring omkring tårnet på båden, kan vi bare vente til der bliver prajet efter os igen - det tager typisk 2-3 timer at lave en FI. Efter ca. to timer bliver der igen prajet "Gummibåds besætning og side dæk tørn til for afhentning af FI hold". Det er samme procedure som sidst. Det tager ca. 10 min at hente vores drenge tilbage på skibet igen.

Lillebror bliver sat i vuggen igen og sat fast. Det var så den dag, så er det spændende at se hvad morgendagen bringer!

MOKS Daniel Christiansen 375



*Fiskeriinspektion på en stor russisk trawler.*

### **Et strejf af den kolde krig**

Det var en mørk, kold og blæsende morgen lidt nord for Færøerne. Da modtog HVIDBJØRNEN et opkald fra Færøernes kommando. "Lige syd for det færøske område vil der passere en russisk flådestyrke og vi vil have jer til at sejle ned og tage billeder af den".

"Uh" tænkte vi her ombord. Planen var jo at vi skulle ind til et taktisk anløb og hente nye forsyninger, og desuden var vejret jo heller ikke det bedste. Men i regn, sne og slud kommer HVIDBJØRNEN A også ud, så vi vendte rundt og sejlede alt hvad remmer og tøj kunne holde, sydover med bølgerne lige imod os.



*Et af de russiske krigsskibe set fra luften*

Vi kunne godt se at det ville knibe lidt med at nå hele vejen ned til det punkt flådestyrken ville passere på. Men til vores held havde flyvevåbnet netop den dag en FI-flyver på Færøerne. Den blev ligeledes sendt ned mod området for at tage billeder, og da den havde en lille smule mere fart end HVIDBJØRNEN, lykkedes det den at nå derved før os.

Da opgaven var blevet løst, godt nok af flyvevåbnet og ikke os selv, vendte vi om og sejlede nordpå igen. Dette var heldigt nok, da det viste sig at der var brug for os og vores helikopters assistance på Suderø. På sygehuset lå en patient, der skulle flyves til Thorshavn. Dette gik vi straks i gang med, og efter at det var fuldført sejlede vi ind til vores taktiske anløb og fik vores forsyninger, så kokkene også

kunne komme i gang.

Moks Anders T Bjørn 307

### **Tillykke med fødselsdagen.**

29 november 274 MOKS Leif Hansen 28 år

02 december 703 VPL Mark Severinsen 21 år

06 december KIB SG Jesper Vincent Hansen 34 år

10 december 275 Tommy 25 år

### **Tillykke med udnævnelsen.**

299 Benedikte Hove MOKS

196 Morten Kristensen MOKS

265 Jesper Engbjerg MOKS

268 Siggeir Christian Høgh MOKS

375 Daniel Christiansen MOKS  
275 Tommy Kristensen MOKS  
365 Anders Kudsk MOKS

**Indtil næste gang.**

Så er den søde jule og nytårstid kommet. Julen vil vi spendere i Fuglefjord, en havn der sjældent bliver besøgt og nytåret vil være i Skotlands dejligste by Edinburgh.  
En speciel tid, også ombord på Inspektionsskibet Hvidbjørnen

Med venlig hilsen  
Redaktionen.



#### *HVIDBJØRNEN julepyntet i Fuglefjord*

**Siden sidste nye - lidt forsinkede - nummer af Nordlyset, har vi haft fornøjelsen at tilbringe årets store familiebegivenhed, julen, på Færøerne.**

04-02-2008 kl. 13:52

#### **Sidste nyt fra chefen**

Vi fik langt om længe fundet et sted at komme i havn til juledagene.

Det blev i den meget hyggelige by, Fuglefjord, som vi så ofte er sejlet forbi. Vi var ikke klar over, at havnen var blevet uddybet, så vi nu kunne ligge der. Til gengæld viste det sig, at vi fik en meget fin velkomst og ærespladsen i havnen. Vi gjorde alle en stor indsats for, at vi kunne tage os flotte ud midt i byen, med lys over toppene, julemænd med blinkende lys osv.

Alle gjorde ligeledes en stor indsats med at få dækket op til den store julefest i hangaren. Vi havde fløjet helikopteren til Vagar, så der var plads til, at hele besætningen sammen kunne fejre juleaften. Selve juleaftensdag modtog vi også et par visitter. Dels fra den stedlige orlogspræst Meinhard Bjartalíð, og senere også fra chefen for Færøernes Kommando, kommandør Per Starklint. Begge kom med de bedste juleønsker til os, og det er jo dejligt at mærke, at der er nogen der tænker på os, der ikke kan være sammen med familien ved en sådan lejlighed.

Alt var arrangeret, så vi så vidt muligt kunne fejre en lige så traditionel jul, som hjemme i Danmark.

Kabyssen havde også sikret at såvel gæs, ænder og flæskesteg som ris a la mande var anrettet helt efter traditionerne. Det blev da også en rigtig hyggelig juleaften, selv om man godt kunne mærke, at der var mange, der også sendt en tanke hjem til familien i Danmark. Senere på aftenen kunne man også se mange mobiltelefoner i brug overalt på skibet.

Julefrokosten var også helt efter traditionerne, men heldigvis havde vi fået indlagt lidt idræt i programmet, inden vi atter satte os ved endnu et overdådigt bord. 2. juledag vinkede vi farvel til den hyggelige by, Fuglefjord, som vi helt sikkert vil besøge igen ved senere lejligheder.

Efter nogle dage på havet satte vi så kursen mod Edinburgh, hvor vi havde fået lov til at ligge et par dage omkring nytår. Det blev et rigtig dejligt besøg. Alle fik mulighed for at se lidt af det meget store nytårsarrangement, der gennemføres hvert år i Edinburgh. Desuden var der nogle, der var så heldige, at de fik besøg af deres kære hjemmefra under dette ophold.

Selve nytårsfesten holdt alle dog ombord, og det blev en rigtig dejlig aften, hvor alle samledes på broen til et glas champagne kl. 2400. Her kunne vi også få et glimt af fyrværkeriet ved Edinburgh Castle. Det var en rigtig hyggelig aften, og jeg betragter aftenen som endnu et bevis på, at vi har formået at fastholde det "Happy Ship", vi hele tiden stræber efter at fastholde. Og endnu en gang gav det kabyssen mulighed for at bevise, at de også kan levere den store gallamiddag.

Selv havde jeg og 4 andre officerer også fornøjelsen af at deltage i den danske generalkonsuls nytårs cocktailparty – en rigtig hyggelig eftermiddag.

Opholdet i Edinburgh var i høj grad påskønnet, ikke mindst da nytåret på dette vintertogt kom til at ligge midt i togtet. Nytårsfesten var således med til lette lidt på den lidt tunge stemning, der kan opstå, når der er langt igen af et vintertogt med mørke og korte dage og meget blæsevejr. Efter nytåret var det lettere at se enden på togtet. Den smidighed, som Færøernes Kommando udviste, i forhold til at de stramme restriktioner på udlandsbesøg, blev i høj grad påskønnet af besætningen.

Tilbage på patruljetjenesten i Færøernes fiskerizone, var vi så uheldige, at smøringen af roret svigtede, hvorfor vi måtte finde en dok, hvor vi kunne komme op og få pillet roret ud, og få det repareret i nødvendigt omfang. Så i øjeblikket ligger vi og venter på at vinden aftager, så vi kan komme ind i dokken på Ørskov Skibsværft. Også i Danmark kan vinden være en faktor vi må regne med. Vi håber ikke, vi skal lige alt for længe i dok, vi vil helst tilbage til Færøerne for at afslutte togtet på ordentlig vis.

Med venlig hilsen  
POUL-ERIK LARSEN  
CH HVBJ (A)

### Orkan over Færøerne

På de allersidste dage på vores togt nåede vi også at opleve et stormvejr ud over det sædvanlige. Ifølge nyhederne var det den værste orkan i 30 år, der den 31. januar ramte Færøerne, med strømafbrydelser og væltede huse mv. til følge. Det bedste sted at opholde sig var nok på HVIDBJØRNEN. Vi lagde os ned syd for øen Vagar og holdt gående i læ af øen. Blæsten slap vi ikke for – vi målte op til 44 m/s, og det svarer til en rimelig kraftig orkan – og nogle gange krængede vi op til 15 grader over bare af vindens tryk, men der var ikke nogen særlig sø, fordi vi lå i læ af øerne. Det var dog stadigvæk en voldsom oplevelse, og jeg tror, der er mange af os, som ikke har oplevet så kraftig vind før. Men skibet klarede det meget fint, og bortset fra et enkelt dæksel, og nogle trevlede flag, led skibet ikke nogen skade, og det er jo en betryggende erfaring at have med sig på de kommende togter. Det er et rigtigt godt bygget og sikkert skib vi sejler rundt med heroppe.

Chefen

### Kabyssen

#### Et juleeventyr

Og det skete i de dage i december at julen kom til HVIDBJØRNEN.

I kabyssen betød det produktion af diverse julesul.

I løbet af julemåneden lavede vi æbleskiver til bingoaften samt konfektaften, hvor alle kunne komme og svine med marcipan og nougat. Og selvfølgelig blev det til dage med risengrød, grønlangkål og andre af julens "specialiteter".



Hele "familien" samlet til julemiddag i hangaren

Juledagene oprandt, og der blev travlhed, nu skulle der gøres klar til den store julemiddag med and, gås, steg, hjemmelavet rødkål, brunede kartofler og en dejlig sovs! Middagen blev holdt i hangaren, hvor hele besætningen var samlet. Den skulle jo selvfølgelig afsluttes med Ris à la mande.

Her knækkede filmen helt. Der var 5 mandelgaver og 13 mandler. Selvom at jeg selv, overvåget af 398 Sune, lagde de 5 mandler i, lykkedes det alligevel, igen, for 196 Morten at få det ødelagt med flere mandler (Julen 2005 Red.).

Efter en del diskussion og votéren, lykkedes det alligevel, med NK som dommer, mandelhaverne at bilægge striden og få afgjort, hvem der skulle have gaverne. Det blev en anderledes juleaften, men dog en meget hyggelig af slagsen i "familiens" selskab.

1. juledag stod den på julefrokost med alle klassikerne, postej med bacon, fiskefilet, sild, medister, hamburgerryg og farmor Bjørns hjemmelavede sennep. Efter al denne dejlige mad og de ekstra kilo, det medførte, blev der afholdt et værdigt pakkespil, til stor morskab for alle. Efter disse hektiske dage var det helt rart, da NK prajede på post for manøvrererulle 2. juledag, og vi endnu engang kom på suppen. Så blev der lidt ro og almindelig hverdag, inden det gik løs med nytårsaften i Edinburgh, men det er en helt anden historie.

Glædelig jul og godt nytår fra kabyssen  
297 Hans Martin H. Pedersen

### Nytår i Edinburgh:

2. Juledag var HVIDBJØRNENs besætning fyldt til bristepunktet med den storslåede julemad, kabyssen havde serveret for os gennem julen. Nu måtte der sker noget. Derfor besluttede vi os for at afgang Fuglefjord og sejle først på en kort patrulje, for derefter at vende stævnen mod syd og sejle til Edinburgh.



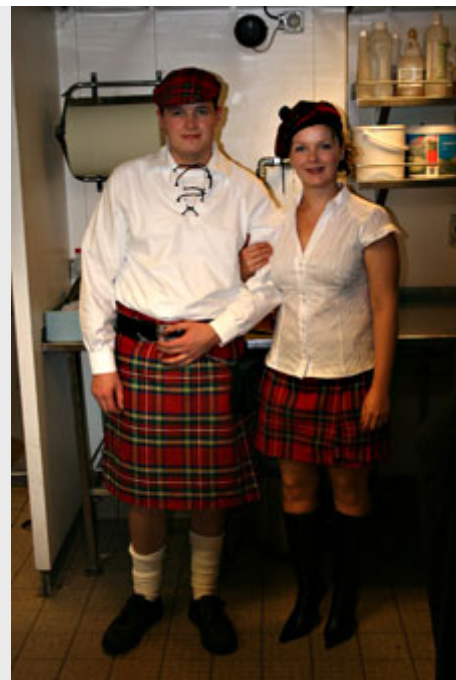
I Edinburgh har man en stor traditionel nytårsgadefest, kaldet Hogmanay. Det der fejres er ironisk nok sejren og afbrændingen af en stor dansk vikingeflåde. Derfor er det jo ganske naturligt, at vi sender et dansk krigsskib derover for at vise, at vi vikinger ikke bærer nag.

Efter at have sejlet ned gennem oliefelter og svagt anet den barske skotske kystlinie om styrbord lykkedes det os at nå Firth of Forth, hvor vi meget tidligt (og her mener vi meget tidligt!) om morgenen den 30. december tog lodsens ombord og fortsatte det sidste stykke vej ind mod Leith Harbour, som er Edinburghs havneby. Første stop var slusen ind, og derefter gennem havnen til vores plads.

Inde i havnen så vi vores ven VIGILANT fra den skotske fiskerikontrol og dens søsterskib. Der er nok stadig nogle, der husker vores jagt på den franske fisker BRUIX, hvor VIGILANT overtog eskorteringen af BRUIX, da denne sejlede ind på britisk territorialfarvand. Rundt omkring på skibet hørtes nu talrige historier om jagten.

Efter at vi havde klappet kaj og rigget alt til til nytårsaften blev der givet "spadseretilladelse for vagt- og arbejdsfrit personel" Så strømmede folk fra borde og væltede af sted, nogle over i det nærliggende shoppingcenter, Ocean Terminal, andre op i selve Edinburgh by. Jeg selv havde vagt og blev derfor tilbage på skibet.

Den 31. gik kokkene i gang med den helt store nytårsmenu bestående af kongekrabber og springbuk. Imens kokkene endnu engang knoklede, tog det vagtfrie personel igen på sight-seeing i Leith og Edinburgh.



*Man må jo klæde sig som de lokale*



*Det utrolig flotte Edinburgh Castle*

Det skal siges, at Edinburgh er en fantastisk smuk by at bevæge sig rundt i. Der er utrolig mange seværdigheder, men prikken over i'et må jo være Edinburgh Castle, der fra sin klippe i midten af centrum våger over byen. Selve slottet indeholder en stor række museer, der fortæller om slottet og om skotsk militærhistorie. Der er bl.a. et stort memorial museum, hvor alle de skotske soldater, der er blevet dræbt i de forskellige krige, bliver mindet. De skotske kronjuveler er også udstillet på slottet.

For at påvise den berømte skotske nærighed, kan det fortælles, at man oppe fra slottet hver dag kl. 1300 affyrer den berømte "One O'Clock Gun". Grunden til, at man affyrer den kl. 1300 (eller 1 PM), er, at så behøver man kun at affyre et skud i stedet for 12, hvis man

gjorde det til middag.

Klokken 1800 var hele besætningen samlet ombord igen. Denne gang i pænt tøj, for de flestes vedkommende. Kokkene kom ind og fortalte lidt om maden, og derefter satte vi med vand i mundvigene tænderne i det delikate måltid. Traditionen tro var der festligt dækket op. Og lidt nytårssjov lå der også til fri afbenyttelse.

Efter at have spist os godt mætte, begyndte vi at trække ind i Baren for at fortsætte festen. Inden da havde alle dog fået muligheden for at få kaffe avec. Klokken 2400 samledes hele besætningen på broen til kransekage, champagne, cigarer og en halv tale fra NK (denne blev afbrudt af tågehornet, da kl. blev 2400). Med tågehornet tudende så vi alle det betagende fyrværkerishow inde fra Edinburgh Castle. Efter at have ønsket tillykke til hinanden begyndte folk at trække stille og roligt nedenunder igen for at fortsætte festen. Nogle tog ind til byen og tog del i festlighederne der, andre blev ombord og hyggede sig der.

Den 1. januar skulle trods gårsdagens og nattens festligheder ikke bare ligge ubenyttet hen, så folk trak endnu engang ind til byen for at gå på sightseeing og shopping og selvfølgelig også benytte sig af det tivoli, der var i byen.

Endelig efter at have afleveret de værnepligtige i lufthavnen, kastede vi endnu engang trosserne og sejlede atter nordpå for at komme tilbage på arbejdet.

Anders T. Bjørn  
MOKS KI

### **Kadetter på Hvidbjørnen.**

"Bagbord til 1-6-8!" lyder det fra vagtchefeleven. Lille pause: "du mener styrbord til 1-6-8!" lyder det spørgende fra rorgængereren. Længere pause "arghhhh, den anden bagbord" lyder det mumlende fra vagtchefeleven. "Rettelse – styrbord til 1-6-8!" lyder det højt og klart fra vagtchefeleven.

Hvis nogle af jer skulle have overhørt denne eller en tilsvarende ordveksling rundt omkring på skibet, har det nok været en af de tre kadetter, I er stødt på. Denne lille ordveksling viser utroligt godt den ånd, vi som vagtchefelever er blevet modtaget med på hele skibet. En ånd, hvori vi har kunnet stille næsten alle de dumme spørgsmål, vi måtte have. Et miljø, hvor alle fra besætningen har gjort deres til, at vi skulle få så meget ud af toget som muligt.

Når I tager hjem om en lille uges tid, vil vi tre kadetter gerne sige tak for en god og lærerig måneds sejlads og dokning sammen med HVIDBJØRNENs A-besætning. Vi håber, at den næste måned sammen med B-besætningen bliver lige så god som denne måneds togt. Vi tror dog, det bliver svært for B-besætningen at leve op til jeres høje standard.

For øvrigt, chef, jeg ved godt, at det helt korrekt hedder "styrbord støt på 1-6-8!"

Af Løjtnant Jens Agerholm.

### **Et strejf af den kolde krig part II**

Efter et kort ophold i Danmark føltes vejen til Færøerne i forvejen lang. Men da vi nærlæste vejrmeldingen, kom den til at føles endnu værre, for den var alt andet end opmuntrende. Rent faktisk kunne man kalde den dybt nedslående. Men af sted skulle vi jo, back to work, som man siger.

Så en sen eftermiddag lykkedes det for LOPO i SOK at kæmpe sig gennem storm og blæst og via telefonen meddele os, at vores venner, den russiske flådestyrke fra tidligere på togtet, var på vej tilbage igen. Denne gang havde vi hverken egen helikopter eller flyvevåbnet til hjælp.

Det skulle ikke være nogen hindring for os, så derfor ændrede vi kursen og blev enige om, at denne gang skulle vi nok nå at se dem. Efter at vi havde indpasseret den færøske fiskerizone i øst opdagede vi russerne i vest. Vi satte kursen direkte mod dem og efter en lille radiosludder om, hvem der var hvem, lagde vi os bag dem og fulgte efter dem gennem territoriet.

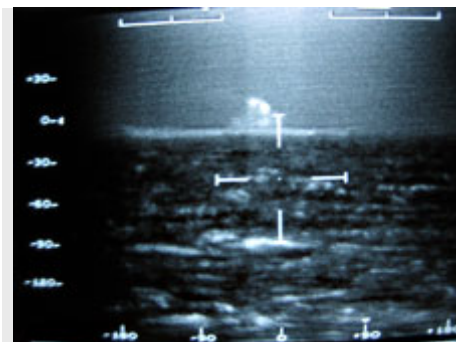
Desværre var det mørkt, så man kunne kun se nogle skibsslys med det blotte øje, men så tændte vi bare vores infrarøde kamera. Det skal siges, at det var et imponerende syn at se et kæmpe hangarskib dukke op på skærmen.

Efter at alle russerne var ude af det færøske fiskeriterritorium igen, satte vi kursen op mod øerne for at se, om der var sket noget nyt, mens vi havde været hjemme.

Anders T. Bjørn  
MOKS KI

### **Tillykke med fødselsdagen.**

03 jan 177 MSPC Flemming Mortensen, 46 år  
13 jan KUB SG Stefan A. Erichsen, 27 år  
23 jan TEK 2 SG Teddy Hansen, 40 år  
27 jan TEK 1 OS Johnny Roger Pedersen, 53 år  
29 jan 278 MOKS Erik Bergman, 28 år



*Endelig lykkedes det os at finde den russiske flådestyrke. Her er det deres hangarskib set via det infrarøde kamera*

**Indtil næste gang.**

Dette var så vores andet, lidt forsinkede, og sidste nyhedsbrev for denne tur. Den 4. februar vender vi næsen hjemad. Det har endnu engang været et skønt togt, fyldt med overraskelser. Vi vender frygteligt tilbage igen den 4. april, endnu engang til Færøerne.

Rundt om i skibet flyder rygterne allerede om, hvorvidt vi skal til Grønland og måske igen til Skotland. På et tidspunkt lød meldingen, at vi skulle til Afrika, men den tørn tog THETIS dog selv. Men en ting er sikker, og det er, at Nordlyset troligt skal fortælle om nyt fra HVIDBJØRNENS A-besætning på næste tur.

Med venlig hilsen  
Redaktionen.



*Skydning fra RAS-dækket med LMG og TMG*

**Vi skal mødes med, ABSALON, for at holde nogle samarbejdsøvelser, og for at støtte skibet i indskydningen af deres Sea Sparrow missilsystem**

29-04-2008 kl. 12:20

**Sidste nyt fra chefen**

Så er HVIDBJØRNEN (A) på togt igen.

Vi startede denne gang lidt mere rutinemæssigt, idet vi fløj med charterfly til Vagar den 2 APR. Og på en måde var det endnu mere traditionelt, idet skibet lå klar til os i Sørvåg, kun 3 km fra lufthavnen. Sørvåg er den havn man ofte brugte til omskiftning før i tiden.

Det var en flot og velpudset HVIDBJØRN vi overtog. B-besætningen havde gjort en god indsats inden de forlod skibet. De havde oven i købet fået repareret en hel masse af de fejl, der var opstået ombord, således at der ikke skulle være så mange problemer efterladt til os. Solen skinnede endda fra en næsten skyfri himmel på ankomstdagen.

Men desværre blev det snestorm de følgende dage, og vi fandt en fejl på det hydrauliksystem, som bruges til at fjernbetjene alle ventilerne, så vi kom til at tilbringe et par dage længere i Sørvåg, end vi havde regnet med.

Da vi så kom af sted var vejret også blevet lidt venligere stemt, og vi var vist alle glade for langt om længe at komme på havet igen. Forsinkelsen gjorde at den sejrende forskole blev lidt mere intens end normalt, idet vores planlagte store skydedag og vor store samarbejdsøvelse med det færøske inspektionsskib BRIMIL kom ind midt i forskolen, og det gjorde nogle af vores øvelser mere livagtige. Det var rigtigt gode øvelser, som omtales nærmere senere i nyhedsbrevet.

Ellers bringer togtet en række interessante opgaver med sig. Vi skal – efter et par dage i fiskeinspektionens tegn – til skotske farvande, hvor vi skal mødes med vores nye fleksible støtteskib, ABSALON, for at holde nogle samarbejdsøvelser, og for at støtte skibet i indskydningen af deres Sea Sparrow missilsystem.

Senere skal vi også medvirke til at optage en Tv-udsendelse, vi skal have UNITEVAL (en slags inspektion fra vores eskadrechef og eskadrestab), og vi skal en tur til Trondhjem i Norge i pinsen.

Alt det skal vi nok berette nærmere om i vore kommende nyhedsbreve.

Så det bliver også et spændende og indholdsrigt togt vi er startet på, og det er dejligt at mærke hvor lange dagene er i forhold til det mørke vintertogt

POUL-ERIK LARSEN

chefen



*20 brisant granater røg der afsted under denne kanonskydning*

**Store skydedag**

I anledningen af den 9. april, det herrens år 2008, ville

HVIDBJØRNENS A-besætning vise tysken, at denne gang ville vi ikke opgive så let som i starten af 1940'erne. Eller måske var det fordi chefen havde fødselsdag, at vi lavede en masse larm.

Vi havde hjemmefra 1. eskadres vedligeholdelsesbesætning

”shanghajet” Peder Holmstrøm som batterileder til kanonen. Under hans kyndige ledelse lykkedes det os at affyre 20 brisant granater.

Efter endt kanonskydning gik vi til en dejlig frokost. Derefter gik vi over til skydning med TMG og LMG (Tungt og let maskingevær), samt vore karabiner. Vi skød rent faktisk så godt at vi fik skudt vores meget fjendtlige, hjemmelavede skydemål i sænk, hvorefter det sank til bunds.

Desværre blev befalingsmændene jaloux på den menige del af besætningen og de ville også have lov til at skyde. Modvilligt fandt kanonkongen et par 9 mm Neuhauser pistoler frem til dem, således at alle officerer og sergenter efter endt aftensskafning, kunne gå i gang med en omgang pistolskydning.

Derefter blev der atter fred ombord på HVIDBJØRNEN og alle kunne gå til ro med tanken om at de enten havde skræmt tysken væk eller affyret salut for chefen.

Anders T Bjørn

Moks KI

### **Hjælp, vi har brand om bord!**

Det er en melding alle gæve søfolk ikke ønsker at høre over radioen. Men vi må alle leve med frygten, og forberede os på at hjælpe andre der evt. måtte komme i den situation. Derfor holder inspektionsskibene ved Færøerne helst en gang om måneden en samarbejdsøvelse med skibene fra vagt og bjærgningstjenesten, Brimil og Tjaldrid. Temaerne på øvelserne er ofte brand og havari. Således holdte HVIDBJØRNEN og Brimil 10. april brand, havari og slæbeøvelse, hvor Brimil var målskib, dvs. at det var Brimil, der denne gang havde brug for hjælp.

HVIDBJØRNEN modtog kl. 0830 torsdag morgen et - for øvelse - nødopkald fra Brimil. Denne havde haft to mand i maskinen for at svejse, og dette havde resulteret i en eksplosion og efterfølgende brand. Kaptajnen var blevet fanget på broen, hvor han kunne kalde efter hjælp.

Situationen var meget kritisk, idet branden bredte sig voldsomt fra maskinrummet og op i apteringen. Kaptajnen havde svært ved at danne sig et overblik over situationen, men han var klar over, at to mand var savnet, og to mand var tilskadekomne.

HVIDBJØRNEN lå kun 30 minutters sejlads derfra, og besætningen gik straks på post for at klargøre indsatshold, gummibåde, helikopter, hospital, samt underrette myndigheder i land, der evt. ville kunne hjælpe til.

Det lykkedes i løbet af en times tid at nå op til Brimil og få indsatsholdet om bord og gøre klar til egentlig brandbekæmpelse. I det kaptajnen flere gange havde udtrykt ønske om at springe over bord og væk fra branden, og at andre fra besætningen evt. kunne finde på det samme, placerede HVIDBJØRNEN en konstant vagt i form af en gummibåd agten for Brimil. Samtidig blev den anden gummibåd anvendt til at færge personel og udstyr til Brimil.

Om bord på Brimil blev indsatsholdet mødt af to meget chokerede besætningsmedlemmer, som indsatslederen var nødt til at få evakueret. Derfor blev helikopteren scramblet. Indsatsholdet på Brimil fik lokaliseret to tilskadekomne, hvoraf den ene var så ilde tilredt, at det blev nødvendigt at evakuere denne til først HVIDBJØRNEN og efterfølgende til Hospitalet i Thorshavn. Rent spilteknisk blev denne kun evakueret til HVIDBJØRNEN.

Evakueringen med helikopter gav desuden mulighed for at øve hoist med de færøske besætningsmedlemmer om bord i Brimil.

Indsatsholdet fik slukket branden og kunne derefter konstatere, at eksplosionen havde lavet et hul i skibssiden på Brimil, hvorfor der også måtte udbedres havari. Eksplosionen i Brimil havde medført store skader på maskinen, og denne kunne ikke starte igen. For at undgå at Brimil drev ind på klipperne, blev slæbetrosse på HVIDBJØRNEN rigget til, og Brimil blev slæbt i sikkerhed. Efterfølgende blev der holdt debriefing om bord i HVIDBJØRNEN hvor også Brimil deltog.

Alt i alt var udbyttet af øvelsen meget tilfredsstillende, ikke mindst fordi alle om bord blev involveret og gik meget professionelt til værks. Hvor meget besætningen gik op i øvelsen afspejles ikke mindst af, at en mand fik en flænge i hånden ifm. at der skulle skydes en gunline til Brimil for at trække slæbetrossen om bord.

TROELS M. SUNDWALL

kaptajnløjtnant

Operationsofficer, HVBj-A



*Helikopteren i gang med at evakuere patienter fra Brimil*





*Helikopteren under indflyvning til ABSALON*

### **En dag i Helogruppens forunderlige verden**

Klokken har kun lige passeret 8 om morgenen, da nødopkaldet modtages på broen ombord på HVIDBJØRNEN. Det nødstedte skib hedder Brimil, der har været en eksplosion ombord, og skibet er nu i brand. Det er heldigvis kun "for øvelse", men kunne lige så godt være virkelighed. Det er sket før, og vil helt sikkert ske igen, at et dansk flådefartøj assisterer et nødstedt skib.

Jeg, som pilot ombord, bliver selvfølgelig også alarmeret, og rapporterer hurtigst muligt til broen, at jeg er klar sammen med resten af min helikopterbesætning. Det vurderes, at der ikke umiddelbart er brug for helikopterstøtte, men at vi skal gøre os klar til at tage af sted med kort varsel, og efter en times tid opstår der en

situation, hvor helikopteren, med dens specielle kapaciteter, skal i spil.

HVIDBJØRNENs læge skal "hoistes" ombord på Brimil, og flere tilskadekomne personer skal muligvis evakueres og bringes videre til Hospitalet i Thorshavn. Efter ca. ½ time er helikopteren klar til at lette fra HVIDBJØRNEN og assistere i operationen. Vi udfører de opgaver vi bliver pålagt, lægen bliver bragt ombord på Brimil og to "tilskadekomne" bliver evakueret. S-170 lander sikkert på HVIDBJØRNENs helikopterdek efter at have været i luften i ca. 1 time.

En helikopter ombord på et flådeskib er det man kalder en "force multiplier". I almindelig tale betyder det at skibets kapaciteter bliver forstærket med en vis faktor når det medbringer en helikopter. Så helikopterens opgave er i princippet at være skibets forlængede arm og øjne, således at det bliver endnu mere effektivt i løsningen af dets opgaver.

Opgaverne, som inspektionsskibe ved Færøerne og Grønland løser, spænder fra suverænitetshævdelse over fiskeriinspektion, til redning til søs og "alt der imellem", og i alle disse opgaver finder LYNX helikopteren, som er den type helikopteren det danske Søværn opererer, sin anvendelse. Helikopterens aktionsradius er stor og den kan dække store distancer på relativt kort tid, og kan således bringe skibets kapaciteter ud på store afstande, hurtigt.

Når ABSALON skal deltage i Task Force 150 ved Afrikas Horn vil der naturligvis også være en helikopter ombord. Her skal vi løse lignende opgaver, som nævnt ovenfor, men potentielt også opgaver af mere "skarp" karakter, idet opgavespektret her også favner bekæmpelse af pirateri, narko- og menneskesmugling, terrorisme mm.

Til løsning af disse opgaver har den hidtil ubevæbnede LYNX helikopter fået tilføjet endnu en kapacitet i form af et 12,7 mm maskingevær, som monteres på siden af helikopteren og betjenes af helikopterens "cabin crew member". Denne kapacitet kan finde anvendelse i mange scenarier lige fra beskyttelse af boardingoperationer til standsning af pirater mm, og igen kan helikopterens kapaciteter beskrives ved, at være en faktor der gør skibet langt mere effektivt til at løse sine opgaver.

Skibet vil være væsentligt begrænset i løsningen af sine opgaver uden en helikopter og helikopteren ville ikke kunne operere på havet uden skibet, men sammen udgør vi en super effektiv maskine, der skal opfattes som én enhed, og som kan løse et bredt spektrum af opgaver.

HOP

Helikoptergruppeleder

## Operativ forskole med ABSALON

### KU-sek

Så har skibets kommunikations sektion atter været på græs, og denne gang var det også i.f.m et kort møde til søs med det gode skib ABSALON.

Radiostationslederen på ABSALON (tidligere dette skib) havde tilrettelagt et spændende og fyldstgørende program, der strakte sig fra tidlig morgen til sen aften.

Ligesom forrige gang blev der fokuseret på visuel kommunikation, dvs. kommunikation man kan se med det blotte øje. Altså blink med en signallampe, hvilket kan være udfordrende i høj solskins vejr, og flag hejsning. En enkelt omgang fleetwork blev det også til, og det er kort fortalt en måde at manøvrere skibe rundt på i samlet flok, hvor præcision og at det ser godt ud samtidigt har højeste prioritet.

Eftersom vi kun var to skibe, var øvelsen udelukkende på papir. Dog øvede vi også opløb til RAS (forsyning til søs, hvor det ene skib sejler op ved siden af det andet), hvorunder vi brugte flagsignaler.

Dagen som helhed gik godt, der var trætte øjne og små smil, så radiostationslederen var meget tilfreds med indsatsen.

Det var også en fremragende lejlighed til at se bl.a vores "lånegast" Ellen lidt an, (og der var ikke noget at komme efter) samt give vore to værnepligtige piger Maria og Gitte et lidt bredere indtryk af, hvad det vil sige at tilhøre specialet KU, og Maria og Gitte efterlod også et godt indtryk, og det er med ro i sjælen vi videregiver dem til KU skolen.

Så alt i alt en fremragende dag, og vi ser frem til atter engang at mødes med ABSALON eller et andet flådefartøj, dansk eller udenlandsk (nato relateret) som har lyst at øve med os.



*KU'erne i gang med at decode medlinger til vagtchefen.*



*KI-sektionen arbejder på højtryk for at holde billedet opdateret*

### KI-sek

I forbindelse med det gode skib HDMS ABSALON's missil test var HVIDBJØRNEN sendt til Hebriderne, hvor missil skydningen fandt sted, for at assistere ABSALON. Dette indebar at HVIDBJØRNENS kampinformations-sektion fik en tiltrængt mulighed for at lave øvelser med andre enheder, i stedet for de sædvanlige interne øvelser.

Det blev for de fleste i kampinformations-sektionen 2 lange dage, med meget helikopterflyvning, da skydeområdet skulle afsøges for handelsskibe og fiskeskibe, der efterfølgende skulle kaldes på civil kanal 16, så vi kunne fortælle dem at området var lukket.

Udover helikopterflyvningen trænede vi generel billedopbygning af vores nær område, og gennemførte 2 såkaldte OTHT (over the

horizon targeting), det vil sige at vi havde en simuleret enhed, der rapporterede til HVIDBJØRNEN og ABSALON, hvilke skibe der er i dens nær område, og så koordinerede HVIDBJØRNEN og ABSALON, på skift, et missil angreb mod de rapporterede mål. Dette var dog kun en simuleret øvelse.

Derudover blev der gennemført jeopardy for at træne personalet i brug af radiokommunikation, denne øvelse forløb med en overlegen sejr til HVIDBJØRNEN.

Til sidst blev der lavet en såkaldt pubex (publication exercise), kort fortalt består den i at operatørerne får et stillet et spørgsmål i en eller flere publikationer og så skal operatørerne så finde svaret.

HVIDBJØRNEN har endnu engang excelleret i de øvelser, der blev afholdt, selvom vi normalt ikke har tid til øvelser med andre enheder, når vi sejler rundt i Nordatlanten for at redde mennesker i havsnød og observere russiske krigsskibe på passage igennem færøsk fiskerizone.

SG KI Jesper Vincent Hansen og SG KU Stefan A. Erichsen

### **Det var sku da lidt af en fuser, hva!**

Jeg prøvede at overbevise den værnepligtige om, at det faktisk var en stor succes, vi lige havde været vidne til. ABSALON havde netop affyret dets første ESSM (Sea Sparrow missile) mod en Falconet (et ubemandet fly, der bruges som mål for skydningen), og med stor overbevisning ramt plet, og vi kunne nu se resterne af målet dale mod havet vest for Hebriderne.

Den værnepligtige kiggede noget mistroisk på mig, og det gik op for mig, at han vist havde forventet en eksplosion i størrelsen atom-paddehat komma komplet, samt at alle inden for en radius af 50 km fra eksplosionen måtte springe for liv og lemmer, for ikke at blive ramt af sprængstykker og vragdele a la NASA's Challenger ulykke i 1986.

Jeg opgav, for hvad kan man stille op over for ungdommen i dag, hvor krysantemum bomber er alle mands øje og drivladningen på et ESSM ryger mere end selve eksplosionen!

Inden vi var nået så langt havde HVIDBJØRNEN været igennem en del uvante øvelser vest for Hebriderne. HVIDBJØRNEN var blevet anmodet om, at støtte ABSALON i forbindelse med dennes First of Class Firing af Evolved Seasparrow Missile, forkortet ESSM, og denne mulighed ville HVIDBJØRNEN ikke lade gå fra sig.

Rendezvous var derfor sat til mandag 13. april. Klokken 12, for selvom skydningen først skulle finde sted tirsdag eftermiddag, så var der fortsat en del uafklarede sikkerhedsmæssige spørgsmål, som først kunne afklares on location. Det åbnede et vindue for begge parter kommunikations- og kampinformationssektioner, idet der nu var nok til at lave forskellige taktiske øvelser, noget HVIDBJØRNEN kun i begrænset omfang har mulighed for ved Færøerne og Grønland.

Således blev der øvet både anti-skibskrig (ASUW), Anti-luftkrig (AAW), diverse kommunikationsøvelser og genforsyning til søs (RAS). HVBJ havde et stort udbytte af dagens program, der løb til klokken 22. Herefter forlagde HVBJ og ABSL i formation til skydeområdet.

Selve området er 12.500 kvadrat km stort, så det tager sin tid at få det hele ryddet for specielt fiskere.

Området var aflyst pga. skydningen, men det er åbenbart ofte en tendens til, at fiskeskibe ikke lytter til de kanaler hvor den slags meldinger sendes ud.

Skotterne, der driver skydeområdet, har dog erfaring med, at specielt fiskeriovervågningsfly har en vis effekt på fiskerne. De bliver lidt mere samarbejdsvillige når den er i luften, så den havde taget patrulje ture både mandag og tirsdag, og fiskerne var faktisk meget villige til at efterkomme HVBJ ordre om at forlade området.

