

Rejsebreve fra Søværnets enheder, 2009

**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](#)

Størens 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

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

Indholdsfortegnelse

L16 ABSALON	5
ABSALON skifter besætning - Opdateret 2009-01-30 kl. 1700.....	5
ABSALON – hold 3 - Rejsebrev 1: 28/1 – 6/2 2009	7
For øvelse på ABSALON: Helikopter i nød	10
ABSALON hold 3 - Rejsebrev 2: 6/2 – 13/2 2009.....	11
ABSALON Hold 3 - Rejsebrev 3: 13/2 – 20/2 2009	13
ABSALON Hold 3 - Rejsebrev 4, 20 -27/2 2009.....	16
F357 THETIS	19
Rejsebrev nr. 1 – 2009, THETIS i SNMCMG1	19
Rejsebrev nr. 2-2009, THETIS på havariskole i Neustadt.....	21
REJSEBREV NR. 3 – 2009. THETIS i Kanalerne.....	23
Rejsebrev NR. 4 – 2009, på vej mod Middelhavet	25
Rejsebrev nr. 5 - 2009, THETIS i Middelhavet	27
Rejsebrev nr. 6 -2009, Hvad er en kadet?	29
Rejsebrev nr. 7 – 2009, øvelse LOYAL MARINER	31
Rejsebrev nr. 8 - 2009, Besætningsskifte ombord i kommandoskibet THETIS.....	33
Rejsebrev nr. 9 - 2009, THETIS på "fransk" visit	35
Rejsebrev nr. 10 - 2009, Den engelske Kanal ud for Dieppe.	38
Rejsebrev nr. 11 - 2009, THETIS i Den Engelske Kanal	41
Rejsebrev nr. 12 - 2009, Nordsøen ud for Holland.....	45
Rejsebrev nr.13 – På minerydning.....	47
Rejsebrev nr. 14-2009, På besøg i Belgien.	50
Farvel Karlskrona – Goddag Østersøen! - SNMCMG1 i US BALTOPS 09	53
Rejsebrev nr. 15 – På vej mod Østersøen.....	54
Rejsebrev nr. 16 – Hjemme igen	58
Rejsebrev nr. 17 - Atlanterhavet vest for Azorerne.	62
Rejsebrev nr. 18 - Atlanterhavet ud for Halifax.....	67
Rejsebrev nr. 19 - Atlanterhavet ud for Den amerikanske østkyst	71
Rejsebrev Nr. 20 – A-besætningen på job igen	75

Rejsebrev Nr. 21 – 2009 Midt i Atlanten	77
Rejsebrev nr. 22 – 2009 på vej mod Europa.....	80
Rejsebrev nr. 23 – 2009 I Spanien	83
Rejsebrev Nr. 24 – 2009 I Frankrig	85
Rejsebrev Nr. 25 – 2009 På hjemmebane	88
Nyt fra SNMCMG1 staben - Juleferie forude.....	91
F358 TRITON	93
Weekendophold i Bergen.....	93
F360 HVIDBJØRNEN.....	94
Nordlyset Nr. 1-2009 fra HVIDBJØRNENS A-besætning	94
Nordlyset Nr. 2-2009 fra HVIDBJØRNENS A-besætning	101
Endelig!.....	109
Nordlyset nr. 4-2009 fra HVIDBJØRNENS A-besætning - Det giver mening.	110
Rejsedagbog for 3 kompagni 9 deling	121
P570 KNUD RASMUSSEN	125
Knud Rasmussen til Regatta i Vestmanna	125
Inspektionsfartøjet Knud Rasmussen på øvelse.....	126
Søopmålingsfartøjet Birkholm på sjælden gæstevisit i færøsk farvand.....	127
Knud Rasmussen på rutinebesøg i Bergen	128
Knud Rasmussen på øvelse i Norge.....	129
Færøsk presse inviteret om bord på Knud Rasmussen	130
For øvelse - for øvelse vi synker	131
Knud Rasmussen på besøg i Dublin	132
En uge på inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN.....	133
KNUD RASMUSSEN på øvelse i området ved Kaldbakfjord og Nolsøfjord	135
Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN togt på Grønlands Østkyst - del 1	137
P571 EJNAR MIKKELSEN	140
På tomandsfærd i det hvide helvede	140
EJNAR MIKKELSEN på Færøerne – igen!.....	141
Tag med HKH Kronprins Frederik og Inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN på klimaekspedition i Grønland.....	143
P552 HAVKATTEN	144
Nr. 1-2009, HAVKATTEN i operation MC OPLAT	144

Nr. 2-2009, HAVKATTEN i BALTOPS 2009.....	146
Nr. 3-2009 Dronetogt - Rejsebrev fra Division 23	148
Vel klar til OPEN SPIRIT 09	149
Godt i gang og allerede halvejs med OPEN SPIRIT 09	150
Minerydningsfartøjerne HAVKATTEN & MAKRELEN, Division 23's andet rejsebrev fra OPEN SPIRIT 09 .	151
Hjemvendt fra havet - OPEN SPIRIT.....	153
P554 MAKRELEN	155
Rejsebrev nr. 1-2009, MAKRELEN i MC OPLAT.....	155
Vel klar til OPEN SPIRIT 09	157
Godt i gang og allerede halvvejs med OPEN SPIRIT 09	158
Minerydningsfartøjerne HAVKATTEN & MAKRELEN, Division 23's andet rejsebrev fra OPEN SPIRIT 09 .	160
Hjemvendt fra havet - OPEN SPIRIT.....	160
P562 VIBEN	161
Rejsebrev nr. 1-2009, VIBEN i JOINT WARRIOR.....	161
Rejsebrev nr. 2 - 2009, VIBEN i JOINT WARRIOR.....	163
Rejsebrev nr. 3-2009, VIBEN i JOINT WARRIOR.....	165
Rejsebrev nr. 4-2009, En kadet fortæller om sine oplevelser under JOINT WARRIOR	167
SVANEN og THYRA.....	169
Rejsebrev for Hold 1 på SVANEN & THYRA – 25. maj 2009 Flådestation Frederikshavn – 7. juni 2009 Køge	169
Rejsebrev for Hold I på SVANEN & THYRA - 7. Juni Køge – 21. Juni Kiel	171
Rejsebrev fra hold II 2009 - "Velkommen ombord, i aften skal I til marinebal".	173
Rejsebrev hold 3: NOCA og tilbage igen 27. juli til 14. august.	175
Rejsebrev hold 4 - Jylland rundt	177
Rejsebrev fra hold 5, 14. September til 9. Oktober.....	179
Georg Stage	181
Rejsebrev fra kadetaspiranternes togt med GEORG STAGE for perioden 14/9 – 24/9.....	181
Rejsebrev 26/9-2009 Aalbæk bugt til 5/10-2009 Lübeck.....	184

L16 ABSALON

ABSALON skifter besætning - Opdateret 2009-01-30 kl. 1700



Afgang

ABSALON har endnu en gang skiftet besætning under opgaverne i TASK FORCE 150

29-01-2009 kl. 15:39

ABSALON

Så er der endnu en gang gået ca. tre måneder og ABSALONs besætning er nu skiftet igen. Absalon sejlede fra Danmark med sin egen besætning for ca. et halvt år siden.

Efter samme princip som inspektionsskibene har sejlet efter i mange år, fløj der en nu besætning ned for at overtage skibet ca. halvejs i den planlagte periode. Det blev side besluttet at ABSALON skulle forblive i operationsområdet endnu tre måneder og ABSALONs egen besætning er nu vendt tilbage til skibet.



Afgang

Første gang der blev skiftet besætning foregik det i Djibouti, men denne gang er det i Bahrain.

Der har under hele ABSALONs udsendelse til kysten ud for Afrika og den Arabiske Golf været et Nationalt Støtte Element (NSE) der fra land har hjulpet med at koordinere alle personel omskiftninger og forsyninger til skibet.

I dag stod der så personel fra NSE i lufthavnen da ABSALONs besætning landede. De blev diregeret her til busserne der skulle køre dem ned til skibet.

I den anden ende af byen, stod der andre folk fra NSE og skulle sende halvdelen af ESBERN SNAREs besætning ud på en amerikansk base, hvor de skal fordrive tiden i løbet af dagen.