Efter området var ryddet, kunne HVBJ lægge sig i position foran ABSL og fra første parket vente på de forløsende ord over radioen: Bird affirmed on target – bird away! Og af sted røg missilet, og ca. 4 sekunder senere eksploderede både missilet og falconetten.

Flot syn – for nogen!

TROELS M. SUNDWALL

kaptajnløjtnant

Operationsofficer, HVBJ-A



*Pludselig kom der røg og damp  
op fra ABSALON og Sea  
Sparrow missilet fløj afsted*

### **Tillykke med fødselsdagen.**

9. April Chefen KK Poul-Erik Larsen 55 år

11. April MSPC Allan Christensen 44 år

21. April DKB-A SG Mark Sværke 23 år

22. April MOKS Martin "Røde" Gold 34 år

### **Indtil næste gang.**

Så er Hvidbjørnens A-besætning endnu engang på banen efter en god og spændende hjemmeperiode med masser af oplevelser i bagagen. Nu er vi klar til endnu et godt togt.

Indtil videre har vi haft lidt ekstra dage i den altid spændende by Sørvåg, samt en lille sviptur til Skotland og Hebriderne for at assistere ABSALON. Indtil næste nyhedsbrev får vi beøsg af Bubber og BS, vi tager en lille tur til Thorshavn, Trondheim samt en unit evaluation.

Med venlig hilsen  
Redaktionen.



#### *HVIDBJØRNEN på kronprins Frederiks fødselsdag*

**Så er vi atter klar med et nummer af NORDLYSET. Det har været et meget begivenhedsrigt togt siden sidst**

02-06-2008 kl. 10:20

#### **Indledende ord ved Chefen.**

Lad mig her benytte lejligheden til kort at omtale nogle af vores aktiviteter, idet nærmere omtale af mange af dem fremgår af de følgende artikler. Endnu en gang var Færøernes Kommando heldigvis velvilligt stemt over for et forslag om et udlandsbesøg midt i togtet. Det betød at vi fik mulighed for at holde pinse i den smukke by Trondhjem. Det var et rigtigt dejligt besøg, der foregik i smukt vejr det meste af tiden. Der var en lang forlægningsdertil, men det var på et meget "fladt" hav, så det gik glimrende hele vejen til Trondhiem.

Vi fik ærespladsen inde i selve munden til Nid-elven. Vi måtte bakke hele vejen ind, så den kommende chef på B-besætningen fik fuldt udbytte af indsejlingen. Mange benyttede lejligheden til at besøge den flotte og historiske Nidaros domkirke, andre nød det gode vejr, nogle havde benyttet opholdet til at invitere koner eller kærester på besøg, men alle samledes lørdag aften om bord, hvor kabyssen atter havde kræset for os med det helt store fiske og skaldyrsbord. Selv næstkommanderende så af og til ud til at næsten at nyde fisken.

Da vi afgik igen, kunne vi alle nyde den smukke udsigt til skærgården de følgende 8 timer ud mod åbent hav. Af andre aktiviteter kan jeg nævne, at vores eskadrechef og 9 andre gennemførte en UNITEVAL af skibet. Det vil sige, at de i løbet af tre dage gennemgik skibet i alle detaljer samt udsatte os for en lang række øvelser, hvor vi fik mulighed for at vise, hvor godt vi gør vores job ombord.

Det blev nogle hektiske dage, ikke mindst for den kommende chef for B-besætningen som fik meget travlt med at demonstrere, at han var klar til at blive chef. Det gik heldigvis også godt for ham.

Umiddelbart efter at UNITEVAL-holdet tog hjem, mødte Bubber og BS om bord for at optage et afsnit af "Bubber og BS i trøjen", men mere om det i en følgende artikel. Ud over den store assistanceøvelse vi deltog i, hvor vi skulle yde hjælp til den store Norröna - færge, som også er omtalt herunder, deltog vi også i en stor international eftersøgningsøvelse, hvor vi sammen med to helikoptere, det færøske inspektionsskib BRIMIL, og det islandske inspektionsskib TYR, skulle finde overlevende fra en simuleret flykollision.

Det var en spændende øvelse, hvor helikopterne opsamlede sårede, som blev sat ned på HVBJ, så vores læge og sanitetsfolk kunne behandle dem på vores hospital. Det lykkedes heldigvis også HVBJ selv at finde en del af de dukker, der simulerede passagerer og besætninger på flyene. Og i tilgift fandt vi også en stor fender, som åbenbart var drevet til havs.

Efter øvelsen fandt vi en større olieplamage på havet. Det meste bestod heldigvis af et tyndt lag let olie, som ville fordampe ret hurtigt, men vi tog alligevel nogle olieprøver af den tykkere olie, og vi noterede os, hvilke skibe, der var i nærheden. Efterfølgende har politiet på Færøerne taget olieprøver på et af disse skibe, og nu bliver prøverne så sammenlignet, for at se om vi kan finde "forbryderen" ad den vej.

Et godt initiativ inden for forvaltningsdivisionen fortjener også at blive omtalt her. Kevin, Benedikte og Nicholas har indledt en slags jobrotation, så de skifter mellem at arbejde i kabyssen, i sergentmessen og i officersmessen. Det er jo dejligt for dem at lære lidt mere om, hvad der foregår de andre steder, og det giver nok også lidt afveksling på de lange togter. Godt initiativ - jobberigelse er der nogen der kalder det - måske er der andre, der har fået lyst til noget lignende på kommende togter.

Alt i alt har det som nævnt været nogle meget begivenhedsrige uger vi har været igennem, og ikke mindst UNITEVAL og Bubber og BS besøget satte gang i mange aktiviteter, og nu kan det godt mærkes, at vi alle er lidt trætte, så det bliver rigtig dejligt at få tre dage i havn i Thorshavn, så vi kan puste lidt ud og få ladet lidt på batterierne til de sidste par uger af togtet.

De sidste to uger afløser Niels Larsen mig som chef, så jeg vil også gerne benytte lejligheden til at sige tak for endnu et godt (og lidt travlt) togt sammen med søværnets bedste besætning.



Poul-Erik Larsen  
Chef

### **Havariøvelse med TJALDRID.**

Den 29. april kl. 0900 om formiddagen meldte skibet ISBJØRNEN brand i forskibet, og 2 elektrikere manglede. De to elektrikere var gået i forskibet for at reparere en eltavle, som under arbejdet var kortsluttet. Heldigvis lå Færøernes vagt og bjærgningstjenestes (FVE) skib TJALDRID mindre en 20 min fra den nødstedte, og de kom straks til undsætning med mandskab og udstyr til bekæmpelse af branden. Efter en kort og effektiv indsats af de 8 mand store indsatshold var situationen atter under kontrol.

Hele scenariet var gudskelov kun en øvelse mellem Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN som figurant og TJALDRID. Efter tidligere på togtet at have øvet "assistance til andet skib" med BRIMIL som figurant, det andet skib fra Færøernes vagt- og bjærgningstjeneste, var det nu HVIDBJØRNEN's tur til at agere nødstedt og forberede et realistisk og udfordrerne setup. Setup'et var, at to personer var savnet og en var gået i chok. Rummet i forskibet var blevet røgfylt og lyset slukket for at lægge ekstra pres på havaripatruljen.



Kadet Jesper Zacho

Våbenofficeren, VBO-A, var i dagens anledning steget i graderne til – for øvelse – chef ombord. Hun tog imod indsatsholdet ved lodslejderen, og med et naturligt skuespiltalent fik indsatsholdet de informationer, der var nødvendige for at optimere indsatsen. Efter øvelsen var slut blev DRO fragtet til TJALDRID for at indgå i tilbagemeldingen. TJALDRID's indsatshold fik meget ud af øvelsen og i det store hele betragtede chefen for TJALDRID øvelsen som en succes.

### **Færømarchen – en tur i himlen.**

Færømarchen er et årligt tilbagevendende tilløbsstykke, hvor lokale færingar og personel fra søværnet går fra Torshavn og op til Færøernes Kommando, FRK.

I år fik besætningen på Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN også mulighed for at deltage, og skibets besætning mødte talstærkt op, så bussen måtte køre flere gange, for at alle kunne komme til start. Ruten er ca. 15 km og er stigende på store dele af strækningen, så lår musklerne får lov at arbejde godt for det hele vejen. Efter startskuddet var gået, gik snakken livligt ned igennem flokken.

Efterhånden som stigningerne begyndte at melde sig og bentøj var gået varmt, med en naturligt dyb vejtrækning til følge, virkede det som om, der blev – bare lidt - længere mellem de kække bemærkninger. På vej op i det lavthængende skydække tog vinden også til og det blev mærkbart køligere. Det var en oplevelse, at se hvordan sigten på kort tid kunne falde til under 50 m. I denne hvide himmel, der lukkede tæt omkring deltagerne, var det nærmest som om man var alene på bjerget hvis der bare var den mindste afstand mellem grupperne.

Forfriskningerne undervejs var tiltrængt og de fleste tog godt for sig af vand og frugt. Det skal heller ikke være unævnt, at pølserne med brød, der blev indtaget på toppen, også var et glimrende incitament for at komme i mål og for nogle åbenbart en så tiltrækkende, nærmest drivende kraft, at gang blev til løb og pulsen blev tvunget helt i top. Rygterne siger, at våbenofficeren var den første mand i mål.

Bussen kørte retur igen og om bord på skibet var det tydeligt, at der var kommet noget mere farve i kinderne på besætningen. Senere på aftenen var der også en udbredt naturlig træthed at spore, hvilket må siges at være helt ud forståeligt.

Det blev, alt i alt, en god dag med masser af motion, kollegial snak og for de fleste nok også en oplevelse, der vil sætte sig i hukommelsen.

Kadet Jesper Zacho



Alle samlet før afgang



De "tilskadekomne" undersøges.

### Øvelse med Norröna i lyset af Scandinavian Star

De fleste af os husker hvad der skete 7. april 1990. Færge Scandinavian Star befandt sig i Skagerrak på vej fra Oslo mod Frederikshavn.

Ombord var 482 personer inklusiv besætning, som i øvrigt var helt ny og udgjordes af flere forskellige nationaliteter, som vanskeligt kunne forstå hinanden. Brandøvelser var der ikke blevet afholdt nogle af, for den 10 dage gamle besætning, da man havde travlt med at klargøre skibet.

Der udbrød 2 brande om natten på dæk 3, den ene var helt sikkert påsat. Det endte som bekendt med en udbrændt færge og 158 lig, hvoraf mange formentlig kunne være blevet reddet. Der blev desværre truffet mange forkerte beslutninger den nat, og redningsberedskabet i området stod desværre ikke helt distancen.

Norröna, vi springer ca. 18 år frem i tiden. 5. maj 2008. Vi befinder os på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN lidt udenfor Thorshavn. Ca. kl. 10 modtager vi første mayday fra færge Norröna. En flydende kæmpe med en længde på over 160 m og plads til ca. 1500 passagerer. 3 gange så stor som Scandinavian Star. Der er brand på de nederste dæk og de ønsker assistance til at slukke ilden og behandle de tilskadekomne.

"For øvelse, for øvelse" bliver der prajet over højtalerne. Briefingen sker på broen. Der er i dagens anledning heldigvis kun 90 personer ombord. Branden er på nuværende tidspunkt forholdsvis begrænset, og der er rapporteret om 7 tilskadekomne og 9 personer som savnes.

I øvelsen indgår desuden et par færørske redningsskibe (Brimil og Tjaldrid) og en redningshelikopter fra Atlantic Airways. Jeg bliver sendt afsted med gummibåd sammen med det 1. indsatshold (røgdykkerhold) og indsatslederen. Med mig har jeg Hans Martin som hjælper og min lægetaske.

Ved ankomsten omkring kl 11 bliver vi ført op til skibets "hospital". Der hersker en behersket kaotisk stemning på hospitalet. Der er ingen sanit, sygeplejeske eller læge ombord, derimod er der 4 kokke som er meget behjælpelige, men i øvrigt ikke aner hvor det forskellige medicinske udstyr befinder sig.

Der er desværre heller ikke helt styr på de tilskadekomne. Der er 2 på hospitalet, den ene en bevidstløs yngre kvinde, formentlig med røgforgiftning og inhalationsskader, og en yngre mand som har slået hovedet. Jeg får at vide at 6 personer allerede er evakueret til Thorshavn sygehus via Helikopter. Ingen af dem der befinder sig på hospitalet kan redegøre for hvor de sidste 8 personer er.

Vi påbegynder behandlingen med ilt, væske osv. På vej ud til helikopteren med den bevidstløse kvinde, får jeg øje på en mand som sidder på en bænk og er fuldstændig smurt ind i sod og olie. Ingen tager sig af ham og han sidder og stirrer lige ud i luften. Manden er formentlig gået i en form for choktilstand og han ryger selvfølgelig med i helikopteren.

Vi kommer tilbage til et tomt hospital, og der går ca. 15 min. før der kommer en fra besætningen og fortæller os, at der sidder 6 lettere tilskadekomne i skibets cafeteria. Hvorfor de sidder der er der ingen der kan svare på.

De bliver alle eskorteret til hospitalet hvor jeg foretager en hurtig triage (en prioritering af hvordan patienterne skal behandles). Det viser sig heldigvis at de kun er lettere tilskadekomne, og jeg beslutter mig ret hurtigt for at evakuere 3 til HVIDBJØRNEN og efterlade 3 på Norröna.

Tilbage på HVIDBJØRNEN med de 3 sårede går det hele meget bedre. Der er på forhånd gjort 3 lejer klar og behandlingen er virkelig god og effektiv. Dejligt at se at de mange øvelser har gjort, at de forskellige personer fra kabyssen kender deres roller og kan arbejde autonomt.

Behandlingen foregår ud fra de gængse ABC principper og efter 15 min er de 3 patienter færdigbehandlet. Kontrasten mellem de lettere kaotiske tilstande, der herskede på Norröna's hospital og den ro der var på vores eget gjorde et ret stort indtryk, og understregede på ny vigtigheden af at hospitalet bliver inddraget hver gang der er øvelser.

RLG-2, Ekim Seven, HVIDBJØRNEN, Nordatlanten

**Uniteval.**

Det var en tidlig og tåget morgen hvor HVIDBJØRNEN anløb Thorshavn. Hurtigt efter ankomst blev vi opstillet i det fineste puds og stod og ventede på Eskadrechefen skulle ankomme. Det gjorde han hurtigt derefter, og han var i selskab med en "halv hær" af mennesker. Den "halve hær" bestod af Eskadrechefens unit-evaluation team.

Herefter var der travlhed over hele skibet. Alle ruller og regnskaber skulle gennemgås. Efter at vi var afgået Thorshavn igen, gik vi så i gang med diverse ruller. Bjærningsrulle, Haverirulle, Haveri andet skib og så videre.....

Vi fik endnu engang skudt med vores kanon på fordækket, 10 skud i alt. Det var endnu en veludført skydning. Derefter gik vi over til at skyde med vores tunge maskingevær.

Senere på dagen fik vi et (for øvelse) nødopkald fra Sjøstjernen. De havde (for øvelse) fået brand ombord, så vi riggede vores indsatshold til og sendte dem over med gummibåde. De fik hurtigt slukket branden.

Under dette haveriassistance til andet skib, skulle vi så launche vores helikopter. Denne skulle hente en mand på Vagar. Da denne returnerede fik den "for øvelse" brand om bord. Så derfor gik vi i "Helo i nød" rulle.

Indsatshold og helodæk tørnede til og var klar til og slukke branden og evakuere helogruppen.

Efter et par lange og intensive dage gav eskadrechefen os tilfredsstillende karakter. Så alt i alt et vellykket besøg fra eskadrechefen og hans stab.

Anders T Bjørn

Moks Ki

### **Hvorfor sejler vi ikke i læ, i stedet for at ligge her og vælte rundt?**

*Er maden bedre ombord på HVIDBJØRNEN, end feltrationer?*

BS: Meget bedre, specielt rugbrødet. Specielt råvarerne er gode, og dertil skal tænkes på at de skal i flere tilfælde opbevares i længere tid ombord. Desuden spiser tv-holdet for meget, på grund af den gode mad

*Hvad er godt og hvad er skidt ved søværnet?*

BS: Jeg har jo været i forsvaret i 30 år, mest i hæren, men har da været om bord på flere af søværnets fartøjer i forbindelse med øvelser. Før hen har jeg syntes at de var lidt mærkelige blandt andet med at et køkken hedder en kabys og et gulv hedder en dørk. En af grundene til at vi laver programmet "Bubber og BS i trøjen" er for at vise hvad forsvaret er, og det der har foregået her om bord, har ændret min opfattelse af søværnet positivt.

I udfører et professionelt stykke arbejde her ombord på HVIDBJØRNEN, i har en stor livsglæde/arbejdsglæde der gør, at i er stolte af jeres skib og stolte af at være sømænd. En ting jeg dog ikke kan forstå er hvorfor vi ikke sejler i læ, i stedet for at ligge her og vælte rundt herude?

*Hvilket værn har været det bedste?*

BS: Jeg oplever hver ting for sig, så for er der ikke noget værn der er bedre end de andre. Søværnet løser opgaver til søs, hæren på land og flyvevåbnet i luften. Der er ingen af værnene der kan undvære hinanden. Jeg oplever at alle 3 værn er blevet bedre til at stå sammen, som en stor enhed.

*Presser Bubber nogensinde dig?*

BS: Jeg bliver presset hver dag af Bubber, enten kommer han for sent eller iført den forkerte påklædning. Det er en udfordring at holde Bubber fokuseret på de ting vi laver, Bubber er meget nysgerrig, så Bubber er lige pludselig i gang med noget helt andet. Det er også derfor jeg har valgt at lave disse programmer med Bubber, fordi han er så nysgerrig. Jeg synes Bubber er en modig mand, han er ikke bange for at udtrykke hvad han føler. Det er også der jeg skal finde ud af at trykke på de rigtige knapper, så Bubber laver de forskellige ting i programmet.

*Lærer Bubber nogensinde, at man ikke gør honnør til et tomt hoved?*

BS: Det gør Bubber aldrig. Fordi han nægter at have hat på, selv da vi var i Afrika ville Bubber ikke have hat på. Så kan vi også altid se hvem der er Bubber.

*Hvordan vil det gå med CSC i årets udgave af Tour de France?*

BS: Vi har ikke sat holdet endnu, men jeg tror at det kommer til at gå rigtig godt fordi, at feltet for første gang er helt rent. Vi har haft mange sejre i år og fører pro touren for fjerde år (3 sejre) i træk.



Bubber, et besætningsmedlem og BS

### **BS kan bedst lide at graver huller i en skov og spise pulver mad.**

*Hvad er godt og hvad er skidt ved søværnet?*

Bubber: Det har været fantastisk at møde alle gutterne og guttinderne. De virker meget professionelle med hensyn til sikkerheds procedurer. Der er meget kammeratskab og sammenhold i besætningen. Jeg kan mærke at, i har en masse socialt sammen og en fælles glæde til havet. Jeg ved godt at det kan være surt heroppe, men jeg tror ikke på det. Da der på alle vores billeder heroppe fra er solskin.

*Hvilket værn har været det bedste?*

Bubber: Det er svært at sige, det afhænger vel af situationen. Jeg vil dog sige at hvis man ikke er til den meget militæriske tone, men alligevel godt vil ind i forsvaret, så vinder søværnet fordi, i er militæriske men samtidig mere maritime. Det er det maritime der er i forgrunden til trods for at det er en militær enhed. I kan det i skal, men er dog først og fremmest sømænd.

*Hvilken event har været den mest aktion prægede?*

Bubber: Det der med at flyve en F-16 og køre en kampvogn, det er en oplevelse for livet. Men jeg vil så sige at være med ude og redde menneskeliv fra himlen. Det er god stil. Det er meget positivt at vi har et forsvar der bliver brugt til det. Og lige samme opgave udfører i også heroppe, det er det, der for mig er det ypperste at der er mennesker der er rede til at gå ned i bølgerne for at redde menneskeliv. Det er jo helt modigt. Det er langt mere værd end noget af det andet for mig, selvom man også skal kunne forsvare sig.

*Har du nogensinde presset BS?*

Bubber: BS har været lidt presset hele dagen, det hele gynger og vipper, og det er han ikke vant til, det er jeg. BS kan bedst lide at graver huller i en skov og spise pulver mad.

*Hvad er baggrunden for de her programmer?*

Bubber: Baggrunden er at nu har vi været i Afrika, mærket varme, tørke, støv og røg, hvor vi har kæmpet os vej til de 5 store dyr. Og så sprang vi fra varme til kulde, i Canadas storslåede natur. Hele BSs fortid ligger i forsvaret og jeg har aldrig været i forsvaret så der ligger jo en oplagt mulighed, for at udfordre mig i at gennemgå alt hvad forsvaret har at byde på. Det kan vi ikke vise på 7 programmer, men vi kan vise noget af det. Jeg kender de overordnede opgaver, men ikke de enkelte, det er dem jeg får at vide på dagen og det er de reaktioner der kommer på film.

*Hvornår bliver det i har filmet her vist?*

Bubber: Det her er jo program 3, og vi starter engang i oktober, så i slutningen af oktober eller starten af november, alt efter hvornår programmet starter.

*Hvor er badekaret?*

Bubber: Jeg tror at det står på et loft i Odense, og det skal ikke bruges mere, jeg er vokset fra det.

SG. Jesper Vincent & MAKS. Nicholas Castello Hansen.

### **På udlån ombord på HVIDBJØRNEN-A.**

Efter en uges hjemmeperiode satte jeg mig på flyet mod Vargar hvor jeg skulle støde til HVIDBJØRNEN, jeg har længe haft et ønske om at sejle nordpå, så da den gode mand Jørgen Poulsen gav mig muligheden en måned tidligere måtte jeg takke ja.

Det har jeg heller ikke fortrudt, det er efterhånden tiltrængt at komme i nye omgivelser, efter at have sejlet flex i over fire år, er det jo sundt at komme ud og lære noget nyt. Netop at komme over på en anden skibstype har det med at sætte nogle tanker i gang, og man kan ikke lade være med at spekulere i scenarier hvor de forskellige ruller vil sætte særlige krav til indsats, arbejdssikkerhed og kommunikation.

HVIDBJØRNEN-A har en let omgængelig besætning og en god skibsledelse som er i dialog med besætningen, så øvelser er som altid fulgt af en fornuftig debriefing. Til dagligt oplever jeg også at man er hjælpsom og forståelig på tværs af divisionerne. Alt dette gør det let at finde sin plads om bord og der gik ikke længe før jeg følte mig som en del af besætningen.

Selve togtet har indtil videre været udbytterigt i den forstand at ABSALON har fået den assistance de bad om, og vores samarbejdsøvelse med de færøske myndigheder gik gnidningsfrit og blev relativt hurtigt afviklet.

Ydermere blev unitevalén gennemført med tilfredsstillende resultat, hvorefter vi fik besøg af Easy film og co. De følgende fire dage stod på optagelser til den nye sæson af den kendte serie med Bubber og BS.

Selve optagelserne kom i kassen over tre dages tid hvorefter de blev sat i land i Thorshavn efter at have delt et par venlige ord med besætningen. Jeg tror jeg taler på hele besætningens vegne når jeg siger at det var en fornøjelse at have dem med ombord, Bubber

var i hvert fald forfriskende "voksen" og har en kanon humoristisk sans, hvorimod BS måske skal have lidt tid før han kan se det sjove i at der pludselig lå 200 mtr. slæbetrosse på hans køje. Vi fik dog aldrig svar på om han kan smage forskel på mayonaise og tandpasta (hvis i forstår sådan en lille en).

Velfærdsmæssigt har der heller ikke manglet noget under togtet, det er blevet til en deltagelse i færørmarchen som gik fra Thorshavn til Mørkedal, hvor vi undervejs stiftede nærmere bekendtskab med Færøernes nationalfugl, fåret.

Vi fik også et hyggeligt ophold i Trondheim hvor vi fik en lille forsmag på den sommer der forhåbentlig venter os, når vi vender hjem til Danmark i midten af Juni. Og ser vi bort fra de norske priser var det et dejligt ophold, vi nåede da også at blive trætte inden vi tog af sted igen.

Nu hvor de mange forskellige stillingsbetegnelser om bord er faldet på plads, og manglen på slingredug hist og her, er blevet hverdag (en ting der gav mig dårlige nerver i starten), er der ganske få ting jeg stadig skal vænne mig til. Ketchup til alle måltider er en ting jeg nok aldrig vil vænne mig til, men jeg er jo ikke eneheriker her ombord, som jeg er vant til på flexen.



*MOKS Lars Hausgaard til venstre i billedet*

Det er derimod en lettelse at være på et skib hvor det er forholdsvis let at finde tid til dykninger, og så skader det jo ikke at der er mere end 2 meters sigt og andet end sandbund og mudrede havne som ramme.

Alt i alt lever levestandarden og den professionelle indstilling op til mine forventninger, og livet nordpå er under alle omstændigheder godt, nu må vi se om de kan få søsurret, når HVIDBJØRNEN stikker mod Grønland til oktober.

Hvorfor gider du overhovedet at være dykker, med alt det møje og besvær, og så for ca. 100 kr. i timen?

Jeg har været skibsdykker igennem de sidste snart 6 år, og er efterhånden blevet spurgt om det en del gange. Og jeg skal da ærligt indrømme, at jeg ind imellem, i minus 12 grader og snestorm, med en blæsende feederslange og forfrosne fingre, har stillet mig det nøjagtig samme spørgsmål.

En ting er sikkert, det er ikke for pengenes skyld, at jeg gang efter gang tager alt udstyret på, og bliver omkring dobbelt så tung, som normalt, får koldt vand i dragten pga. en ikke helt tæt lynlås, eller får klemte visse kropsdele pga. en defekt feder slange der resulterer i en dragt squeeze.

Noget af svaret skal nok findes i de oplevelser der findes under havets overflade. Lige så trist og goldt som et klippelandskab kan se ud over havoverfladen, lige så spændende kan det være underneden. Meget af den dykning vi laver i søværnet er skrog-, skrue- og rorinspektioner. f.eks. efter sejlads i is. I de tilfælde er vi nødt til ned og kigge efter, om skroget har taget skade.

Ofte vil malingen blot være skallet af, men andre gange kan roret f.eks. have taget skade. En skade opdages dog ofte kun, hvis der er forandringer i forhold til normalt billedet.

En anden årsag til de hyppige dyk er for at dykkeren skal holde sig fortrolig med sit udstyr og sig selv. Er det lang tid siden man har dykket bliver man lettere forpustet og urolig under vandet, og det ødelægger koncentrationsevnen og kan i visse tilfælde være direkte farligt. Dette er faktisk også med til at øge spændingen lidt ved at dykke.



Da dykkeren alligevel skal i vandet ret ofte, og da der ind imellem skal være en gulerod for dykkerne, forsøger vi at finde på andre mere adspredende dykkersteder.

Der er faktisk ret mange rigtig spændende vrage rundt i Nordatlanten, jeg har bl.a. selv dykket i Scarpa Flow på Orkney, Kristiansand i Norge og Thingvalier søen på Island, hvor billedet er fra.

Jeg er selv stor fortaler for dykkeruddannelsen som er en af de bedste uddannelser jeg har fået i Søværnet.

KL Troels Sundwall

Til slut skal der lyde et stort tillykke til Flemming Mortensen for hans 25 års tro tjeneste i forsvaret.

Desuden siger vi farvel til:



*Dykning ved Island*

- SSG Georg Einar Østergaard der går på pension efter mere end 40 år i Søværnet,
- OSG Bjarne Christensen, der søger nye udfordringer i systemet og
- MOKS Leif Hansen som skal på højskole.

Der udover er der tre menige der er blevet optaget på sergent-skolen i Frederikshavn:

- MOKS Jesper Lønbo,
- MOKS Anders Thirup Bjørn og
- MOKS Erik Bergman,

de ønskes alle held og lykke i deres kommende fremtid som sergent.

Derudover har følgende haft fødselsdag:

- 06/5 MAKS Magnus Dalgård, 20 år.
- 27/5 MAKS Anders Kudsk, 22 år.
- 29/5 Martin Andersen, 34 år.
- 03/06 SSG Georg Østergård, 60 år.
- 10/06 MOKS Hans Martin Pedersen, 27 år.

## Nordlyset - nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B i Nordatlanten

**HVIDBJØRNEN har afholdt den årlige fastelavnstøndeslagning for børnene i Tverå, som det har været tradition siden slutningen af 40'erne.**

29-02-2008 kl. 08:25

# TOWN

TOP OF THE WORLD NEWS

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B

## Fastelavn på Færøerne

*Hvidbjørnen afholdte i år det traditionsrige fastelavnsarrangement i Tveraa.*

**Side 1**

## HDMS Hvidbjørnen

*Fakta om skibet... samt løst og fast om dets arbejdsområder.*

**Side 1**

## Holmens Hæderstegn

*To i besætningen har modtaget Holmens Hæderstegn for tro tjeneste i 25 år.*

**Side 2**

## Afgående NK

*Afgående NK Thue Nielsen sagde farvel efter 4 år på Hvidbjørnen.*

**Side 3**

## FASTELAVN I TVERAA 2008

Efter besætningsomskiftning 4. februar og en kort forskole til søs, ankom HVIDBJØRNEN fredag d. 8. februar om eftermiddagen til Tveraa, som ligger på Syderö, for at klargøre til den årlige fastelavns-tøndeslagning for byens børn, som det har været tradition siden slutningen af 40'erne.

Lørdag middag var 12 personer fra besætningen inviteret af borgmesteren i Tveraa til det store kolde bord, med færøske specialiteter som skærpekød (lufttørret fårekød), grindehval og spæk



inkl. en enkelt snaps, og de inviterede havde en hyggelig eftermiddag med byens spidser på rådhuset. Eftermiddagen blev brugt til klargøring og bageren havde travlt med at klargøre til bagning af 3-400 fastelavsboller til gæsterne.

Søndag formiddag gik med tilrigning til eftermiddagens

fastelavnsarrangement for byens

børn, samt volleyball mod tre hold fra byen. Hvidbjørnens hold kom



## Fakta om skibet

*Hvidbjørnen er et inspektionsskib af THETIS-klassen. Det er 112,5 meter langt, 14 meter bredt og vejer ca. 3500 ton. Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeri-inspektion og andre opgaver. Skibet medbringer en helikopter af typen Lynx.*

dårligt fra start og tabte de to første kampe (hvilket nok skyldes dårlig opvarmning), men vandt den sidste kamp. Helikopteren tog af og landede på byens helopad, så den var klar til at flyve med kattedronninger og kattekonger senere. Herefter blev de fire af færøernes kommando fremskaffede tønder fyldt op med slik, og hængt op på helikopterdekke i kranerne.



Alt imens knoklede kabyssen med at bage de mange fastelavnsboller og varme adskillige liter kakaomælk. Kl. 1400 var der kommet 292

gæster og to hunde ombord, og tøndeslagningen startede i de fire grupper for henholdsvis piger og drenge under 7 år og piger og drenge over 7 år. Med undtagelse af pigerne over 7 år, gik det relativt hurtigt med at få slået katten ud af tønden og børnene var vilde med slikket.

Efter kroningen af kattekonger og kattedronninger blev hangaren åbnet og vi overgik til arrangementet med boller, kakao og sodavand. Alt imens var de tre kadetter ombord i gang med arrangementets sværeste opgave, nemlig at kåre den bedst udklædte dreng og pige som hver fik en HVIDBJØRNEN t-shirt og ballcap. Valget faldt på Oliver og Connie, som var udklædt som henholdsvis BAMSE og LØVE.



### Holmens Hæderstegn for tro tjeneste i søetaten i 25 år.

*Efter fastelavnsarrangementet modte sergentmessens medlemmer og NK hos Chefen, hvor Chefen overrakte OS Michael E. Albeck og SSG Torben Valkær Holmens Hæderstegn, for god tjeneste i søetaten i 25 år.*





## NÆSTKOMMANDERENDE GENNEM 4 ÅR GÅR PÅ PENSION

Afgående NK Thue Nielsen holdt søndag aften i Tveraa afskedsreception for hele Hvidbjørnen B's besætning på forreste fortøjningsdæk.



Forreste fortøjningsdæk var til anledningen varmet op, udsmykket med signalflag og udstyret med et stort bord til mad og drikke. Kabyssen stod for en lun og velmagende pizza-anretning der blev nydt stående. Hyggesnakken i små grupper gik straks lystigt, og blev kun afbrudt af gaveudvekslinger og små taler. Afgående NK fik af officerskollegerne en miniature sekstant og fra sergentmessen en udskåret vinprop specielt indkøbt på Grønland under sidste togt. Næste formiddag sagde besætningen farvel og tak på behørig vis til afgående

NK med et faldereb, inden indstigningen i den mørkeblå lynx-taxa, der sørgede for transporten til lufthavnen i Vagar.



Besætningen takker Thue for det hyggelige arrangement og tiden han har været ombord, og siger dermed også velkommen til tiltrædende NK Jimmy Skelmose.



### **TOWN Marts - nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN B i Nordatlanten**

**Togtet omkring Færøerne har budt på perioder med overraskende godt vejr for årstiden, og det har skabt mulighed for en del fiskeriinspektioner.**

01-04-2008 kl. 17:20

# TOWN

T O P O F T H E W O R L D N E W S

nyhedsbrev fra HVIDBJØRNE-B

## Fiskeriinspektion.

*Fiskeriinspektionen...en vigtig opgave for Hvidbjørnen i Nordatlanten.*

**Side 1**

## HDMS Hvidbjørnen

*Fakta om skibet... samt løst og fast om dets arbejdsområder.*

**Side 1**

## Hvidbjørnen på Shetlandsøerne

*Fire dage langs kaj i Shetlandsøernes hovedstad Lerwick.*

**Side 2**

## Nye speedbådsførere

*Fire besætningsmedlemmer kom flot igennem eksaminerne til speedbådsfører.*

**Side 4**

## FISKERIINSPEKTION PÅ FÆRØERNE

Togtet fra februar til april omkring Færøerne har budt på perioder med overraskende godt vejr for årstiden, og det har skabt mulighed for en del fiskeriinspektioner.



I dagevis har vi været heldige med godt vejr, så den har stået på fiskeriinspektioner i stribevis - det er en fornøjelse at lave fi i solskinsvejr. Vi har bordet små trawlere, som trods den rolige sø, bevægede sig, som selv en kasserolle ville gøre, og vi har været ombord på

linefiskere, hvor vi har prøvet

at holde en leopard-haj og tilbragt timer i lasten med minus 25 grader fødder, og mens vi ventede på gummibåden, har vi nydt synet af sultne suler, som dykker ned i vandet med en fart så fisken ikke opfatter at den pludselig sidder i næbet på en fugl.

Den ene trawler vi borderede var en speciel oplevelse, det var en gammel forfalden russisk rust-damper og lige fra første skridt ombord,



## Fakta om skibet

*Hvidbjørnen er et inspektionsskib af THETIS-klassen. Det er 112,5 meter langt, 14 meter bredt og vejer ca. 3500 ton. Skibets opgaver er suverænitetshåndhævelse, søredning, fiskeri-inspektion og andre opgaver. Skibet medbringer en helikopter af typen Lynx.*

kunne vi se at mentaliteten er anderledes. De kender tilsyneladende ikke til arbejdssikkerhed, der var ingen vedligeholdelse og kun en beskeden form for ordenssans, så vi tog os i agt under hele opholdet, for ikke at støde ind i en af jernstubbene, der strittede ud hist og pist, eller skride igennem dækket i lasten. Da vi gik igennem skibet fra dækket til broen, mødte vi en snavset skibshund, som lige havde efterladt sin fiskefyldte madskål, for den længes nok efter et kødben. Vi gik forbi en kahyt, hvor man kunne skimte en guldøl på håndvasken lige ved siden af tandbørsten, og på broen stod den sure kaptajn, som hele besætningen er bange for og drejede på sine styrepulte fra før krigen. så efter de 6 timer ombord og med en kiks i munden, blev vores egen velstand sat lidt i relief.



## HVIDBJØRNE PÅ SHETLANDSØERNE

Hvidbjørnen besøgte i slutningen af marts den Shetlandske hovedstad Lerwick. Under det fire dage lange påske-besøg fik besætningen mulighed for at se den smukke shetlandske natur og den lille hovedstads hyggelige kroge.

Den 20. marts 2008 kl. 0900 ankom Hvidbjørnen planmæssigt til Shetlandsøernes hovedstad Lerwick. Besøget var på forhånd planlagt som et weekendophold uden officielle gerninger, og forarbejdet fra besætningens side bestod i at arrangere et par sightseeing ture rundt i det smukke landskab samt lokalisere shopping muligheder og måske en enkelt hyggelig pub.

Hvidbjørnen afgik fra Torshavn på Færøerne den 17. marts og under turen til den sydlige del af







den færøske fiskerizone fik helikoptergruppen og lægen bl.a. mulighed for et velfærdsbesøg på den engelske boreplatform Transocean Rather.

Efter udpassage fra den færøske fiskerizone tog det kun 8 timer inden Hvidbjørnen var i engelsk territorialfarvand, og kunne sejle de sidste timer i læ af Shetlandsøerne til Lerwick der ligger på østkysten. En meget centralt placeret kajplads gjorde det muligt for alle på få minutter at komme ud og se den lille by.

Fredag var der fælles påskefrokost for hele besætningen, og dette blev afholdt på behørig vis med alskens godt fra kabyssen. Den vagtfrie del af besætningen blev i dagens anledning blandet og placeret henholdsvis i cafeteriet og i officersmessen, mens vagtholdet skaffede i sergentmessen. En hyggelig eftermiddag under afslappede former.

Lørdag og søndag var der arrangeret busture rundt i det shetlandske landskab, og en stor del af besætningen benyttede sig af dette tilbud. Turen gik fra Lerwick og sydover til Sumburgh Airport ad små kringlede veje. Middagsmaden blev indtaget på et lille

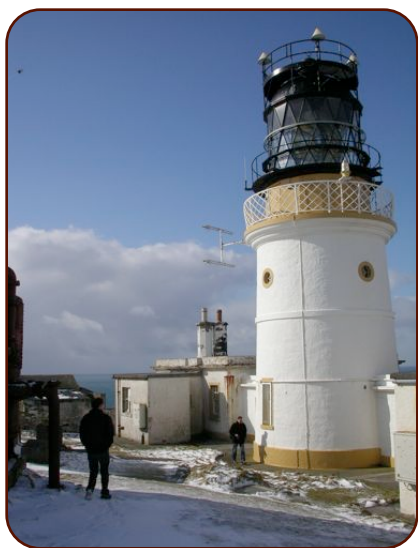


hotel i nærheden af Mousa Broch museet, inden turen gik videre gennem den sydlige del af hovedøen. South Mainland, som den kaldes, er kendt for sine flotte udsigtspunkter, sit dyreliv og de arkæologiske fund i området.

Besøget i Lerwick var alt i alt et godt havneophold hvor alle fik mulighed for at lade batterierne op til den sidste del af togtet.

Nu er skibet tilbage i færøsk farvand og

besætningen i fuld gang med at forberede overleveringen til Hvidbjørnens A-besætning.



## 4 NYE SPEEDBÅDSFØRERE PÅ HVIDBJØRNEN B

Hvidbjørnen fik i slutningen af marts 4 nye speedbådsførere, efter et veludført kursus med både afsluttende praktisk og teoretisk eksamen.

På togtet er der god mulighed for andre aktiviteter end den daglige tjeneste, når det nye personel har fået sat sig ind i sine arbejdsopgaver. Den nye fiskeriofficer startede et speedbådsførerhold ca. midt på togtet og der var tid til at uddanne fire speedbådsførere på den sidste del af togtet. Holdet bestod af radiogasten Sara, pjecegasten Jimmy, administrationsbefalingsmanden Torben og skibslægen Ilija.



Speedbådsuddannelsen er en fornøjelig og lærerig aktivitet. Det teoretiske er forholdsvis begrænset og tåler ikke sammenligning med duelighedsbeviset, idet navigation stort set ikke indgår i pensum. Den praktiske del er sjov og lærerig samvær og er en kærkommen lejlighed til at få luft i håret og lidt action.

De afsluttende prøver består af en skriftlig prøve samt en praktisk prøve. Den praktiske prøve blev afholdt i et havnebassin i Lerwick på Shetlandsøerne i selskab med en lettere overvægtig sæl.



Alle eleverne bestod prøverne med bravur og kan efterfølgende få ombyttet deres certifikater fra Søværnet med civile certifikater fra Søfartsstyrelsen.

Hvidbjørnen-B siger tak for denne gang, vi rejser hjem d. 2. april. Næste togt starter d. 12. juni. Ha' det godt til vi ses.



## Nyhedsbrev fra HVIDBJØRNEN-B på vintertogt



### Isbjerge fyldt farvand

**HVIDBJØRNENs besætning mødte igen mandag d. 3. november efter en velfortjent ferie.**

11-12-2008 kl. 17:08

### Næstkommanderende

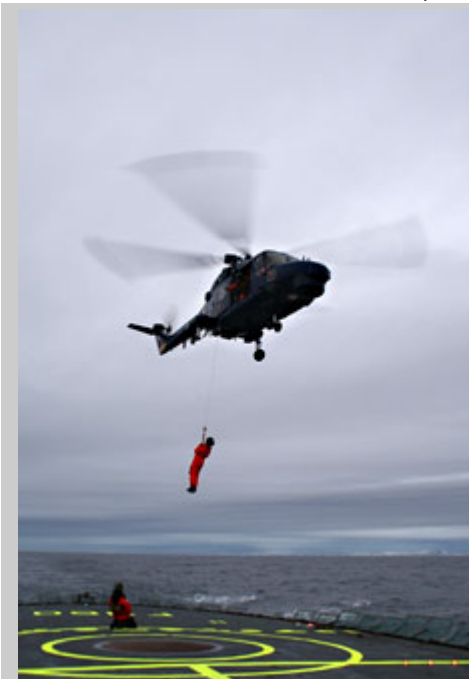
Eller rettere sagt, nogle mødte efter en velfortjent ferie, for mange havde måttet tage en ekstra tørn, idet skibet i hjemmeperioden havde gennemført en periodisk dokning og havde været på værft i Skagen i perioden 18. august til 19. september. Det var således langt fra alle, der havde fået en lige lang leavex periode efter sommerens togtperiode.

På værftet havde hovedmotorerne været adskilt, skibsbunden var blevet afskrabet og rengjort for diverse alger og søgræs og efterfølgende malet, således at den atter fremstod som ny og fin.

Der var dog stadig en del arbejder som ikke var færdiggjorte til den fastsatte termin, hvorfor arbejdere fra Karstensens Skibsværft stadig havde deres gang på skibet, sammen med arbejderne fra OPLOG Frederikshavn.

Et andet projekt som skibet skulle igennem i hjemmeperioden var opdatering af radiostationen. Skibet var således langt fra klar da besætningen mødte om bord, og tilbage udestod stadig afprøvning og godkendelse af diverse reparationer, samt prøvesejlads med skibet.

Skibsledelsen havde derfor bestemt, at vi skulle bruge ca. 14 dage til opkøring og forskole program.



Hoist

De første par dage gik med installering af nyt tilkommanderet personel, rundvisning om bord, påvisning af redningsmidler, ombordtagning af proviant og forsyninger samt andre fornødenheder til det foranstående vintertogt ved Grønland.

Den 5. og 6. november blev brugt til Mission, Vision og Strategi arbejde på Søværnets Taktik Skole i Frederikshavn, hvor vi havde lånt auditoriet. Her skulle besætningen, på kryds og tværs af rang og faggrænser, arbejde med spørgsmål som "Hvordan får vi en bedre arbejdsplads", "Hvordan bidrager vi – både som skib og som enkeltpersoner - til Søværnets Mission og Vision". Ligeledes blev der givet foredrag i emnet Anerkendende ledelse.

Vedligeholdelsesbesætningen havde været så venlig at overtage vagten af HVIDBJØRNEN, således at hele besætningen kunne deltage. Det gav også en kærdommen lejlighed til at hele besætningen, om aftenen d. 5. november, kunne tage ud og spise middag sammen, uden at skulle skele til, at nogle skulle tilbage på skibet og have vagt.

Mission, vision og strategi arbejdet afsluttedes d. 6. november ved 15-tiden, hvorefter besætningen atter gik tilbage til skibet og overtog vagten. Resultatet af MVS – Way ahead (Positiv oplevelse)

Fredag startede det egentlige forskoleprogram med gennemgang af diverse ruller, og der blev givet tidligt landlov, således at besætningen kunne komme hjem og holde en sidste weekend med deres kære, inden det foranstående togt.

Mandag d. 10. november mødte alle igen, og forskoleprogrammet fortsatte med rulletræning, uddannelse om bord og klargøring til den foranstående prøvesejlads som skulle gennemføres med repræsentanter fra Forsvarets Materieltjeneste (FMT) og OPLOG Frederikshavn den efterfølgende dag.

Tirsdag stod den på prøvesejlads for halvdelen af besætningen og redningsmiddeluddannelse for den anden halvdel af besætningen ved Søværnets Sergent og Grundskole.

Onsdag skulle den have stået på redningsmiddeluddannelse for den anden halvdel af besætningen som havde sejlet dagen for inden, men det stod hurtigt klart, at der efter gårsdagens prøvesejlads var en del udeståender der skulle klares inden afgang fra Frederikshavn, som var planlagt til torsdag eftermiddag.

Torsdag modtog skibet 17 nye værnepligtige og efter installation, rundvisning, og gennemgang af de væsentligste ruller, var det så hensigten, at vi skulle have forladt flådestationen, men det blev besluttet at blive liggende til fredag, for at udnytte den ekstra arbejdsdag til klargøring.

Fredag afgik vi så fra Frederikshavn over middag, og forlagde direkte ud for at foretage de sidste tests og prøver med OPLOGs folk om bord. Efter i landsætning af disse sidst på eftermiddagen, fortsatte forskoleprogrammet mens vi forlagde vi mod København, hvortil vi ankom lørdag morgen, klar til at gennemføre pårørende besøg det meste af dagen.

Vi havde planlagt et arrangement hvor de pårørende kunne komme mellem 10-16. Der var arrangeret briefinger ved skibsledelsen, en mindre demonstration af redningsmidler og brandslukning samt servering af en let anretning med røde pølser og sodavand, således at også kabyssens personel havde mulighed for at få besøg, uden at skulle være optaget af at tilberede mad dagen igennem.

Ligeledes fik alle pårørende der ønskede det, en pamflet med oplysninger om, hvordan de kan komme i kontakt med skibet, samt hvilke muligheder de har for hjælp, såfremt dette skulle blive nødvendigt, mens deres pårørende er på togt langt fra hjemmet.

Arrangementet var en stor succes med mere end 400 besøgende, som kom fra nær og fjern, således havde flere af de pårørende til de værnepligtige taget turen helt fra Jylland for at komme over og se skibet, samt sige farvel og godt togt til lille "Jens". Der var trængsel på lejderne, fra maskinrummene til istønden, for alle var mere end ivrige efter at vise "vores" skib frem. Det var en god og dejlig – om end lidt kaotisk – måde, at sige farvel til de pårørende på.

Kl. 1700 stod HVIDBJØRNEN atter ud fra København, og fortsatte nordover i Sundet, for at forlægge mod den sydlige del af Kattegat, hvor der søndag formiddag skulle øves samarbejdsøvelse med et af Søværnets nyeste skibe HAVFRUEN.

Efter endt øvelse, hvor HVIDBJØRNEN skulle yde assistance til HAVFRUEN, som agerede et skib i nød, der havde brand om bord, fortsatte HVIDBJØRNEN nordover mod Flådestation Frederikshavn, hvor de tre kadetter Simon, Christian og Roland blev samlet op med gummibåd. Efterfølgende startedes forlægningen mod Island og Grønland.

Til trods for relativt dårligt vejr i den nordlige del af Kattegat – det kan kadetterne og gummibådsbesætningen skrive under på; Det var bestemt ikke en velfærdssejltur fra flådestationen ud til HVIDBJØRNEN – bød det første døgn i Skagerrak på fint vejr og relativ ringe sø.



*Tingvalla-sletten*



*Den Blå Lagune*

Kong Neptun skulle dog snart vise sig fra sin sande side, med tiltagende vinde og heraf følgende højere sø. En del af besætningen og de værnepligtige fik her det første kendskab til nautisk utilpashed, og brugte de efterfølgende dage til at få ”søben”.

Som følge af det dårlige vejr syd for Færøerne og Island, valgte vi at gå øst og nord om Færøerne og fortsætte nord om Island, og snart kom vi atter på roligere vande til alles tilfredshed. På turen nord om Island passerede HVIDBJØRNEN polarcirklen. Dem som passerede polarcirklen for første gang, kunne med selvsyn konstatere, at cirklen ikke er afmærket på havoverfladen.

Fredag d. 21. november kl. 1000 ankom vi til Reykjavik. Her skulle vi ilandsætte en medbragt container med reservedele til vores helikopter, som trængte til et stort eftersyn. Helikopteren havde forladt TRITON, som var på vej fra Island til Færøerne og stod nu i lufthavnen Keflavik, så da HVIDBJØRNEN ankom stod helikopter gruppen på kajen og ventede på deres reservedele, så de kunne komme i gang med deres arbejde.

Eftersynet var planlagt at tage 5-6 dage. Vi brugte tiden til at få vasket skibet ned, få nye forsyninger om bord. Chefen aflagde den danske ambassadør og den islandske kystvagt et høflighedsvisit, og der blev spillet den obligatoriske fodboldkamp mellem stambesætningen og de værnepligtige – en kamp som de værnepligtige vandt 4-1 til stor irritation for den faste del af besætningen. Der blev dog også tid til at se Reykjavik.

I weekenden den 22. og 23. november, havde velfærdsudvalget arrangeret en fantastisk endags bustur, som blev gennemført begge dage, således havde alle mulighed for at deltage uanset om de havde vagt i weekenden.

Først kørte man ud til Tingvalla-sletten - berømt af geologiske og historiske grunde; Her ses meget tydeligt resultaterne af kontinentalpladernes bevægelse, som har skabt og fortsat skaber Island. Den europæiske og den amerikanske kontinentalplade driver bort fra hinanden og Island vokser op i mellemrummet.

Det giver store revner og sprækker i landskabet og det præger området ved Tingvallasletten. Dette er samtidig Islands symbolske hjerte, for her skabtes ”Altinget” i år 930, der fungerede som et parlament i mange hundrede år frem.

Altinget er blevet kaldt ”verdens ældste demokrati” og skønt det ikke minder meget om vore dages repræsentative demokrati, indeholdt det demokratiske elementer.



*Med ryggen mod den Amerikanske kontinentalplade*

Altinget var i mere end 300 år landets juridiske og sociale centrum, hvor der blev truffet afgørelser om overordnede sager som f.eks. overgangen til kristendommen (år 1000), hvor lokale tvister blev debatteret og afgjort og endelig fungerede Altinget som et vigtigt socialt omdrejningspunkt for det islandske folk.

Herefter gik turen til Gullfoss, som er det vandfald i Europa, hvor der i årets løb løber mest vand igennem - ca. 100 kubikmeter vand løber igennem vandfaldet hvert sekund. Sidste stop inden det gik retur mod Reykjavik, var ved de varme kilder, med Geysir som vel nok den mest kendte. Turen afsluttedes med et dejligt 40 graders varmt bad i Den Blå Lagune.

Den 25. november forlod vi efter aftenskaftningen Reykjavik, for at bruge den efterfølgende dag, til at finpudse de sidste elementer af forskoleprogrammet, og klargøre til at tage imod vores helikopter, som var

færdigt med det store eftersyn. Kulturelt beriget og med en helikopter der atter var fuld operationel påbegyndtes om aftenen forlægningen mod Kap Farvel.

Vejret smilede atter til os, og vi havde en dejlig og behagelig overfart i Danmark Strædet, hvor temperaturen blev gradvis koldere og dagene længere (idet vi dagligt satte urene en time tilbage, for at komme over på Grønlands tid).

Udkigstjenesten skærpedes på broen, idet vi nu var i "isbjerge" farvand, og efter 3 dages forlægning, vågnede vi op til en dag, hvor vi da det blev lyst, kunne se Grønland og drivende isbjerge mod vest. Vagtcheferne havde selvfølgelig i løbet af natten lokaliseret isbjergene på radaren, men nu kunne vi ved selvsyn konstatere at de var der.



*Prins Christian Sund*

Lørdag d. 29. november forlagde vi, da det blev lyst, ind i Prins Christians Sund, som var en stor oplevelse for mange af os om bord, der var igennem disse farvande for første gang. Ved passage af den bemandede vejrstation blev skibets gummibåd sat, og sejlede ind med friskbagt brød og lidt godter, til de fem meteorologer, der gør tjeneste på stationen.

De blev meget glade for HVIDBJØRNENS lille "julepakke". Søndagen blev brugt til helikopterflyvning inklusiv træning i at hoiste (hejse) vores DOC Lone, Sanitten Nolsøe samt en bære med vores dukke Oscar op og ned mellem helikopter og skib, ligesom der blev gennemført vagtcheftræning og sejlads i is.

Mandag d. 1. december blev ligeledes brugt til vagtcheftræning og sejlads i is, og teknik divisionen fortsatte deres intensive uddannelse af vores nye tekniske personel om bord samt de 3 maskin kadetter (et program der dagligt har stået på siden vi forlod danske farvande).

Endeligt som noget nyt, blev der ydet lektiehjælp i officersmessen til de besætningsmedlemmer, der har meldt sig til SOKs nye forsøgsordning med voksenundervisning, herom nærmere ved en senere lejlighed. I skrivende stund ligger vi stille i isen i Skovfjorden, som er fjorden ved insejlingen til Narsarsuaq. Morgendagens program står atter på issejlads og helikopterflyvning, og så skal vi over middag til kaj i Narsarsuaq - vores første havneophold i Grønland, på dette togt.

## Rejsedagbog fra 2. KMP 7. deling



*En flok narinesoldater på vej til Grønland*

**Ved ankomst til Søværnets Sergent- og Grundskole (SSG) i Frederikshavn blev det hurtigt klart for alle i 7.Deling, at vi skulle ud og sejle enten ved Færøerne eller i Grønland.**

19-12-2008 kl. 13:39

Efter nogle dage gik rygter på Grønland med HVIDBJØRNEN, men på SSG kan rygter hurtig spredes, og udover at vi skulle være væk jul og nytår, var intet sikkert. Sergent Jesper Gregersen fik dog hurtig briefet os om, at vi skulle til Grønland og om bord i HVIDBJØRNEN og holde jul og nytår i Grønland. Denne destination var vi alle glade for, men meldingen om Jul & nytår langt hjemmefra skulle lige fattes, inden vi kunne se frem til en uforglemmelig oplevelse.

### **Afrejsedagen – 10. december 2008**

Gregersen havde hævdet, at han ville banke på dørene til vores lukafer Kl. 04:00, men banket udeblev. Alle kom dog op til tiden og var spændte på turen. Kl. 05:15 kørte bussen fra SSG med retning mod Aalborg lufthavn, hvor vi skulle checke vores bagage ind. Dette gik perfekt, bortset fra Mikkel (Sailor), der havde for mange kg i sin taske og måtte aflaste en del af sin bagage hos sine kollegaer.

I legerummet i lufthavnen fik vi med et godt grin, af en af Gregersens sædvanlige jokes, sagt farvel til Gregersen. Sergent Thyregod skulle følge med os resten af vejen til Kastrup. Men inden vi kunne sætte os i flyveren imod Kastrup, skulle vi dog igennem sikkerhedskontrollen, som trods aflæggelse af bælt, mønter ure osv. gik fint.



*Oskar, der igen snyder i kortspil*

Der var dog en hændelse vi grinte lidt af. Oskar havde været så genial, at lægge julegaven fra Mor samt hans cremer i håndbagagen, hvilket jo ikke er tilladt, og så kunne Oskar nu med sikkerhed konstatere, at der var parfume i julegaven fra mor - flooot Fiffi.

Kl. 07:20 lettede vi fra Aalborg, og pga. træthed blev der ikke vekslet så mange ord så vi springer videre til ankomsten til Kastrup, eller nærmere til check in, hvor vi fik vores egen in-checkning skranke. Her kom Sergent Thyregod i tanke om, at hans bagage stadigvæk kørte rundt på bagagerullen i indenrigsterminalen. Gad vide, om du fandt din bagage igen?

Kl. 09:40 var det tid til at borde flyet og sætte kursen mod Narsarsuaq, hvor HVIDBJØRNEN ventede os. I flyet var der en god og frisk stemning, gratis mad og drikke samt en underholdningsfilm på tv. Dette samt en god gang kortspil får hurtig tiden, på de 4½ time til Grønland, til at flyve af sted.

Men i Grønland kan alt åbenbart ændre sig på ganske få minutter. Da vejret lige pludselig var blevet så slemt, at vi ikke kunne lande, fik vi alle beskeden om, at flyveren ville returnere til København, med en mellemlanding på Island eller i Bergen. Det tog lidt tid at finde ud af, at det rent faktisk ikke var en joke, og vi fløj 4½ tilbage til København.

Da vi ankom til Kastrup begyndte de fleste at ringe hjem for at fortælle om situationen. Efterfølgende blev vi i busser kørt til hotel "Copenhagen Island", hvilket man må sige var over alles forventninger, da det var et topklasse hotel vi boede på. Så intet at brokke sig over her. Det skal lige nævnes, at der var badekar på værelserne, og der var da vidst et par stykker der benyttede sig af det.



## Dag 2 – 11. december 2008

Kl. 07:00 skulle vi checke ud fra vores hotelværelser og herefter ventede en god morgen buffet inden vi skulle ud på rejse igen. Alle så trætte ud, men kunne melde at de havde sovet rigtig godt. Maden var ligeledes noget de andre VPL i Frederikshavn kun drømmer om.

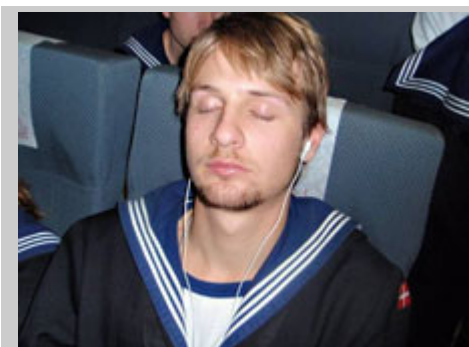
Inden afrejsen imod lufthavnen samles vi, så gevær 1 kunne se om vi alle var der. Morgen startede dog hektisk, da der kun var 1 bus til at hente os. Men kl. 08 var alle mand inklusiv bagage samlet og der var afgang mod Kastrup .



*Samling på hotel Copenhagen Island inden afgang til Kastrup*

Ved ankomst til Kastrup tjekkede Gøtze hurtig, hvilke(n) skranke[r] vi skulle checke in ved. Under check in kom Christoffer smilende og grinende hen til os andre og fortalte, at han altså lige havde slået rekorden med 44 kg bagage. Hvor tænkte vi, hvad har du dog taget med dreng?

Af sted igennem sikkerhedstjekket igen og frem til gate A14.



*En træt Sailor ombord. Mon han hører Otto Brandenburg?*

Her ventede det samme fly som dagen før, men med en lige så imødekomende besætning. Samme pladser, samme sæder, turen gentager sig, men forhåbentlig slutter den denne gang med en landing i Narsarsuaq.

Kl. 10:03 var flyveren i luften med kurs til Narsarsuaq. Samme film kører på skærmen i kabinen, men maden er dog en ny god ret, som vi absolut heller ikke kan klage over.

Efter 1-2 timers flyvetid begyndte de fleste at sove hen, mens få sad tilbage og fulgte med i filmen.

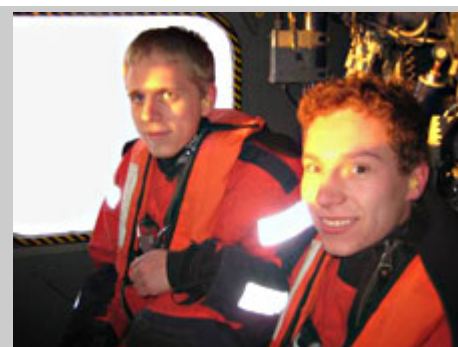
Kl. 10:00 Grønlandsk tid fik vi så besked om, at vi denne gang landede i Grønland, en lettelse hos de fleste og en opvækning hos andre. Ingen af os havde været på Grønland før, og det skal da lige nævnes, at det er en utrolig flot udsigt der møder os fra det lille vindue i flyet fra Air Greenland.

Kl. 10:17 rørte hjulene landingsbanen i Narsarsuaq og vi var ankommet til en meget lille by, eller landsby kunne man med rette kalde det. Da vi kom ud mærkede vi for alvor den kolde luft og de -8 grader. Efter ankomst og modtagelse af vores bagage blev vi mødt af oversergent (OS) Bagger, som er vores befalingsmand på hele turen.

Vi fik en masse gode informationer, men den bedste var dog, at HVIDBJØRNEN ikke kunne sejle til kaj, hvorfor vi skulle flyves ombord med LYNX helikopteren, som er skibets helikopter. Ved ankomst til HVIDBJØRNEN tog næstkommanderende og Banjemesteren imod os. Vi fik vist vores lukafer, som skal være vores hjem de næste 7 uger.

Efter en god tiltrængt frokost fik vi en rundtur af OS Bagger, og senere hen kunne vi begive os rundt og udforske skibet, så vi kan finde rundt i skibet, specielt i de særlige tilfælde, hvor vi skal møde på poster.

Hen ad aftenen var mange af os trætte, men vi valgte at se "Prison



*To glade værnepligtige (802 Christoffer og 804 Benjamin)*

Break” og en lille action film, inden vi alle tørnede ind og fik os et par timer i en utrolig dejlig køje (seng på et skib).

### Dag 3 – 12. december 2008

Kl. 07:20 mødtes vi alle i Cafeteriet til en omgang solid morgenmad inden vi skulle påbegynde dagens program. Og det var ikke ligefrem en dårlig morgenmad vi fik serveret. Der var både rundstykker (til de hurtige) samt æg og godt pålæg osv.



*Godnat fra Swennis*

Vi mønstrede Kl. 08:00 på forreste fortøjningsdæk og blev briefet om dagens program af Oversergent Bagger. Efterfølgende samledes vi i cafeteriet og udfyldte ankomst sedler samt snakkede om turen og vores ophold på SSG.

Derefter mødtes vi med næstkommanderende, hvor vi fik et foredrag om, hvad der forventes af os VPL ombord.

Vi fik stort set besvaret alle de spørgsmål vi måtte bære rundt på og sugede en hel del informationer til os. Herefter fik vi en god gang frokost og derefter en gennemgang og rundtur i hele skibet, mest af alt, nødudgangene og flugtvejene.

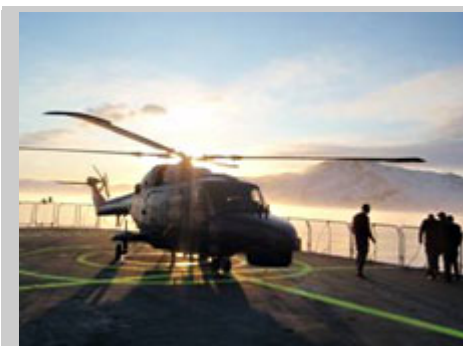
Det var dagens program. Herefter slappede vi af og skaffede til aften. Pludselig blev der prajet i ordreanlægget, at vi ville sejle kl. ca. 18:45.

Kl. 1845 begynder vi at bevæge os i isen og kursen sættes imod Julianehåb, som vi er på vej til i øjeblikket, her melder næstkommanderende ankomst næste dag Kl. 09:00.

### Dag 4 - 13. december 2008

Ved morgen skafning Kl. 07:30 lyder det fra højtaleren ” Nu bæres lyset frem, stolt på din krone” - Det er næstkommanderende der vil sige god ”Lucia- morgen” og annoncerer, at vi lægger planmæssigt til i Julianehåb (eller Qaqortoq på grønlandsk) kl. 09:00 med styrbord side til kaj.

Kl. 10:30 ligger HVIDBJØRNEN ved kaj i Julianehåb, og efter endt skafning bliver der givet landlov til søndag Kl. 16:00. Vi går alle - på nær 1. skifte - i land, og udforsker byen og den grønlandske natur. Vi bliver mødt af lokalbefolkningen som hilser på os og virker utrolig flinke og glade for vores tilstedeværelse. En hyggelig dag slutter af på ”Arctic Cafe” som er den lokale bodega.



*LYNX helikopteren samt 4 VPL der er ude og tjekke det Grønlandske vejr.*

### Dag 5 – 14. december 2008

Klokken er 09:00, solen er netop stået op, og der er vagtskifte og mønstring på forreste fortøjningsdæk. Her bliver 1. skifte afløst af 2. skifte og dagens opgaver uddelegeres til de forskellige på vagtholdet. Der skal gøres rent og tømmes affald og alle hjælper til.

Kl. 10 til 12 fik vi serveret en utrolig dejlig brunch, som alle nød godt af og gjorde os mætte helt til aften. Resten af formiddagen samt eftermiddagen frem til kl. 16 stod den på afslapning, og de folk der havde vagt dagen forinden, kunne spadserere rundt i byen og se den nærmere an. Kl. 1900 sejlede vi videre fra Julianehåb med kurs imod Narsarsuaq, hvor vi skulle have personel udskiftning dagen efter.



*Swennis havde meget at se til med rengøring af gearkassen*

#### **Dag 6 – 15. december 2008**

I dag skulle vi så starte i de forskellige divisioner ombord. Der er tale om Operationsdivisionen, Teknikdivisionen, Våbendivisionen & Forvaltningsdivisionen. Vi blev delt i hold 4\*4 mand og her skal vi så køre 2 dage i hver division.

Nede i Teknikdivisionen havde vi fået en del at se til, da vi skulle rengøre gearkassen efter spild af hydraulik olie.

Samtidig med dette havde vi også opgaver i at vaske dørken(gulvet) efter spild af mere hydraulik olie.

Svend & Mike blev sat på skattejagt for at finde manglende brandslanger, mens Christoffer & Gøtze lavede andet praktisk arbejde i T-Divisionen (teknikdivisionen).

I morges kom Søværnets nye inspektionsfartøj KNUD RASMUSSEN op på siden af os, og samlede det personel op, der skulle ind til Narsarsuaq.

Senere på eftermiddagen gik KNUD igen på siden med ankommet personel, der skal sejle med os resten af turen. Vi har sejlet ca. 1 time og ligger nu i isen, hvor vi vil overnatte til i morgen tidlig og så fortsætte vores sejlads.

#### **Dag 7 – 16. december 2008**

I dag mønstrede vi Kl. 07:55 på forreste fortøjningsdæk, da OS Bagger ville notere, hvilke divisioner vi havde ønsker om at komme i. Derefter gik vi til vores rengørings områder og derefter ud i vores divisioner, hvor vi fortsatte vores arbejde. Herudover fik vi en bjærgningsrulleøvelse der gik som den skulle, med mønstring på RAS-dækket iført redningsvest.

Herudover skulle vi have haft en havariøvelse, men desværre mistede vi hydraulik trykket, og T-Divisionen måtte arbejde på det, således at skibet kan sejle optimalt igen. Derfor blev denne øvelse udsat. I stedet fik vi et foredrag om sænkningen af den danske flåde under 2. Verdenskrig, hvilket var spændende for dem der var mødt op. Aften løb stille og rolig med en masse brætspil og tv.



*Inspektionsfartøjet  
KNUD RASMUSSEN*

### Tre maskinkadetter på togt



*Roland, Christian (KKO), Christian og Simon*

**”Mød ombord på HVIDBJØRNEN den 16. november på Langelinie mellem klokken 10.00 og 17.00”. Sådan lød mailkorrespondancen mellem skibet og tre kadetter på vej på deres afsluttende marineingeniørtog.**

19-12-2008 kl. 14:30

Men så let skulle det ikke gå. En kombination af misforståelse og det faktum at HVIDBJØRNEN afgik fra Langelinie den 15. medførte, at den klassiske forlægning på DSB's smukke strækning mellem Østerport og Frederikshavn var uundgåelig.

Otte timer senere og med friske røde kinder efter en turbulent tur i gummiåb blev vi vel modtaget ombord på skibet. Herefter var kursen sat med høj bølgegang mod Island, hvor kadetternes søben for alvor blev afprøvet.

Svingende mellem undervisning af VLO, direkte berøring med maskinrummenes mekanik og daglige rutiner, krydret med diverse historier fra rederiet og skumle barer rundt om i verden, blev vi introduceret til den tekniske divisions arbejdsområder ombord.

Umiddelbart kan det virke drøjt at komme fra skolebænken og direkte ud til mere undervisning, men dette blev naturligt afbrudt. For når Martha-tilstande afbryder undervisningen og sejladstrytmen bekymrer CH sig, men spændingsniveauet stiger for maskinsektionen og for kadetterne! Om ikke andet var dette også aktuelt, da vi har oplevet sort skib, styresvigt, gearlækage, pladekølerlækage og en ensretterfejl, som fik en del af 24 voltsystemet tvunget i knæ. Hvad gør man dog ikke for at skabe kvalitetsmarineingeniører til den royale danske flåde?

Apropos velfærd kan man bare stikke hovedet ud på dækket og fange de mange nye og anderledes oplevelser som Islands og Grønlands natur byder på – selv nordlyset blev konstateret fra helodækket en mørk og klar nat. Ud over dette oplevede vi også at komme rundt med turbussen fra Reykjavik for at se gejsere, sprækker og varme kilder. Ligesom vi fik arrangeret en lille privat rundtur på Grønnefjelds område og den nedlagte mineby Ivigtut, hvor der gennem et århundrede er blevet brudt kryolit.

Vi har følt os godt modtaget og engageret gennem de fire ugers tid ombord. Vi har haft et indholdsrigt togt på HVIDBJØRNEN – både teknisk og i vores rolle som kadetter blandt skibets faste besætning. Håber I får et fortsat godt togt - glædelig jul og godt nytår skal lyde fra de tre kadetter.

God vind



## KNUD RASMUSSEN

### Klimatest med inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN



#### KNUD RASMUSSEN

**Den 17. marts afgik 1. Eskadres nyeste enhed i puljen af skibe som besejler nordatlanten, Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN (KNUD) mod Grønland.**

08-04-2008 kl. 15:20

Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN (KNUD) afgik med sin 18 mands besætning fra Flådestationen i Korsør mod Grønland for at gennemføre klimatest. Efter et kort ophold i Frederikshavn for at få udestående forsyningsgenstande ombord gik turen via Orkney over nordatlanten, med første test i dårligt vejr, idet enheden løb ind i en lavtrykspassage som er udbredt for denne årstid. Denne test forløb dog fint.

2. Påskedag (den 24. marts) anløb KNUD for første gang Grønnedal med modtagelse ved Grønlands Kommando (GLK) som bød skibet velkomment i dets primære operations område.

Efter et kort ophold ved GLK påbegyndte skibet de første istest, idet indenskærs ruterne som findes mellem Grønnedal og Narsarsuaq, bedre kendt som Mågeløbene og "Knækket", blev besejlet og den 30-40 cm tykke fastis blev brudt.



Fra venstre inspektionskutteren TULUGAQ, inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN og inspektionsskibet VÆDDEREN

Klimatesten byder dog ikke kun på sejlads i is og forskellige vejr-situationer, men også manøvrering og sejlads mindre tilgængelige steder, hvor inspektionskutterne sædvanligvis har haft en fordel.

Skibets størrelse til trods, må man konstatere, at manøvreegenskaberne er uovertrufne og sætter derved KNUD-klassen i stand til, at besejle løb som ellers ville synes små. Her iblandt er løbet "Karsakken" blevet gennemsejlet som en del af test (se billedet).

Alt i alt er de første prøver med skibet forløbet fint. Der er, jf. formålet med testrækken, konstateret små uhensigtsmæssigheder, som bl.a. tilstoppede søkasser ved sejlads i is. Dette kan dog omgås ved køling med ballastvand, men det overordnede billede tegner meget positivt.

Både enhedens evne til at bryde is, sø- og manøvreegenskaber er af skibet indtil nu vurderet som gode, men testene er ikke slut endnu. Den 7. april afgår KNUD fra Nuuk mod den nordlige del af grønlands vestkyst for der, at gennemføre prøver med sejlads i mere fjordis, vestis samt sejlads i de små løb.

Klimatesten afsluttes den 29. april, hvor forlægningen til Danmark påbegyndes for at ankomme Skagen den 5. maj. Her skal skibet gås efter af Karstensens Skibsværft og endvidere undergå færdiginstallation ved Værksted Danmark og Forsvarets Materieltjeneste.



## Så er der isbjørn på broen



**En isbjørn, der slæber en død sæl fra isflage til isflage, er ikke et hverdagssyn for søværn. En isbjørn, der slæber en død sæl fra isflage til isflage, er ikke et hverdagssyn for søværnets folk på Grønlands vestkyst.**

21-04-2008 kl. 11:45

Ikke desto mindre, var det hvad KNUD RASMUSSEN's besætning blev vidne til, da klimatesten fortsatte efter en travl weekend i Nuuk. Mandag d. 07. april afgik KNUD RASMUSSEN fra Nuuk, hvor en

travl weekend havde budt på pressemøde, reception samt rundvisning og orientering på Grønlands Naturinstitut. Vejrprognosen lovede storm, men en del af klimatesten indeholder også sejlads i hårdt vejr, så derfor satte vi alligevel kursen mod vestisen, hvor skibet endnu engang skulle prøve grænser af. Da stormen var på sit højeste, blev vi pludselig klar over, at vi manglede to af vores tolv 25 mands redningsflåder, som ganske enkelt havde udløst sig selv. En eftersøgning blev iværksat, og kort tid efter fandt vi den ene flåde, men mørke, høj sø og ringe sigt gjorde det umuligt at finde den anden, som dog senere blev fundet af en trawler.

Så var det tid til vestisen... endelig skulle skibet vise om teorien bag skrogkonstruktionen holdt stik, så der blev sejlet i forskellige iskoncentrationer, flagestørrelser samt tykkelser, mens der blev registreret manøvreegenskaber, gennembrydningsevne samt maskinpåvirkninger. Testen bragte os helt ud til den canadiske grænse, hvor vi stoppede af for natten og lå "død" i isen, for så at genoptage prøverne igen ved dag gry.



*Besætningen på isen foran KNUD RASMUSSEN.*

Mange havde nok forventet at se en isbjørn undervejs, og den forventning blev da også indfriet, da der pludselig blev prajet "SÅ ER DER ISBJØRN PÅ BROEN".

Vagtchefen mente selvfølgelig, at man kunne se isbjørn, hvis man kom på broen. Det var et storslået syn, og det gav stof til eftertanke, at isbjørnen ikke viste synderlig frygt, selvom et skib på 2066 ton kun ligger 25 meter fra den og skubber til isen.

Da vestisen var lagt bag os blev det fastisen i fjordene, som blev offer for vores afprøvninger. Også her blev der manøvreret på alle mulige og umulige måder, for til sidst at have et godt overblik over,

hvor meget skibet kan klare. Også her blev der "parkeret" i isen, og besætningen mønstret på isen ved styrbord anker til fotografering.

Som afslutning på en lang uge med isbrydninger, blev Qasigiannnguit (Christianshåb) indsejling og havn brudt, så bygdens fiskeflåde kunne komme på årets første fangsttur.

Den tykkeste is, vi fandt, var 65 cm tyk og med 10 cm sne ovenpå, hvilket blev brudt med en konstant fart på 3 – 4 knob. Generelt har prøverne vist, at skibet til fulde lever op til forventningerne.