Efter at have haft nogle timer til overlevering og omskiftning pakker ESBERN SNAREs sidste folk sammen og kører ud på den amerikanske base og venter på flyet hjem. Imens har ABSALONs folk haft tid til at finde ned på lukaerne og klæde om, så de kan starte vagten op.

Dagen i går var en travl dag for ESBERN SNAREs besætning og NSE folkene, alt besætningens gods og skibets udtagne reservedele skulle fragtes fra frihavnen til toldområdet i lufthavnen.

Knap 300 kasser og 40 kubikmeter var der tale om. En enkelt kasse med maskindele vejede over et tons, så der var mange ting der skulle falde på plads for at få det hele klar til besætningsskiftet i dag.

Når besætningen fra ESBERN SNARE skal vente på at rejse hjem, skyldes det blandt andet at først skal alt Absalons fragt læsses af flyet og deres skal læsses ombord. Når det hele så også foregår i toldområdet skal der være tid til at alt klapper.

Klokken 02.00 Bahrain tid (Midnat dansk tid) letter flyet så efter planen med kurs mod Danmark. Første stop er planlagt til kl. 06.50 i Kastrup og til sidst ender turen i Aalborg klokken 07.50.

Hjemkomsttidspunkt er ændret til København kl. 0400 og Ålbrog kl.. 0600 d. 31 på grund af ændringer i fly-afgange. Red.



Ankomst

ABSALON – hold 3 - Rejsebrev 1: 28/1 – 6/2 2009



Ankomst torsdag morgen

Der er nogle ord, man skal kende for at være i Søværnet, og et af dem er ”tentativ”. Når noget ikke ligger fast, men kan forandres, er det tentativt, og alle planer har her i den første uge været meget tentative.

09-02-2009 kl. 15:25

Af orlogspræst Bo Heikendorf

Absalon Hold 3 overtog sammen med skibet fem somaliske tilbageholdte, og der var jo endnu ikke afklaring på, hvad der skulle ske med dem. Eller det var der måske nok, for det var jo bestemt, at de skulle udleveres til retsforfølgelse i Holland, men den juridiske mølle havde endnu ikke malet færdig, så de kunne komme af sted. Så både chefen, KK Dan Termansen, og næstkommanderende OK Lars Eriksen, fik øvet sig i at sige ”tentativ”, når de ved morgenmønstringen fortalte, hvad programmet for de næste dage skulle indeholde.

Det tentative begyndte dog allerede på rejsen ned. Vi forlod et koldt og blæsende Danmark onsdag aften, hvor flyet var to timer forsinket på afgang fra København. Efter en ikke særlig behagelig nat i flyet ankom vi torsdag morgen til Bahrain. Vi steg ud i sol og 21 grader, så det var en anderledes behagelig oplevelse end Københavns kulde. Selv om Bahrainerne diskuterede, hvorfor der var så koldt, da temperaturen faldt til omkring 18 grader om natten.

På skibet ventede de sidste fra anden besætning. De sidste detaljer kunne derfor overleveres til den nye besætning, før de klokken 15 også forlod skibet. De skulle flyve hjem klokken 02 om natten, med det samme fly, som havde bragt os til Bahrain. Så de havde lidt tid, der skulle fordrives, før de kunne vende hjem til koldere himmelstrøg.



ABSALONs faldereb

Vores bagage var jo checket ind på forhånd i en separat container, for at den kunne komme hurtigst muligt gennem tolden og ned til skibet.

De fleste uniformer var pakket ned i bagagen, så da tiden nærmede sig klokken 15, og bagagen stadig ikke var ankommet, måtte der laves hasteløsninger, så vagterne i det mindste så reglementerede ud.

Arabisk har et ord ”Inshallah” som normalt oversættes til ”måske”, men i virkeligheden betyder ”Sandsynligvis ikke”. Og det var svaret, når vi spurgte, om bagagen kom i dag. Vi

måtte gå i seng torsdag aften uden vores bagage.

Da besætningen mønstrede fredag morgen klokken 8.00 var det for de flestes vedkommende i det tøj, som de havde haft på i flyveren natten mellem onsdag og torsdag. De besætningsmedlemmer, som havde en fortid i ubådene, kunne i par dage drømme sig tilbage til de gamle dage, hvor folk sejlede i det samme tøj i dagevis.

Var vores frustration stor, var den bestemt ikke mindre hos den anden besætning. De nåede ud i flyveren og var klar til at flyve hjem.

Men forskellige forhold gjorde, at nogle overflyvningstilladelser blev trukket tilbage, så de måtte vente endnu en dag, før de kunne komme hjem. Deres uheld blev så vores held, for fredag middag fandt man ud af, at vores bagage aldrig var kommet af flyet. Men da det var fredag, der som bekendt er den muslimske helligdag, krævede det en del overtalelse at få læsset bagagen af flyet og bragt ned til "ABSALON". Og først klokken 23 fredag aften stod kufferterne på kajen.



OPO underviser de nye besætningsmedlemmer i, hvad TASK FORCE 150 går ud på

Morgenmønstringen lørdag morgen var et ikke så lidt kønnere syn end mønstringen fredag. Men mangelen på uniformer havde ikke gjort os mindre opsatte på at få skibet op i det gear, som er nødvendigt, for at operationen kan køre optimalt. Lagre blev optalt, maskineri gået efter og kontrolleret.

Alle "ruller" blev afprøvet, så "rusten" blev banket af, og så vi igen var klar til at begive os ned i operationsområdet for at løse vores primære opgave.. Det eneste der manglede var, at de tilbageholdte kunne komme videre, så ABSALON kunne genoptage sin rolle i TASK FORCE 150.



På vagt ved falderebet

Pirateri har på sin vis været med til at forme Bahrains historie. Det nuværende Bahrain er styret af en kongefamilie, Al-Khalifa, som fik magten i Bahrain i 1800-tallet, med kraftig støtte fra Englænderne.

Bahrain var nemlig på dette tidspunkt et "helle" for pirater, hvor de kunne handle og slappe af, inden de drog ud igen. Og da Englænderne på dette tidspunkt var verdensmagten, valgte Bahrains kongefamilie at støtte sig til dem, og smide piraterne på porten.

Taktikken viste sig at være den rigtige, for venskabet med englænderne gjorde Bahrain til områdets handelscentrum. Så man kan godt forstå, hvis de har en vis uvilje mod pirater på deres jord. Men Bahrains historie faktisk meget ældre. Bahrain er en ø, og under øen er der kilder med "fersk sødt vand" – kilder, som gør, at man kan føre de ældste civilisationer tilbage til omkring 10.000 år før vores tidsregning.

Gilgamesh, en fortælling fra omkring 2500 år før Kristus, fortæller, at Paradisets have lå i Bahrain. Som et af besætningsmedlemmerne sagde, da vi endnu en gang fik af vide, at vi skulle blive liggende i Bahrain: "Vi er åbenbart for pæne mennesker her på ABSALON. Vi mangler et ordentligt syndefald, så vi kan komme herfra!"

Her i skrivende stund ser det ud som om, at der måske kan komme en afklaring indenfor den nærmere tid. Alle instanser arbejder hårdt på en løsning. Vi er alle ved godt mod, og i den kommende tid vil vi bla. øve os på havnemanøvrer, og i øvrigt få set så meget af øen, som vi kan.

Vi kan ikke lave om på virkeligheden, og den er, at før de tilbageholdte er kommet fra borde, er det mindre sandsynligt at vi kan forlade den Persiske Golf. Så vi må affinde os med situationen, selv om vi alle brænder for at komme ned i Aden-bugten og løse den opgave, vi er kommet herved for at udføre.

De bedste hilsener fra ABSALON's besætning til alle derhjemme.

For øvelse på ABSALON: Helikopter i nød



Den tilskadekomne er undersøgt og Doc tjekker via radioen, hvornår han kan bringes videre fra skibet.

Helikopter i nød.

Meldingen over højtaleanlægget på skibet, kan få det til at suge i maven på enhver. Det er en af de meldinger, man meget nødig vil høre.

16-02-2009 kl. 08:45

Helle Kolding, PIO ABSL

På ABSALON denne torsdag eftermiddag er det heldigvis en øvelse, der er tale om.