## I Knud Rasmussens fodspor med KNUD RASMUSSEN

**En beretning om vind,vejr, et skib og dets besætning samt det faktum, at ikke alt der kan computeriseres også bør være det.**

26-09-2008 kl. 10:22

81°51.4 nordlig bredde viser GPS'en. Det er så nordligt som vi kommer. En mur af opskruet is der strækker sig fra den Grønlandske kyst, over Robeson Kanal og helt til Canada, forhindrer enhver videre fremfærd. Skuffelsen er tydelig hos alle på broen. Bare sølle 10 sømil mere og vi ville have slået rekorden for at være det af flådens skibe, der har været længst mod nord.

Men når isen er skruet op til en meterhøj vold, hjælper det ikke meget, at skibet kan skære sig igennem 70 cm. is, som en varm kniv skærer sig igennem smør. Skipperen, kaptajnlejtant Per Skov Madsen, stryger sig ærgerligt over den skaldede isse og giver ordre til at vende skibet og sætte kursen sydover mod Nuuk, hvor forsvarskommissionen vil stige ombord for at besigtige vidunderet.

Vidunderet, som vi befinder os på, er Søværnets nyanskaffelse, Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN, som har hejst kommando i år og nu er på et af sine første togter, efter at have sejlet prøvesejladser hele forsommeren. KNUD RASMUSSEN er det første af sin klasse, der skal erstatte de noget bedagede Inspektionskuttere, som efterhånden har over 30 år på bagen.

"Vi" er to teknikere fra DMI ( Danmarks Meteorologiske Institut ) som er på en af vores årlige ture rundt langs den Grønlandske kyst for at servicere de automatiske vejrstationer, såkaldte ødestationer, som DMI har stående spredt rundt langs hele den store ø's kyst.



Carey Øer vejrstation

Stationerne, der efterhånden er lige så gamle som Inspektionskutterne, drives af solpaneler og akkumulatorer og er 100% "stand alone" enheder. De består af en elektronikdel placeret i en orangemalet campingvogn hvor også akkumulatorerne befinder sig, og på taget er solpanel og satellitantenne monteret.

I en ti meter høj mast i nærheden af campingvognen sidder sensorerne der måler de meteorologiske data, d.v.s vindhastighed, vindretning, lufttemperatur og luftfugtighed. Da vindsensorerne er mekaniske, bliver de langsomt slidt i lejerne, og selv om der er redundans (tre anemometre og to faner pr. station) skal de udskiftes mindst hvert andet år, hvilket også giver lejlighed til at kalibrere

barometrene.

Systemet fungerer på den måde, at en timer sørger for at aktivere sensorerne hver tredje time hvorefter dataene bliver sendt til en satellitsender. Herefter går systemerne i dvale, og kun senderen er aktiv de næste tre timer, hvor den hvert halvandet minut sender dataene blindt til en af de polærkredsende satellitter der medbringer et Argos system.

Dataene bliver herefter nedtaget af DMI's modtageantenne i Kangerlussuaq, i Smidsbjerg og i Argos hovedkvarter i Toulouse. Tre timer senere gentager seancen sig, og hvis alt går vel er systemerne stadig aktive når vi kommer tilbage efter to år. Virkeligheden er dog ofte en anden. Ælde, det barske Grønlandske vejr og ikke mindst isbjørne gør, at stationerne af og til er i en sørgelig forfatning når vi kommer frem. Og frem kommer vi, takket være 1. Eskadres beredvillige hjælpsomhed. Da ødestationerne, som navnet antyder, kan være endog særdeles vanskelige at komme til, hvis ikke man lige har en helikopter (og en pænt stor pose penge) i baglommen, er det en gevaldig hjælp for DMI, at Søværnet stiller sig til rådighed med transport og anden assistance ved besøg på ikke mindst de tre nordvestlige stationer, som befinder sig h.h.v. på Nuussuaq- halvøen i den nordlige ende af Vaigat ved Disko, på Edderfugleøerne ud for Kraulshavn og på Nordvestøen i Carey øgruppen, hvor 1. Eskadre også foretager udskiftning af det Danske og det Grønlandske flag på Isbjørneø.

Turen startede med påmønstring i Nuuk, hvor vi gjorde store øjne da vi blev vist rundt på skibet. Vi er begge uddannede som elektronikmekanikere i Søværnet engang i det forrige århundrede, og vi har tidligere sejlet den samme tur med inspektionskutterne, så det at blive indkvarteret på eget lukaf med bad og toilet, gulvtæppe på dørken, masser af skabs- og skuffeplads, et arbejdsbord med rigeligt med strømudtag til de efterhånden rigelige mængder af elektronik man slæber rundt på, internt musikanlæg og forberedt for inter- og intranet, opleves som ren luksus og gør, at man næsten føler sig hensat til et af de utallige hotelværelser man i tidens løb har opholdt sig på.

Alt virker gennemtænkt til mindste detalje. Møbler og inventar er præget af runde former og alle håndtag nedfældes i skuffer og skabe når disse låses, så intet rager ud. Farverne er venligt lyse, en brækket hvid på vægge og lofter og træværk i lys birk (eller bøg?). Et dæmpet rødt gulvtæppe og det marineblå betræk på de to køjer, hvoraf vi jo kun skal bruge den ene giver lidt farve.

Det er tydeligt at se at der er ofret megen omtanke på mandskabets velbefindende, et indtryk der gentager sig når man ser den lyse, rummelige, kombinerede officers- og sergentmesse med spiseplads til 11 og en magelig sofagruppe foran det store fladskærms tv, et inventar der går igen i de meniges opholdsbanje. Vaskeri, kondirum, et omfangsrigt bibliotek og mediecenter er med til at fuldende indtrykket af, at der virkelig er tænkt over at folk er væk hjemmefra i lang tid.

At der også er tænkt på effektivitet får vi i den grad demonstreret, da vi skal hente nogle reservedelskasser i Aasiaat. For at spare tid beslutter skipper at sende os ind i forvejen med SAR fartøjet. En lækker orangerød kulfibersag, der gemmer sig i sin "hangar" under helikopterdekken agter.

Efter at have bordet fartøjet og lukket lugen, sænkes hækporten på KNUD RASMUSSEN og bliver dermed til en rampe som vi bliver fire ned ad. Vel ude i vandet sørger 650 hk via en waterjet for at vi snart bevæger os mod Aasiaat med en hastighed af 40 knob, og et kvarter senere er vi atter på vej ud til moderskibet, hvor vi straks bliver taget ombord igen. Hurtigt, effektivt og smertefrit.

Herefter går turen til stationen på Nuussuaq, hvor vi ankommer ved aftenskaftning. Vi ifører os de obligatoriske overlevelsedrakter, redningsvest og styrthjelm! i omklædningsrummet der støder ud til den lukkede hangar, hvor gummibåden står klar, hængende i sin david. Porten i skibets side åbnes, kranen vipper sig selv og båden ud over rælingen og alle stiger ombord, hvorefter båden sænkes ned til vandet, frigøres fra wiren og af sted det går. Det er hurtigt og effektivt og en ren fornøjelse.

Da der er et tidspres på hele turen, har nogle af gasterne meldt sig frivilligt til at hjælpe med at bære nogle af de temmelig tunge kasser vi medbringer, hvilket sparer os for flere timers arbejde med at slæbe kasser frem og tilbage mellem stranden og stationen. At dømme ud fra de noget røde ansigter vi ser, er der vist flere af dem der ihukommer det gamle råd om aldrig at melde sig frivilligt til noget som helst. Det er særdeles besværligt terræn at gå i, så vi er i hvert tilfælde meget taknemmelige for hjælpen.

Vi bliver afhentet ved midnatstid efter endt arbejde, og efter at være fire ombord hives ankeret ind og det går straks mod næste station som er Edderfugleøerne, hvortil vi igen ankommer omkring aftenskaftning. Skipper vil tydeligvis ikke have, at vi bliver for fede af kokkens gode og rigelige mad, som suppleres med diverse cafe latte'r og chokolade fra automaten i pantryet.

Ingen af de steder hvor vi har stationer stående, er der oplagte muligheder for at lægge til med en båd. Sitesene blev i sin tid udvalgt via helikopter og stationerne blev sidenhen slænget ud med samme, så det at lægge en gummibåd til og få udstyr og mandskab sikkert i land uden at beskadige nogen af delene kan være en tricky affære, men det er tydeligvis professionelle folk vi har med, så alt går som det skal.

Igen slæber gasterne de tunge kasser op på toppen af øen, hvor vi må konstatere at der har været gæster i campingvognen. Der flyder med affald og petroleumsoven er stjålet. Det er gammel skik at efterlade en hytte så den er klar til at blive brugt af folk der måtte komme forbi og have brug for ly og varme, så vi låser aldrig campingvognene af.

Desværre har vi gennem tiderne måttet konstatere at ikke alle deler denne skik, så ofte er vognene ribbet for alt af værdi når vi kommer, men det tekniske udstyr lader de som regel være. Det er ærgerligt, men der synes ikke at være noget at gøre ved det.

Efter endt arbejde går det videre mod vores nordligste aktive station på vestkysten; Nordvestøen ved Careyøerne. Med maverne fulde af aftensmad!!! går vi igen i land, blot for at konstatere hvad vi egentlig godt vidste i forvejen. En isbjørn har været forbi og har revet samtlige kabler i masten over, så de eneste data der er kommet hjem i lang tid er trykket fra barometrene, som sidder inde i den gamle ekspeditionshytte som vi bruger her i stedet for en campingvogn.

Det samme var tilfældet for to år siden da vi var her med AGPA, så vi har på det nærmeste en helt ny station med. Her må vi så sætte skippers tålmodighed lidt på prøve og erklære at det kommer til at tage væsentligt længere tid her end de andre steder. Dette udnyttes klogeligt til velfærdsseightseeing på øen, hvilket naturligvis foregår bevæbnet, da der er observeret friske spor af bjørn.

Ud på morgenstunden har vi bragt stationen tilbage til fuldt operativ status og bliver afhentet. Kraftige dønninger og isskoser gør det vanskeligt at lægge til, men med lodder og trisser og en stor indsats fra drengene går det igen, uden skader på hverken fartøj eller mennesker.

Vi forlægger herefter til Thule Air Base hvor skibet lægges for svaj, da der ikke er plads ved pieren grundet reparationsarbejde. Vi tager forsyninger ombord, skipper viser stolt (og med rette) sit fartøj frem og oplysninger om den aktuelle issituation nordpå indhentes.

Der arrangeres en ekspedition til Mt. Dundas som besejres efter ulidelige strabadser, og i BXén bliver beholdningen af DVDér til camcorderen suppleret. Kl. 2100 går det videre mod nord for at se hvor højt op vi kan komme. Prøverne tidligere på året har vist, at KNUD RASMUSSEN kan skære sig igennem 70 cm. tyk is med 4 knobs. fremdrift, så der bør være gode muligheder for at komme langt op.

Turen op gennem Naresstrædet viser sig at blive stort set begivenhedsløs. Der er meget lidt is, og det der er ligger så spredt, at det er muligt at manøvrere igennem det uden problemer. Fra den imponerende kommandobro har man en forrygende god udsigt stort set hele horisonten rundt. Kun ret agter er man "blind", men det sørger et af skibets 22 kameraer så for at dække, så der kører konstant en film af helodækket og begivenhederne agten for skibet på en af de mange monitorer på broen.

Herfra kan den vagtchefen følge med i stort set alle de funktioner der pågår, mens han (eller hun, som det er tilfældet her på KNUD, hvor trediekommanderende Sigrid's jyske dræven godt kan vække minder om barndommens bondegårdsferier) er i radiokontakt med det personel der betjener dem.

Nutiden har også ændret på de fleste andre funktioner på en bro. Væk er rattet og maskintelegrafen. Nu sidder man i gasaffjedrede stole og drejer på en lille knap eller trykker let på en joystick, og kommanderer på den måde rundt med tusindvis af hestekræfter med en finger, mens man orienterer sig på de store skærme, der præsenterer radarbillede og elektroniske søkort med alle tænkelige nødvendige oplysninger, lige bortset fra næste uges lottotal.

Fra broen kan man også styre og monitere alle skibets øvrige funktioner. Det mest slående ved at komme op på broen er dog stilheden. Fra man træder ind gennem døren, bliver man mødt af absolut stilhed bortset fra den lavmælte konversation der foregår mellem vagtchef og rorgænger, eller stille musik der flyder fra stereoanlægget.

KNUD RASMUSSEN er et stille skib. Hvor man på andre skibe automatisk vågner hvis der bliver for stille, med en klar fornemmelse af at et eller andet er galt, så vågner man på KNUD hvis der helt undtagelsesvis



*Isbjørn har været på besøg*

skulle komme en lyd. Skipper brokker sig over at han af og til bliver vækket af en dør der lukker, hvilket de fleste døre og en stor del af lugerne gør med et stille suk.

Kun ved fuld skrue fornemmer man en svag durren gennem skibet, hvilket står i skærende kontrast til kutterne, hvor en skødesløst henstillet kop piskefløde indenfor fem minutter gennemgår en transition fra flydende form til flødeskum for at ende som smør.



*Edderfuglør vejrstation*

Smith Sund og Kane Bassin passeres uden begivenheder eller problemer med is. I Kennedy Kanal, hvor vi kan se ind til Hall Land og den station vi har stående der, men som ikke længere bliver serviceret, angiveligt på grund af at Alert på den Canadiske side kan levere de nødvendige data, men i virkeligheden udelukkende af økonomiske årsager, det er og bliver exorbitant dyrt at rejse i disse omgivelser, bliver vi nødt til at sænke farten et par steder for at skubbe os igennem nogle smalle bræmmer med skosser, inden vi kommer til Hans ø, hvor der er fotosession fra gummibåd og absolut forbud mod at gå i land.

En påberåbelse af vores civile status og lave, for ikke at sige manglende autoritetstro, preller af på skipper som fornuft på en politiker, så turen går straks videre op gennem kanalen. Det at vi er i midnatssolens rige, kombineret med muligheden for at se bjørn, gør at man har en tendens til at blive hængende på broen noget længere end godt er for ens søvnrytme, vel at mærke når man er civilist og ikke har flere pligter at passe.

Men scenariet er fantastisk. Den Canadiske kyststrækning, hvor bjergene ser ud som var de malet af en indianer på svampe, til bagbord, og den Grønlandske, hvor klipperne der er pudret med nysne på toppen og pludselig afbrydes af kilometerdybe fjorde, i hvis bund gletchere og indlandsisen lyser op i den sol vi desværre ikke har set for meget til på turen, til styrbord.

Så vi ser Joe ø passere forbi og vi ser skippers ansigt lyse mere og mere op. Hvis det fortsætter på denne måde kan vi måske kigge på vores station på Kap Morris Jessup som har været tavs siden sidste efterår. Vi er forbi Hall Bassin og inde i Robeson Kanal og vi går fuld marchfart. Det er et spørgsmål om tid før vi går ud i Lincolnhavet og så er der sådan set kun 480 mil til nordpolen.

Og så alligevel ikke. I en time har vi lirket os frem gennem stadig tættere is. Det runger hult i KNUDs skrog når store skosser skubbes til side for derefter at glide langsomt ned langs siden. Der er ikke på nogen måde tale om is af en størrelsesorden der er udover hvad skibet skal kunne klare, men når noget vejer flere hundrede tons så stritter det trods alt imod, så der bliver lirket med lempe, alt imens der spejdes ivrigt efter åbent vand.

Og så er muren der. Her hjælper hverken de bedste viljer eller den mest moderne teknik. Naturen viser igen hvem der virkelig bestemmer heroppe, et faktum man har en tendens til at glemme når midnatssolen skinner fra en blåblå himmel og havet ligner et spejl, der kun er til for at isbjergene kan få tilfredsstillet deres narcissistiske tendenser.

Vi skal i virkeligheden være glade for at kunne vende om uden at frygte for at blive hængende heroppe, hvilket jo er blevet mange tidligere ekspeditioners skæbne. At komme herop er den mindste del; at komme levende hjem er straks en anden sag, når isen griber skibet i sit knugende favntag og vintermørket sænker sig som en tung, iskold dyne og ubønhørligt tapper livskraften ud af menneskene.

At vi på turen tilbage gennem Naresstrædet "mister" den ene hovedmotor, fordi der er en fejl på det kredsløb der skal overvåge om der er fejl på motoren, hvilket der ikke er; en mindre børnesygdom som forhåbentlig snart er kureret, understreger blot, at her oppe er der ingen grund til at tage chancer, hvilket skipper da også klogelig har undladt. Det viser også, at det er ikke alt der kan computeriseres, som også bør være det.



Men problemet med motoren er klaret pr. korrespondance, og den isbjørn vi aldrig fik set oppe i Naresstrædet, hvor der burde være mange, møder vi til gengæld ude i rum sø, milevidt fra land og med enorme afstande mellem de få isbjerge der driver rundt i Melvillebugten. En enlig bjørn på et enligt isbjerg.

Den har, imod alle odds, tilsyneladende fanget sig en sæl, hvilket den helt klart får brug for på sin videre færd, for den næste svømmetur er næppe på under 50 kilometer. Skipper lægger skuden bi så der bliver mulighed for nogle gode optagelser fra helodækket, men inden bjørnen bliver alt for stresset og måske forlader sit tiltrængte måltid, vælger han fornuftigvis efter et par minutters fotosession, at sejle videre. Næste stop er Jacobshavn for lidt hvile og proviantering, hvilket alle ser frem til, og derefter er det Nuuk hvor vi vil afmønstre igen. Det har været en fantastisk oplevelse at sejle med KNUD RASMUSSEN, der på alle måder lever op til hvad man kan forvente af et moderne skib og måske endda lidt mere, og ikke mindst at opleve støtten fra dens top professionelle besætning.

Og vi har følt historiens vingesus ved at sejle i disse områder, hvor skibets berømte navnefader skrev sig ind i historiebøgerne med sine uforfærdede slædeekspeditioner.

En stor tak skal lyde til kaptajnløjtnant Per Skov Madsen og den øvrige besætning på inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN, samt 1. Eskadre, for deres assistance.

Michael Heeris og Jens Quirin Hansen

DMI

P.S. Vi kan jo prøve igen om to år, Per?

## P555 STØREN

### Nr. 1-2008 - STØREN FORACS 25 april – 02 maj 08



#### *SUTEC dyppes*

**Så blev det STØREN's tur til at tage til Norge for at få tjekket sensorer på anlægget i Ulsnes ved Stavanger.**

04-05-2008 kl. 10:57

MSF3 blev hjemme denne gang, hvorfor dennes besætning stuede grejet over på moderfartøjet og checkede ind på landlovstavlen.

STØREN har i 1. kvartal fået nye ROV'ere (SUTEC), og de skulle lige igennem de sidste test, før endelig klarmelding og overtagelse.

Vi stævnedes ud fra Frederikshavn fredag eftermiddag i behageligt vejr med kursen sat mod Ålbæk bugt for at teste vore nyhvervelser.

Alt forløb planmæssigt, hvorefter ROV'en blev bjærget ombord for at få påsat en såkaldt DAMDIC. Denne er en sprængladning, som smides på havbunden ved siden af miner eller objekter, som skal bortsprænges eller tilintetgøres.

Derefter smed vi en krigsmine i havet, tog en nøjagtig GPS position, og gjorde klar til atter at søsætte den ene ROV. ROV'en blev styret ned mod minen, fik afleveret sprængladningen, og blev returneret til STØREN.

Alle var på dæk i disse minutter. Selvom vi har set mange sprængninger, har man ikke set dem alle, så der blev filmet og gjort ved, da skibets mineofficerer fyrede op under sprængladningen og derved detonerede minen.

Sikke et drøn og sikke en vandsøjle.

Klokken var blevet mange, hvorfor vi gik til Skagen for natten. Næste dags tests, som også var de sidste, skulle foretages oppe i Skagerrak.

Tidligt lørdag morgen forlod vi Skagen og gik nordpå, for at finde den krævede vanddybde for at lave maksimal dybde test på ROV'erne. Alt gik efter planen, så der blev også lige tid til at kigge på et vrak på knapt 100 meters dybde.

Stævnen blev atter vendt mod Frederikshavn, for ilandsætning af teknikere og grej, inden turen endelig kunne gå imod Norge.

Da vi efter et kort taktisk anløb, stævnedes ud igen, var den helt store eftersøgning i gang.

I mellemtiden var en redningshelikopter, 2 hjemmefærskuttere og flere norske krigsskibe stødt til for at hjælpe RØMØ.

Vi joinedes op og afsøgte farvandet fra anduvningsbøjen i syd til Hirsholmene i nord.

Intet blev fundet, men efter et par timer, sås endnu 2 lys raketter, denne gang hvide, og vurderedes til at være inde over søsportshavnen. Redningsaktionen blev kort tid efter afblæst, og trods indsats af ca. 10 skibe og en helikopter blev intet fundet.

Klokken halv 2 om natten fortsatte STØREN sin forlægning mod Norge.

Efter en smuk tur langs Norges Sydkyst ankom vi hen under søndag aften til Ulsnes, Stavanger.

Vejret var som ofte noget vådt men samtidigt mildt.

Mandag blev brugt på Dockside test, som i sin enkelthed går ud på, at alt test- og måleudstyr bliver taget ombord og installeret. Alt forløb planmæssigt, og sidst på dagen forlagde vi fra den lille base og ind til Stavangers smukke havn. Besætningen fik lidt velfærd i form af kultur og benstrækkeri.

Tidligt tirsdag morgen blev kursen sat mod de pejlemærker, man anvender for at teste skibets sensorer.

FORACS tests tager normalt 3 dage med 1 dag som reserve. Vi var derfor alle spændte på forløbet af testene, idet vi kun havde 2 dage til at gennemføre testene evt. med fredag som reserve. Nordmændene holder nemlig også fri Kristi himmelfarts dag.

Testene gik over al forventning, således at vi tirsdag ligeledes nåede en stor del af onsdagens program. Onsdag middag kunne vi derfor lægge ind i Ulsnes, landsætte personel og udstyr, og klappe os selv og dem på skulderen, som tak for godt samarbejde.



*STØREN i Lysefjorden*

Her skal der rettes en tak til vor messegast Jacob, vi har haft på udlån fra et af vore søsterskibe.

Han kreerede en flot håndtegning af STØREN, som blev sat ind i FORACS gæstebog.

Men vejrudsigten i Skagerrak talte stærkt imod forlægning hjemover, og da hele ugen i forvejen var sat af, besluttede skibschefen, at vi blev over natten for at vente på bedre vejr.

Søkort og turistbrochurer blev gransket hvorefter vi sejlede ind i Lysefjorden, for at besigtige den lokale turistattraktion "Prædikestolen". Dette er et særpræget og meget besøgt fjeld,

hvilket rejser sig lodret op i 600 meters højde.

Man kan med rette sige at vi blev bjergtaget, hvilket disse billeder kun i ringe forstand gengiver.

Gummibåden blev sat og gav mulighed for tage billeder og se nærmere på de mange små vandfald.

Vi skaffede inde i fjorden, og sejlede derefter tilbage mod Stavanger for den sidste overnatning inden turen gik hjemover.

Torsdag morgen kunne vi glæde os over flot og roligt vejr, og i skrivende stund ved sydspidsen af Norge, er her end ikke dønninger tilbage fra den varslede storm. Så alle kan se frem til en rolig nat, med forventet planmæssig ankomst til flådestation Frederikshavn fredag morgen og en velfortjent weekend.



#### STØREN med drone MSF 3

### STØREN og MSF 3 besøgte Portsmouth på vej mod Spanien og øvelse LOYAL MARINER

10-06-2008 kl. 08:20

Kære familier,

Det er i dag mandag den 9. juni, og det er ved at være tid til at kigge tilbage på ugen, der gik. For manges vedkommende startede sejladsen allerede sidste mandag morgen, idet flere kommer langvejs fra. For andre startede den først onsdag morgen, da STØREN rent faktisk afgik fra flådestation Frederikshavn.

Vejret var med os, og vi afgik planmæssigt efter at have modtaget de sidste forsyninger. Vi rundede Skagen uden problemer, fik afmandet dronen og havde en dejlig aften ned langs den jyske vestkyst. Det var næsten havblik, og det gode vejr blev benyttet til masser af motion på agterdækket.

Det skal benærkes at 4 besætningsmedlemmer havde ladet op til turen ved at deltage i Broløbet over Storebæltsbroen (21 km) lørdagen inden afgang sammen med en hel del andre fra Søværnet.



MSF 3 bunkrer til søs

Næste morgen var dønningerne tiltaget lidt, og eftersom vi fik dem ind tværs om bagbord, vippede vi en del rundt. Intet er dog så slemt, at det ikke er godt for noget, så de fleste fik herved fundet sø-benene frem igen. Også sø surringen blev kontrolleret en ekstra gang.

Dønningerne aftog efterhånden, og dagen blev brugt på interne øvelser i skibet. Bl.a. mønstring efter havarirulle eget skib. Denne "rulle" går ud på at mønstre alt personel og sikre at alle er bekendt med, hvor de skal møde, og hvad de skal gøre i tilfælde af, vi får et havari ombord i vores eget skib.

Fredag morgen var vi kommet ned i den Engelske kanal. Vejret var blevet diset og luften 5 grader koldere. Der var endog korte regnbyger. Dagtimerne blev primært brugt på intern uddannelse i divisionerne.

Teknik divisionen (TDIV) havde travlt med at uddanne vores TKO-elev samt nye elektriker. MCM-div. havde travlt med at uddanne personel i bla. opstart samt sikkerhedsprocedurer ifm. MCM systemet.

Efter aftenskabning var det blevet tid til at bemande og bunkre dronen (MSF3). Dette foregår ved, at STØREN går på siden af dronen, dernæst overføres drone personellet, der klargører dronen til slæbning.

Når dronen har klargjort til slæbning, kastes en kasteline over på STØREN fra dronen. Denne line er forbundet med en slæbetrosse i den anden ende. Slæbetrossen sættes fast, og dronen kobler ud.

Dernæst overføres bunkringsslangen, der i al sin enkelthed bare er en forstørret benzinslange. Endelig kan STØREN begynde at overføre brændstof til dronen.

Undervejs blev vi selvfølgelig overhalet af en masse andre skibe bl.a. Emma Maersk, der er et af verdens største containerskibe. Et imponerende syn selv på 1000m afstand.

Lørdag morgen, sol og forår i luften. Lodsens kom om bord på STØREN kl. 0830 og hjalp os ind til Portsmouth havn tæt fulgt af MSF3. Det er en imponerende indsejling med gamle forter, der nu er omdannet til fyrtårne. Forterne blev i sin tid bygget for at passe på indsejlingen til en af Englands primære flådebyer.



*Fort ved Portsmouth*

Efter færdigfortøjning af STØREN og MSF3 blev der travlt i skibet. Næstkommanderende og chefen fik besøg af en forbindelsesofficer samt en repræsentant fra flådebasen.

Sidst på eftermiddagen var skibet klargjort til den fortsatte transit mod Spanien, og der kunne derfor blive lidt frihed for den vagtfrie del af besætningen.

Søndagen er blevet brugt flittigt til at udforske Portsmouth by og omegn. Den militære del af Portsmouth havn ligger meget tæt på et område, der er at sammenligne med Nyhavn i København tilsat ca. 100 outlet butikker. Mange har derfor benyttet sig af at kunne handle samt nyde havnepromenaden med alt det liv, der er, når forår og sommer kommer til byen.



*Fort ved Portsmouth,  
HMS VICTORY*

Endelig har der også været mulighed for at dyrke de lidt mere kulturelle og historiske seværdigheder. Både HMS Victory, Lord Nelsons flagskib under slaget ved Trafalgar, samt HMS Warrior, et af verdens første og absolut største pansrede dampdrevne krigsskib, da det blev bygget.

STØREN og MSF 3 er nu afgået fra Portsmouth og vi sender alle kærlige tanker til dem der hjemme, og kan fortælle at Michael og Claus, der havde fødselsdag fredag og lørdag blev fejret med bl.a. lagkage som det høre sig til.

Vi håber alle, vejret fortsat vil stå os bi de næste par uger, hvor vi skal ud på atlanten.

Mvh STØRENS besætning.





*Delfiner*

**Så blev det atter tid til et rejsebrev fra STØREN. Vi afgik Portsmouth mandag den 9. juni i lige så godt vejr som vi var ankommet – og det kan vi lide!**

20-06-2008 kl. 14:55

Det var en smuk udsejling på et par timer nord om Isle of Wight, inden vi kom ud i den brede del af Den Engelske Kanal. Herefter ventede en stor del af besætningen på, at vi skulle komme ud i Biscayen. Det er et farvand, der har et noget blandet rygte. Enkelte besætningsmedlemmer havde tidligere stiftet bekendtskab med det farvandsafsnit. Og der kunne her fortælles vidt forskellige historier lige fra, at den var ligeså flad som det lille bassin i Fårup Sommerland og til, at der var bølger eller dønninger på højde med Rundetårn.

Denne tur skulle heldigvis vise sig mest at minde om det omtalte bassin i Sommerlandet. Det betød, at der var god tid til at forberede den foranstående Øvelse Loyal Mariner 08. Ligeledes gjorde en meget stor del af besætningens høje moral, at der var masser af idrætsaktivitet på agterdækket.

Der var spinningcykler, håndvægte, sjippetove og andre mere eller mindre autoriserede redskaber, som blev anvendt ganske flittigt. Et forsigtigt bud allerede nu vil være, at der er en del heldige koner og kærester, som får nogle utroligt veltrænede og solbrune udgaver af en flok strandløver hjem om mindre end tre uger (hvis Zephyr da stadig holder vejret, når vi skal hjem).



*Dronen MSF 3 i solnedgang*

Ud over det høje humør ombord på moderskibet STØREN, så var vores fjernstyrede minerydningsdrone MSF3 helt sikkert også tilfreds med vejrforholdene.

Den brokkede sig i hvert fald ikke én eneste gang på turen over Biscayen – og den blev endda tilset af skibets kompetente dronepersonel nogle gange dagligt, for at tilsikre at alt rent faktisk også åndede fred og idyl.

Ellers blev den fjernstyret fra STØREN i så stor udstrækning, som farvandsafsnittene tillod det, dvs. at den stort set kun blev bemanded ved anløb af havn.

Vejret gjorde også, at vi kunne holde en højere fart end planlagt.

Derfor blev der tid til at pille en halv dag ud af kalenderen, hvor der blev arrangeret vedligeholdelsesskydning med håndvåben fra agterdækket. Her skulle alle fra besætningen skyde med de våbentyper, de nu engang er uddannet på (9mm pistol og 5,56mm karabin).

Ud over at være ganske sjovt er det samtidig en vigtig del af uddannelsen og vedligeholdelsen af de færdigheder, som er essentielle for professionelle soldater, der af og til går vagt med de nævnte våbentyper, og som i yderste konsekvens skal være klar til at anvende med kort varsel.

Torsdag den 12. juni nåede vi så frem til El FERROL i den nordlige del af Spanien (hvis nogen kender indsejlingen til La Coruna, så er det bare at dreje til venstre i sidste øjeblik, så ender man i El FERROL).

Fredag var der dagligt arbejde i divisionerne og herefter blev der givet spadseretilladelse til den vagt og arbejdsfrie del af besætningen.

Lørdag var der mønstring fra morgenstunden, og herefter stod dagen og resten af weekenden på en masse møder og konferencer for officererne ombord, samt en del vedligeholdelse og støtte fra de resterende til de tilrejsende teknikere fra vores støtteelement i OPLOG derhjemme.

Så oprandt mandagen, hvor den store øvelse skulle starte. Og ironisk nok blev det også dagen, hvor vejrguderne syntes, at vi trængte til en god gang dansk efterårsvejr – gråt, kedeligt og temmelig blæsende.

Og i Atlanterhavet betyder blæsevejr altså, at en enhed som vores meget nemt kan gå hen og blive træt af at ligge stille.

Og det skal jeg da lige love for, at den fik demonstreret i så høj grad, at der blev delt søsygeplaster ud i et væk – og det blev da også til mindst en tapetsering af styrbord skibsside...

Og hvis STØREN kan blive træt af dette vejr, så kan en MSF blive så træt af det store hav, at den helst vil ligge i havn – hvilket også blev konsekvensen af den forfærdelige sammenblanding af høje bølger og lange bølgelængder på dønningerne.

I skrivende stund ligger vi nogle sømil vest for det nordvestlige hjørne af Spanien, hvor vi ligger i fornemt selskab med alt lige fra hangarskibe og fregatter til mindre minerydningsfartøjer som os selv, alle er vi en del af en stor forårsøvelse for NATO og partner lande ved navn Loyal Mariner 08. Dagene går nu meget hurtigt med øvelser og anden aktivitet, der alt sammen gør det mere udfordrende, når skibet bevæger sig meget døgnet rundt.

Her er et link til en side der indeholder billeder mv. fra øvelsen, siden er desværre ikke oversat på engelsk.

**[www.revistanaval.com](http://www.revistanaval.com)**



*Boardingteam*

På STØRENS og MSF3s vegne skal der lyde en meget stor og kærlig hilsen til alle derhjemme!



SKADEN

**Så oprandt tiden, hvor STØRENs tredje rejsebrev kom i luften. Forfatterens kriblen i skrivefingrene aftog dog i løbet af øvelsen.**

05-07-2008 kl. 12:00

Derfor kommer dette rejsebrev først nu – men bedre sent end aldrig.

Siden sidst har vi deltaget som en del af det danske bidrag til Øvelse Loyal Mariner 08. Ud over det stolte MCM-bidrag (Mine Counter Measures) i skikkelse af STØREN, deltog en anden Flyvefiskens klassen enhed, SKADEN, der er udstyret som ASW-enhed (Anti Submarine Warfare) og en landbaseret støtteenhed fra vores hjemmebase i Frederikshavn.



Den tyske fregat F214

Vores følge med SKADEN var dog henlagt til havneopholdene. Hvor de opererede sammen med de store fregatter og hangarskibe, opererede

vi noget mere kystnært, hvor vi var beskæftiget med vores primære formål – minerydning. Vores første møde med SKADEN blev i El Ferrol, som er en spansk marinebase. Der var stort set hele den deltagende NATO-styrke samlet i weekenden inden øvelsen startede.

Selve øvelsen startede mandag den 16. juni og sluttede fredag den 27. juni. Denne to-ugers øvelse var opbygget som så mange andre

NATO-øvelser, hvor den første uge består af fastlagte elementer, der på forhånd er kendte af skibene. Disse øvelser havde for vores vedkommende det naturlige primære formål at øve vores MCM-kundskaber.

Derudover var der øvelser i bl.a. forholdsregler mod små lavtgående fly og små hurtiggående både og andre taktiske spil for vores operationsrum. Den sidste uge af øvelsen havde vi stadig fokus på MCM-delen, hvor forskellen fra den første uge blot var, at der konstant kom momenter af uforudsete trusler.

Som afslutning på øvelsen blev samtlige skibe samlet i forskellige flotte formationer til en PHOTEX, hvor der blev taget billeder til scrapbogen.

Som det ses af billedet her over, ligger STØREN flot placeret blandt u-både, hangarskibe, fregatter og andre minerydningsfartøjer.

(STØREN er til venstre i første række bag ubådene)

Generelt kan nævnes, at vi desværre har været forfulgt af en del mekaniske uheld og defekter. Dette har gjort, at vi ikke har fået trænet helt det, som vi kunne ønske.

Dog har vores drone opereret en del med Side-Scan-Sonar, hvilket er deres opgave under en mission. Når denne del er overstået, bliver de optagede billeder analyseret og klassificeret på moderenheden.



PHOTEX



*MSF 3 med Sonar i vandet*

Slutteligt sejler vi vores fjernstyrede minirobot, SUTEC, ned for at konstatere, om der er tale om en sten, et køleskab eller en mine.

Nå men for at holde kontinuiteten er vi vist nået frem til fredag den 27. juni, hvor vi kom tilbage til marinebasen i El Ferrol. Her skulle vi have tanket skibene op, så vi var klar til hjemturen.

Senere på dagen forlagde vi til La Coruna, der kun lå en lille times sejlads væk. Her blev vi ramt af yderligere tekniske problemer, der skulle vise sig at tage lidt længere tid at udbedre end først antaget. I modsætning til turen herved er Zephyr vågnet op til dåd, og hun har nu i flere dage pustet med sine lungers fulde kraft. Og det betyder altså let i Biscayen, at søen rejser sig med 6 meter høje

bølger.

Derfor har den primære beskæftigelse de seneste par dage været at kigge på vejrkort og prøve at analysere disse. Desværre har det ikke været opmuntrende nyt – det har været lidt vanskeligt at dreje analyserne til det, vi ønsker at se.

Men intet er så skidt, at det ikke er godt for noget, blandt andet har vores nye elektriker og kommende teknikofficer haft rigelig mulighed for at have fingrene i noget af alt vores teknik ombord, og der har i weekendens løb været rig mulighed for at dyrke idræt, og stranden i La Coruna hører altså heller ikke til i den trælse ende af skalaen.

Efter løbende dialoger med meteorologerne hjemme i Danmark regner vi med i aften at afgøre, hvorvidt vi sejler efter aftensmaden, eller det først bliver i morgen tidlig. Det hele kommer efter al sandsynlighed til at betyde, at vi bliver forsinket i vores hjemkomst. Men lad os være optimistiske og håbe, at vi ikke kommer for sent hjem i næste uge.



*Atlanten - gråt og trist*

Som det endte blev det morgen før vi kom afsted, og vi er pt med fuld fart på vej nordover lige foran det næste dårlige vejr som kan forsinke vores hjemkomst.

Også denne gang skal sendes en masse kys, kram og tanker til kone, kæreste og mor derhjemme. Selvom det har været en dejlig og lærerig tur, begynder vi efterhånden også at glæde os til at komme hjem.



*Besøg hos en blæksprutte på havets bund.*



## GUNNAR THORSON

### GUNNAR THORSONs beretning fra weekendens olieudslip fra Prøvestenen



*Olieklat i sweep*

**Miljøskibet GUNNAR THORSON var leder til søs, under weekendens olieudslip fra Prøvestenen. Her er chefens beretning om indsatsen.**

24-01-2008 kl. 13:15

#### **Olieudslip i Sundet fredag den 18. januar 2008.**

Efter endt øvelse med frømandskorpset ankrede GUTH op på Københavns Red torsdag aften, for at afslutte nogle interne øvelser fredag morgen inden ankomst til Holmen.

Natten til fredag, kl. ca. 03 blev GUTH alarmeret af SOK, som kunne rapportere et olieudslip fra Prøvestenen.



*Olien grabbes*

På under én time var GUTH lige ud for indsejlingen til Københavns Havn, hvor vi observerede en større olieklut. Olie blev af strømmen ført nordover med ca. 1 knob.

Der blev gjort klar til opsamling ved hjælp af et sweep, og Mette Miljø (METT) blev kaldt ud.

Både METT og GUTH var i gang med opsamling af olie inden det blev lyst. Så snart solen stod op, kom en helikopter til området, for at skabe et overblik over oliepløens omfang.

Det viste sig at den strakte sig fra lige nord for København og ca. 8 km nord over til omkring Taarbæk i et 1 km bredt bælte. Det så ikke umiddelbart ud til at ville ramme den Sjællandske kyst, idet

strømmen stadig var nordgående og vinden i syd.

GUTH var On Scene Coordinator, det vil sige at vi sørgede for at koordinere indsatsen, rekvirere yderligere skibe, dirigere helikoptere og ikke mindst holde SOK orienteret.

I løbet af formiddagen kom to svenske miljøskibe samt Marinehjemmeværns kutteren Antares, til området, og det lykkedes de 5 skibe at samle ca. 100 m<sup>3</sup> olie op inden det blev mørkt.

I løbet af dagen havde vi flere helikoptere og svenske miljøfly ude for at holde styr på oliens bevægelse.

Sidst på eftermiddagen kom yderligere 2 svenske miljøskibe, samtidig med at Antares og det lille svenske miljøskib KVB301 indstillede aktionen.

Den varslede storm i Kattegat, ville give hård vind i Sundet, så vores plan var at forsætte opsamlingen af olie så længe som muligt.

De 3 svenske og 2 danske skibe samlede fra solnedgang til omkring midnat yderligere 50-60 m<sup>3</sup> olie op. Men så måtte vi indstille operationen, da vi ikke længere kunne se olieklatterne pga. skumtoppe på havet.

Det skal dog samtidig nævnes at olieklatterne på dette tidspunkt var meget spredt og vi var noget usikre på hvor meget olie der var tilbage i vandet.

Efter at operationen blev afbrudt, kom METT på siden af GUTH for at flytte den opsamlede olie over i GUTH.



*Olien samles i sweepet*





*Olien droppes i tank*

Det viste sig dog hurtigt at olien var så tyk at det ikke var muligt at pumpe den over. METT sejlede derfor til Holmen for at få varmet olien op med et dampanlæg, og derefter losse olien ved hjælp af slamsugere.

Kl. 7 lørdag morgen var GUTH klar i området igen. Vinden var stadig hård, men vi vurderede dog at det ville være muligt at samle olie op når vi fandt den.

Det skulle dog vise sig at der ikke var mere bekæmpbar olie på vandet. Både skibe og fly afsøgte hele Sundet, men kunne ikke lokalisere andet end en oliefilm, som det ikke var muligt at samle op.

Flere svenske og danske skibe fortsatte med at patruljere og lede efter olie resten af lørdagen, og det meste af søndagen, men ingen spor af olieklumper.

Efter en nøjere vurdering af den opsamlede mængde, kunne vi konstatere at skibene havde samlet ca. 160 m<sup>3</sup> op, og at Prøvestenen havde ca. 40. m<sup>3</sup> liggende tilbage på kajanlægget. Der er drevet en del olie i land på den svenske kyst, men den overvejende del af den spildte olie blev altså samlet op på havet.

Operationen må anses som en succes, og fra GUTH kan vi konstatere at både samarbejdet mellem danske og svenske enheder samt udstyret til inddæmning og opsamling har virket upåklageligt.

Tak for indsatsen til alle deltagere.

Carsten Hirtsgaard



*Olien droppes i tank*

Chef for Miljøslibet GUNNAR THORSON

## GUNNAR THORSON beretter om Miljøskibenes boardinghold - Det Mobile Miljøberedskab



*Skibet der skal undersøges*

**Onsdag den 14. maj 2008 kl. kvart over et om eftermiddagen blev GUNNAR THORSONs vagthold i København ringet op af MAS-vagten (Maritime Assistance Service) i SOK.**

29-05-2008 kl. 09:25

Et miljøfly havde ved middagstid observeret et olieudslip øst for Skagen og et hollandsk RO/RO skib var mistænkt. Inden klokken blev halv fire, var fire mand fra GUNNAR THORSON ombord på det hollandske skib ud for Skagen – i gang med at tage olieprøver. Det Mobile Miljøberedskab (MMB), som aktiveres af SOK i forbindelse med olieforurening, varetages af personel fra division 16 og 17 i henholdsvis København og Korsør. Hele året rundt er en officer og to mellemledere eller marinespecialister på 2 timers varsel såvel fra land som til søs.

I dette, som i mange andre tilfælde, var det vigtigt at komme hurtigt ombord på det mistænkte skib, inden det havde forladt dansk farvand. Det hollandske RO/RO skib var ankret op ud for Skagen for at bunkre brændstof - deres næste stop var USA.

Tungt pakket med fire miljøfolk og deres medbragte prøveflasker, kamera, computer og kedeldragter mm. lettede en af søværnets Lynx helikoptere – venligt udlånt af ABSALON - fra Holmen med kurs mod Skagen.

Med hjælp fra Skagen Redningsstation blev MMB-holdet sammen med to politimænd fra henholdsvis Frederikshavn og Ålborg sejlet ud til det hollandske RO/RO skib.

Efter en lille snak med skibschefen, om bl.a. det juridiske i situationen, gik MMB-holdet henholdsvis på broen og i maskinen. På broen samlede lederen af MMB-holdet dokumentation for bl.a. sejladsplanlægningen, føring af kursbog og skibsjournal samt relevante skibspapirer og tilladelser. I maskinen blev bl.a. olie- og maskinjournal gennemgået og der blev taget prøver fra tankene.

MMB-holdet fungerer som SOKs øjne og ører, og derfor holder lederen af MMB-holdet hele tiden telefonisk kontakt til MAS-vagten. Man kan ofte rimeligt hurtigt få et overblik over skibets bevægelser, dets driftmæssige stand og de operationer der er udført indenfor de sidste timer eller dage.



*ABSALONs helo i luften*



*ABSALONs helo i luften*

Hvis det har været muligt at tage en olieprøve fra forureningsområdet, kan man senere sammenligne disse med olieprøverne fra tankene, og derved juridisk binde det pågældende skib op på forureningen.

Det hollandske skib var knapt et år gammelt og i meget fin stand, og da den fornødne dokumentation var indsamlet blev MMB-holdet sejlet ind til Skagen igen, og landede kl. 22:30 samme aften på Holmen i København efter en velkoordineret og effektiv eftermiddag.

## METTE MILJØ

MARIE MILJØ beretter fra grundstødning ved Nakskov.



**Tirsdag eftermiddag kl. 13.00 grundstødte coasteren SOUTH MICHELLE for 2. gang inden for halvanden måned, denne gang i sejlrenden ud for Nakskov.**

31-01-2008 kl. 09:20

MARIE MILJØ ankom til Nakskov tirsdag aften og sendte umiddelbart herefter et bordinghold ombord.

Føreren ombord SOUTH MICHELLE forklarede, at den kraftige nordnordvestlige vind på 15-17 meter i sekundet havde været hovedårsagen til grundstødningen.

Et bjærningsforsøg onsdag eftermiddag måtte opgives, idet SOUTH MICHELLE stod alt for godt fast.

Et uddybningsfartøj blev derfor charteret til at grave omkring SOUTH MICHELLE.



Søndag middag havde uddybningsfartøjet gravet en 6 meter dyb rende på SOUTH MICHELLE styrbord side, samt hæk og stævn. Søndag kl. 15.33 lykkedes det endelig at få SOUTH MICHELLE fri, og bugsering med slæbebåde mod Nakskov Havn kunne påbegyndes.

Bugseringen af SOUTH MICHELLE til Nakskov Havn var dog en vanskelig opgave i den snævre sejlrende og bød på flere udfordringer for slæbebådene end de nok havde forestillet sig.

Kl. 19.18 lå SOUTH MICHELLE sikkert langs kaj, og MARIE MILJØ kunne afgå mod næste grundstøder ved Hatter Rev.

## SVANEN og THYRA

### Nr. 1. fra Hold I, – Fra Stubbekøbing til Stockholm via Bornholm og Gotland



SVANEN og THYRA set fra HIRSHOLMs fordæk

**Det var en lidt forstumlet forsamling af unge og håbefulde kadetaspiranter, der mødte op på kajen i Stubbekøbing den 31. juni.**

19-06-2008 kl. 09:35

Der var ikke engang gået et døgn siden udnævnelsen til Sergent i Frederikshavn. Selv om vi nyudnævnte sergenter var lidt trætte efter

de sidste ugers eksamensræs, ventede vi spændt på at vi endelig kunne påmønstre enten SVANEN eller THYRA.

Mens vi ventede på kajen fik vi for første (men ikke sidste) gang set Troels Kløvedal og hans filmhold, der skulle filme første halvdel af togtet fra minerydningsdronen HIRSHOLM.

Meningen er at Troels Kløvedal laver 5 film om søværnet i forbindelse med Flådens 500 års jubilæum i 2010, så årets første togt med SVANEN/THYRA bliver simpelthen vist på TV i 2010, med de to yndefulde sejlkuttere og dets besætninger som hovedpersoner.

Da klokken slog 1100 blev vi fordelt på de to enheder, som skulle være vores hjem og arbejdsplads i en hel måned.

Efterfølgende skiftede vi vores paradeuniform ud med funktionsuniform, fik pakket alt vores grej ud og fik en rundvisning på skibet af næstkommanderende.

Efter at chefen havde holdt et velkomstmøde nede i messen og vi havde set hvordan man sætter forsejl og storsejl, stævnedes SVANEN og THYRA ud mod det fjerne, som i denne omgang var Klintholm ved Møns Klint.

Turen var ikke så lang, men var præget af en hård modvind, der gjorde at vi skulle krydse hele vejen. Intet er dog som bekendt så dårligt at det ikke er godt for noget, så vi fik øvet vores første sejلمانøvrer, som var en hel del vendinger.

Efter et par timers sejlads anduvede vi Klintholm, hvor vi fik os en velfortjent nattesøvn, hvor alle de nye indtryk kunne fordøjes.



Solnedgang ved Bornholm

Søvnen blev desværre afbrudt allerede efter tre timer, da SVANEN og THYRA skulle filmes i solopgangens skær ved Møns Klint. Vel ankommet til Møns Klint løjede vinden af, så vi ikke kom nogen vegne med det resultat at vi blev nødt til at sejle for motor et stykke tid.

Da filmoptagelserne var forbi (i denne omgang) satte vi kursen mod Bornholm, hvor vi ankom sent om aftenen. Undervejs begyndte vi så småt at få rollen som vagtchef, hvor vi for første gang fik brugt noget af det navigation, vi havde lært på Sergentskolen, i praksis. Der blev både arbejdet i søkortet samt lavet vigemanøvrer for at undgå sammenstød med andre skibe.

Efter et døgn forlægning ankom vi til Hasle havn på Bornholm, hvor vi fik tildelt vores roller ombord, som er henholdsvis Næstkommanderende, Navigationsofficer, Kommunikationsofficer, Teknikofficer/Dæksofficer.

Disse roller kører på skift på den måde at vi alle sammen har haft alle roller, når togtet er forbi. Der er selvfølgelig ikke altid lige meget at se til for alle disse roller, en ting er dog blevet konstateret: navigationsofficeren er nok den, der kommer mindst i land...



Klokken 1700 om mandagen afgik SVANEN, THYRA og HIRSHOLM fra Hasle med kurs mod Hammershus, hvor Kløvedal & Co. filmede os oppe fra borgen mens vi sejlede formationssejls. Da det hele også skulle se godt ud, blev det hele gentaget en hel del gange med mange vendinger til følge... Men efter et par timer var det hele i kassen og sejladsen kunne fortsatte som planlagt. Oppe ved Hammers Odde skiltes SVANEN og THYRA for en stund, da SVANEN skulle anløbe Tejn for at få kigget på maskineriet, der ikke fungerede optimalt. Så imens SVANEN sejlede mod Tejn, satte THYRA kurs mod Visby på Gotland, hvor vi skulle mødes igen nogle døgn senere. Mens maskineriet blev fikset, afmønstrede en af vores kollegaer for at påmønstre den gode fuldrigger GEORG STAGE som kvartermesterelev, så da vi endelig kunne forlægge mod Gotland var det med en mand mindre ombord på SVANEN. Efter næsten to døgn på "suppen" fik vi Gotland i sigte og ankom til Visby torsdag den 5. juni om eftermiddagen efter en hel tur med modvind. Det blev desværre ikke til meget mere end et par timer i havn eftersom vi skulle forlægge mod den svenske skærgård samme aften. Så der var nok at lave for navigationsofficeren, der skulle planlægge en vanskelig sejls for første gang. Vanskelighederne kom da også allerede fredag morgen da SVANEN og THYRA ankom til skærgården. Her skulle de respektive vagtchefer i hvert fald holde tungen lige i munden eftersom det hele var et stort virvar af fyr, bøjer og andre skibe, der skulle holdes øje med. Samtidig med det skulle der vendes og bommes en hel del gange, og for at vagtchefen ikke skulle slappe alt for meget af, var filmholdet ligeledes ombord for at få det hele med på klods hold. Efter en stresset dag i skærgården kunne vi endelig andu den lille by Dalarö om eftermiddagen, hvor vi kunne få os et hvil inden turen fortsatte lørdag morgen. Lørdagen fortsatte hvor fredagen slap, dvs. endnu en dag med sejlads i kompliceret farvand, som igennem tiderne helt sikkert har givet en hel del kadetter koldsved på ryggen...

Men både mandskabet og vigtigst af alt skibene overlevede, så det hele var nok ikke så slemt alligevel. Og filmholdet fik forhåbentlig taget nogle gode optagelser af det hele, men det må tiden vise. Lørdagen fik også en ende, så da vi havde fundet os en god læ ankerplads, kastede vi krogen ved siden af HIRSHOLM, som i den forbindelse kunne fungere som både toilet, bad og vaskeri for os alle sammen. (Tusind tak for det, HIRSHOLM) Friske og veludhvilede fik vi så søndag morgen lov til at bjærge og lade ankeret gå flere gange i træk, da denne maleriske scene selvfølgelig skulle filmes fra alle mulige vinkler og kanter. Det gjorde ingen af os noget, eftersom næste destination var Stockholm, hvor 3 dages havneophold ventede. Dog skulle resten af skærgården lige passeres først, og for at det ikke skal være løgn var skibstrafikken blevet større og løbene smallere, så vi skulle lige koncentrere os lidt endnu inden vi kunne passere Vaxholm slot, hvor filmholdet stod inde i land og filmede SVANEN og THYRA idet vi rundede pynten lige før slottet. Så kom SVANEN/THYRA endelig til Stockholm, hvor vi nu har ligget i tre dage og blandt andet holdt vores længe ventede messemiddag, hvor Kok SVANEN formåede at begejstre os alle sammen med sin fortryllende kogekunst. Nu må vi se hvad resten af turen bringer, vi er i hvert fald overbeviste om at der kun er spændende oplevelser i vente...



THYRA bliver filmet i skærgården

## Nr. 2 fra Hold I, Fra Stockholm til Frederikshavn, via Kiel



*SVANEN og THYRA for anker, foran den svenske kongefamilies privatresidens, Drottningholm, til ære for filmholdet.*

**Dagen efter SVANEN's messemiddag var det tid til messemiddag ombord på THYRA. Den lollandske mesterkok, Tai, havde valgt en historisk/militær inspireret menu.**

27-06-2008 kl. 13:30

Røget ørred til forret, efterfulgt af beaf Wellington, som Wellington fik serveret, da han vendte tilbage til England, efter at have besejret Napoleon.

Afslutningsvis blev der serveret Napoleonskage, opkaldt efter den dessert Napoleons kok frembragt til sin chef, af de sidste rationer, efter nederlaget ved Waterloo. Til denne herlighed var det svenske SystemBoLaget blevet nøje afsøgt efter gode vine.

Det blev en super aften. Ikke nok med god mad og godt selskab, samme aften havde Sverige spillet EM-kamp mod Grækenland – og vundet. Stemningen var derfor helt i top i den svenske hovedstad.

Næste morgen forlod vi stille og roligt Stockholm. Til ære for filmholdet sejlede vi en runde i havnen for at komme hen forbi den svenske pendant til Amalienborg.

Efter den lille deroute begyndte vi vores indsejling i Mälaren. Den forgår gennem mange sluser og broer i, og i udkanten af Stockholm. Destinationen var det svenske kongehus' private bolig, Drottningholm. Et stort og flot slot hvor vi opankrede ud for, mens filmholdet gjorde deres arbejde. Da de var tilfredse sejlede vi videre mod Mariefred.

Turen mod Mariefred foregik primært med motor, da vinden igen var lige i ansigtet på os. Da vi ankom til Mariefred, sent om aftenen, lagde vi os på siden af HIRSHOLM. Dagen efter skulle filmholdet igen igen filme slottet i byen, imens gjorde vi rent og slappede en smule af. Som en bonus information blev "Alle vi børn i Bullerby" optaget i Mariefred. Det er ikke småting man får set på tur med SVANEN & THYRA. Da filmholdet var tilfredse sejlede vi tilbage, men gik nu syd i Mälaren, ned mod Södertälje. Her er den anden sluse ind/ud af Mälaren. Det var en tur præget af motorsejlad, da det er et meget snævert løb fra Södertälje og ud i åbent hav.

Da vi endelig ramte det utroligt udfordrende område, set med en navigatørs øjne, ved Landsort, var det blevet nat. Her kunne man på en gang se omkring 10 fyr. Der skulle man virkelig holde tungen lige i munden, og hovedet koldt. På de to timer en vagt varer, kunne man ikke tillade sig at slappe bare 10 sekunder.

Vi slap fri af Skærgården og var skudt i gang med sejladsen i åbent farvand ned mod Kalmar. Det blev en frygtelig sejlad. Vinden var igen vendt så vi havde den lige i hovedet. Vi må være det mest uheldige kadethold endnu, med hensyn til vinden. Vejrudsigten havde lovet moderat vind, men da det blæste op til over 20 m/s, var vi nødt til at bjærge storsejlet og fortsatte, på kun fok og mesan.

Vi ankom til Kalmar tidligt om morgenen lørdag den 14/6. Vi var trætte og brugte efter den hårde sejlad. Så efter lidt afrigning hoppede vi til køjs. Lørdag aften var sidste aften hvor filmholdet, HIRSHOLM, SVANEN & THYRA var samlet, så der blev arrangeret et lille grill traktament på kajen, ved de to fantastiske kokke. Troels Kløvedal sagde et par bevingede ord, om hans dejlige tid med os, og vi fik (endnu) en spass anekdote med på vejen, om hans glade tid på Nordkaperen. Samme aften havde Sverige igen spillet EM landskamp. Denne gang var det Spanien der skulle spilles imod. Desværre endte det ikke som sidst, og det sluttede med svensk nederlag, så stemningen var ikke så god som ved sidste kamp i Stockholm.



*Sejlads med de svenske kadet-skoleskibe, GLADAN og FALKEN. THYRA ligger i forgrunden. Som det kan ses er de noget større, men der er også tilsvarende mange kadetter ombord.*

Næste morgen gik turen mod Kristianopel, her ankom vi ved 18 tiden. Kristianopel er en gammel dansk by, hvor filmholdet lavede deres afsluttende optagelser. Undervejs have vi haft kontakt med de svenske skoleskibe for kadetter; GLADAN & FALKEN. Det var rigtig spændende. De var noget større, men dog på ingen måde så flotte som SVANEN & THYRA.

Da vi havde spist og gjort klar gik vi på vandet igen kl. 21. Nu var det Marstal vi sigtede mod. Først efter to et halvt døgn ankom vi til Marstal. (Naturligvis med modvind hele vejen). Her blev det lokale marinemuseum besøgt, hvilket var meget interessant og lærerigt. Morgenen fredag d 20/6 sejlede vi mod Kiel og deres årlige Regatta, Kieler Woche. Ved indsejlingen til Kiel blev vi mødt af et imponerende syn af utallige sejlbåde, i alle farver, størrelser og typer. Så det var noget af en opgave for vagtchefen af få os sikkert ind til Kiel British Yacht Club, hvor vi var inviteret til et komsammen inden den traditionsrige kapsejls "RendezVous Klasiker" dagen efter. Det blev en god aften med masser af kød på

grillen, og levende musik.

Som nævnt var der kapsejls dagen efter. Vi var tidligt oppe, og kigge lidt på banen. Da starten gik kl. 12 var vi klar. Dog blev vores start ikke alt for god og THYRA lå blandt den sidste halvdel da vi rundede den første bøj. Vi satte vores mellemstagesejl og trak fra nogen af de andre både, og hentede ind på SVANEN, der på det tidspunkt lå foran os.

De fik sat deres genaker, som er en mellemting mellem en spiler og genua, og sejlede hurtigt fra os igen. Vi rundede den anden hoved bøj, hvor der skulle krydses op til den tredje bøj.

Vi tog chancen og vendte inden alle vores konkurrenter, der fortsatte længere tid på modsatte halse. Det gav pote. Vi satte dem ALLE af. Det var en fantastisk følelse da THYRA krydsede målstregen som den første båd i vores klasse, efter en rigtigt god holdindsats. Hurra.

Vi kom hurtigt i havn og gjort skibet præsentabelt, så vi kunne komme videre til præmieoverrækkelse. Vi havde jo forventet en første plads, så vi var en smule skuffelsen, da det kun rakte til en tredje plads, på grund af de forskellige skibes handicap.

Dagen efter var det tid til det store marine-bal, hvor kun menig, konstabel- og sergent gruppen er inviteret, plus en masse lokale piger fra Kiel. Det var en sjov aften, hvor der ikke engang var optræk til slagsmål, hvilket måske kan forventes med så mange sømænd samlet et sted.

Nu var det så småt ved at være tid til at vende snuden hjemad, og mandag d 23/6 satte vi kursen nordpå. Og tro det eller ej, men vi havde vinden med os, og ankom til Ballen havn, ved 21 tiden samme aften, hvor vi havde tilbagelagt nærvæd 130 sømil på rekord tid.

Det blæste dog temmelig kraftigt så det var ingen dans på roser. Bølgerne stod ind over os hele tiden, så det var en flok forslåede, kolde og trætte kadetter der kom i havn den aften. Vi restituerede en dag, i Ballen inden vi tog den sidste etape mod SVANEN & THYRA's hjemhavn; Frederikshavn.

Efter den hårde sejlads fra Kiel var det et noget andet vejr, vi stod op til onsdag den 25. juni. Der var næsten vindstille og motoren blev brugt flittigt. Derfor var THYRA inde et smut i Grenå for at tanke.

Herefter fik vi vinden lige i halen, resten af turen.

Vi havde et perfekt vejr, som afslutning på et rigtig godt togt, der både har været meget spændene og utroligt lærerigt.

På vegne af kadetaspiranterne på THYRA

SG Magnus Skriver

## Nr. 1 fra HOLD II, Frederikshavn til Haugesund i Norge



*EMILIE ROBIN eskorterer SVANEN & THYRA det sidste stykke vej indtil Hvide Sande*

**Søndag d. 8. juli mødte 9 tekniske kadetaspiranter ved sejlkutterne SVANEN & THYRA på Flådestationen i Frederikshavn for at påbegynde 3 ugers togt med SVANEN & THYRA**

11-08-2008 kl. 12:40

Skrevet af KADETASPIRANTERNE ombord på THYRA.

Periode: 6 – 18 juli 2008 - FLÅDESTATION FREDERIKSHAVN - HAUGESUND

Præcis klokken 1400 mønstrede vi på kajen og var klar til at påmønstre. Vi blev fordelt på de 2 sejlkutteren - 5 KTASP ombord på THYRA og 4 ombord på SVANEN.

Efter en kort briefing omkring skibet og vores 23 dages lange sejlads, pakkede vi vores grej ud og skiftede til arbejdsuniform.



*SVANEN og THYRA ved kaj i Hvide Sande.*

Efterfølgende blev vi introduceret til kokken ombord på THYRA, Tai, og hans kokekunst. Vi var svært tilfredse og mætte da vi forlod messen omkring aftenstid. Resten af den første dag gik med informationer af forskellig art og Chefens forventninger til os.

Ombord på THYRA hedder Chefen "CHEF" i daglig tale og Øivind Bach på papiret. Næstkommanderende og regnskabsfører er Thomas Fisker.

Mandag middag stak vi af sted mod Skagen – Første dag på havet blev vi introduceret til de 3 hvide sejl ombord – Storsejl, Mesan og Genua. Vi brugte den første sejlads på at indøve vendinger og bomninger og fik ret hurtigt respekt for "ham bommen" (bommen til storsejlet). Den kom til tider ret hurtigt og det var ikke altid folk var lige vakse til at flytte sig.

Da vi anduvede Skagen, så vi en skypumpe husere inden over Skagen. Det blæse op, og vi bjærgede sejlene i tilfælde af at skypumperne skulle fortsætte imod vores position. Skypumpen holdt sig på afstand, men udgjorde et fantastisk syn.

Efter nogle timers sejlads nåede vi endelig på den rigtige side af molen i Skagen. Vi afriggede og gjorde os klar til den efterfølgende dag, hvor vi skulle runde Grenen og prøve at komme et godt stykke ned at vestkysten.

Kl. 0645 blev vi purret og dagen var startet. Vi fik rigget til og afgik kl. 0800. Vinden var 12-14 m/s fra NE hvilket betød, at vi var på kryds indtil vi kunne "falde af" og styre en vestlig kurs. Søen var voldsom og vores evner til at balancere med havregryn, cornflakes og friskbagte boller blev sat på en prøve. Ikke alle formåede at holde Tai's (kokken ombord) ellers udmærkede morgenmad og gårdsdagens aftensmad i sig



Da THYRA havde rundet Grenen i fin stil, kunne der styres en sydvestlig kurs, hvilket betød, at søen kom ind agten fra. Dette gjorde sejladsen væsentlig mere behagelig. Efter nogle timer i bølgerne stilnede vejret lidt af og folk begyndte at få en mere naturlig farve i ansigtet igen.

Turen langs vestkysten skulle slutte i Hvide Sande fredag d. 11/7, hvor SVANEN & THYRA for 4 år i træk skulle besøge byen. Inden vi kom så langt anløb vi Hanstholm, Thyborøn og Thorsminde, hvor sidstnævnte havn ikke tidligere havde været besøgt af SVANEN & THYRA

Fredag d. 11. juli kl. 1400 ankom SVANEN & THYRA til Hvide Sande i høj solskin og med eskorte det sidste stykke til havnen af redningsskibet EMILIE ROBIN.

SVANEN & THYRA blev budt velkommen af Marineforeningen, som havde taget opstilling med dannebrogssfanen.

Ud over Marineforeningen var medlemmer fra "Foreningen havnen" og repræsentanter fra kommunen klar til at byde SVANEN & THYRA velkommen, sammen med en stor skare turister. SVANEN & THYRA's velkomst blev markeret med kanonsalut fra vores ombordværende "dynamit Harry" også kendt som Regnskabsføreren.



*Besætningerne fra SVANEN & THYRA besøger redningsbåden EMILIE ROBIN*



*Åbent Skib ombord på SVANEN & THYRA*

Vi blev hurtigt klar over at mange i Hvide Sande, herunder FORENINGEN HAVNEN, som er en sammenslutning af lokale handlende og erhvervsdrivende, havde lagt op til et brag af en weekend for besætningerne på SVANEN & THYRA.

Efter afrigning og pudsning af messing var der arrangeret en rundvisning på redningsstationen i Hvide Sande og på redningsskibet "EMILIE ROBIN".

Under rundvisningen fortalte stationslederen Lorentz Christian Lauridsen omkring forskellige redningsaktioner hvor "EMILIE ROBIN" havde været indsat – ingen tvivl om at folkene på redningsstationen kan deres håndværk og har en "smule" kendskab til "godt sømadsskab"

Efter rundvisningen på EMILIE ROBIN havde FORENINGEN

HAVNEN inviteret besætningerne på SVANEN & THYRA til BBQ med tilhørende drikke – hvilket må siges at være kadetternes ynglings anretning.

Efter BBQ fortsatte festen i teltet, som var stillet op i anledning af den årlige "Æ Hawfest", som blev afholdt i weekenden hvor SVANEN & THYRA besøgte Hvide Sande – meget heldigt. Dalgaards Tivoli var som sædvanlig repræsenteret, og radiobiler blev flittigt brugt af KTASP i fin uniform i fair konkurrence med lokale deltagere.

Vel ankommet i teltet startede vi en smule forsigtigt ud – vi var en smule betænkelige omkring hvordan de lokale ville modtage os når vi ankom i søværnsuniform (SG striberne skulle luftes for første gang siden udnævnelsen 30.maj ).

Vi satte os pænt i et fjernt hjørne og afventede situationen, men det varede dog ikke længe før en del døtre og mødre (til de lidt ældre kadetter) havde fundet vej til vores bord. Aftenen gik forrygende. De lokale fra Hvide Sande kan godt finde ud af at feste igennem skulle vi hilse og sige.



*Besætningerne fra SVANEN & THYRA til "Æ Havfest" frokost i Hvide Sande. Forrest SG Danni Dragsdal*





*Kajakpolo mellem SVANEN & THYRA og lokale hold fra Hvide Sande.*

Lørdag morgen var der udpurring kl. 0645. SVANEN & THYRA skal som altid se ud som "en million", så messingen skulle lige pudses og rengøringen klares før først punkt på dagens program kl. 0830.

Traditionen tro (det må man sige det er efter 4. år i træk) var SVANEN & THYRA inviteret til morgenmad hos Marineforeningen i "Fiskeriets Hus". Morgenmaden blev spist sammen med medlemmer af Marineforeningen, som havde nogle gode historier at dele ud af fra "dengang jeg var i Marinen".

Årets gave fra SVANEN & THYRA var de gamle messing toplys (rød over grøn), som var blevet pudset pænt op. Tidligere år har Marineforeningen fået overrakt et af de originale Mölich messingspil.

Umiddelbart efter morgenskabning var der "åbent skib" ombord. Et tilbud rigtig mange turister og lokale benyttede sig af.

Lørdag kl. 1230 havde "Foreningen Havnen" inviteret begge besætninger til frokost og revy under den traditionsrige "Æ havfest frokost". Publikum der ønsker at deltage i frokosten og overvære revyen står i kø i mange timer for at sikre sig billetter, medmindre man er hovedperson i et af numrene - I disse tilfælde er man inviteret.

Under SVANEN & THYRA's besøg i 2007 havde SVANEN & THYRA gjort sig så positivt bemærket, at der var lavet et dansenummer til sangen "In the Navy".

I nummeret optrådte 2 mandlige dansere, hvor der var klippet hul i bukserne der hvor ballerne var placeret – de to mandlige dansere fik en del opmærksomhed fra den kvindelige del af publikum.

For en nærmere forklaring på SVANEN & THYRA's besøg i 2007 og dansenummeret må der henvises til Chefen ombord.

Under frokosten og revyen blev den lokale "Hvide Sande sang" afsunget flere gange stående på bænke og borde.

Søndag morgen skulle messingen igen pudses ombord før SVANEN & THYRA kunne invitere til åbent skib fra 1000-1200. Igen var interessen overvældende fra lokale og turister.

Samtidig med åbent skib havde "Foreningen havnen" udfordret SVANEN & THYRA til kajakpolo, som foregik i havnen ved siden af SVANEN & THYRA. Her dystede THYRA mod SVANEN og 2 lokale hold. SVANEN blev lidt ufortjent vinder af turneringen.



*Gæstesejlads Hvide Sande Kort efter vi blev overskyldet. Set fra Venstre: SG Nicolai Thuesen, SG Sebastian Krogh, Leder af redningsstationen Lorentz Christian Lauridsen, og Niels Jorgen Lund Nielsen.*



*KTASP Martin Jensen prøver kræfter med Wakeboard på kabelpark.dk*

Søndag eftermiddag havde SVANEN & THYRA inviteret til VIP-sejlads. Blandt gæsterne var medlemmer af "Foreningen Havnen", medlemmer fra marineforeningen og lederen fra Redningsstationen og dennes hustru.

Solen skinnede, men det blæste 11-13 m/s fra SSW hvilket gav anledning til betænkelige miner for flere af gæsterne. SVANEN & THYRA kunne sætte både storsejl (2. reb), mesan sejl og fog i havnen og kunne efterfølgende uden problemer forcerer brændingen uden problemer.

Gæsterne fik sig en lidt barsk tur med "grønt vand" på dækket, hvilket gav både besætningen og gæster vådt tøj. Humøret var dog højt under hele sejladsen, og ekstra højt da kokken, serverede hjemmebagt kage og frugt til kaffen.

Enkelte ombord havde mistet lidt af appetitten under turen, men det var ikke kagens skyld.

Som afslutningen på en hektisk og begivenhedsrig weekend i Hvide Sande havde "Foreningen Havnen" inviteret besætningerne til at prøve kræfter på vandskibanen (kabelpark.dk). Sagt kort var der nogle kadetter som kom hele banen rundt på vandski/wakeboard, andre gjorde ikke.

Mandag d. 14/7 forlod vi atter Hvide Sande og satte kursen mod Stavanger. Distancen til Stavanger var ca. 220 sømil som vi tilbagelagde på 27 timer hvilket gav en gennemsnitsfart på ca. 8 knob – ikke dårligt.

Indsejlingen til den norske skærgård gav vagtchefen (kadetaspiranten) store udfordringer – der var rigtig mange fyr, øer og skær at holde styr med, samtidig med at THYRA præsterede 9,5 knob med en kraftig vind agten for tværs.

Rorgængereren havde ligeledes rigeligt at koncentrere sig om, da THYRA meget gerne vil skære op til luv, når der sejles i høj sø med vinden tværs eller agten for tværs.

Efter en enkelt dag i Stavanger fortsatte sejladsen i den norske skærgård, hvor de navigatoriske udfordringerne ikke blev mindre.

Sejladsen gik først mod en af Stavanger områdets største seværdigheder – "Prædikestolen" i Lysefjorden, som er en 700 meter høj klippe med en fantastisk udsigt.

SVANEN & THYRA fortøjede til klipperne ikke langt fra Prædikestolen.



SVANEN & THYRA fortøjet til norsk klippefjeld nær "Prædikestolen" i Lysefjorden.



Morgen i den norske skærgård – SVANEN & THYRA på vej mod Haugesund.

Planen var at besætningerne ombord på SVANEN & THYRA skulle dyrke lidt aftenmotion ved at vandre op på prædikestolen, men grundet dønninger fra passerende færges valgte SVANEN & THYRA at opgive fortøjningen til klipperne og forlægge til en beskyttet ankerplads i Lysefjorden.

Næsten morgen d. 18/7 kl. 0600 blev ankeret bjærget og kursen sat mod Haugesund.

Kadetterne på det gode skib SVANEN vil fortsætte beretningen fra Haugesund og indtil vi afmønstres i Sandane d. 29/7.

## Nr. 2 fra Hold II, Norge



*Fruitie på vej op i Mesanmasten.*

### 17. juli 2008 Ankerplads i Lysefjord – 27. juli 2008 Sandane

14-08-2008 kl. 09:20

– Skrevet af Kadetterne ombord på SVANEN

Torsdag aften den 17. juli ligger SVANEN og THYRA til ankers i en lille bugt, i Lysefjord. SVANEN har vagten, og vi benytter

lejligheden til at få klaret nogle gøremål ombord. Blandt andet højste vi Fruitie (kokken) op i mesanmasten for at skifte vores radio antenne.

Dagen efter den 18. juli sejlede vi til Haugesund. Det var en flot og rolig sejlads. Der var desværre ikke så meget vind til sejlene, så vi måtte på en del af turen tage vores hovedmotor til hjælp. Haugesund var endnu en by hvor vi følte os yderst velkommen. Vi lå i Haugesund natten over.



*Fællesbillede før messesemiddag*

Som traditionen byder det, holder begge skibe messesemiddag. Den 19. juli blev dagen, hvor THYRA havde valgt, at de ville holde deres. Det foregik i Leirvik, en lille hyggelig by, som lagde rammerne for en god messesemiddag.

Dagen derpå, den 20. juli var det SVANENs tur til at holde messesemiddag. Efter en kort sejlads på ca. 30 sømil ankommer vi til Hjellestad, hvor forberedelserne straks går i gang. Fruitie forbereder en super lækker 4 retters menu. Resten af besætningen går på med baderulle, rengøring og borddækning.

Festivitassen går lystigt med boder for diverse hændelser ved bordet. Michael, vores yngste mand holder damernes tale. I anledning af at

der ikke er damer ombord på SVANEN, bliver den stilet til de norske damer.

En stund over midnat går vi glade og tilfredse på køjen, klar til næste dag.

Lidt trætte sejler vi mod Bergen mandag morgen den 21. juli. Undervejs er der rig mulighed for at få prøvet de navigatoriske færdigheder, og vi møder flere udenlandske enheder, som vi får lejlighed til at fronte, (en militær hilsen). Da der desværre heller ikke den dag er nogen vind, er vi nødsaget til at få lidt hjælp fra vores hovedmotor, hvis vi skal komme frem inden midnat.

Ved vores ankomst til Bergen er det højt solskinsvejr, hvilket ikke sker hver dag, i en by, hvor det regner 320 dage om året.