Knap er meldingen tonet ud af højtaleren førend man kan høre lyden af travle skridt mod helikopterdekken. Minuttet senere er reddere, brandfolk, hospitalspersonale og hjælpere klar.

Helikopteren har ild i den ene motor. Det lykkes at foretage en nødlanding, men der er en såret ombord. Mens ilden slukkes og helikopteren surres fast på dækket, tager reddere og lægeteam nu over.

Den sårede hjælpes ud og ned på en bære, og øjeblikket efter er undersøgelserne i gang.

Mellem 7-9 minutter går der, før hjælpen er indsat til helikopteren. Det er en hurtig respons. Folk kommer alle steder fra. Fra maskinrum, hospital og kabys.

Lægens ('doc's) undersøgelse konstaterer, at den sårede skal i land til hospitalbehandling der.

Det undersøges, hvordan og hvornår det kan ske, og 'doc' vurderer, at den sårede i mellemtiden så skal ned på skibets hospital til videre pleje.



Der bliver også tid til undervisning af sanitetshjælperne undervejs. Her er det sygeplejersken om bord, der fortæller.

Så er øvelsen slut og evalueringen kan begynde. Hvor kan man vinde tid? Stod redderne rigtigt placeret? Virkede kommunikationen?

En helikopter ombord på et skib som ABSALON er ofte en livsnerve. Via den, kan man hurtigt fragte en syg i land, hente vigtigt grej, supplere indsatsen fra luften, overvåge et større område og rekognoscere.

Derfor er det vigtigt, hele tiden at øve dens kunnen og muligheder, herunder også dens svagheder og problemer.

En øvelse ovre, nye kan begynde. Livet summer videre på ABSALON til næste kald over højtaleren.

ABSALON hold 3 - Rejsebrev 2: 6/2 – 13/2 2009



TMG skytte gør klar til at tørne til

ABSALON fik afleveret de tilbageholdte til de rette myndigheder, og hentet forsyninger i Dubai. Skibet er nu på vej ned mod operationsområdet i Aden-bugten.

17-02-2009 kl. 07:52

orlogspræst Bo Heikendorf

Ugens vigtigste begivenhed for besætningen om bord på HDMS ABSALON fandt sted tirsdag morgen klokken ti minutter i seks, lokal tid. Da kom de fem tilbageholdte somaliere endelig fra borde, efter at have tilbragt over en måned på ABSALON.

Overdragelsen var en større affære og forløb uden problemer. Somalierne, der alle var iklædt civilt tøj, blev alle ført fra

borde og eskorteret til lufthavnen.

Bagefter skulle der ryddes op på flexdækket, hvor de tilbageholdte havde været interneret. Et af de mere kuriøse problemer var at finde plads til det toilet, som man havde måttet indkøbe, for at give de tilbageholdte ordentlige sanitære forhold.

I dagene inden overdragelsen havde ABSALON fredag den 6. februar for første gang forladt havnen med den nye besætning. Selv om det kun var på en kort dagssejls, betød det meget at få lov til at sejle.

Det gav en helt anden ro hos besætningen, at vi havde prøvet at være bare lidt på havet.

Ud af de 10 dage ABSL lå i Bahrain blev det til to dage med tidlig landlov, således besætningen kunne komme væk fra skibet og se nærmere på Bahrain og omegn.

Lørdagen kunne det personel, som ikke havde vagt, bruge på sightseeing, besøg på USS Iwo Jima eller til at ligge på stranden. Desværre var vejret ikke det bedste – 15 grader og regnvejr. Da antallet af regnvejrsk dage i Bahrain er ganske begrænset, var det et fantastisk vejr for de lokale; men for os danskere mindede det alt for meget om den forgangne sommer.

Den del af besætningen, som i stedet for strandens velsignelser valgte at tage på tur, fik en rundtur i Bahrain, hvor frokosten blev indtaget i en restaurant, der ligger på broen over til Saudi Arabien. Saudi Arabien er Bahrains nærmeste nabo. Hver weekend (fredag og lørdag) er der 15.000 biler fra Saudi Arabien, som kører over broen og ind i Bahrain. En af de ting, som Saudierne kommer til Bahrain for, er at gå biografen, for det er ikke tilladt i Saudi Arabien. Bahrain har derfor mange flere biografer end folketallet berettiger til.

Der bor ca. 800.000 Bahrainere, og omkring 600.000 gæstearbejdere i Bahrain. Bahrainerne har gratis skolegang og lægehjælp, og når de bliver gift kan de vælge mellem at modtage et hus, en byggegrund eller en million kroner som gave fra staten. Til gengæld er lønningerne i det offentlige ikke særligt høje. En embedsmand tjener omkring 8000 kroner; men så skal der heller ikke betales skat.



O-div på "Iwo Jima"

Mens nogle hørte om det gode liv i Bahrain fik en anden del af besætningen et blik ind i livet som besætningsmedlem i den amerikanske flåde. USS Iwo Jima er et helikopterhangarskib, der har en besætning på omkring 1200 mand.

Specielt indkvarteringsforholdene var noget andet end ABSALON. Her sov 150 kvinder i det samme rum, og de havde 8 brusere til deling. De 210 mænd, som også havde en fælles sovesal, havde hele ti brusere. Men det var imponerende at se de mange helikoptere og Harriers linet op.

Efter en afslappende dag lørdag sejlede vi søndag ud på en dagssejlad for at få de sidste detaljer i orden. Men da ABSALON skulle tilbage til kaj, blev det fanget i den afslappede arabiske mentalitet. Lodsens havde nemlig ikke tid til at tage os ind før sent om aftenen, så turen blev længere end forventet.

Mandag var sidste chance for at se noget af Bahrain, og de personer, som havde haft vagt lørdag, benyttede lejligheden til at tage en tur rundt på Bahrain. Tirsdag morgen sagde vi så endelig farvel til de tilbageholdte.

Vejret i Bahrain har i hele den sidste uge været meget forskelligt fra, hvad vi forbinder med arabisk vejr. Tirsdag morgen satte vejrguderne trumf på ved at lave en tæt tåge. Så ABSALON måtte vente 4 timer, før solen havde brændt tågen væk, og vi endelig kunne forlade Bahrain efter lang tids ophold.

Tidligt onsdag morgen nåede vi til Dubai, hvor vi skulle hente forsyninger. Vi havde i nyhederne hørt, at et tankskibe og et containerskib var stødt sammen ud for Dubai havn, og havde frygtet, at dette ville blive en sejlad, hvor alt drillede. Men skibene lå heldigvis sådan, at ABSALON kunne sejle forbi og ind til det, som kaldes "et taktisk anløb". Det betyder, at vi kun er i havnen i den tid, det tager at få forsyninger om bord. Vi kom ind om morgenen og sejlede om aftenen, uden tid til at se andet af Dubai end havnen.

Den tyske fregat "Mecklenburg-Vorpommern", hvor staben for Task Force 150 var ombord, lå også i Dubai. Det var

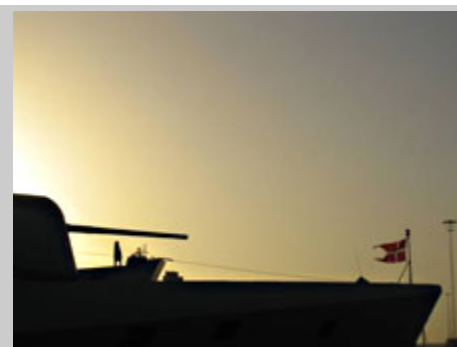
derfor en god lejlighed for ABSALON's chef, KK Dan Termansen, til at sige "Tak for samarbejdet". Onsdag var nemlig vores sidste dag i Task Force 150. Torsdag morgen klokken 10 dansk tid skiftede ABSALON til Task Force 151. Forskellen på de to Task Forces er, at mens TF 150 både skal fange smuglere og pirater, er TF 151 udelukkende rettet mod pirater.

Onsdag aften forlod vi Dubai, og onsdag nat var skibet for første gang i skærpet beredskab. Når man sejler rundt om Hormuz strædet kommer man ganske tæt på Iran, og chefen vurderede, at det var bedst, at vi var klar. Det gav så også besætningen en mulighed for at vænne sig til hvordan virkeligheden bliver, når vi kommer ned i operationsområdet.

Ellers er tiden gået med skydeøvelser, træning med gummibåd og helikopter, så vi er klar, når vi lørdag endelig kommer på plads i Aden bugten. Vi er klar, og glæder os til at komme i gang.

Desværre er vejret ikke det bedste. I skrivende stund er der omkring 12 sekundmeter vind og tåge, så vi kun kan se en sømil frem.

De bedste hilsener fra ABSALON's besætning til alle derhjemme.



Solnedgang over ABSALON

ABSALON Hold 3 - Rejsebrev 3: 13/2 - 20/2 2009



Boardingøvelse

ABSALON er nu nede i Aden-bugten, og har undersøgt de første mistænkelige både.

24-02-2009 kl. 08:42

orlogspræst Bo Heikendorf

Vi har gennemført flere forskellige øvelser og fået tanket skibet. Endelig har vi haft besøg af den amerikanske admiral Terrence McKnight, som leder Task Force 151.

Så er ABSALON endelig kommet på plads i Aden-bugten. Siden lørdag har vi sejlet rundt, og sørget for, at skibene kan nå sikkert igennem den del af Aden-bugten, som vi er blevet bedt om at passe på.

ABSALON er nu en del af Task Force 151. Den amerikanske stab, som leder Task Force 151, har tildelt os et område i den østligste ende af bugten, som vi overvåger. ABSALON har en firkantet areal, hvor vi sørger for, at skibene kan sejle uden frygt for at blive kapret.

Allerede lørdag aften, lige inden vi ankom til vores område, fik ABSALON et opkald fra et græsk handelsskib, der mente, at en båd forfulgte dem.

ABSALON sejlede derhen, for at undersøge, hvad det var, som forfulgte handelsskibet. Da vi kom nærmere, kunne vi se, at det var en dhow (Den lokale version af en fiskekutter).

Når ABSALON skal finde ud af, om en båd er en fredelig fisker eller en mulig pirat, er der visse tegn at gå efter. Hvis båden har udstyr til at entre et større skib er der ingen tvivl. Men dette udstyr kan være svært at se, specielt om natten. Derfor er der andre ting, som man først kigger efter.

Har skibet flere både på slæb og en meget stor besætning? Er der fiskegrej om bord? Hvis svaret er ja og nej til disse to spørgsmål er der mistanke om at de kan have til hensigt at kapre et handelsskib.



Helikopter i øvelse

Selv om ABSALON med sine 137 meter og 6300 tons ikke er sådan at tage fejl af i dagslys, er den meget god til at bevæge sig ind på andre skibe i ly af nattemørket.

Det lykkedes uden problemer at komme uset inden for en afstand hvorfra vi med vores infrarøde kamera kunne tage dhow'en nærmere i øjesyn. Her kunne vi se, at dhow'en havde tre små både på slæb, og en besætning på omkring 15 mand.

Næste naturlige skridt var at undersøge, hvor dhow'en kom fra. Det gøres ved at råbe til dem, først på arabisk og dernæst på Somalisk. På ABSALON er der en sprogofficer med speciale i arabisk, samt en somalisk tolk. De stiller sig så op på signaldækket, hvor der er en kraftig forstærker, så lyden kan høres på flere kilometers afstand.

Dhow'ens besætning reagerede på den arabiske tiltale, hvilket tydede på, at de var yemenitiske fiskere, hvilket også viste sig var tilfældet.

Området lidt nord for sejlkorridoren er godt fiskevand, og der er mange fiskerbåde fra Yemen, som er ude og fiske.

Der er dog et stykke vej fra fiskeområdet til der, hvor de lå nu, så for at være på den sikre side sendte ABSALON en gummibåd med et boardinghold over til skibet, for at høre, hvad de lavede.



Sygeplejerske og sanit instruerer

Når det er neutrale fiskere, går boardingholdet ikke om bord, men mindre de bliver inviteret. Og besøget var kun for at sikre, at det virkeligt var arabiske fiskere, samt for at gøre dem opmærksom på, at de lå i et farvand, hvor de kunne blive taget for at være pirater – hvilket kunne ende katastrofalt for dem.

Fiskerne var gået til ro for natten, og havde drevet i et stykke tid. Derfor var de ikke selv klar over, hvor de var. De endte så med at sejle væk fra handelsskibenes korridor, og tilbage til fiskeområderne.

Fiskeområderne ligger tæt på den rute, som handelsskibene benytter, så det er mange skibe, som ABSALON må kontrollere. De fleste kontroller sker fra luften. Noget af det første, som sker om morgenen er, at helikopteren rulles ud fra hangaren, og sættes i luften for at se, om der er nogle mistænkelige skibe i området. Så længe der er dagslys, er det helikopteren, som foretager den første undersøgelse.

Når det er mørkt, kan det være sværere at se, om et skib er et venligsindet fiskefartøj eller en mulig kaprer. Men i de tilfælde, hvor det har været nødvendigt at lave en nærmere undersøgelse, har det indtil videre kun været fredelige fiskere.



Fødselsdagsbarnet

Der er mange krigsskibe fra mange nationer nede i Aden-bugten for øjeblikket. Det har også betydet, at kaprernes muligheder er blevet begrænset.

Om det er det, der har holdt kaprerne væk, vides ikke, men det har heldigvis været roligt i den sidste uge.

Dagligdagen om bord på ABSALON er dog ikke kun kontrolbesøg på fiskerbåde. Der er en mængde daglige opgaver med træning og vedligehold. Vi skal være forberedt på det værste, og det kræver, at man træner kontinuerligt.

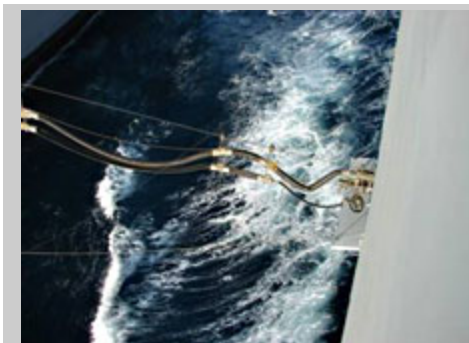
Mandag havde vi derfor en brandøvelse. Øvelsen gik ud på, at der var kommet en brand i vaskeriet, og en mand var blevet røgforgiftet. Så røgdykkerne fik trænet deres færdigheder, og hospitalet fik også øvet sig i, hvad de skal gøre.

Men inden da, om søndagen, var der rund fødselsdag om bord. Formanden i sergentmessen fyldte halvtreds, og det blev fejret med fødselsdagssang, kage og mange kort.

Tirsdag valgte vi at besøge den ”lokale tankstation”, og få fyldt tanken op. På en så stor mission som Task Force 151 er der tilknyttet et forsyningskib, som har brændstof med, så skibene kan tanke.

Det er ikke små mængder, der fyldes på. ABSALON modtog omkring 400.000 liter brændstof på en lille time.

Det er et imponerende skue, når et skib som ABSALON tanker ude midt på havet. Det kræver, at mange mennesker er fuldstændigt parate.



Slangen fra tankskibet er sat i.

ABSALON skal ligge ret tæt på tankskibet, og da der er strøm og sø kræver det en dygtig styrmand og rorgænger. Folkene, som tager imod slangen med brændstof, skal også være helt klar og oppe på mærkerne. For den mindste fejltagelse kan være fatal.

Onsdag fik vi besøg af den amerikanske admiral Terryence McKnight. Admiralen leder Task Force 151, som ABSALON er en del af. ABSALONs chef, KD Dan Termansen, benyttede lejligheden til at fortælle om det danske søværn og de mange forskellige opgaver, som søværnet løser til daglig.

Admiralens besøg var fastsat til tre timer, men da der blev meldt om problemer med en helikopter om bord på den amerikanske fregat ”Vella Gulf”, måtte besøget afbrydes. Her fik ABSALON virkelig vist sin dygtighed, da vi i løbet af kun 9 minutter fik tanket helikopteren og sat den i luften med admiralen.