Bergen er en dejlig by, med masser af café liv og butikker, desværre har besætningen på SVANEN vagten, men vi kan se frem til NOKA i Bergen, allerede den 6. august.

Tirsdag morgen den 21. juli sejler vi fra Bergen mod Sognesjøer, hvor vi har planlagt at kaste anker. Det er en dejlig tur, hvor vi blandt andet pga. manglende vind for mulighed for at sætte G-nakker, et af vores største sejl. Igen i dag er der rigeligt navigatorisk at lave og der bliver hele tiden taget optiske pejlinger i de norske fjorde.



*Sejlads mod Bergen.*





*Klatretur i de norske fjelde.*

Da vi ankommer til vores anker plads bliver der hurtigt stablet et væddemål på banen, som går på, hvor hurtigt vi kan nå toppen af det nærmeste bjerg.

Derfor drager et lille hold afsted efter aften skafning for at forsøge at nå toppen på under en time.

De efterfølgende dage sejlede vi rundt i den norske skærgård og øvede de navigatoriske færdigheder, diverse metoder til pladsbestemmelse blev brugt og der var lejlighed til at forskellige sejltyper. Øvelse i frontning blev der også lejlighed til.

Torsdag den 24. juli anløber SVANEN og THYRA Florö efter en flot naturskøn sejlads. I Florö kan vi få fyldt op med mad og vand,

inden vi fredag den 25. juli sejler videre mod Måløy, hvor vi ankommer sidst på dagen.

Undervejs har der været tid til en baderulle, hvilket var tiltrængt pga. en meget varm dag.

Måløy er værtsby ved Tall Ship Races i næste uge. SVANEN og THYRA er de første sejlskibe, så vi blev derfor modtaget med kamera hold, fiske burger samt sodavand på kajen.

Måløy er en lille by med kun 3000 indbyggere, og da der kommer ca. 40.000 til Tall Ship Races er det en stor begivenhed.

Fredag gør vi et kort stop på stranden ved Revik, hvorefter vi sejler til den bilfri ø Silda.

Til aften er der tid til at grille og slappe lidt af, inden turen søndag den 27. juli gik mod Sandana, hvilket er turens endestation for hold 2.



*SVANEN fronter THYRA om styrebord.*



*Stranden ved Revik.*

## Nr. 1 fra Hold III, d 30/7 – 18/8 2008



*Småsysler i "cockpittet" – Fra venstre, SG Carina Bergman, SG Thomas Madsen, SG Tinna Bisgaard*

**Den 30. juli troppede 11 håbefulde kadetaspiranter op i Københavns Lufthavn klar til at rejse til Sandane, en by i Norge ca. 100 sømil nord for Bergen, som ingen af os nogensinde havde hørt om.**

20-08-2008 kl. 13:40

Skrevet af kadetaspiranterne ombord på THYRA

Efter at have hentet bagagen forsøgte vi med vold og magt at få stuvet det hele ind i en taxa – destination: Sandane Havn. Her ventede den faste besætning længselsfuldt på de kommende vindere af Tall Ships' Race, klasse D – måske.

Vi blev delt ind i to hold, og så var vi klar. Vi fik en introduktion og tildelt vore ansvarsområder (f.eks. navigationsofficer, kommunikationsofficer og teknikkofficer) for den kommende uge, så vi var klar til at sejle mod Måløy den efterfølgende dag.

Inden dette dog kunne gøres til virkelighed måtte seks sejlskibsnovicer underkaste sig regnskabsfører, Fiskers undervisning ud i sejlenes forunderlige verden.

Udmattede gik vi til køjs efter et lidet spændende besøg på de sanitære faciliteter i Sandane, vor første møde med de offentlige toiletter og bad. Dette skulle dog vise sig at undtagelsen, resten af turen har faciliteterne været i top.

Ud på formiddagen lod vi den sidste trosse gå og sejlede mod ankerpladsen, spændte på, hvad dagen og tiden på SVANEN & THYRA ville bringe. Vejrguderne må siges at have været med os, for solen skinnede fra en næsten skyfri himmel. Vinden var imod så vi krydsede hele den første dag. Vindstyrken var til at overse så en meget behagelig første dag til søs.

Hen under aften kastede vi anker, og SVANEN hyggede sig med deres første vagt.

Tidligt næste morgen hev vi ankret hjem, for vi skulle møde vores ledsageskib ved indsejlingen til Måløy kl. 0815. Vi ankom standsmæssigt med salut og hvor hele besætningen var stillet pænt op på sidedækket således SVANEN & THYRA kunne hilse pænt på de øvrige skibe i Tall Ship Race feltet.



*Sail of parade Måløy*

Flere skibe, herunder den norske skib STATSRAD LEHMKUHL (har dansk styrmand ombord) kippede med flaget, mens deltagende flådeskibe fra bl.a. Sverige (FALKEN) og OMAN (SHABAB OMAN) frontede.

THYRA fik besvaret alle hilsnerne i god stil og kom til kajs i området med de øvrige skibe i klasse C og D (skibe mindre end 40 meter – C klassen sejler uden spiler/genakker, mens D klassen sejler med spiler/genakker)

Måløy er i øvrigt den mindste by, som har fået æren af at være værtshavn under Tall Ships' Race nogensinde.

Tall Ships' Race er en kapsejlad for sejlskibe af forskellige klasser.

SVANEN & THYRA deltog i også i Tall Ship Race i 2007 ( Århus-Kotka (Finland) og Stockholm) og i 2003.

De danske skoleskibe Danmark og Georg Stage har også vist de danske farver igennem de forgangne år, men deltog desværre ikke i år. Eneste andet dansk skib i årets Tall Ship Race er JENS KROG fra Ålborg Søkrede. For at kunne deltage i Tall Ships' Races skal 75% af besætningen være mellem 15 og 25 år. Man sejler 2 "ben" som de kalder det, altså to races, hvor det første i år startede i Liverpool og sluttede i Måløy. Her kunne vi desværre ikke deltage. Det næste ben var fra Bergen til Den Helder i Holland,



Undervejs fra Måløy til Bergen sejler man det, der hedder cruise in company hvor skibene stille og roligt sejler samlet mod destinationen. Dette gør vi igen fra Den Helder mod Bremerhaven.



*Sail of parade fra Bergen*

Når man ankommer til en havn, eller forlader en, er der sail of parade, hvor der er fyldt op med tilskuere på kajen, og man sejler ud af havnen i formation.

Der er skibe fra mange dele af verden – f.eks, repræsentanter fra Uruguay ( CAPTAIN MIRANDA), Frankrig (ETOILE), Brasilien (CISNE BRANCO) Mexico (CUAUHTÈMOC), Oman (SHABAB OMAN), og en masse skibe fra europæiske lande.



*I fuld gang med fodboldturnering*

Efter der var givet spadseretilladelse, drog størstedelen af besætningerne af sted for at deltage i en fodboldturnering, men fandt ud af, at noget var gået galt, vi var ikke tilmeldt, så vi spillede lidt for os selv, indtil de andre begyndte at forsvinde, da der var Crew Parade inde i byen, som flere af besætningerne skulle deltage i.



*Vinderholdet i roning – Fra venstre, MAKS Tai Jensen (kok THYRA), SG Snorre Gudnason, SG Christian Skov, SG Thomas Madsen, MAKS Johan Bech*

Vi blev tilbudt at deltage som afløser for et andet skib, så vi øjnede muligheden for at lave noget spektakulært, men i stedet floppede vi i stor stil, men vi havde det rigtig hyggeligt.

(dækspassagerer THYRA)

Alt i mens vi forsøgte at redde æren på banen, deltog cheferne og regnskabsførerne i paraden sammen med Svanens kok, Cookie, hvor de fyldte godt i showet – tak for det.

Om aftenen stod den på Crew Party, en fest, hvor de fleste deltagere i sejladsen mødes og spiser og får et par øl, her er rig mulighed for at mingle med de andre besætninger og skabe kontakter.

Under opholdet deltog vi ligeledes i Palleløb, et løb hvor man skal løbe 20 meter ud i havnen på paller og vende rundt igen, En konkurrence, der kræver teknik og lange ben.

Ligeledes deltog vi i roning, hvor man i hver båd havde 5 deltagere, 4 roere og en til at føre. I begge konkurrencer vandt vi en 2. plads og fik en smuk og anderledes skulptur af St. Sunniva.

En irsk prinsesse, Sunniva, flygtede på grund af en vikingekonge, som ville gifte sig med hende. St. Sunniva flygtede til Selja (lille ø nær Måløy), hvor hun gemte sig i en grotte med sit følge.



SVANEN i solnedgangen

Folk så et underligt lys over Selja, og flere hellige hændelser skete i tiden efter. St. Sunniva var den første helgen i Norge.

Opholdet i Måløy blev afsluttet med et brag af et fyrværkeri – nogle vil sige, at det var det største frådseri af krudt siden bastilledag.

Der var som sådan ikke noget race fra Måløy og til vores næste stop Bergen, men det var en smuk tur indenskærs i de norske fjorde. Vi havde 4 dage til at komme frem, og det var her vores navigatoriske viden og kunnen skulle stå sin prøve.

At sejle indenskærs i den norske skærgård kan være en svær opgave i sig selv. Især hvis fremdriften kun sker med vindkraft, og man kun har navigationsinstrumenter som pejlediopter og sekstant til rådighed – selv en garvet sømand kan få sved på panden!.

Men vi klarede os sikkert frem. Først til Florø, så til Eivindvik og sidst, inden Bergen, til Strusshamn, hvor vi blev modtaget af det

lokale rockkor.

Efter 3-4 dages sejlads begyndte rutinerne at gro på os... Vi kunne bomme, krydse, skære, falde og trimme. Vi var klar til TALL SHIPS' RACE 2008.

Som altid fører Tall Ships' Race til fest og farver i gaderne, kombineret med NOKA (Nordisk Kadetstævne), var der godt tændt op under Bergen. NOKA er et arrangement, hvor alle nordiske kadetter mødes og dyster i forskellige idrætsdiscipliner. Norge, Sverige, Finland og Danmark er alle repræsenteret.

Næste år bliver arrangementet holdt i Sønderborg, hvor Søværnets officersskole står for det. De første dage var med høj sol – humøret fulgte med... Selvfølgelig var der forskellige turneringer, som kadetter og besætninger fra begge skibe deltog i.

Vi markerede os positivt i bordtennis, volleyball og steep hill running, et løb, hvor der kun er stigning og med en distance på 930 m. I NOKA blev resultatet ikke så prangende som de tidligere år. Det havde ellers været første gang i historien, nogen havde vundet fem år i streg...



Vagt i Bergen – MAKS Johan Bech



*Sol over Nordsøen – Fra venstre, SG Christian Skov, SG Thomas Fisker, SG Snorre Gudnason*

Så kom regnen, Bergen er kendt for flere hundrede regnvejrdsdage om året, og dem skulle vi jo også mærke noget til. Ikke at det dæmpede humøret, overhovedet!

Det gav bare tid til at få udfærdiget invitationer til cocktailparty i Den Helder. Det bliver et internationalt, fænomenalt og helt igennem suverænt komsammen på tværs af kulturer.

Vi blev jo selv inviteret til traditionel morgenmad på det gode skib SHABAB OMAN fra Oman. Sammen med russere, mexicanere, canadiere, australiere og skibets faste besætning sad vi på ægte tæpper og spiste af store fælles madfade.

Og i henhold til traditionen i Oman skal et godt arrangement afsluttes med dans, trommer og sækkepibe. Så kl. 10 om formiddagen stod vi 40 mennesker alle i vor stiveste puds og dansede til de lokale Omanske rytmer.

Dagen oprandt, hvor NOKA og TSR festiviteten i Bergen var forbi, og vi skulle til søs igen.

Vinden var god og skyerne lå tungt, så vand fik vi i rigelige mængder, mens vi bragede derudaf med 10 knob. THYRA tilbagelagde i løbet af de første 24 timer ikke mindre end 214 sømil hvilket er en gennemsnitsfart på 8,9 knob – imponerende.

Surfende på bølgen blå nåede vi frem til det første Waypoint ud for Aberdeen inden for de første 36 timer! De store skibe som Statsraad Lehmkuhl og Christian Radich sejlede helt optimalt med vinden agten for tværs, og de kom hurtigt i front. Da vinden så løjede, stod de mere stille, og deres forspring svandt ind igen.

Hver dag indrapporterede vi på vores position kl. 0800 og 1900, så 2 gange om dagen ventede vi spændt på at få den aktuelle stilling i løbet.

SVANEN & THYRA skiftede til at indtage 3. og 4. pladsen i løbet, hvilket gjorde løbet meget spændende. Ved målstregen var forskellen mellem SVANEN & THYRA kun ca. 50 minutter – THYRA krydsede målstregen foran SVANEN og blev no. 3 i klasse D.

Efter at målstregen var passeret havde THYRA stadigvæk ca. 120 sømil til Ijmudien. Efter at have været på havet i 5 døgn og tilbagelagt 750 sømil kunne vi se frem til et velfortjent bad efter ankomsten søndag aften,

Mandag kan vi se frem til spadseretilladelse, hvor vi vil se nærmere på Amsterdam, som kun ligger 30 minutter med offentlig transport fra Ijmudien.

Ijmudien forlades tirsdag morgen d. 19/8, hvor vi sejler mod Den Helder (ca. 40 sømil nord for Ijmudien) for at slutte os til resten af Tall Ships Race flåden.



*Kapsejlads i hårdt vejr – Fra venstre, SG Snorre Gudnason, SG Christian Skov*

THYRA slutter rejsebrevet her, mens besætningen på det gode skib SVANEN vil fortælle, hvordan deres Tall Ships' Race mod Den Helder gik, og resten af hold 3's spændende tur med SVANEN & THYRA.





SVANEN før start til Tall Ship Race.

**Det var med vinden i håret og kroppene fulde af forventninger, at vi stævnedes ud fra Bergen sammen med nogle af verdens største og flotteste fuldriggere.**

11-09-2008 kl. 20:35

Det var endelig blevet tid til Tall Ship Race, hvor der skulle sejles fra Bergen til Den Helder i Holland, med et waypoint 10 mil øst for

Aberdeen.

Vi kom rigtig godt fra start og lagde det meste af feltet bag os, så det skortede ikke på positive prognoser. Den første nat så vi et hav af stjernesked og sejlede i morild. Det var alt sammen ting, der gav os den i forvejen høje moral, og da vi næste dags middag blev fulgt af en flok delfiner over Nordsøen i mere end to timer, kunne sejladsen nærmest kun blive værre – og det blev den.

Allerede samme nat fik vi hårdt vejr og måtte bjærge vores gennakker. 50 sømil fra os blev to fiskere skyllet overbord og en af feltets mindre både tog vand ind og måtte evakueres. Så det blev en ret dramatisk nat, som vi fulgte udviklingen af over vores VHF.

Vi lå ret godt til i racet, da vinden forsvandt og lå med slappe sejl i bagende sol. Ikke lige hvad vi havde forestillet os. Så der var god tid til at synge sange fra den danske sangskat og hygge.

Efter 5 dages sejlads ankom vi til Ijmuiden 40 sømil syd for Den Helder på en respektabel 4. plads. Desværre en lille time efter THYRA, der klarede sig ind på en flot 3. plads. Så lidt hæder blev der bragt hjem til det danske søværn.

Vi tilbragte et par dage med at slappe af og besøge Amsterdam. En af kadetterne ombord havde en god kontakt i Amsterdam, som arrangerede en kanalkundfart med rødvin og ost. Absolut en udmærket måde at restituere på.

Herefter gik turen til Den Helder, der er Hollands største flådebase. Opholdet i Den Helder med resten af Tall Ship Race feltet var præget af dårligt vejr, men masser af veltilrettelagte arrangementer. Så vi deltog i beachvolley, hvor vi vandt. Flere fra båden var med til sambaworkshop, mens andre deltog i terræncykelløb på trods af skybrud og en del vind.

Kadetaspiranterne valgte at holde cocktailparty i Den Helder, og der var i god tid inviteret gæster fra de andre kadet-skibe samt de mange mennesker, som vi havde haft kontakt med, siden vi startede vores arrangement i Tall Ship Race i Måley, Norge. Festen blev en stor succes, og den blev kronet af et kæmpe fyrværkeri som markerede afslutningen på Tall Ship Races 2008.



SVANEN, THYRA og URANIA deltager i sail of parade.

Dagen efter var der Sail of parade, hvor den hollandske prins deltog. Dette blev et kæmpe tilløbsstykke, hvor utroligt mange mennesker var kommet for at kigge på. Nogle i mindre både på havet og andre stående langs kyststrækningen.

Billede 2:

Med det som en festlig kulisse forlagde vi til Helgoland. En lille dagssejlads nordpå, som førte os til øen, der uden tvivl er Tysklands todfrie turistmekka.

Da vi ankom sent om aftenen var øen næsten tom for mennesker, men dagen efter var butikkerne åbnet og turisterne var ude i det milde efterårsvejr.

Udover todfrit køb af alverdens varer, brugte vi også øens fantastiske natur til en rask løbetur.

Opholdet på Helgoland fik sin slutning, da vi forlagte mod den sydligere liggende by Bremerhaven. Forinden vi forlod havnen, havde vi skiftet besætningsmedlemmer med det hollandske marines skoleskib URANIA.

SVANEN og THYRA fik hver en hollandsk kadet med til Bremerhaven og ligeledes fik URANIA to danske kadetter med.

Det var yderst interessant at høre om deres oplevelser og erfaringer og specielt at høre, hvad de syntes om vores skibe. Samtidig fik de to danske kadetter ombord URANIA en stor oplevelse.

SVANEN, THYRA og URANIA ankom samlet til Bremerhaven, som afholdte et stort arrangement kaldet Lütte Sail.

Mange af deltagerne fra Tall Ship Race også fulgt med til dette arrangement, så det blev til mange glædelige gensyn.

I Bremerhaven var vi så heldige, at vi lå fortøjet til et stort kadetskib fra eksotiske Oman. De var yderst venlige og lod os bruge deres fornemme bade- og toiletfaciliteter ombord på deres skib.

En ekstra morsom oplevelse oveni hatten, specielt for dem af os, der stod vagt i Bremerhaven. De var nemlig altid snakkesalige og hilste så pænt, at man næsten skulle tro, at man var admiral. Så man kedede sig ikke på vagten.



*Gennem slusen til Bremerhaven inderhavn.*



*Festlig afsked med SHABAB OMAN.*

Efter et par behagelige dage i Bremerhaven begyndte vi turen hjemad mod Korsør. På første dagen forlagde vi til Brunsbüttel, en lille by lige indenfor slusen i Kielerkanalen.

Her fik vi nogle få timers tiltrængt søvn, hvorefter vi i høj sol og skyfri himmel sejlede op gennem kanalen til Kiel.

Tysk nøjagtighed var ikke på dagsordenen, da vi nåede til sidste sluse, men efter en times tid blev vi lukket ud i det frie hav igen, og vi kunne komme mod Danmark.

Lykken var stor, da vi i kikkerten fik øje på Langeland, og ud på natten viste også Korsør sig i horisonten. Inden længe kunne vi for sidste gang gå an til manøvrerulle og lægge sejlådene sikkert til havn i flådestationen.

En måneds oplevelser, både på godt og ondt, lå nu bag os. Tilbage var kun at rigge bådene af, så de to uger efter kunne være klar til sæsonens sidste hold kadetter – mod nye eventyr med SVANEN og THYRA.



## Nr. 1 fra Hold IV



*Opvask i Vedbæk. Bagerst MAKS/kok Tai Friis Jensen, SG Højgrav, til højre SG Sværke og i midten en svært bevæbnet dækskøge Johan Martin Bech*

**Rosinen i pølseenden vil formentlig ikke være et helt forkert billede på sidste og fjerde hold ombord SVANEN & THYRA.**

06-10-2008 kl. 08:50

Som de sidste syv elever var forventninger og forhåbninger inspireret meget fra de tre foregående hold. Der var dog bred enighed om at efteråret efterhånden havde fået fat i Danmark såvel som SVANEN & THYRA. Vi blev da også meget overraskede da de første to uger bød på intet mindre end høj sol, seksten grader og skjorteærmer.

De første sejladser bragte elever og besætning til Århus hvor eskadren ville afholde UNITEVAL ombord på enhederne; en evaluering af enhed og besætning som skal sikre at alt er som det skal være. Det var første gang SVANEN & THYRA fik besøg af delegationen fra Frederikshavn, så den faste besætning var lige så spændt på forløbet som kadetterne.



*Cocktailparty i Sønderborg.  
I midten SG Sandager*

Dagen oprandt og skibene skiftedes til at se papirer igennem i havn og lave øvelser på havet lige udenfor havnen. De fantasifulde fra Frederikshavn bød bl.a. på redningsøvelser, en enkelt brand i kabyssen og generelle manøvreøvelser, som tilsammen udfordrede den knap så prøvede elevbesætning der trods alt kun havde været ombord i tre dage.

Øvelserne forløb dog gnidningsfrit og SVANEN & THYRA udmærkede sig med tilfredsstillende der alt i alt betyder at der intet var at komme efter.

I Århus måtte THYRA sige midlertidigt farvel til regnskabsføreren som skulle på videreuddannelsestrin i Frederikshavn.

Efter Århus gik turen mod Kongsøre i Issefjorden.

Her skulle de to enheder på tjenestebesøg hos frømandene. Der blev mulighed for at løbe sig en tur i de smukke omgivelser før Chefen for Frømandskorpset holdt et indlæg omkring frømandenes opgaver og organisation og efterfølgende viste rundt på området.

Dagen efter var igen tilskrevet tjenestebesøg. Denne gang på Søværnets Våbenkursus som ligger på Sjællands Odde. De halvtreds sømil fra Kongsøre til Odden skulle vise sig for første gang at indeholde en hel del vind og nogle byger.

Alle kadetterne blev vist rundt på VBK af udviklingschefen. Vi fik set træningskanonerne der på daglig basis skyder øvelsesgranater mod flyvende fjernstyrede mål og faste skiver i vandet.

Med vand på begge sider af tangen var udsigten spektakulær og ideel til VBKs formål.

Efter besøget i Odden var det tid til at komme sydover. Fredericia var næste og hidtil længste træk.

SVANEN & THYRA var ikke de eneste orlogsskibe i den jyske havn. Korvetterne OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD lå inde for reparationer.

Sejladserne førte de to skibe længere sydpå til Sønderborg. På kadetternes initiativ blev der afholdt cocktailparty hvor studerende fra universitetet var inviteret. Det skulle vise sig at blive en festlig affære der næppe er gået ubemærket hen. (Billede 1: Cocktailparty i Sønderborg. I midten SG Sandager).

Næste ophold var i Flensborg. Endnu engang viste vejret sig fra sin bedste side og det blev udnyttet til fulde med strøgture og cafebesøg. Om lørdagen afholdte THYRA messemiddag med pølse – og ostebord hvor hver mand havde medbragt en rødvin.



*Skafning i Stubbekøbing efter sejladsen. Bagerst KL Øivind Bach, til højre SG Sandager og SG Sværke, til venstre MAK'S Johan Martin Bech. Ellers Ellers elever fra Grønsund Idrætsefterskole*



*Forlægning fra Stubbekøbing til København. Fra venstre SG Højgrav, SG Sværke, SG Sandager*

Efter udenlandsbesøget skulle SVANEN & THYRA til Stubbekøbing. Her blev skibene beæret med et besøg af chefen fra 1. Eskadre og tolv efterskoleelever fra Grønsund Idrætsefterskole. Aftenen før sejladsen var der et arrangement på Grønsund Idrætsefterskole hvor kadetaspiranterne afholdte et foredrag for Idrætsefterskolens elever omkring uddannelsesmuligheder i Søværnet. Efter foredraget var der arrangeret et fodboldkamp mellem kadetter og besætningen fra SVANEN & THYRA. Efter at have tilbagelagt fem hundrede sømil var togtet halvt til ende. Det lunefulde danske efterår skulle efterhånden også vise tænder da SVANEN & THYRA på ny stævnedes ud på nordgående kurser mod København.

Så er det jo godt at man har udleverede røjsere og jakker.

## Nr. 2 fra Hold IV



*Sejlads med børn fra den lokale sejlklub*

**Efter et hyggeligt arrangement i Stubbekøbing ankommer vi d. 2. oktober til København, hvor der var det tid til lidt velfærd i form af en volleykamp, løbetur og tidlig spadser-tilladelse.**

15-10-2008 kl. 10:37

Dagen efter sejlede vi videre mod Vedbæk. På vejen dertil var vi forbi Middelgrundsfortet, hvor vi spiste frokost og var en tur rundt og se på øen.

Vi fortsatte til Vedbæk, hvor weekenden skulle stå på sejlads med børnene fra den lokale sejlklub, åbent skib og kapsejlads. Sidst nævnte, var noget som specielt kadetterne så frem til, da flere af os aldrig har prøvet det. Men det skulle senere vise sig ikke at gå helt som forventet.

Sejlkubbens børn var meget begejstrede for turen, hvor de både fik lov at styre og trimme sejl. Mange af kadetterne var meget overraskede over børnenes viden inden for sejlskibe. Alt i alt havde vi en hyggelig dag med børnene.

Da vi kom i havn stod den på en sodavand og kage og vi fik sagt pænt farvel til sejlklubben. Da den sidste dreng var blevet hentet, så stod programmet på rengøring, messing pudsning og omklædning til den fine uniform, så vi kunne vise vores skib frem til dem som nu var interesserede i at komme ombord.



*På vej i havn efter kapsejlads*

Der var vældig mange interesserede, som kom ombord, og vi fik os en snak med de lokale. Efter åbent skib blev vi inviteret op i Vedbæk sejlklub, hvor vi blev taget godt i mod og havde en hyggelig aften.

Søndag løb den store kapsejlads af staben, bare ikke for SVAREN og THYRA. Vandstanden i havnen, var faldet så meget, at begge skibe stod godt solidt placeret på bunden af Vedbæk havn. Stormen havde blæst alt vand ud af havnen og det blæste med vindstød op imod 20 s/m.

Tre af kadetterne, samt Regnskabsføreren fra SVANEN, blev udlånt til andre sejlskibe og vovede sig ud i stormen. Regnskabsføreren skib kæntrade, mens de tre andre kadetters skibe storsejl flækkede og alle måtte udgå. Det var dog en god oplevelse for dem at være med, selvom resultatet ikke rakte til medaljer.

Mandag morgen var vandet kommet tilbage i havnen, og vi kunne sejle tilbage til København. Her skulle der være materiel faglig evaluering, hvilket betød der kom nogle høje herrer fra Forsvarets Materieltjeneste ombord, og endnu engang blev SVANEN og THYRA godkendt.

Herefter stod den hidtil længste tur på programmet, nemlig sejlads fra København til Hals ved Limfjorden. Turen var på 120 sømil og vi forventede det ville tage omkring et døgn, men allerede 16 timer senere ankom vi til Hals pga. en god vind.



*Sejlads mod København*

Derefter skulle vi til Ålborg, hvor vi skulle tilbringe weekenden, samt have vores messemiddag (billede 4). Vi var meget nervøse for at få mange boder og dette resulterede i, at der ved bordet sad fire meget tilbageholdende kadet aspiranter og kiggede nervøst på hinanden i frygt for at få boderne. Vi havde hørt rygter om hvor mange boder det foregående hold havde fået og vi ville ikke overgå dem.



*Besætningen*

Senere på aftenen blev stemningen løsnet op og vi fik os en ganske hyggelig aften. Det var en god oplevelse for kadetterne at opleve en rigtig messemiddag.

Dagen efter messemiddag var der arrangeret velfærds FUT. Dette bestod af, at vi alle sammen gik op i den lokale svømmehal for at svømme nogle baner.

Derefter var der an til frihed og landlov for vagtfrit personel, så vi kunne nyde en solrig lørdag i Ålborg.

De sidste par dage gik med at sejle fra Ålborg til Hvide Sande, hvor skibene skulle overvintre på det lokale skibsværft.

Aldrig før havde sejlene blevet trimmet så meget, og det resulterede i, at vi fik fri onsdag.



## GEORG STAGE



### Hold NORBY – Af sted på langfart

#### En kort rejsebeskrivelse fra kadetaspiranterne på GEORG STAGE, der nu er halvvejs i årets skoletogt.

06-10-2008 kl. 10:08

Stemningen om bord er hyggelig. To guitarister spiller i baggrunden, til afveksling fra de dejlige shanties\* vi har nynnnet de sidste dage. Tiden er fløjet af sted, nu er vi allerede halvvejs! Vi sidder på banjen\* og ser tilbage på den første tid på GEORG STAGE.

Rejsen startede i København. Der var masser af nye indtryk, så det var lidt af en kaotisk start. Vi havde i forvejen hørt om meget af det, der skulle ske, men nu var det pludselig virkelighed. Ankeret skulle op på den rigtige måde, vi skulle have fat i de rigtige tovender\*, og skibs- og arbejdsrutiner skulle hurtigt på plads.

Selvom der var meget nyt at fordøje, havde vi det rigtig sjovt, og inden dagen var omme, havde vi lært mangt og meget. Vi havde også fundet ud af, at bukserne nok vil stramme lidt mere, når vi

kommer hjem fra togt...

Vi har været rigtig heldige med vejret, og set de flotteste solopgange. Selvom vi snart skriver oktober måned, har der også været tid til baderuller. Strandløverne har ved at springe i det iskolde vand og svømme om kap rundt om skibet fået afprøvet hinandens mod.

Omgivelserne i den svenske og ålandske skærgård er smukke, og kameraerne er blevet flittigt brugt. Ikke bare på de fantastiske omgivelser, men også på hinanden - Vi frygter Facebook, når vi kommer hjem :-)

Stjernestunderne har været mange. Vi har lært nye mennesker at kende, grinet meget med og (kærligt) af hinanden; de ikke-så-private toiletter og det konstant skiftende ejerskab af vores ens jakker, har været årsag til megen morskab.

Undervisningen har været god, og alle har lært noget nyt - ikke mindst om os selv. Vi har ligget en del for anker, og der er blevet trænet meget travaljeroning\*.

De første par gange i travaljernes var udfordringen bare at ro i takt, nu er det at lave den flotteste tillægningsmanøvre.

Den, for de fleste, største udfordring har været at entre riggen\*. Til stor forundring er de fleste nu i stand til at komme helt til vejrs i de 30 meter høje master.

De 217 forskellige tovender er endnu ikke lært helt udenad, men det store overblik er der. Vi nyder tiden herude, priser os lykkelige for det gode vejr, og glæder os til hvad



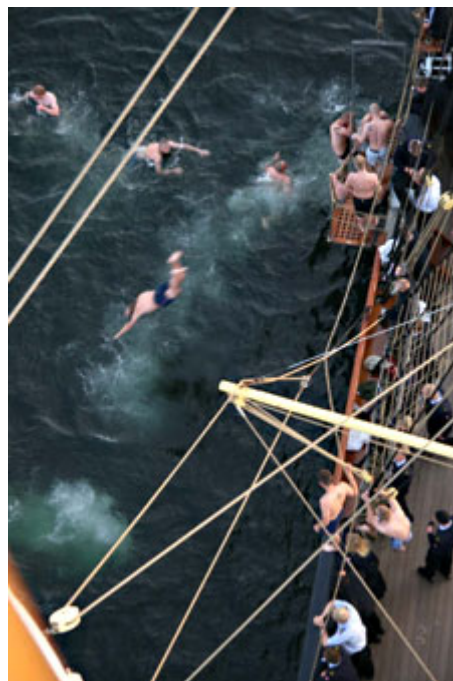
Travalje-roning



morgendagen bringer.

Beskrivelsen er lavet udfra 1. skiftes oplevelser. Skrevet af kadet aspiranterne Camilla Paulsson og Ane Todbjerg.

- Shantymusik: Vi fik kursus i shantymusik. Det er arbejdsmusik, der opstod på sejlskibe. Man har en shantysanger, der synger verset, hvorefter resten af besætningen synger omkvædet.
- Banje: Opholdsstue, hvor vi spiser, sover i vores hængekøjer og har undervisning.
- Tovender: Alle sejl hales op og ned med tov.
- Travaljeroning: Vi skal lære at sejle i små robåde. Vi sidder cirka 10 elever i hver båd. Vi skal træne at gå på siden af GEORG STAGE. Dette er et eksamensfag.



## F355 OLFERT FISCHER

### Ugen der gak



*OLFERT FISCHERs gummibåd med boardinghold på vej mod grundstødt skib*

**Korvetten Olfert Fischer afsejlede fra Korsør tirsdag efter pinse, d.14.maj, på en ca. 14 dages sejlads i danske farvande, med farvandsovervågning og søredningsberedskab som hovedopgaver.**

26-05-2008 kl. 08:40

Korvetten OLFERT FISCHER  
19.05.2008

Udover den faste besætning er der 17 værnepligtige og 4 kadetter om bord, som afslutter deres tjeneste/uddannelse med denne sejlads.

Allerede onsdag ved firetiden blev besætningen vækket, da en gastanker var grundstødt ved Kalundborg fjord. Dagen gik med at observere eventuelle olieudslip, og bistå de offentlige myndigheder, med at bringe personel frem og tilbage den grundstødte. Det viste sig, at skibet ikke var læk og kunne bringes flot uden større vanskeligheder.

Sidst på eftermiddagen gik turen atter sydover i Storebælt, hvor et par gæster og lidt ekstra materiel skulle bringes ombord fra Flådestation Korsør. Derefter blev kursen igen sat sydover i den smukkeste aftensol. ”Rejse, rejse ud af køjerne. God morgen, OLFI, klokken er syv”. Således lyder der i skibets højtaler, når det er tid til at komme op. – som sagt så gjort den følgende dag. Og efter en halv times tid er der morgenbord, med alt fra nykogt æg til friskbagt brød.

Et andet af turens formål er at færdiguddanne de værnepligtige ombord, hvilket skibets officerer er ansvarlige for. Alle får mulighed for at tage et certifikat til speedbåd, hvilket blandt andet indebærer kendskab til de grundlæggende søvejsregler.

Man skal f.eks. lære om ansvar på havet, om vigeregler, om lanterner og signalfigurer, om sikkerhed og lære at udvise ”godt sømandskab” under alle forhold. Alt dette er udenadslære og en skriftlig prøve aflægges inden turen er slut.



*OLFERT FISCHER med skolecontainer på agterdækket*

Der er også knyttet en praktisk prøve til speedbåds-certifikatet, hvor bjærgning af en ”mand-over-bord” naturligvis er det vigtigste at kunne. Derfor læses og repeteres der på OLFI’s agterdæk, (hvor en container udstyret som klasselokale, er anbragt), og der sejles flittigt i gummibåd på havet omkring korvetten.

Torsdag d. 16. maj sidst på eftermiddagen blev kurs atter sat mod Kalundborg. Denne gang for at bistå med transport af en tilskadekommet russisk sømand fra skib til land. ”Gummibåd- og kranbesætning tørn til”. Denne ordre lyder ganske ofte i skibets højtalere.

Derefter må dele af den faste besætning gå ombord i gummibåden bistået af skibets sanitetsmand, for at transportere den tilskadekomne

til den ventende ambulance. Den slags bistand af nødstedte og tilskadekomne sker ofte i sommerperioden med mange fritidssejlere – forlyder det her.

Inden det blev helt mørkt spottede man på broen en lystsejler i det fjerne – uden lys. Kursen blev sat direkte mod ham. Da han opdagede, at han var i søgelyset, kom han i tanke om sin forpligtelse og fik tændt top-lanternen. En af skibets kadetter svarede med et høfligt ”Thank you” i megafonen.

Den følgende dags højdepunkt indtraf, da der skulle optages nogle billeder af OLFI til en film som er under udarbejdelse om Den danske Flåde. I farvandet nord for Sjællands Odde dukkede en af søværnets helikoptere op i horisonten og kredsede om OLFI med en kameramand i den åbne dør.

Gasturbinen blev koblet på, og farten steg til knap 30 knob – Pludselig fornemmer man, at det ER et militært fartøj med gode manøvreer, man befinder sig på. Det er dog ikke en særlig økonomisk måde at komme frem på, eftersom skibet bruger store mængder brændstof. Næppe havde helikopteren forladt os før skibet igen fandt sin egen sindige fart (ca. 17 knob).

Søndag var besætningens pårørende inviteret til at komme på besøg og få en fornemmelse af, hvorledes hverdagen er her på OLFI. Godt 80 familiemedlemmer fra nær og fjern dukkede op på kajen i Middelfart. Turen gik til farvandet nord for Fyn. Skibets Chef bød velkommen og fortalte om skibets evner undervejs. Til middag blev alle beværtet med ”svensk pølseret”, og derefter blev OLFI ”angrebet” af jagerfly. To F-16 fly kredsede rundt om og fløj direkte mod skibet i lav højde, alt imens man på broen søgte at bringe skibet på tværs af flyenes kurs så alle våbensystemer kunne engagere de indkomne fly. Det blev til en spændende oplevelse for såvel den faste besætning som familiemedlemmer.

De skydelystne fik prøvet at skyde med løst krudt med skibets håndvåben, medens andre fik en tur i skibets indre iført røgdykkerudstyr. Først på eftermiddagen ankom en af forsvarets nye EH101 redningshelikoptere. En mand fra OLFI blev droppet i vandet og senere hentet op og bragt tilbage til skibets agterdæk. Det var fascinerende at følge denne kæmpe ”fugl” svæve præcist over skibet og bringe den overbordfaldne sikkert tilbage.

Sidst på familiedagen havde skibets dygtige bager bagt en herlig drømmekage, som blev indtaget i skibets 3 spise- og opholdssteder.

Det blev en rigtig god dag for såvel besætning som gæster. Det synes som om det meste lykkedes – selv vejret var godt! Stemningen på skibet var hjertelig, der blev kysset og snakket blandt kærestepar, og for nogle af næste generation var det svært at skjule en smule stolthed.

Efter at familiemedlemmerne var sat af i Middelfart, tog vi en sidste gang tur-retur i Lillebælt og tilbragte natten i det sydlige Kattegat.