”Alle taler om vejret, men ingen gør noget ved det” sagde Storm P. Vejret er dog er ved at arte sig til det bedre hernede. Vinden har lagt sig, og lægen og sygeplejersken har fundet solcremen frem til besætningen, når der engang imellem er pause ombord mellem den travle døgnrytme og tid til at nyde solen.

Mange hilsener fra besætningen på ABSALON til alle derhjemme.

ABSALON Hold 3 - Rejsebrev 4, 20 -27/2 2009



Gummibåd og helikopter

Ugens største begivenhed, i hvert et fald i medierne, var, at det onsdag lykkedes os at finde og afvæbne nogle formodede pirater.

02-03-2009 kl. 08:30

Af orlogspræst Bo Heikendorf

Et tysk skib meldte, at det havde set en mistænkelig båd, der fulgte efter dem. ABSALON satte kurs mod stedet. Inden vi nåede frem fik vi et opkald fra et kinesisk skib, som blev angrebet af pirater. Piraterne havde affyret raketter og skud mod det kinesiske skib, og der var meldinger om, at nogle af besætningsmedlemmerne var blevet såret under angrebet. Vi var kun få sømil fra stedet, og da vi senere kom til området observerede vi en skiff på vej væk fra, hvor overfaldet tidligere var blevet meldt. Herefter blev gummibådene sat. De

satte kursen op mod skiffen, hvor besætningen var travlt optaget af at smide ting over bord.

Gummibådsbesætningen beordrede dem til at stoppe, gik om bord og ransagede båden. Det er ikke unormalt, at selv fredelige fiskere har våben om bord. Denne båd havde imidlertid nogle våben, der var så kraftige, at det var meget mistænkeligt. Et af våbnene var en granatkaster, der normalt blev brugt mod kampvogne.

Båden havde en besætning på syv mand. Nogle af dem blev sendt over på gummibådene, mens de formodede piraters båd blev gennemført. Her fandt man blandt andet en GPS. Den blev sejlet tilbage til skibet og aflæst, så vi kunne se, hvor de havde været. Derefter blev GPS'en givet tilbage til somalierne. For uden den ville de ikke kunne finde tilbage til Somalia igen.

Det vil være forkert at kalde de formodede piraters båd for et skib. Det var nærmere en meget stor jolle af den slags, som bliver brugt langs kysten i Danmark. Foruden pladsen ved motoren var der to tværbjælker, som man kunne sidde på. I den båd har de sejlet 170 kilometer ud fra Somalia; sandsynligvis for at forsøge at kapre et skib.

Selv om ABSALON var kommet meget hurtigt frem til stedet, kunne vi ikke være fuldstændigt sikre på, at det var den rigtige båd, vi havde fanget. Der var meget stærke indicier, men da vi ikke fangede dem i selve akten, var der stadig tvivl om, hvorvidt de ville kunne dømmes for overfaldet. Så efter at have registreret dem med fingeraftryk, og konfiskeret deres våben, fik de lov til at sejle de knap 200 kilometer tilbage til Somalia igen.

Arrestationen af de formodede pirater var den nyhed, som havde størst bevågenhed i medierne. Men for besætningen om bord på ABSALON var det blot en ud af mange oplevelser i en begivenhedsrig uge.



ABSALONs besætning i gang med at tømme affald

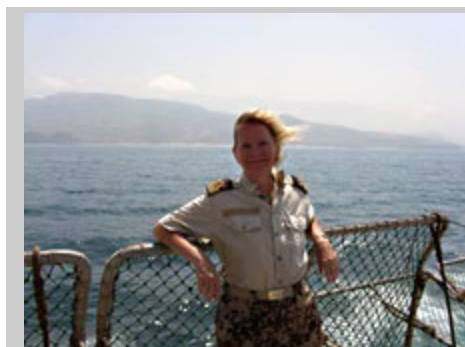
Lørdag ankom vi til Djibouti, hovedstaden i landet med det samme navn. Vi skulle skifte lidt personel, og vi havde nogle forsyninger, som stod og ventede på os. Selv om det lyder meget enkelt, er der intet, der er enkelt i Djibouti. ABSALON's logistikofficer, som havde ansvaret for, at varerne kom om bord, begyndte allerede dagen før ankomsten at få mærkelige trækninger i ansigtet. Som dagen skred frem, og det stod mere og mere klart, at det at få en container bragt fra containerhavnen ned til skibet var en næsten umulig opgave, begyndte de mærkelige trækninger at brede sig til resten af besætningen.

Det endte med, at vi måtte blive i området 12 timer ekstra, før vi kunne få alle varerne om bord.

Da vi endelig var kommet fra Djibouti ventede der en af de mere spændende opgaver. ABSALON havde nemlig fået til opgave at afpatruljere Somalias nordkyst for at skabe et overblik over situationen der. Så søndag sejlede vi tæt ind under kysten for at få et blik ind på landet. For vores tolk var det en ret underligt at se Somalia. Han flygtede fra landet for 16 år siden, så det var et specielt gensyn. For resten af besætningen var det en oplevelse at få kig ind på Somalia.

ABSALON's helikopter blev flere gange sendt langs kysten, og for observatøren på helikopteren var det en tankevækkende oplevelse at få et blik på de levevilkår, som Somalierne på nordkysten lever under. Huse uden vinduer og døre i et ørkenagtigt landskab. Et land, der virkede tomt for alting, selv for håb.

Sejladsen langs Somalias kyst var en stor succes. Vi fik et godt billede af forholdene, og fik afkræftet nogle rygter. Så der var stor tilfredshed, også fra den amerikanske ledelse, med den indsats, ABSALON havde leveret.



Presseofficeren med Somalia i baggrunden

Når trusselsniveauet er så højt, som det er, når vi sejler tæt på den Somaliske kyst, er alle i højt beredskab. Det betyder, at besætningen kører to-tørn; man er på vagt seks timer og holder fri seks timer. De seks timers fri er dog ikke helt fri, for der er stadig nogle opgaver, som skal laves. I denne omgang kunne vi nøjes med et lille døgn i højt beredskab, før vi kunne drosle ned til dagligt niveau. Dagligt niveau er så heller ikke nogen loppetjans. Broen skal være bemannet alle døgnets timer. En brovagt møder for eksempel klokken 12 middag og har vagt til klokken 18. Så er der pause indtil klokken 4 om morgenen, hvor han eller hun skal på næste vagt. Den slutter klokken 8, men så er der dagligt arbejde med at vedligeholde skibet. Klokken 18 er der vagt igen til klokken 24, hvorefter man kan sove til klokken 8, hvor der er vagt igen. Den slutter klokken 12 middag, men så er der dagligt arbejde (vedligehold) indtil klokken 16. Så når skibet sejler, er der ikke meget fritid. Heldigvis giver sejladsen så mulighed for lidt anderledes adspredelser. Teknikdivisionen ville gerne have nogle af skibets dykkere ned at se på skruen, og når skibet alligevel lå stille, fik alle lov til at hoppe en tur i vandet.



Baderulle

”Baderulle” kaldes det, når der bliver givet fri til at svømme i det dybblå hav. Besætningen fik lov til at boltre sig i vandet en halv times tid midt ude i Aden-bugten

Vi kom desværre lidt sent af sted fra Bahrain, da vi havde nogle tilbageholdte, som vi først skulle af med. Men nu har vi sejlet i snart fire uger, og det kan mærkes på besætningen, at et havneophold vil gøre godt. Vagterne betyder jo, at man ikke kan sove otte timer i træk, og det begynder at kunne mærkes på kroppen.

Vi synes, at vi kan holde pause med god samvittighed, for vi har været med til at gøre en forskel – mest markant her i onsdags, hvor vi fik sat en stopper for piratangrebet mod det kinesiske fragtskib. Men også med den forebyggende indsats vi gør, ved at være her.

De bedste hilsener til alle derhjemme fra ABSALON’s besætning.

F357 THETIS

Rejsebrev nr. 1 – 2009, THETIS i SNMCMG1



Første stop Tyskland

I 2009 vil THETIS være kommandoskib for en af NATOs stående minerydningsflådestyrker, benævnt Standing NATO Mine Counter Measures Group 1 (SNMCMG1).

20-01-2009 kl. 07:55

Den 5. januar mødte THETIS besætning ind til sejlads. Efteråret havde været travlt, særligt for teknikdivisionen, idet THETIS skulle igennem et værftsophold og en række ombygninger, førend det var klargjort til kommandoskibsrollen i SNMCMG1. Men nu var skibet klart, og der skulle blot tages proviant og ammunition om bord.

Den 7. januar kunne THETIS afsejle Frederikshavn for afprøvning af skib og træning af besætningen, hvor en række nye besætningsmedlemmer skulle indføres i skibets organisation, procedurer og ruller.



Kommandoskibet

Dette var særligt vigtigt, for dagen efter skulle THETIS gennemgå en inspektion – UNITE-VAL – hvor personel fra eskadrestaben var om bord for at assistere og kontrollere, at THETIS professionalisme og sikkerhed var i orden. Inspektionen forløb godt, og THETIS kunne nu stikke af sted mod København, hvor skibene i SNMCMG1 ville blive samlet i weekenden.

I relation til SNMCMG1 er 2009 et særligt år for det danske søværn, idet en dansk søofficer har kommandoen over denne styrke. Dette har Danmark haft to gange tidligere, og det ligger i styrkens koncept, at styrkechefsopgaven går på skift

imellem de deltagende nationer.

Den 13. januar skiftede kommandoen fra engelsk til dansk chef, og det blev markeret med en parade på Holmen. Her var skibsbesætningerne opstillet i paradeuniform, tamburkorpset spillede, og kommandoskiftet blev overværet af Chefen for MCC Northwood og Chefen for Søværnets Operative Kommando m.fl..

Kommandørkaptajn Henrik Holck Rasmussen er nu den nye chef, og han har fem skibe i sin flådestyrke. THETIS er kommandoskibet, hvor han er om bord med sin stab, og desuden deltager England, Holland, Letland og Tyskland hver med et minerydningsfartøj. SNMCMG1 er en minerydningsflådestyrke, og skibene er udstyret med sensorer, der kan finde miner i vandet og på havbunden. Når en mine er lokaliseret anbringes en sprængladning i nærheden med en minedykker eller et fjernstyret undervandsfartøj, og minen bortsprænges.

Staben om bord på THETIS planlægger disse operationer, hvorefter minerydningsfartøjerne gennemfører dem. Man kan godt sige, at styrken er en slags skraldemænd, der rydder op efter krige og konflikter, hvor der har været anvendt søminer. SNMCMG1 har nu forladt København og er ankommet til Tyskland. Der venter to ugers hård havaritration, hvor styrken skal trænes i brandbekæmpelse, lækstopning og anvendelse af redningsmidler. Endvidere vil der blive fokuseret på forskellige havarimæssige assistanceopgaver imellem skibene, således samarbejdet er på sit højeste, når styrken forlader Tyskland.



SNMCMG 1 i København

Der venter THETIS et spændende år med et sejlprogram, der omfatter det Nordatlantiske område og Middelhavet. THETIS skal dele året med VÆDDERENs A-besætning, der overtager THETIS, når vi er hjemme på frihedsafvikling. Begge besætninger har noget at se frem til.

Rejsebrev nr. 2-2009, THETIS på havariskole i Neustadt



Havnebrand

I Neustadt ved Lübeck i Tyskland ligger den tyske flådes havariskole. I samlet flok sejlede enhederne i SNMCMG1 hertil for at deltage i to ugers havaritration.

29-01-2009 kl. 15:15

THETIS

Den første uge var der planlagt træning for besætningerne i land, på selve skolen i Neustadt. Træningen bestod i lækstopning, røgdykning, brandslukning og anvendelse af redningsmidler.

Den anden uge skulle foregå til søs, hvor observatører fra havariskolen var om bord på enhederne. Observatørerne fik her muligheden for at se, hvordan de enkelte enheder forholdte sig til forskellige havarier samt komme med gode råd til evt. forbedringer. Opholdet i Neustadt skulle både resultere i en forbedring af de enkelte enheders og styrkens havariberedskab.



Røgdykning

Havariugen i land startede op med et møde med holdlederne på skolen i Neustadt. Indsatslederne fra skibene og holdlederne for de omtalte træningselementer havde her muligheden for at besigtige forholdene via en rundvisning på skolen samt forberede sig til de efterfølgende dage.

Ved træningen i lækstopning skulle THETIS lækstopningshold kæmpe mod uønskede lækager på simulatorskroget. Simulatoren giver en realistisk fornemmelse af mulige havarier som kan opstå til søs. Holdet, bestående af 10 mand og en indsatsleder, kæmpede for at holde vandet ude

fra de mange sprækker i skroget. Denne øvelse var en god repetition af de færdigheder og teknikker som alle i søværnet har lært på den danske havariskole i Hvims.

I forbindelse med røgdykning og brandslukning fik brandmændene fra THETIS en mulighed for at prøve kræfter med anlægget på skolen. Selve røgdykkerbanen var en stor gitter-labyrint som røgdykkerne skulle bevæge sig igennem.

For at stresser røgdykkerne var der larm fra højtalere. Røg fra en røggenerator tvang samtidigt røgdykkerne til at orientere sig ved at føle sig frem, samt bruge de rigtige meldinger røgdykkerne imellem. Brandslukningen bestod i at bekæmpe forskellige karbrande med transportable sprøjter eller brandslanger.

Øvelsen i brug af redningsmidler bestod i, at et flådehold iklædte sig redningsdragt og redningsvest for derefter at hoppe i et bølgebassin og kravle om bord i en redningsflåde.



Brandslukning

Ugen blev afsluttet med en stor havnebrand om bord på en engelsk enhed. Branden udviklede sig

hurtigt til en tysk enhed som lå på siden. Øvelsen gik her ud på at træne organisationen og styrken som en samlet enhed. Her fokuseredes på hurtig indsats og samspil mellem alle enhederne samt evnen til at inddrage civile myndigheder.

For at gøre øvelsen så realistisk som muligt var brandvæsnet i Hamburg, Lübeck og Rostock inviteret. Dermed var det et rigtigt stort setup og en stor udfordring at koordinere de mange aktører. Der var røg, larm og sårede – en stor udfordring for alle der deltog.



Brandøvelse til søs

Under havariugen til søs fik THETIS besøg af 11 observatører fra havariskolen i Neustadt. De gennemgik vores rutiner og procedurer i forbindelse med havariberedskab. Øvelserne startede som regel med en brand om bord, der udviklede sig hurtigt, så hele besætningen blev aktiveret. Der blev gennemført 7 større øvelser om bord. Efter endt øvelse blev der givet en tilbagemelding fra observatørerne.

Under træningen til søs var der også lavet et større setup, hvor THETIS på grund af en voldsom brand i et maskinrum måtte anmode om assistance fra andre enheder. Her fik THETIS bl.a. assistance fra et særligt brandslukningsfartøj med civile brandmænd fra Hamburg og Rostock. Øvelsen var utrolig spændende og igen en stor udfordring i at koordinere og samarbejde mellem de mange aktører.

REJSEBREV NR. 3 – 2009. THETIS i Kanalerne



THETIS på vej gennem Lillebælt

THETIS og SNMCMG1 er nu på vej mod sydligere himmelstrøg, og et belgisk minerydningsfartøj er tilgået styrken.

09-02-2009 kl. 08:07

Efter et godt ophold ved den tyske havariskole i Neustadt forlod SNMCMG1 den 30. januar de tyske værter som en mere samarbejdet og trænet styrke inden for havaribekæmpelse. Turen skulle nu gå imod Biscayen via Kieler Kanalen og den Engelske Kanal, men først var der tid til en navigationstur gennem Lille Bælt inden Danmark helt skulle forlades.

THETIS sejlede forrest gennem Lille Bælt, og minerydningsfartøjerne fulgte som perler på en snor gennem det snævre farvand.



THETIS med minerydningsfartøjerne på siden

Efter turen gennem Lille Bælt ankrede THETIS, og minerydningsfartøjerne gik to og to på siden af THETIS. Inden passagen af Kieler Kanalen var der afsat tid til sømandskabsmæssige øvelser. Her skulle THETIS afprøve sit nye udstyr til overførsel af brændstof til søs.