Det ultimative offer for en soldat er døden. Den erkendelse krøb ind under huden på skibets besætning torsdag d.22.maj. En af søværnets orlogskaptajner blev dræbt i januar måned i Irak. Orlogskaptajnen havde givet udtryk for, at i tilfælde af død, skulle hans aske skulle spredes over havet.

Eftersom orlogskaptajnen tidligere har sejlet som Næstkommanderende på OLFI, var skibet udset til at være det sted, hvorfra askespredningen skulle finde sted. Da afdødes familie og orlogsprovsten var kommet om bord, blev kursen sat til en i forvejen aftalt position.

Familien og de besætningsmedlemmer, som havde gjort tjeneste med orlogskaptajnen, samledes på skibets agterdæk, og skibsklokken kaldte til andagt med 10 dobbeltslag. Flaget blev sat på halv og en salme blev sunget. Orlogsprovsten holdt en prædiken, og efter fællesbøn og stilhed, blev asken spredt over havet. ”Altid frejdig” blev sunget, og skibsklokken ringede igen, hvorefter familien og skibets besætning kastede blomster ud på havet som en sidste hilsen til afdøde.

På vej hjemover mod Korsør bød skibets chef på velanrettet smørrebrød til de pårørende i officersmessen. Det blev en højtidelig og stemningsfuld eftermiddag, som vil blive husket.

Orlogspræsten

## OLFERT FISCHER i BALTOPS 08



**Mærkelige ord, løsrevne engelske fagudtryk og mange mange forkortelser flyver gennem luften i en samtale mellem besætningsmedlemmer på OLFI.**

17-06-2008 kl. 12:34

## Nyhedsbrev fra Olfert Fischer, Baltops 2008

### Ny ombord

Mærkelige ord, løsrevne engelske fagudtryk og mange mange forkortelser flyver gennem luften i en samtale mellem besætningsmedlemmer på Olfi. For en nytilkommen som undertegnede, er det volapyk, men de ser ud som om de forstår hinanden – det håber jeg da, for der er en uendelighed af opgaver, der skal løses for at et krigsskib som Olfert Fischer kan fungere.

Nogle af opgaverne er meget synlige og selvfølgelig. Der skal være nogen til at sørge for at vi ikke sejler ind i de andre for eks. Og at vi holder kursen. Det foregår fra broen, som fra tilskuerside også er det mest synlige sted. Men "dykker" man ind og ned i skibet er der en lang række af opgaver, som ikke er så iøjnefaldende, men ikke mindre vigtige i den helhed et skib udgør.

Jeg er meget imponeret af, hvordan alle finder deres plads i puslespillet, man tager sin tørn og hjælper hinanden så det hele glider.

### Gdynia

Vi afsejlede fra Korsør d. 5. juni kl. 17.00 og kom til Gdynia, Polen om morgenen d. 6. Her skulle de enheder mødes, som er med i den store amerikansk ledede øvelse Baltops 2008. Her er skibe med fra Polen, Danmark, Rusland, Tyskland, Finland, Estland, Letland, Litauen, Holland, Frankrig og USA. I Gdynia ligger Olfi ved siden af det store russiske skib *Kaliningrad*, som er godt bevogtet, men ikke desto mindre er de ligeså ivrige efter at fotografere som vi er.



Over weekenden nåede de fleste at være vagtfri, så der blev tid til at se både Gdynia og Gdansk, som tidligere hed Danzig og var hovedby i det tyske Preussen indtil 2. verdenskrig.

Gdynia er en værftsby ligesom Gdansk og de to byer er næsten vokset sammen til én med ca. en halv mio. indbyggere.

I Gdynia er der en hyggelig havne- og strandpromenade med barer, sandstrand og restauranter. Vi nød det hele og solen skinnede.







## KZ lejr Stutthof

Om søndagen var der arrangeret bustur til Stutthof – en hyggelig polsk landsby ca. 40 km. øst for Gdynia. Turen gik gennem sommerlyse løvskove og små landsbyer med storkereder på telefonpælene.

Men Stutthof er også navnet på den første kz-lejr, som nazisterne etablerede udenfor Tyskland under 2. verdenskrig. Den blev påbegyndt allerede i 1939 som interneringslejr og i løbet af 1941 bestemte Himmler, at den skulle overtages af "Koncentrationslejrinspektoret" og sådan blev Stutthof en af nazisternes udryddelseslejre, hvor mennesker fra 28 nationer har været indespærret. Langs vejen derud løber et par jernbanespor og man måtte tænke på de tusindvis af ulykkelige mennesker, der blev transporteret hertil. En dansk kvinde, Rigmor Andersen kom til Stutthof og fra hende har man en beskrivelse af ydmygende transporter i kvægvogne i flere døgn.

Stutthof blev en udryddelseslejr, hvor man systematisk myrdede tusindvis af mennesker. Mellem 80 og 100.000 mennesker døde her.

Det var en rystende oplevelse af stå ved siden af de ovne, hvor man i døgndrift brændte ligene af de døde. Alligevel er det svært at forestille sig den smerte og lidelse, som mennesker udsatte andre mennesker for her – også på smukke sommerdage med strålende solskin ligesom den søndag i 2008, hvor besætningen fra Olfert Fischer og Viben besøgte Stutthof.





### **Øvelse og fint besøg**

Mandag morgen sejlede vi mod havet omkring Bornholm, hvor en stor del af øvelserne under Baltops foregår. For eksempel lagde vi krop til at finnerne kunne øve sig i at board et mistænkeligt udseende fartøj. Først på natten kom en gruppe barsk udseende soldater om bord. De var - bevæbnet til tænderne - sejlet over til os i en gummibåd. Udvalgte besætningsmedlemmer på Olfi var i civil og spillede en stærkt uvillig besætning. En af dem havde en pistol på sig og blev lagt i håndjern på dækket af den finske boardinggruppe. Der blev vist sandt skuespiltalent.

Fint besøg blev det også til, da Admiral Holloway, chef for hele øvelsen, aflagde visit på Olfert Fischer.





Undervejs er forskellige "ruller" blevet øvet. "Rulle" er et gammelt ord (har jeg lært) for det sæt af forholdsregler og aktiviteter, der skal tages i bestemte situationer. I gamle dage var det beskrevet i et sammenrullet dokument – deraf navnet. Heldigvis er der også noget der hedder "kagerulle" – hver onsdag.

### Dagligdag

I det hele taget lever man godt på Olfi med dygtige kokke og bagere. Undertegnede fik lov at hjælpe i kabyssen en formiddag: " - det er bare ligesom derhjemme" sagde kokken og gav mig adskillige kilo mørbradbøffer og en mellemstor ladning løg at stege på en gigantisk pande.

Man får stor respekt for dem, der hver eneste dag sørger for at vi får god mad. Og for alle de andre, som samvittighedsfuldt tager sig af skibets ve og vel.



Overalt er der aktivitet. Maskinen bliver overvåget på skærme og med menneskeøjne, svedende maskinfolk – altid med et høreværn om nakken dukker frem fra skibets varme indre, hvor jeg synes det er næsten skræmmende at færdes. Våbensystemer bliver gået efter og holdt ved lige og hvor der er it, er der altid noget at justere.

Vi producerer en masse affald, som skal håndteres og sorteres. Og almindelig vedligeholdelse er en evig opgave. Der skulle males i en af gangene nede i skibet, det så ud som om der var brugt flere kilometer afdækningstape omkring rør, ledningsføringer, håndtag, dimser og andet inden man overhovedet kunne komme i gang med penslerne.

Et af de mere utilgængelige steder er O-rummet – skibets sorte hjerte. Der er altid mørkt, det lys der måtte være, kommer fra mange computerskærme, der fortæller om begivenheder omkring os før vi fysisk kan se og høre dem. Radiosignaler hyler og der lyttes koncentreret til - for mig - komplet uforståelige beskeder.

Bagved det hele er der arbejdstilrettelæggelse og administration. Det foregår ombord og som i andre moderne virksomheder er det en ikke ringe byrde. For mig var det meget interessant at se, at den der sidder med en masse papirarbejde – også er den, der dygtigt

deltager i meget anderledes aktiviteter som at tanke olie til søs. Det må være en styrke, at den enkelte kan varetage så forskellige opgaver.

Og så er de gode til at vente. Det er naturligvis sjovest når der sker noget, men det gør der jo ikke hele tiden, og lige ved siden af "fuld aktivitet" har man en evne til at skrue helt ned og vente.

### **Til Kiel**

Baltops 2008 afsluttes i Kiel samtidig med den legendariske Kielerwoche. Regattaen, som i år løber af stabelen for 126. gang. Det skal blive spændende at få et glimt af det også.

### **Tak for turen**

Der er god stemning ombord, forude venter sommerferien for mange og sommerfesten ikke at forglemme.

Turen har været en stor oplevelse for mig, jeg er blevet taget godt imod og alle har været parate til at svare på en søværnsanalfabets dumme spørgsmål. Der blev også tid til, at jeg kunne holde min første gudstjeneste til søs. Selvfølgelig var jeg nervøs, men også temmelig tryk ved at være i venlige hænder.

Mit indtryk er at folk her er gode til at tage sig af hinanden og til at være sammen om at savne dem derhjemme.

præsten

## F356 PETER TORDENSKIOLD

### Nr. 1 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD i UNIFIL



*PETER TORDENSKIOLD på Rota naval base for at bunkre brændstof*

**PETER TORDENSKIOLD er nu i Middelhavet på den forlægning, som skal ende med, at vi d. 8. april til midnat indgår i det maritime bidrag til FN-operation UNIFIL**

04-04-2008 kl. 23:45

Korvetten PETER TORDENSKIOLD i Middelhavet.

Den 29. marts 2008 kl. 13.30 afgik Korvetten PETER TORDENSKIOLD (PETO) fra Flådestation Korsør mod Middelhavet. PETO er blevet udvalgt til at være Danmarks seneste bidrag til flådeoperationen UNIFIL (United Nation Iterim Force In Lebanon) i farvandet ud for Libanon i det østligste Middelhav.

Opgaven, som vi skal bidrage til at løse, er først og fremmest at sikre stabilitet og fred i Libanon – også fremadrettet. Dette gør vi ved at indgå i den maritime FN-styrke, som håndhæver den FN embargo, der skal hindre indsmugling af våben til landet. FN-styrken er inviteret af libaneserne selv, og vi opererer tæt sammen med den libanesiske flåde, som også er i området. Uddannelse af og træning sammen med libaneserne er en særdeles vigtig del af vores opgave, således at de med tiden kan blive klar til at overtage opgaven med overvågning og suverænitetshævelse i deres eget territorialfarvand.



*PETO på Rota naval base for at bunkre brændstof*

Tilstedeværelse af FN-styrkens fregatter og patruljefartøjer gør, at våbensmuglerne får sværere ved at få våben ind til de militante grupper som opererer i og ud af Libanon.

Vores placering i operationsområdet vil være forskellig fra uge til uge og dag til dag. Nogle dage vil vi ligge relativt tæt på kysten og kunne se ind på land – andre dage vil vi ligge langt fra kysten. Men opgaven er sådan set hele tiden den samme, nemlig at opbygge et billede af, hvad der foregår på og over havet ud for Libanon.

Dermed vil styrken også være i stand til at finde det, som ikke er normalt, og som derfor ser mistænkeligt ud.

Indtil videre er vi nået igennem Kielerkanalen, Tyske Bugt, Den

engelske Kanal samt Biscayen. Efter at have været et kort stop inde og fylde brændstoftankene op på flådebasen i Rota i det sydlige Spanien, passerede vi i går Gibraltar Strædet og gik ind i vores missionsområde Middelhavet. Nu har vi så taget fat i de sidste 2000 sømil, ca. 3700 km, som skal bringe os frem til operationsområdet i den anden ende af Middelhavet.

Forlægning er indtil nu blevet brugt til at få korvetten og os i besætningen kørt helt op i gear. Vi har fået nye folk om bord, så der har været nok at se til med at få gjort alle helt bekendte med skibet. For de mere garvede har den primære opgave været at forberede os på operationen, men også de gamle har til tider brug for et brush-up. Derfor har vi fx undervist hinanden i systemer og procedurer. Og så er der naturligvis alle de driftsmæssige opgaver, som trods alt skal løses for at få en aldrende korvet til at sejle smidigt gennem al slags vejr.



Der er en masse korrespondance, der skal til, for at få en operation som UNIFIL til at køre, og allerede nu er der travlhed både på radioen og i operationsrummet.

I våbendivisionen har vi fået nyt udstyr med, som skal testes og gøres klar.

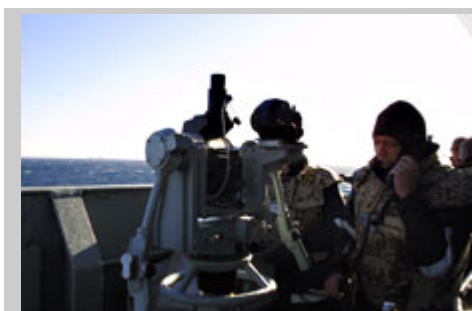
I teknikdivisionen har man travlt med at få PETO's mange maskiner til at "spille" optimalt og få os sikkert frem, samtidig med at folkene på dækket får skibet shinet op efter de tydelige spor af et tre måneders ophold i den danske vinter.



*PETO på Rota naval base for at bunkre brændstof*

Forvaltningsdivisionen sørger på bedste vis for, at sult i hvert fald ikke er en af de følelser, vi får lov at opleve.

Selvom vi rundt omkring i skibet har hver vores ting at arbejde med, er også enhedstræningen vigtig. Derfor har vi gennem den seneste uge øvet forskellige scenarier, hvori hele besætningen deltager og skal fungere sammen. Dette er en udfordrende, men også spændende disciplin.



*PETO på Rota naval base for at bunkre brændstof*

I går var det så alvor, da vi gik i "klart skib" for at passere igennem Gibraltar Strædet. Strædet, som skiller Europa og Afrika, er meget snævert, og det er derfor et godt sted for potentielle terrorister at angribe skibe. Netop derfor gik vi i "klart skib", hvilket vil sige at hele besætningen er på post og at alle systemerne er klar til brug, så vi hurtigt kan forsvare os mod en eventuel trussel.

Efter passage af Gibraltar Strædet er vi igen i normalt beredskab. De kommende dage kommer til at byde på mere klargøring, mere træning, men forhåbentligt også stille vejr, så der også bliver mulighed for at nyde, at vi nu trods alt er kommet til Middelhavet og har taget forskud på sommeren.

Mange hilsner fra hele besætningen på PETER TORDENSKIOLD.

## Nr. 2 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD i Limassol, Cypern.



*NSE'et på basen i Limassol*

**Korvetten PETER TORDENSKIOLD har nået sin foreløbige destination i havnebyen Limassol på Cypern, der er en del af operationsområdet.**

14-04-2008 kl. 08:00

Herfra sejlede vi i dag ud i patruljeområdet ud for Libanons kyst, hvor vi skal løse opgaverne i operation UNIFIL.

Vores sidste rejsebrev endte med, at vi var kommet igennem Gibraltar Strædet og var begyndt vores forlægning gennem Middelhavet. 2000 sømil senere er vi nu ankommet til Limassol. Vi kom hertil tirsdag den 8. april midt på eftermiddagen, og har haft tre travle døgn med mødeaktivitet, vedligeholdelse og reparationsarbejder på skibet, opsamling af den sidste del af besætningen og den endelig klargøring til at komme ud i operationsområdet.



*Skydetræning på agterdækket*

I Limassol har vi fået en fast plads i havnen. Tilbage fra missionens start i 2006 har tyskerne haft etableret et baseelement her i Limassol – det er faktisk en slags ”mini flådestation”. I forbindelse med, at korvetten er blevet sendt herved, har man fra dansk side oprettet et såkaldt National Støtte Element - et ”NSE”.

NSE’et er placeret inde i dette baseområde, hvor de har indrettet sig en lejr bestående af containere, som både huser kontor-, køle- og almindelige opbevaringsfaciliteter. NSE’et sørger for at vores logistik er i orden, hvilket vil sige, at det personel, post og fragt, som skal ned på skibet bliver afhentet og opbevaret ved NSE’et, hvorefter det bliver afleveret til os, når vi igen kommer til Limassol. Opholdet i Limassol har også budt på mere afklaring omkring vores opgave i operationen. Skibsledelsen har mødt den italienske admiral, som er chef for styrken. Samtidigt fik de en briefing, som fik de sidste detaljer på plads omkring operationen. Som i alle andre sammenhænge hjælper det jo altid at høre tingene fra ”hestens egen mule”.

Selve operationsområdet ud for Libanons kyst er delt op i nogle områder. Hvert område tildeles så til et skib, som har ansvaret for at holde øje med, hvad der sker i området, handle på uregelmæssigheder og rapportere videre til de overordnede myndigheder. Typisk vil der ligge større skibe, som fregatter, i områderne længst fra kysten, og så vil de mindre skibe, som patruljebådene, ligge tættere på kysten.

Vi må jo nok indrømme, at PETER TORDENSKIOLD er en af de mindre fregatter. På grund af vores ”mellemstørrelse” kan vi løse begge opgaver, og derfor vil vi også komme til at operere over alt i operationsområdet – både i de store og i de mindre områder, og både langt fra land og tæt på kysten. Men det er kun rart for os, for det betyder, at der kommer afveksling i opgaveløsningen. Turen gennem Middelhavet gik rigtigt fint. Vi var heldige med vejret, som faktisk gav os medvind en stor del af vejen. Fordi korvetterne ikke blev bygget til at sejle ud på verdenshavene, havde vi behov for at få noget brændstof på vejen gennem Middelhavet. Vi havde to muligheder – enten at gå i havn på Kreta eller også at få



*Gummibåden klar til at blive sat*

dieselolie fra et tankskib undervejs.

Sidstnævnte hedder på søværns-sprog ”RAS”, hvilket står for Replenishment At Sea, og det viste sig at være den bedste løsning, idet der i området syd for Kreta lå en græsk tanker, som vi kunne få den nødvendige dieselolie fra. Og det går væsentligt hurtigere at få olie ved RAS end ved en kaj.



*Besætningen linet op på styrbord ved indsejlingen til Limassol*

Efter en stor og overbevisende indsats fra teknikdivisionen her om bord, er alle korvettens maskiner nu oppe og køre og klar til sejlads. Det skal ikke være en hemmelighed, at vores hovedmotor har voldt os lidt problemer på turen herved. Der har været problemer med at få den kølet nok ned, og de problemer er naturligvis ikke blevet mindre af at vandtemperaturen omkring os er steget støt.

Men efter de sidste par dages indsats i forbindelse med vores havneophold er motoren blevet repareret og kører nu upåklageligt. Og det er utroligt vigtigt for den kommende indsættelse, fordi hovedmotoren bruger noget mindre brændstof end vores gasturbine. Det betyder så igen, at vi kan være flere dage i operationsområdet, førend vi får behov for at trække os væk for at tanke brændstof.

Og så har skibet under forlægningen fået en ordentlig overhaling, således at vi kan være stolte af at vise skibet frem. Skibssiderne er blevet ”shinet op”, dækket har fået en ekstra gang sort maling og på masten har vi fået malet et stort ”UN”, således at alle kan se, at vi er en del af FN-styrken. Vi er i øvrigt også selv trukket i FN-tøj, derfor har vi skiftet kasketter og rundhuer ud med blå FN-baretter.

Nu er vi så på vej ud mod vores første patrulje, og vi kan konstatere, at vi er klar til indsættelse. Vores våbensystemer er klar, vores sensorer spiller og vi har fået friske cypriotiske forsyninger. Vi ser alle sammen frem til at komme i gang med at løse opgaven – det er jo nu engang derfor, vi er her.

Mange hilsner fra hele besætningen på PETER TORDENSKIOLD.

### Nr. 3 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD på patrulje ud for Libanons kyst.



*Boarding øvelse med ITS BETTICA, hvor PETER TORDENSKIOLD agerer et civilt skib*

**Korvetten PETER TORDENSKIOLD har været på patrulje ud for Libanons kyst siden 11. april for at håndhæve FN's våbenembargo og indgå i farvandsovervågningen.**

21-04-2008 kl. 15:10

Dette sker i samarbejde med de libanesiske flådemyndigheder samt de øvrige UNIFIL enheder. Den 19. april, efter vi blev afløst, sejlede vi hen under aften mod Limassol, Cypern for at modtage post, proviant, reservedele, reparere på hovedmotor og få et lille havneophold på 3 dage før næste patrulje. Korvetten afsejlede Limassol fredag 11. april om formiddagen i strålende sol, hvorefter kursen gik nærliggende øst for at komme til området ud for Libanons kyst. Vores patruljeområde ligger ca. 100 sømil øst af Cypern, og vi kan være fremme inden for 4 timer, såfremt det er påkrævet. Vi var 11. april sat til at starte vores patrulje kl. 1800.



*Boarding øvelse med ITS BETTICA, hvor PETER TORDENSKIOLD agerer et civilt skib*

Området ud for Libanons kyst er underopdelt i mindre områder, således at hvert UNIFIL skib kan få tildelt sit område – eller populært sagt sin patruljeboks. Indledningsvis skulle korvetten patruljere i en central sektor godt vel af kysten for at kunne opfange og identificere skibstrafik til Libanon i god tid, inden denne nåede libanesiske farvand.

Allerede 12. april skulle vi deltage i øvelsesaktivitet med et af de øvrige UNIFIL skibe, den italienske fregat BETTICA. Øvelsesaktiviteter er også en del af hverdagen for alle enheder. For til stadighed at holde os skarpe, øver enhederne sammen, når tiden tillader.

Denne dag skulle vi være målskib for BETTICAs boardinghold. Vi havde fået til opgave at klargøre skibspapirer mv., hvorefter vi blev boret og skibets besætning og papirer blev tjekket, skibet gennemført for evt. kontrabande eller illegal last. Vi havde på forhånd gemt kasser med våben og ammunition. Det italienske boardinghold fandt dog den illegale last, og dette blev rapporteret videre ad kommandovejen, som det skulle.

Udover boarding øvelsen skulle BETTICAs helikopter agere et lille fly, der nærmede sig FN styrken. Det var korvettens opgave at opdage og identificere dette og sikre sig, at dette fly ikke uden grund kom for tæt på styrken. Slutteligt ønskede de italienske piloter at øve hoist fra andet skib, dvs. at en person med helikopter bliver hejst fra dækket af et skib og op i helikopteren, hvorefter videre transport kan foregå enten til land eller andet skib.

Idet den tyske fregat HESSEN efter velfortjent patrulje var sejlet til Limassol, og korvetten 13. april derfor havde fået et nyt patruljeområde mod syd ned mod Israel, samt at korvetten har en god lufvarslingskapacitet, blev korvetten af styrkechefen udpeget til at være det, der i fagsproget heder Anti Air Warfare Commander – dvs. det skib, der har ansvaret for at koordinere luftforsvaret af styrken og dermed også ansvaret for at holde luftbilledet. Vi lå særlig godt placeret til at opfange den meget intensive israelske luftaktivitet, der er i området.



*Boarding øvelse med ITS BETTICA, hvor PETER TORDENSKIOLD agerer et civilt skib*



I dagene 14. og 15. april flyttede korvetten område igen fra syd til center og videre til nord. Løbende udfører korvetten anråb af skibe for at høre, hvor de kommer fra, hvor de skal hen, hvilken last de har med etc. etc., således at et klart billede opnås af al skibstrafik i området. Tilsvarende rapporterer øvrige UNIFIL enheder. Disse informationer tjekkes så ved styrkechefen, FN og de libanesiske myndigheder, hvorefter der tages beslutning om, at skibe kan fortsætte eller skal undersøges nærmere.



Hoist

Det er indtil videre blevet til 38 anråb for korvetten. 15. april var også natten, hvor vi øvede med den tyrkiske fregat MELKEM. Denne skulle agere et fartøj, der havde onde hensigter og forsøgte at komme tæt ind på korvetten og angribe denne. Tyrkeren spillede sin rolle rigtig godt og vi fik øvet radiokommunikation, reaktionsmønstre og våbenengagement.

16. og 17. april fortsatte korvettens patruljering samtidig med at der blev holdt intern brandøvelse og mand over bord øvelse. Da vi er en del nye folk ombord, brugte vi også det meste af eftermiddagen 17. april på "kend dit skib". Det går kort fortalt ud på, at alle skal

gennem en handlebane gennem hele skibet, men ikke ad de normale gange, døre og luger.

Derimod skal alle igennem alle de nødluger, der er i skibet. Det betyder at man kommer fra rum til rum ad snørklede veje og gange, gennem rum de fleste ikke normalt vil komme i. Derved lærer alle ombord, hvordan man kan komme rundt i skibet, såfremt de normale døre eller luger er lukket eller spærret pga. af havari eller andre formål. En meget vigtig, men også sjov øvelse.

Det var også denne dag, at bageren havde bagt varme hveder til aften, da det var dagen før stor bededag.

18. april rykkede korvetten for første gang ind i området fra 6-12 sømil af Libanon. Et rigtig flot syn, idet man tydeligt kunne se Libanons sneklædte bjerge om dagen og lysene fra Tripoli om natten.

18. april om formiddagen stod den igen på øvelse nu med den franske fregat MONTCALM og dennes helikopter, der også skulle spille en asymmetrisk trussel, dvs. en trussel der ikke udgøres af konventionel militært isenkram, men derimod en civil flyvemaskine, der forsøger at liste sig ind på styrken for at hæmme skibenes opgaver.



Hoist



Hoist

Franskmanden spillede sin rolle virkelig godt og udgav sig for at være et lille fly, der var ude for at fotografere og gerne ville tage nogle billeder af FN styrken for på den måde at komme tæt på. Med korvettens forberedte reaktionsmønstre lykkedes dette dog ikke.

Øvelsen gav igen god træning af reaktionsmønstre for operationsrum, bro, udkigstjeneste og våbensystemer. Internt fandt vi også tid til træning af vores boardinghold og skibets dykkere.

Løbende har det gode vejr favoriseret skibsvedligeholdelse, og PETER TORDENSKIOLD er blevet ganske pæn i løbet af patruljen.

Dæk og skibssider er blevet malet og flot ser hun ud.

Den 19. april om aftenen forlagde vi mod Limassol. Her skal vi reparere en defekt turbolader og hente alle det øvrige ting og sager, der er nødvendig for at få en korvet til at sejle patrulje i 3 måneder. Besætningen håber også at få et lille velfortjent pust efter nu godt tre uger på posterne.

Mange hilsener fra besætningen på PETER TORDENSKIOLD.



#### Nr. 4 -Korvetten PETER TORDENSKIOLD uddanner libanesiske kadetter.



##### *LBN-KT skydetræning*

**Korvetten PETER TORDENSKIOLD har ligget i Limassol fra den 19. til den 23. april for at hente forsyninger og reparere det gode skib. Det indebar bl.a. udskiftning af en defekt turbolader.**

04-05-2008 kl. 10:15

Dette lyder måske ikke af meget, men det tog 1½ dag at adskillelse hovedmotoren inden ankomst og 1½ dag at samle den igen i

Limassol.

D. 23. april afgik PETER TORDENSKIOLD fra havn for at genoptage håndhævelsen af FNs våbenembargo og overvågning af farvandet ud for Libanon. Det særlige ved denne patrulje var, at vi skulle have 3 libanesiske kadetter ombord, der skulle modtage uddannelse og træning fra os gennem et fire dages ophold.. Korvetten afsejlede Limassol onsdag den 23. april om eftermiddagen med kurs mod et skydeområde kaldet ”Winchester”, hvor vi gennemførte natskydning med maskingevær. Efterfølgende foresatte vi til vores tildelte patruljeområde.



*Afsejling Limassol*

Om formiddagen den 24. april skulle vi afhente 3 libanesiske kadetter. De skulle afleveres med en libanesiske patruljebåd fra Jounieh, hjemsted for en libanesiske flådebase og samtidig en forstad til Beirut. Planen blev dog lidt anderledes. Vi måtte sejle tæt på land og sætte vores gummibåd for at hente de 3 kadetter.

Når vi er tæt på land som i dette tilfælde er beredskabet ombord noget højere. Maskingeværerne er bemandede og alle på dæk og på broen er iført fragmentationsvest. Det samme gør sig gældende for besætningen i gummibåden, der tillige suppleres med en boardingofficer og en sikringsgast fra boardingholdet. Da alle var sikkert tilbage og vi havde fået kadetterne ombord, kunne

træningsprogrammet begynde.

De næste dage måtte skibets to skoleofficerer (vedligeholdelsesofficeren og kommunikationsofficeren) på arbejde. PETO har en teknisk og en operativ skoleofficer, og de måtte i fællesskab koordinere og justere planen for kadetterne, så den bedst muligt stemte med deres forudsætninger.

Vores første erfaringer blev, at de ikke var så bekendt med termen ”frihed under ansvar”. I løbet af kort tid, blev de dog bekendt med vores måde at fungere på, og de lærte hurtigt at begå sig ombord.

Vi havde i den forbindelse også ændret lidt på kostplanen, så der var balance mellem den danske madkultur og muligheden for at bespise muslimer. Det viste sig, at alle tre var muslimer. Det gav på ingen måde problemer, tværtimod lærte den faste besætning lidt om libanesiske kultur.

Kadetterne var opdraget efter det vi i dag vil kalde "den gamle skole". Dette skulle harmoniseres med danskernes frihed under ansvar. Efter skoleofficererne havde observeret på kadetterne den første dag, begyndte deres anden dag med et justeret program for at optimere udbyttet for kadetter og PETO.

Kadetterne skulle nu de næste 3 dage igennem vagter på broen, i kontrolrummet og i operationsrummet samt briefing om skibet generelt.

26. april om formiddagen afholdt vi skydeøvelse med håndvåben for bl.a. boardingholdet. Straks var de 3 kadetter på spring for at deltage, hvilket de fik lov til under kyndig vejledning af vores skydeleder.

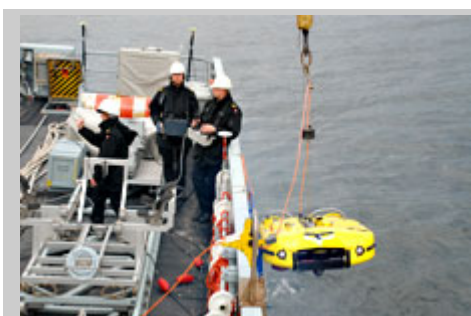


LBN-KT afgår

Søndag den 27. april gik formiddagen med planlægning af en større havariøvelse. Ledelsen i teknikdivisionen havde udtænkt en grovskitse for øvelsen, men havde uddelegeret den videre planlægning for at gøre øvelsen mere realistisk for skibsledelsen.

Det skulle da også vise sig, at havaricentralen hurtigt fik sved på panden. PETO kolliderede (for øvelse) med et andet skib, og der opstod en brand i et af maskinrummene samt konstatering af indtrængende vand i forskibet.

Umiddelbart før kollisionen blev der prajet "lukke røde lukkemidler", hvilket betyder at alle døre og luger, der er i rum under vandlinjen lukkes og efterfølgende ikke må åbnes igen, før dette beordres. Dette betød, at store dele af besætningen blev lukket inde og ikke kunne møde på deres poster.



SUTEC dyppes

Telefonerne kimede havaricentralen ned og branden buldrede løs. En maskinkonstabel blev fundet i rummet, hvor vandet var trængt ind og flere personer var savnet. Efter få minutter fik havaricentralen og næstkommanderende styr på, hvem der manglede og hvor folk var lukket inde. Det indtrængende vand kom under kontrol ved at stoppe lækagen, og de røde lukkemidler kunne atter åbnes.

Branden var imidlertid stadig aktiv. Der blev fundet personer i maskinrummet, der skulle bringes til skibets behandlings- og forbindeplads, der etableres i officersmessen. Hele skibet var i fuldt

vigør. Røgdykkerne havde svært ved at lokalisere branden, da rummet var helt røgfylt.

Da de fik afgrænset branden, blev den hurtigt slukket og sidste person fundet. Skibets læge havde blandt flere patienter en, som skulle evakueres med helikopter. Derfor måtte skibet klargøres med sætning af gummibåd, brandberedskab og personel til visuel og radiomæssig styring af helikopteren, så patienten kunne hejses fra dækket op i helikopteren inden for 10 minutter. Øvelsen blev herefter afsluttet og evalueret.

Det er meget afgørende for skibets evne til at håndtere en sådan situation, at øvelser af denne slags afholdes med jævne mellemrum.

De libanesiske kadetter havde under hele øvelsen mulighed for at observere, hvordan vi gjorde, og det har med sikkerhed givet dem nogle input, de kan bringe med tilbage.

For kadetterne blev dagen afsluttet med en røgdykkerbane, hvor de iført røgdykkerudstyr skulle bevæge sig i skibets maskinområde via blandt andet nødluger. Fornemmelsen af at være lukket inde i branddragt og med iltapparat på ryggen i meget trange områder, hvor man intet kan se, er for langt de fleste meget specielt og for mange utænkeligt.

Mandag d. 28. april skulle kadetterne tilbage til Jounieh flådebasen og formiddagen gik med at aflevere grej og gennemføre tilbagemelding. Kadetterne er taget berigede herfra, og for den faste besætning har det været en særdeles god oplevelse, at arbejde tæt sammen med nogle af dem, vi er her for at støtte.

Citat fra en af de libanesiske kadetters tilbagemelding: "I feel that I'm in a Lebanese ship because you respect us, our religion and you're all great. Thank you for everything and God protect PETER TORDENSKIOLD and everyone on this ship".

Mange hilsener fra besætningen på PETER TORDENSKIOLD.

## Nr. 5 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD træner boardingholdet.



*Boardingholdet øver førstehjælp*

**Prajeanlægget bimler og en velkendt prajning lyder ud i skibet "Boardingholdet møde klokken 1250 i omladeren, iklædt og klar til at få udleveret våben".**

13-05-2008 kl. 11:25

Det er en prajning som især elleve besætningsmedlemmer ombord på korvetten PETER TORDENSKIOLD har ventet på. Et hold

bestående af to officerer, en sergent og otte menige møder op, iklædt boardinggrej fra top til tå. De er alle trådt ud af deres vante roller i operations-rummet, maskinen og på broen og skal nu i gang med dagens boardingtræning.

Alle har meldt sig frivilligt, hver især af forskellige interesse- og bevæggrunde, så de ser alle frem til dagens udfordringer. Nu er det tid til, at boardingholdets færdigheder skal tilspidises med tre fiktive scenarier.

Dagens træning kommer vi dog ind på senere i dette rejsebrev, for før besætningsmedlemmer ombord på korvetten kan blive en del af boardingholdet, skal han/hun igennem et to ugers langt kursus. Det forgår i Frederikshavn på henholdsvis Søværnets Sergent- og Grundskole og på flådestationen.

Selve kurset indeholder seks grundelementer: Idræt, selvforsvar, førstehjælp, eftersøgning samt skyde- og proceduretræning. Eftersøgningselementet skal lære, hvordan man leder efter våben, narkotika og andre ulovlige effekter ombord på civile skibe.

Proceduretræningen består kort af rollefordelingen på boardingholdet og deres opgaver.



*Skydeøvelse på dækket*

De seks elementer skal i en samlet pakke være med til at give nogle grundlæggende kompetencer. Det medfører, at besætningsmedlemmet kan begå sig i forskellige scenarier under boarding på et fremmed skib.

Første dag på kurset starter med, at hele boardingkonceptet bliver gennemgået på et teoretisk plan. For nogle er det kendt stof, og for andre er det en helt ny verden, der åbner sig for øjnene af dem.

De efterfølgende dage går med en blanding af teori og praktisk træning.

I førstehjælp bliver ABC-princippet gennemgået. Det er kort fortalt en huskeregel for, hvordan man prioriterer behandlingen, når der skal ydes livreddende førstehjælp på en tilskadekomne person.

Teorien bliver hurtigt opfulgt af nogle både fysisk- og mentalkrævende handlebaner med forskellige skadescenarier. Her gælder det om at holde tungen lige i munden og huske sit ABC-princip.

Idrætten og selvforsvarsøvelserne bliver for det meste slået sammen, og så skal både bøfferne på armene og teknikken trænes.

Skydemæssigt bliver der bygget videre på de færdigheder, de lærte på grundskolen.

Den sidste del af kursuset går med handlespil på en af Søværnets isbrydere. De ligger til kaj ved Flådstation Frederikshavn og udgør en fortrinlig platform. Handlespillene kan have forskellige temaer f.eks. sprogvanskeligheder mellem boardingholdet og det boardedes skibs besætning, eftersøgningstaktikker for søgeholdene, førstehjælp til tilskadekomne osv.

Slutteligt er normalt en tilbagetrækning fra det boardrede skib, hvor den eneste mulighed, for at komme fra borde, er at spring i vandet. Om sommeren en stor fornøjelse og om vinteren en noget mindre.

Efter de to intense uger i Frederikshavn er besætningsmedlemmet klar til at træde ind på boardingholdet. Nu er det korvetten PETER TORDENSKIOLDS ansvar at holde de nye færdigheder ved lige. Det gøres på

forskellige måder, men det skal ligge i god tråd med det, der er lært på kurset i Frederikshavn.

Dagens træning for boardingholdet er et godt eksempel på, hvordan det gøres i praksis. Den består af tre scenarier, som alle skal være med til at holde boardingholdet færdigheder ved lige.

I det første scenarie skal boardingholdet forestille sig, at de er ombord på et transportskib fra Syrien. Der er mistanke om, at der er våben ombord, og nu er det holdets opgave at finde dem. Alt bliver endevendt, kasser og beholdere bliver åbnet, rør bliver gennemlyst, og der bliver klatret og kravlet. De ved, at pistolerne er der et sted, og de skal nok finde dem.

Holdet er under hele eftersøgningen i jævnlig kontakt med boarding officererne. Her melder de deres position og fremfærden gennem skibet, så der aldrig er tvivl om, hvor de befinder sig. De finder pistolerne efter længere tids søgen i agterskibet, hvor de er gemt i en kasse med maskindele. Der bliver taget billeder af dem, som senere hen kan bruges til bevismateriale.