Som led i forberedelsen til kommandoskibsrollen havde THETIS fået en 200 meter lang brændstofslange, en særlig slæbetrosse og et klyds monteret på agterdækket.

Det tyske minerydningsfartøj skulle have overført brændstofslangen, og THETIS skulle have afprøvet sin procedure til dette. Vejret var ikke det bedste, men hurtigt blev der etableret en slæbetrosse til tyskeren. Under denne slæbetrosse kunne brændstofslangen fastgøres til et antal rulleophæng, og de tyske dæksfolk kunne efterfølgende trække den over på deres fordæk. Teknikofficeren på THETIS havde som en anden Georg Gearløs udtænkt konstruktionen af udstyret, som viste sig at fungere tilfredsstillende.

Kieler Kanalen er 110 kilometer lang og tager ca. 8 timer at passere, hvor man sejler i en 50-100 meter bred kanal med sluser i begge ender.

Man skyder simpelthen genvej gennem Nordtyskland og via Elben kommer man ud i Nordsøen. 5 modige besætningsmedlemmer valgte at cykle turen ved siden af THETIS og via et stisystem, der følger Kieler Kanalen. SNMCMG1 skulle besøge Amsterdam 4.-5. februar for et almindeligt forsyningsophold. Dagen før ankomsten til Amsterdam havde THETIS mulighed for at træne med en hollandsk LYNX helikopter.



THETIS i slusen fra Amsterdam

Det er samme type helikopter, som Søværnet har, og som THETIS normalt har om bord. Det var derfor helt rart at få trænet helikopterkontrol, dækslandinger og brændstofpåfyldning igen.



Overførsel af brændstof

For at komme ind til bymidten af Amsterdam må man også igennem en sluse og en lang kanal. Styrken blev placeret på byens honnørkaj - i gå afstand til den gamle del af Amsterdam. Besætningerne havde efterfølgende mulighed for at spadsere langs de mange kanaler, nyde de gamle huse og foretage billige indkøb under det afsluttende vinterudsalg. Når SNMCMG1 forlægger fra Amsterdam og gennem den Engelske Kanal foregår der daglig træning i styrken. Dette kan foregå som interne øvelser, hvor skibene træner deres sikkerhedsorganisationer, f.eks. ved havariøvelser.

Der kan også gennemføres eksterne øvelser, hvor skibene f.eks. træner formationssejlad, udveksling af taktiske informationer og sømandskabsmæssige øvelser. Derfor sker der altid noget døgnet rundt om bord på THETIS, og man kan mærke, at THETIS og styrken bliver bedre til opgaverne og samarbejdet herom.

Rejsebrev NR. 4 – 2009, på vej mod Middelhavet



THETIS i Brest

THETIS og SNMCMG1 har passeret Gibraltarstrædet og er på vej mod deltagelse i en stor NATO øvelse.

18-02-2009 kl. 20:37

Den 9. februar ankom THETIS sammen med SNMCMG1 til den franske flådebase i Brest. Brest er sidste stop inden Biscayen passeres. Brest var et planlagt forsyningsophold, men det var også meget heldigt for styrken at nå i havn på dette tidspunkt.

En storm ramte nemlig området kort efter styrken var kommet i havn og skabte bølger i Biscayen på op til 8 meter.

THETIS blev fortøjet med alle trosser i brug, og hen på eftermiddagen nåede vinden op på stormstyrke.



Et sted i Biscayen

Dagen efter var det hele ovre, og der var selvfølgelig mulighed for besætningen til at besøge Brest by.

Da styrken igen forlod Brest og passerede Biscayen, blev den mødt med lange dønninger fra stormen af mere moderat højde på ca. 3 meter, hvilket dog fik de mindre minerydningsfartøjer til at bevæge sig noget op og ned.

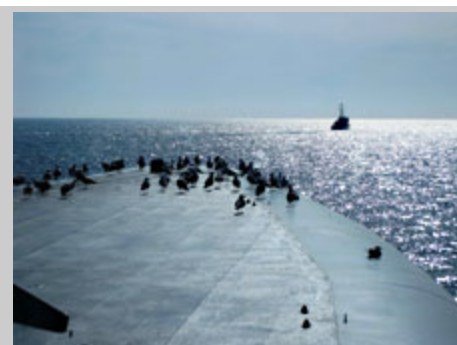
Under forlægningen over Biscayen og langs den iberiske kyst var der fortsat gang i de daglige øvelser. Formationssejls og øvelser for radio- og kampinformationsgasterne var dagligt på programmet.

Der blev også gennemført intern øvelse med havaribekæmpelse, øvelse i behandling af dykkersyge, og THETIS fik afprøvet sit udstyr til brændstofoverførsel på det tyske og belgiske minerydningsfartøj i et roligt Atlanterhav.

Efter passagen af Biscayen skete der noget positivt. Det overskyede vejr blev afløst af solskin. Temperaturen forlod frysepunktet og bevægede sig op på 15 °C. Vinteruniformen kunne nu hænges i skabet, og de hvidhudede danskere kunne få lidt sol på kroppen.

Næste stop for styrken var Cadiz i Sydspanien, igen et forsyningsophold inden Gibraltarstrædet skulle passeres.

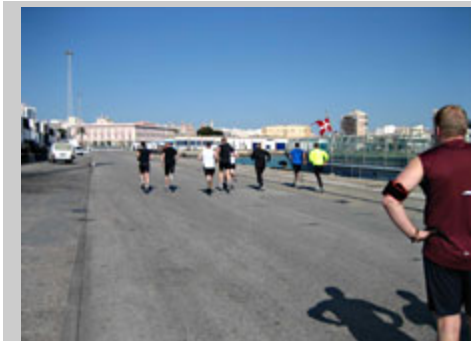
Når SNMCMG1 ankommer i havn foregår der altid første dag en række møder, hvor tekniske, operative, velfærdsmæssige og MCM faglige emner samt planen for den næste sejls drøftes.



Besøg

Der gennemføres normalt ni møder i forskellige fora, så en stor del af besætningen er møderamt.

I Cadiz var der på andendagen tid til sport, hvor der var planlagt ½ maraton stafetløb for besætningerne. Andre valgte at trave rundt i de små gader i Cadiz med palmer og små cafeer.



½ maraton

SNMCMG1 forlod Cadiz den 18. februar med kurs mod Gibraltarstrædet og Middelhavet.

Det er altid interessant at passere Gibraltarstrædet, som er et meget trafikeret område, og hvor der er meget at holde øje med.

Overvågning bliver en af styrkens opgaver i Middelhavet, men der venter også andre opgaver og øvelser i det sydeuropæiske område.

Rejsebrev nr. 5 - 2009, THETIS i Middelhavet



THETIS i Cagliari

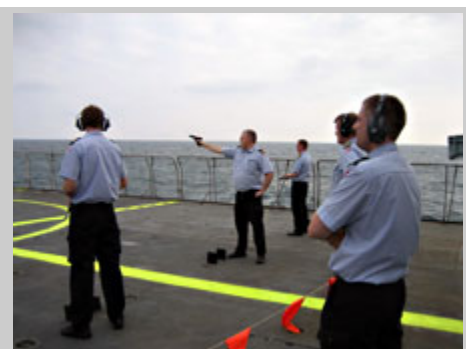
SNMCMG1 og THETIS ligger fortojet i Cagliari på Sardinien og er ved at klargøre til deltagelse i NATO øvelsen Loyal Mariner.

27-02-2009 kl. 07:54

THETIS

Om aftenen den 18. februar passerede SNMCMG1 i tæt formation igennem Gibraltarstrædet og ind i Middelhavet. Styrken havde bl.a. fået til opgave at indgå i NATOs overvågning af skibstrafikken i området øst for Gibraltarstrædet.

Selve overvågningsopgaven hedder i fag-termer maritime situational awareness (MSA), og består i at etablere et situationsbillede af den skibstrafik, som passerer gennem ens område.



Skydetræning

Andre NATO krigsskibe andre steder i Middelhavet foretager den samme opgave, hvorved man får etableret et samlet billede af skibstrafikken i Middelhavet.

Man får derved også indbygget et varsel i overvågningen og kan følge skibe af interesse – contact of interest – på vej mod deres destinationshavne. Et godt maritimt situationsbillede er bl.a. fundamentet for evt. myndighedsopgaver til søs, f.eks. kampen mod terrorisme.