Holdet er nu klar til næste scenarie, hvor temaet er førstehjælp. Over stornoen kommer en melding på, at der ligger en tilskadekommet person i officersmessen. Holdet haster til messen, hvor de finder en person med skader på arm og ben. Nu er det deres opgave at yde førstehjælp. Holdet bliver hurtig enige om, hvad de vil gøre og går i gang.

Den ombordværende læge holder skarpt øje med, hvad de foretager sig, og hun stiller spørgsmål og kræver fyldestgørende svar på alt. De har husket deres ABC fra kurset i Frederikshavn og lægen er tilfreds med det, hun ser.

Sidste del er en skydeøvelse, der overvåges af en skydeleder, hvor hovedvægten er lagt på "Rules of Engagement". Det er kort forklaret et regelsæt, der fortæller, hvad boardingholdet må og skal gøre, hvis de står overfor en trussel mod dem selv eller andre. Nu er det vigtigt, at boardingholdet vurderer situationen rigtig og reagerer efter denne.

Øvelsen går i alt sin enkelhed ud på, at de skal forestille sig, at der løber en mand mod dem. Han er få meter væk, har et jernrør i hånden og er tydeligt ophidset. Der er ingen tvivl om, at han vil dem ondt.

Boardingholdet skal nu følge "Rules of Engagement" og starter med at råber ham an. Han reagerer ikke på det, men forsætter stadig mod dem. De skyder et varselsskud, men lige lidt hjælper det. Manden er nu kommet så tæt på, at de ikke har andet valg, end at skyde et enkelt sigtet skud mod ham.

De rammer i dette tilfælde en skydeskive trukket efter korvetten, og truslen mod holdet er neutraliseret. Skydelederen nikker anerkendende, for de har fulgt regelsættet til punkt og prikke.

Dagens træning af boardingholdet er færdig, og der sluttet af med en debriefing på agterdækket. Her bliver de tre scenarier grundigt gennemgået, og eventuelle tvivlsspørgsmål bliver besvaret. Både boardingholdet og boardingofficererne er tilfredse med udbyttet.

Holdet bliver aftrådt, og de siver tilbage til deres vante roller i operations-rummet, maskinen og på broen, men de er allerede klar til næste gang prajeanlægget bimler, og den velkendte prajning lyder.

Mange hilsener fra besætningen på PETER TORDENSKIOLD



*Skydeøvelse på dækket*



## Nr. 6 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD varetager kommandofunktioner.



O-rudder

**Korvetten er i øjeblikket i gang med sin tredje patrulje og det har vist sig, at vi denne gang virkelig er kommet på arbejde.**

19-05-2008 kl. 07:15

Der har været eksempler på krænkelse af libanesisk luftrum, skibe er blevet hallet og enkelte er blevet inspiceret for at sikre overholdelse af FN resolutionerne, der ligger til grund for operationen.

Dette rejsebrev vil forsøge at løfte lidt af sløret for, hvad vores rolle i dette har været og, hvad PETER TORDENSKIOLD (PETO) og i særdeleshed Operationsrudder (O-rudder) går og laver.

Korvetten afgik Limassol den 13. maj kl. 17 lokal tid.

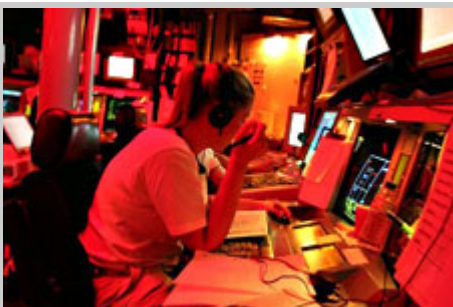
Forventningerne var store, idet vi under denne patrulje skulle være både AAWC (Anti Air Warfare Commander) og MIOCDR (Maritime Interdiction Operation Commander). Kort sagt medfører disse Commander opgaver, at vi skal være det skib, som sørger for at alle de andre skibe udfører opgaven efter styrkechefens

anvisninger.

Rollen som AAWC går principielt ud på, at skabe sig et overblik over flytrafik i vores operationsområde.

Der er tre primære spillere på banen i den sammenhæng. Den civile lufttrafik til og fra Beirut, israelske militære flyvninger og endelig UNIFIL flyvninger internt i styrken (primært med helikopter).

Den civile trafik til og fra Beirut har i en periode været aflyst grundet uroligheder i Libanon, men der er nu igen ved at være aktivitet omkring lufthavnen. Trafikken kan til daglig monitoreres og identificeres ud fra den korridor de flyver i samt deres udsendelse af en IFF kode (Identification Friend or Foe), der gør det muligt at identificere dem.



O-rudder

De israelske militære flyvninger er noget sværere at forudsige.

Aktivitetsniveauet og antallet af forskellige flytyper ville gøre enhver dansk pilot grøn af misundelse. Uden at kende nærmere til krav og uddannelsesplaner i det israelske flyvevåben, tør vi godt konkludere, at det næppe er et problem at holde status som pilot.

Israelerne har defineret øvelsesområder, der ligger inde i UNIFIL operationsområdet. Dette udgør dog sjældent et problem, idet der er fastsat grænser for hvor tæt de må komme på UNIFIL enhederne, og også de udsender en særlig IFF kode.

Endelig er der som sagt de interne flyvninger i styrken. Disse planlægges et døgn frem i tiden, således at alle er klar over hvem der flyver hvornår. Såfremt behovet for flyvning opstår akut, varskos alle enheder inden take-off. De helikoptere, der indgår i styrken, anvendes primært til identifikation af skibe i operationsområdet, til transport af personel og udstyr mellem enhederne samt flyvninger til FN kontoret i Naqoura, Libanon.

Og hvorfor så denne lange og jævnt kedelige udredning. Hvis de ved det hele i forvejen, er det vel en smal sag? Ved netop at have dette overblik over hvordan billedet burde se ud, er det muligt at udskille de flyvninger, der afviger fra normalen og dermed identificere en potentiel trussel. En arbejds metode der også gør sin gavn i forbindelse med opgaven som MIOCDR.

Som MIOCDR er den primære opgave at holde styr på al civil skibstrafik til og fra libanesiske havne. En stor procentdel af trafikken vælger Beirut, idet havnen er let at besejle og er udstyret med moderne terminalfaciliteter for de større containerskibe. Den resterende del af trafikken anløber primært den nordlige havneby Tripoli og ganske få den sydlige havneby Sidon. PETO modtager dagligt lister over forventede ankomster og afgang fra disse havne. Ethvert skib der anløber eller afgår libanesiske havne bliver anråbt og udspurgt om skibets data, skibets last og andre detaljer. Dette gøres for at have et udgangspunkt for en eventuel kontrol af disse oplysninger. Hvorvidt en kontrol skal udføres er op til de libanesiske myndigheder.

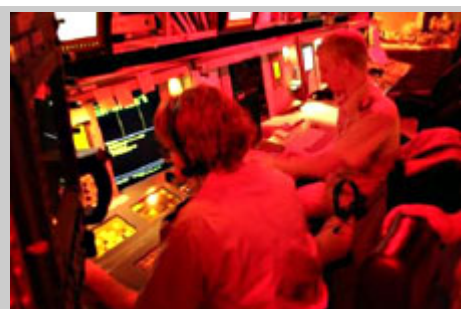
Da UNIFIL netop opererer på vegne af de libanesiske myndigheder, følger der en libanesiske forbindelsesofficer med opgaven som MIOCDR. Han er ombord i PETO og fungerer som bindeled til myndighederne i land og som officiel repræsentant for Libanon.



O-rummet

Den kommercielle trafik bestående af almindelige handelsskibe er nogenlunde enkel at håndtere. Området er også en yndet fiskeplads og f.eks. har en samling af fem græske fiskeskibe også valgt vores operationsområde som foretrukken fiskeplads.

Hvad der derimod kan komplicere opgaven lidt er, at andre skibe også benytter sig af området til andre formål end at tjene penge. Her i sommerperioden finder mange lystsejlere sig tiltrukket af området. Det kan skyldes det næsten konstante højtryk, de behagelige temperaturer eller den problemfrie navigation.



O-rummet

Endelig udviser den israelske flåde og NATO-skibe jævnligt interesse for området udenfor libanesiske territorialfarvand. Alt dette gør billedopbygningen udfordrende. Alle ekkoer på radaren bliver identificeret enten ved anrøb eller visuelt. Som MIOCDR samler PETO alle disse oplysninger og filtrerer det brugbare fra, således at vi i samarbejde med de libanesiske kystradarstationer har kontrol med, hvem der sejler indenfor og på vej mod libanesiske territorialfarvand.

De ovenfor beskrevne opgaver holder O-rummet beskæftiget. I disse dage, hvor PETO både er AAWC og MIOCDR, er den typiske bemanning på 7 personer. En taktisk officer, én Kampinformation

(KI) sergent, én KI-gast ved luftbilledet, én KI-gast ved overfladebilledet, én KI-gast til at taste modtaget information, én KI-gast ved LINK 11 konsollen (vores udstyr til at udveksle spor med de andre UNIFIL enheder) og én ved ESM-udstyret (vores udstyr til at identificere andre ved at analysere deres elektroniske udsendelse fra f.eks. radar).

Det betyder, at stort set alle skibets sensorer er bemandede for at løfte opgaverne som AAWC og MIOCDR. Det betyder samtidig, at KI-personellet indgår i en to-tørn, hvor 4 til 6 timers vagt i O-rummet efterfølges af 4 til 6 timer fri (hvis der ikke afholdes andre øvelser internt i skibet).

For begge opgaver følger der også et ikke ubetydeligt recorderings og rapporterings ansvar med. På luftområdet skal vi kunne fortælle styrkechefen om flyenes bevægelser, dvs. hvor og hvornår de fløj ind i området, hvordan de fløj i området og om, hvad der ellers specifikt måtte være interessant ved de enkelte fly. Tilsvarende på vandet, hvor vi jo sidder med det store overblik og styrer, hvem der f.eks. skal anråbes, eller om der skal foretages yderligere tiltag i form af f.eks. boarding ved de sejlen UNIFIL enheder eller inspektion ved libanesiske myndigheder. Styrkens samlede anrøb af skibe og, hvad der ellers foretages skal også rapporteres til styrkechefen.

De tidligere omtalte krænkelser af libanesiske luftrum er altså konstateret på baggrund af det arbejde, som er udført i PETO O-rum og tilsvarende er tre handelsskibe blevet tilbageholdt og inspiceret af libanesiske myndigheder på baggrund af vores arbejde, og ikke mindst samarbejde med de libanesiske myndigheder gennem den libanesiske forbindelsesofficer.

PETO ser med en tilfreds konstatering af, at der er noget at se til fagligt. Endvidere er det jo også måden, hvorpå man kan påvirke tingenes tilstand og få skubbet det i den retning man ønsker. PETO er naturligvis tilfreds med den tillid, der hermed er udvist fra styrkechefen og ser frem til flere af sådanne opgaver.

Mange hilsener fra besætningen på PETER TORDENSKIOLD

## Nr. 7 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD uddanner igen libanesisk flådepersonel.

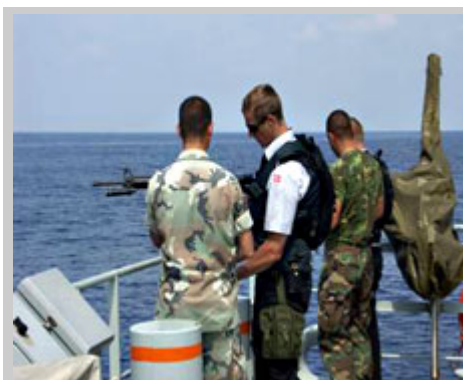


*Undervisning i kontrolrummet*

**Korvetten modtog under sin tredje patrulje ud for Beirut 3 libanesiske sergenter af maskinteknisk retning til uddannelse og udveksling af erfaringer.**

26-05-2008 kl. 14:05

Alt ånder fred og ro om bord på korvetten PETER TORDENSKIOLD. Det er lørdag eftermiddag, og besætningen er beskæftiget med vagt og søens faste gøremål. Ingen aner, at intensiteten er millimeter fra at opsluge dem. Pludselig ringer kølerumsalarmen i kontrolrummet. Det er kokken, som ved et uheld har låst sig inde i fryseren. Forfrossen og forkommen bliver han fragtet til forbinderpladsen, hvor læge og sanitetsgaster står klar til at yde den rigtige hjælp.



*Der udveksles erfaringer i våbenbrug*

Dette er starten på en øvelse, som vores libanesiske sergenter har sat sammen. Sammen med vedligeholdelsesofficeren har de planlagt en større øvelse som kun de fire personer kender til, og de næste timer trækker de besætningen igennem alskins udfordringer. Øvelsen byder på alt fra skibsbrudene selvmordbombere, angreb med vandindtrængen og sårede til følge samt brand i styremaskinen. Som en del af UNIFIL, skal PETER TORDENSKIOLD hjælpe libaneserne med at uddanne og opbygge kapaciteter i deres flåde, samt udveksle erfaringer. Afledt heraf spørger en af libaneserne direkte: "Hvornår var skibet her sidst i kamp"?

Direkte kamp har PETER TORDENSKIOLD ikke været i, men de forskellige missioner og afledte opgaver kan vi fortælle om.

Vi har fornøjelsen af de tre tekniske sergenter Mohamed Salami, Hisham Safar og Rami Hussein i fire dage. Dage med hektisk aktivitet fra morgen til aften for de tre libanesere, da de har et omfattende program, som de skal igennem.

Man kan tydeligt mærke, at vores tre gæster kommer fra et anspændt område forstået på den måde, at der skal meget postyr til at vælte dem af pinden – det lader sig faktisk ikke rigtig gøre under opholdet på PETER TORDENSKIOLD. Det skorter ellers ikke på udfordringer, men heldigvis har de en god og konstruktiv tilgang til de opgaver, som de bliver stillet overfor.

Som eksempel kan nævnes, at de er ude og røgdykke i maskinrummene i 38 graders varme, laver vedligeholdelsesarbejder på hovedmotoren og dens kølesystemer, samt at de har stået for at planlægge ovennævnte øvelse samtidig med, at de bliver kørt igennem samtlige af skibets systemer på kontrolrumsvagterne.



*De tre røgdykkere i varmen*

Selv om det selvfølgelig ikke kan lade sig gøre at gå særligt dybt ind i systemerne, så skaber undervisningen i blandt andet våben- fremdrivnings- og overvågningssystemerne om bord i følge Libaneserne, et så stort overblik, at de kan sammenholde og inddrage en del af systemerne i øvelsen den sidste dag. Man kan roligt sige, at vores tre libanesere var aktiveret i de fire dage de var om bord.

Det er især spændende at udveksle erfaringer om, hvordan man gør tingene forskelligt om bord på de libanesiske henholdsvis de danske enheder. For eksempel er de så begejstrede over at se, hvordan vi vedligeholder de forskellige motorer og systemer med faste intervaller, at de vil forsøge at introducere dette



for deres overordnede, når de kommer hjem.

Omvendt får specielt den maskintekniske del af PETER TORDENSKIOLDs besætning fortalt, hvordan man røgdykker, vedligeholder sine skydefærdigheder og skruer i systemerne i den libanesiske flåde.



*Yderligere forklaring på agterdækket*

Ligeledes tiltaler vores forholdsvis uformelle omgangstone besætningen imellem dem meget, en noget "uvariant" omgangstone for dem, som de udtrykker det. I Libanon bruger man den franske skole i ordets bedste betydning, med alt hvad der hører med. Det være sig streng disciplin og store mængder udenadslære.

En af sergenterne kommer på tredjedagen med en udtalelse, som siger lidt om forskellen på Danmark og Libanon. I hans sidste tre sommerferier har der været kampe med enten Israel, Syrien eller palæstinenserne. I år håber han på, at der er fred. Så han for en gang skyld kan tage med familien til stranden...

På vores besætning virker de tre sergenter som meget høflige, videbegærlige og interesseret i at få så meget ud af opholdet om bord som muligt. De stiller da også interesseret op, da der sidst på eftermiddagen er gudstjeneste om bord. Da de fire dage er gået, bliver det til en venskabelig afsked med udveksling af gaver og e-mail adresser. Det er rart at se, at gode relationer kan bygges hurtigt op trods kulturelle forskelle og tvivlsom omtale i verdenspressen om Danmarks måde at behandle andre folkeslag og religioner på.



*Beirut Havn*

På denne patrulje har besætningen på PETER TORDENSKIOLD således yderligere fået styrket sin kulturelle indsigt og efter alt at dømme givet et positivt bidrag den anden vej til vore libanesiske gæster.



*250 timers eftersyn på hovedmotoren*

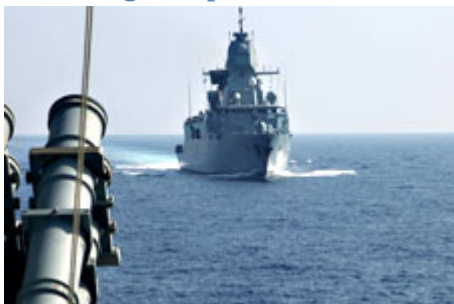
Mange hilsener fra  
besætningen på PETER  
TORDENSKIOLD



*Og så er det hjem til Beirut*



## Nr. 8 - Vagtchef på korvetten PETER TORDENSKIOLD i operationsområdet ved Libanon



FGS HESSEN

**Korvetten PETER TORDENSKIOLD er atter på patrulje ud for Libanons kyst. Dette rejsebrev beskriver nogle af de opgaver og funktioner, der ligger hos korvettens tre vagtchefer under en typisk patrulje.**

02-06-2008 kl. 14:10

Det sidste rejsebrev fra Korvetten PETER TORDENSKIOLD handlede om libanesiske kadetters oplevelser ombord. Denne gang har vi ikke haft kadetter ombord, men det har bestemt ikke lagt en dæmper på aktivitetsniveauet.

Efter afgang fra vores "basehavn" i Limassol har vi begivet os mod operationsområdet ud for Libanons kyst. Grundet korvettens mellemstørrelse blandt enhederne i operationen, har vi en unik mulighed for stort set at påtage os alle opgaver i missionen. Denne gang har vi opereret meget i de kystnære patruljeområder, hvilket har været en anderledes opgave for skibet og besætningen.



Vedligeholdelsesskydning

I forbindelse med forlægningen fra Limassol til operationsområdet har vi gennemført vedligeholdelsesskydning med vores tunge maskingevær samt skydning med hovedbatteriet fra vores sigtesøjler i brovingen. Begge skydninger gav et godt resultat og bar bræg af, at besætningen er sammentømret og arbejder professionelt sammen.

I yderste konsekvens, såfremt tiden ikke tillader andet, er det vagtchefens opgave at koordinere en eventuel hurtig indsats fra de tunge maskingeværer i brovingerne, hvis skibet skulle komme ud for en hurtig opstået trussel i form af et hurtiggående mål.

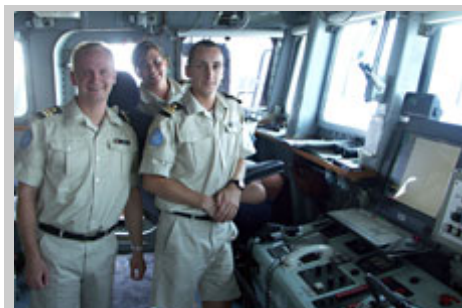
Når vi er i operationsområdet, så er vi med til at holde styr på alle de skibe, der ligger i korvettens ansvarsområde. Vagtchefen kalder alle skibe op efter instruktioner fra skibets operationsrum. Det kaldes i fagsproget en hailing. Måden det foregår på er, at vagtchefen kalder skibet op via radio for at få oplysninger om blandt andet sidste afgangshavn, destination, last og meget mere.

Svarer skibet ikke sejles tættere på, for at få skibets opmærksomhed. Oftest svarer de fleste skibe, men af og til er det nødvendigt, at korvetten sejler tæt på før de svarer. Det har dog altid en positiv effekt, når korvetten ligger tæt på siden af det skib, der kaldes op.

Operationsrummet videregiver så oplysningerne til den koordinerende enhed, som holder styr på alle skibe i operationsområdet, som beskrevet i tidligere rejsebrev.

Korvetten har under denne patrulje skabt et godt samarbejde med de libanesiske kystradarstationer. Samarbejdet går ud på, at vagtchefen udveksler oplysninger om skibe med de forskellige kystradarstationer i Libanon.

Libaneserne har inddelt libanesiske territorialfarvand i tre hovedansvarsområder ud for tre store byer; Tripoli mod nord, Beirut i midten samt Sidon i syd. I disse områder er etableret knudepunkter for den libanesiske radarkæde, der dækker den libanesiske kyst. På den måde har korvetten været med til at udøve farvandsovervågning i samarbejde med den libanesiske flåde og derved været med til at mindske uhensigtsmæssig adfærd indenfor libanesiske territorialfarvand.



Vagtchefer

Et andet aspekt af dette samarbejde er vores medvirken til at uddanne kystradarstationerne til selv på et tidspunkt at kunne varetage farvandsovervågningen. Den libanesiske flåde er under opbygning, men de erfaringer, som vi har gjort os i den sidste uges tid er, at libanenserne gør et særdeles godt stykke arbejde, og er i fremgang med hensyn til at overtage de maritime opgaver selv.

Under patruljering i området ud for Beirut opstod en situation, hvor skibets parathed og professionalisme blev afprøvet. Skibet blev overfløjet af et uidentificeret fly omkring Beirut. Dette havde kurs mod Beirut lufthavn og fløj en fast kurs og fart, hvorfor det ikke umiddelbart udgjorde en potentiel trussel.

Efter at have været inde over Beirut lufthavn afbrød det pludselig sin anflyvning og satte kursen direkte mod det italienske skib ESPERO og PETER TORDENSKIOLD. FGS HESSEN, der på daværende tidspunkt var ansvarlig for luftbilledet, meldte flyet ud som "mistænsomt". Af den grund gik korvetten i "klart skib" for at være parat til imødegå enhver trussel.

Som vagtchef er det således en af opgaverne, at sørge for at skibet overgår til turbinedrift for at få et godt fartpotentiale og gode manøvremligheder. Skibet skal manøvreres, så alle våbensystemer så vidt muligt kan benyttes.

Inden for ca. 5 minutter var alle skibets våbensystemer og sensorer fuldt bemanded og klar, herunder luftforsvarsmissiler, artilleri, tunge maskingeværer samt alle radarsystemer mm. I sådan en situation bliver der travlt på broen.

Det viste sig dog heldigvis, at flyet blev identificeret som civilt, efter at UNIFIL enhederne fik kontakt til Beirut lufthavn, og at flyet senere skulle lande i Beirut Lufthavn. Det der gjorde, at vi reagerede på det uidentificerede fly var således, at det ikke fulgte normalbilledet.

Under vores patrulje havde vi bl.a. et møde med den tyske fregat HESSEN, der havde været tæt under land for at overføre personel til UNIFILs hovedkvarter i Narqoura i Libanon.

HESSEN passerede os tæt om bagbord, hvorefter PETER TORDENSKIOLD afgav front til HESSEN. Der sejles meget tæt i forbindelse med en sådan passage, og det er vagtchefens opgave at manøvrere skibet i forhold til det andet skib.

Ved sådanne tætte passager kræves en ekstra opmærksomhed af hensyn til begge skibes sikkerhed.

Derudover er det vagtchefens opgave at assistere chefen under front.

Den højest rangerende skibschef modtager front, og den lavere rangerende skibschef afgiver front. Fronten gennemføres ved at vagtchefen med fløjtesignaler fortæller, om det er til styrbord eller bagbord side, der hilses.

Såfremt der befinder sig personel på dæk, retter disse op og gør front mod det andet skib. Dette er en gammel sømilitær hilsen, hvor en yngre skibschef viser respekt for en ældre skibschef, og den kendes overalt i verden og udøves den dag i dag.



Ekstra udkig

I de sidste par dage har vi befundet os i det sydlige område ud for Sidon, som ligger umiddelbart nord for Israel. Trusselsvurderingen i dette område er lidt højere end de andre to kystnære områder, og i den forbindelse har vi forøget skibets egensikkerhed ved blandt andet at placere ekstra udkig på agterdækket om natten af hensyn til evt. indkomne mål agten fra.

Denne udkig kommunikerer med vagtchefen og melder alle observationer ind. Det er så vagtchefens opgave at agere på indkomne meldinger og informere operationsrummet. Vagtchefen i samarbejde med udkiggen på broen er generelt ansvarlig for

overvågningen af det nære område omkring korvetten.

Udover disse opgaver har vagtchefen ansvaret for, at skibet altid er orlogsmæssigt korrekt udhalet, at der i alle henseender udvises godt sømandskab og at alt om bord foregår sikkert og ordentligt, hvilket i stort omfang håndteres gennem vagtchefens forlængede arm vagtassistenten og ordonnansen.

Mange hilsner fra besætningen på Korvetten PETER TORDENSKIOLD.

## Nr. 9 - På patrulje med korvettet PETER TORDENSKIOLD.



*RAS FA MARNE - modtagelse af fuelslange*

**Under patrulje gennemførtes både Replenishment at Sea (RAS) og udtjekning af nye maskingaster**

20-06-2008 kl. 14:40

Korvetten PETER TORDENSKIOLD har igen været på patrulje ud for Libanons kyst. Dette rejsebrev beskriver en genforsyning af brændstof til søs med den franske flådetanker FS MARNE, samt hvordan en udtjekning af nye maskingaster foregår ombord korvetten som en del af hverdagen ombord.

### **Replenishment At Sea.**

I forbindelse med korvettens ofte lange patruljeperioder kan det være nødvendigt at bunkre (tanke) brændstof på søen. Dette kaldes RAS, Replenishment At Sea – genforsyning til søs.

Dette er en både spændende og krævende operation, hvor korvetten skal manøvrere meget tæt på et andet skib. RAS foregår ved at PETER TORDENSKIOLD ligger klar lige agten for (bagved) det tankskib, som der skal tankes fra.



*RAS FS MARNE - opløb*

Når begge skibe klargjort, sejler PETER TORDENSKIOLD med høj fart op på siden af tankskibet og lægger sig på siden i en afstand af ca. 30 meter. Det kræver stor koncentration fra vagtchefen, at korvetten hele tiden ligger korrekt i forhold til tankskibet, og der bliver ofte givet kursændringer med halve grader.

Alt imens vagtchefen sørger for at PETER TORDENSKIOLD ligger i korrekt station, er skibets teknikdivision i fuld gang på sidedækket. Selve bunkringen af brændstof foregår ved, at der sendes liner, tovværk og wirer mellem skibene og slutteligt en brændstofslange.

Indledende skyder det ene skib en line over på det andet, som derefter skal hales hjem. Linen er fastgjort i et stykke tovværk, som skibets dæksfolk haler ombord på PETER TORDENSKIOLD, og når tovværket bliver for tungt til at håndterer i hånden køres dette på et spil.

Slutteligt følger der en tyk wire med tovværket som fastgøres til korvetten umiddelbart over PETER TORDENSKIOLD's brændstofprobe (der hvor brændstofslangen tilsluttes). Når tankskibet hiver wiren hjem, så denne bliver tight, køres selve brændstofslangen over på wiren, og der kobles mellem slangen og PETER TORDENSKIOLD's probe. Herefter påbegyndes selve overførslen af brændstof.

Arbejdet på sidedækket ledes af dæksofficeren, som til sin hjælp har 5 – 7 dækgaster. 2 gaster står fremme ved proben. Disse sørger for at tovværk hives hjem og at dette køres korrekt på spillet gennem 2 blokke, så tovet kan køre frit.

Samtidig skal de 2 gaster sørge for, at wiren kommer rigtigt over og sættes fast i krogen over proben. Yderligere en dækgast står ved spillet og sørger for, at tovet ikke sætter sig fast men kommer ubesværet til de sidste 2 – 4 gaster. Disse står og har med alt tovværket at gøre, så dette ikke ligger i et stort rod, men nemt kan køres retur til tankskibet.

Desuden er der på sidedækket 3 maskinfolk, som sørger for at hele bunkringen og fyldningen af tanke glider nemt, og at der bliver meldt korrekt og hurtigt mellem kontrolrummet, sidedækket og broen.

Endelig står en sergent med 3 bat i henholdsvis rød, gul og grøn og signalere til tankskibet om, hvorvidt tovværk eller wire skal slækkes eller hives mere tight, om slangen er fast i proben, og hvornår der skal pumpes, blæses eller suges i brændstofslangen.

Hele operationen tager sjældent mere end 1 times tid – alt afhængig af hvor meget brændstof der skal bunkres - hvorefter korvetten sejler af sted igen fuld af brændstof klar til yderligere patrulje.



*RAS FS MARNE - wire og probe*



*Udtjekket maskingast*

#### **Udtjekning af maskingaster.**

En lille hilsen fra maskinen skal der også være. Vi har haft travlt med vores 2 yngste håndværkere, som vi har fået ombord. De har de sidste 3 måneder været travlt beskæftiget med at tegne rørsystemer og lære diverse maskiner at kende. Og rygterne sagde, at de var ved at være godt træt af at være på skolebænken igen.

Da de endelig var færdige med at tegne rør, kom de med på det vagthold, som sørger for den daglige drift af maskineriet. Men ikke engang her fik de fred. De "gamle" maskinfolk haglede dem ned med spørgsmål, og en gang imellem kunne man se en slukøret gast tage sine hørevern og gå mod maskinrummene. Gasten har ikke kunnet svare på et spørgsmål, og så måtte han jo ned og kigge efter.

Endelig på forrige patrulje for maskingasten Thomas og denne patrulje for maskingasten Mads, kom den store dag. De skulle udtjekkes. De fik en god lang nats søvn, så de var rigtig friske. Eller rettere, de fik ca. 5 timer og blev så vækket med beskeden om, at de skulle op. Der var en 2 timeres skriftlig prøve, som ventede på dem. Den klarede de begge meget tilfredsstillende. Bag efter var der tid til en kop kaffe eller 4, inden de "gamle" i maskinen tog dem på rundtur i skibet. ALT blev gennemgået, og det er begrænset, hvad

der bliver glemt, når der er 3 mand som på skift følger dem. Heldigvis havde de fået 3 hjælpemidler til de svære spørgsmål. Ring til en ven, spørg publikum og 50/50.

Kl. 19 var skibet ved at være endevendt, og de kunne nu få lov til at slappe lidt af - måske. Men nej, snart fik de besked om at møde i kontrolrummet. Her stod 3 smilende maskinmænd og 2 meget forvirrede vagtgaster, som i dagens anledning var lidt dummere end normalt.



Nu skulle Mads og Thomas være den vagtgast, som skulle lede og fordele arbejdet til de 2 unge vagtfolk. Og der gik heller ikke lang tid før at alarmerne væltede ind. Lige fra gasalarmer, varme maskiner og lækager til generator problemer, sure vagtchefer og manglende vandtryk.

Så de fik rigeligt at se til. Omkring midnat var de begge tæt på at knække sammen, både af træthed men også af presset over at hele tiden skulle tage en beslutning. Ydermere var der indbygget forskellige stress momenter under udtjekningen.

Endelig omkring midnat blev de trykket i hånden som et tegn på, at de nu var færdige, og de havde vist hvad de skulle. Et glædes udtryk, som kun en ny udtjekket korvetsejler af maskinretningen kan vise, kom frem på dem begge, og vi kan garantere, at de sov godt, da de kravlede på køjen.

Mange hilsner fra besætningen på Korvetten PETER TORDENSKIOLD.



*Udtjekket maskingast*



**Nr. 11 - Chefen for Forsvarsstaben besøgte i starten af juli UNIFIL missionen ved Libanons kyst, hvor korvetten PETER TORDENSKIOLD er indsat.**



*Chefen for Forsvarsstaben besøgte i starten af juli korvetten PETER TORDENSKIOLD.*

**Chefen for Forsvarsstaben viceadmiral Tim Sloth Jørgensen indledte sit besøg ved UNIFIL missionen ombord på det italienske flagskib SCIROCCO, hvortil han med følge ankom med en af styrkens tyske helikoptere.**

08-07-2008 kl. 13:05

Såvel flagskibet som PETER TORDENSKIOLD var i forbindelse med besøget indsat i operationsområdet ud for Libanons kyst.



**Chefen for Forsvarsstaben taler med besætningen**

Chefen for Forsvarsstaben mødtes her med styrkechefen for den maritime del af UNILIF missionen, den italienske kontreadmiral Di Biase.

Udover personlige samtaler med styrkechefen modtog Chefen for Forsvarsstaben en gennemgang af den maritime operation med fokus på, hvor langt man er nået i bestræbelserne på at sikre libanesernes egen evne til at håndtere de maritime opgaver i området og et muligt kig ind i den fremtidige udvikling på det maritime område.

Efter mødet med styrkechefen blev Chefen for Forsvarsstaben sammen med Chefen for PETER TORDENSKIOLD overført til korvetten, hvor programmet i højere grad havde fokus på det danske

bidrag til operationen.

Programmet omfattede blandt andet drøftelse af de opgaver korvetten har deltaget i og effekten af korvettens bidrag til uddannelse og træning af libanesisk flådepersonel samt korvettens varetagelse af missionsrelevante kommandoroller til søs.

Chefen for Forsvarsstaben mødtes tillige med korvettens besætning, hvor der blev god mulighed for en direkte drøftelse af områder med relation til blandt andet fastholdelse i Forsvaret.

Delegationen sejlede med korvetten til Limassol på Cypern, hvor Chefen for Forsvarsstaben afsluttede sit besøg med et møde med det danske element på to personer, der yder logistisk koordination og støtte til PETER TORDENSKIOLD under indsættelsen i UNIFIL.

## Nr. 10 - Korvetten PETER TORDENSKIOLD lægger kursen mod hjemlige farvande



*Libanesisk patruljebåd er på vej ud fra Beirut til PETER TORDENSKIOLD med en forbindelsesofficer.*

**Korvetten PETER TORDENSKIOLD har de sidste 3 måneder opereret i det østlige Middelhav i den italiensk ledede operation UNIFIL - den første FN ledede maritime operation.**

08-07-2008 kl. 13:05

Siden 8. april har PETER TORDENSKIOLD og den 86 m/k store besætning været det danske bidrag til operationen, der udover at håndhæve en våbenembargo også bidrager til uddannelse og træning med den libanesiske flåde.

Et arbejde, der på sigt skal resultere i, at libaneserne selv kan overtage det fulde ansvar for den maritime overvågning og kontrol i farvandet ud for Libanon.



*Ved parade på kajen i Limassol, Cypern, uddeler styrkechefen, Rear Admiral Ruggiero Di Biase, medaljer til besætningen.*

Gennem den 92 dages indsættelse i UNIFIL har PETER TORDENSKIOLD oplevet en stadig udvikling hos den libanesiske flåde.

Når korvetten nu lægger kursen mod hjemlige farvande og skifter den blå baret ud med den mere gængse hovedbeklædning for en marinesoldat, så forlades et område hvor fred og spirende demokrati atter synes at vinde en smule indpas.

Korvetten forventer ankomst til basehavn i Korsør fredag den 18. juli, hvorefter turen har talt 112 dage.

## Y303 SAMSØ

### Lohals 200-års jubilæum



*Orlogskutteren SAMSØ*

**På nordspidsen af Langeland ligger den lille by Lohals, og der har den i år ligget i 200 år.**

19-09-2008 kl. 08:42

For 200 år siden blev der etableret en kanonbådsstation ved Lohalskrogen, som senere blev nedlagt. Efterfølgende blev der bygget en havn, og helt naturligt heraf, opstod der, som så mange andre steder, en by og i dette tilfælde Lohals By.

Med baggrund i denne tidlige militærinstallation, var det i dag for Lohals' side, helt naturligt at invitere et Orlogsfartøj til højtidelighederne d. 17. september 2008.



*Kanonbåd klargøres*

Derfor, efter endt patrulje ved Bornholm, ankom Orlogskutteren SAMSØ til Lohals d. 17 september 2008 kl. 11.00, for deltagelse i dagens arrangement.

Skibet var forinden blevet rengjort ekstra grundigt indvendigt, vasket ned udvendigt, messingen pudset og uniformerne strøget, hvilket var nødvendigt, idet der senere på dagen bl.a. skulle være Åbent skib.

Programmet startede kl. 14.00, hvor besætningen på SAMSØ tog opstilling på havnen i Lohals sammen med 200 år gamle kanoner og soldater i uniformer fra 1808, for modtagelse af Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen kl. 14.30.

Efter Regentparret var vel ankommet og startet på deres rundtur i Lohals, havde SAMSØ Åbent skib, for den lokale befolkning og gæster. I løbet af godt den 1½ times tid, hvor der er var åbent for besøg, kom der ca. 200 gæster ombord, for at se hvordan skibet ser ud indvendigt, på broen, hvilke våben der findes ombord samt hvilken opgave SAMSØ og Orlogskuttere generelt udfører herhjemme.

Kl. 16.45 tog besætningen igen opstilling på havnen, idet Regentparret kl. 17.10 sejlede retur til Kongeskibet Dannebrog, som lå ankeret op ud for Lohals.

Senere på aftenen var der inviteret til reception ombord på Kongeskibet, for bl.a. flere af dagens deltagere.

Kl. 17.30 var besætningen på SAMSØ inviteret til spisning på "Banjen" på havnen, hvor der var skipperlabskovs og levende musik hele aftenen.

Efterfølgende havde SAMSØ inviteret en del fra Lohals, der havde været med til at arrangere dagens program, til reception ombord, hvor der blev budt på en øl eller vand samt den særligt til dagen komponerede dronningekage, fra det lokale bageri i Lohals.

Da Kongeskibet kl. 22.00 sejlede videre mod Købehavn, havde Lohals arrangeret stort fyrværkeri fra stranden, som kunne ses over hele Nordlangeland.

Besætningen på Orlogskutteren SAMSØ takker for en god dag og et flot arrangement.



*DANNEBROG*