Efter et par dage med MSA opgaven begyndte styrken at forlægge imod Sardinien. Under forlæggningerne kan der

fortsat trænes, hvor bl.a. de sømandskabsmæssige øvelser er på programmet.

THETIS har flere gange gennemført brændstofoverførsel til søs, dels som proceduretræning og dels som rigtig overførsel. Der har også været slæbeøvelse på programmet. Her spiller et skib rollen som havarist og ligger stille i vandet, hvorefter et andet skib sejler så tæt på at en slæbetrosse m.m. kan overføres.

Når slæbetrossen er fastgjort på havaristen kan slæbningen påbegyndes og det havarerede skib bugseres mod havn.

Der har også været øvelse med overførsel af post og mindre genstande mellem skibene. Her består øvelsen i at sejle op på siden af et andet skib og følge dette, imens der overføres liner imellem skibene. På disse liner kan fastgøres tasker/sække til transport af mindre ting.

I ugens løb var der også afsat tid til skydning. Der var bl.a. afsat en hel dag til håndvåbenskydning, hvor skibets maskinpistol- og pistolskytter fik trænet deres skydefærdigheder.



Slæbeøvelse

Yderligere har der været skydning med 76 mm kanonen på fordækket samt skibets tunge og lette maskingeværer.

Den 26. februar ankom SNMCMG1 til Cagliari. Her skal der klargøres til at deltage i øvelsen Loyal Mariner. Begge NATOs minerydningsstyrker skal deltage, og flere emner skal koordineres imellem de to styrker under havneopholdet.

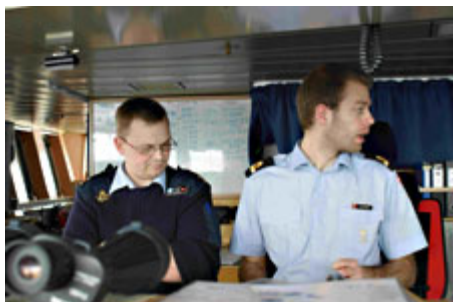


Tovtrækning

Loyal Mariner er en certificerings-øvelse, hvor det kontrolleres at SNMCMG1 er operativt klar som en af NATOs udrykningsstyrker. Der vil således være særlig fokus på stabens varetagelse af ledelsesopgaver og THETIS rolle som kommandoplatform.

Der bliver også mulighed for at besøge Cagliari by, og der er arrangeret vandringstur for besætningerne i de sardinske bjerge. Diverse sportsarrangementer er på programmet, hvor der bl.a. blev dystet i tovtrækning. Den tyske besætning løb af med sejren og beholder derfor styrkens sportstrofæ.

Rejsebrev nr. 6 -2009, Hvad er en kadet?



En kadet i aktion

THETIS har tre kadetter om bord, som her fortæller om deres oplevelser og om hvad en kadet er.

06-03-2009 kl. 08:56

THETIS

Kadet – de fleste tænker jo nok først på en bil af tysk fabrikat. Hos andre rækker evnen til at associere måske længere, og billedet af en sønderjysk gangsterrapper dukker måske op.

Men en kadet er en officerselev, og i forbindelse med uddannelsen til officer i søværnet tager kadetterne på togt. I løbet af officersuddannelsen er vi, kadetterne, på 3 togt.

For hvert togt stilles vi over for nye udfordringer og får større ansvarsområder, så vi på udnævnelsesdagen står som befarne officerer, klar til at tage fat på de opgaver som jobbet stiller.



Klargøring til overførsel af brændstof

Et sådant togt kan for eksempel foregå i Middelhavet. Ikke et helt dårligt sted i februar må-ned, når termometeret hjemme står på 5 under nul, og solen stadig ikke viser sig meget mere end 8 timer om dagen.

Vi, Rebekka, Brian og Kasper, er på vores togt med Kommandoskibet THETIS, der sejler som kommandoskib for en styrke bestående af p.t. 5 minerydningsfartøjer.

Vagtskiftet er det sidste togt inden man bliver udnævnt som premierløjtnant, og er der hvor samspillet mellem de navigatoriske, militære og ledelsesmæssige evner skal testes

og finpudses.

Det gør man helt konkret ved at stå som vagtchef. Det vil sige, at man har ansvaret for at føre skibet sikkert. I praksis ved at følge de søvejsregler som man gør på ethvert civilt handelsskib.

Men derudover kommer de andre discipliner, man skal mestre som officer i søværnet. Blandt andet den militære kommunikation, som er omfattende og kompliceret. Den foregår på adskillige frekvenser, og hver frekvens eller net, som det kaldes, har sine egne regler og procedurer der skal kendes.

En anden disciplin der kan give os kadetter sved på panden, er broorganisationen. Broen på THETIS kan for den uindviede, nogle gange godt ligne Fredericia banegård. Et virvar af folk, med forskellige opgaver og ærinder, der kommunikerer indbyrdes.

I dette virvar er det også vagtschefens pligt at navigere. Han skal holde styr på informationer fra operationsrummet, fra udkiggen og fra radioen og hele tiden sortere i disse. Hvad er vigtigt nu, og hvad er vigtigt om et øjeblik?

Derudover er der det ledelsesmæssige aspekt. Som officer og



NATO-skibe i Cagliari

vagtchef har man også en ledelsesmæssig funktion. Kodeordene er relationer og resultater. På et skib er man meget tæt på hinanden. Det er faktisk ret svært at slippe væk, når man er på havet.

Derfor betyder relationerne i besætningen, også noget for det resultat vi leverer. Kort sagt – hvis man har en glad kok laver han højst sandsynligt bedre mad end hvis han ikke føler sig veltilpas.



Morgen i Gibraltarstrædet

Samme sammenhæng mellem relation og resultat gør sig gældende for rorgænger, messegast, elektriker, menig, sergent, officer og chef.

Alt i alt er der meget at se til, men det er sjovt at lære nyt og få udvidet sine færdigheder. Det kan godt blive lange dage, hvor øjnene lukker hurtigt i når hovedet rammer puden, men man får samtidig nogle oplevelser som er uvurderlige. F.eks. når man på morgenvagten får 10 minutter, hvor man kan stå med et stykke nybagt brød fra kabyssen, og se solen stå op over Middelhavet.

Lige nu deltager vi i en NATO øvelse med ca. 40 skibe fra mange nationer, så vi skal som kadetter nok få noget at se til. Og vi er sikre på at resten af skibet også får lige så travlt.

Rejsebrev nr. 7 – 2009, øvelse LOYAL MARINER



Overførsel af brændstof

I perioden 2.-12. marts deltog THETIS i den stort anlagte NATO øvelse Loyal Mariner.

16-03-2009 kl. 12:43

THETIS

Loyal Mariner var en certificeringsøvelse, hvor NATO's næste udrykningsstyrke – NRF 13, heriblandt THETIS, blev evalueret.

Det var særligt THETIS' rolle som kommandoplatform, der havde fokus, og det hele blev afsluttet med bedømmelsen combat ready, hvilket vil sige, at THETIS er klar til operativ indsættelse i en skarp operation.

Loyal Mariner startede med et serialiseret program, hvor der på fastlagte tidspunkter blev øvet inden for forskellige områder.



Dagens smiley

Her var tale om planlagte minerydningsoperationer, luftforsvarsøvelser, billedopbygning, brændstofoverførsel til søs, forsvar imod en asymmetrisk trussel, f.eks. små hurtigtgående både.

Endvidere blev der også gennemført sømålsskydning, hvor skibets kreative våbensektion havde fremstillet skydeskiven – dagens smiley.

Vejret var dog ikke med os på hele øvelsen, og da en kuling ramte området, måtte minerydningsfartøjerne indstille deres operationer og søge havn i et par dage.

I havn blev der hurtigt etableret et træningsprogram, hvor der var fokus på brandøvelser samt force protection, dvs. at man beskytter sig imod en trussel i havneområdet, f.eks. et terrorangreb fra land- eller søsiden.

Her fik THETIS mulighed for at afprøve sin nærforsvarsrulle, hvor skibets vagt blev intensiveret og de tunge og lette maskingeværer bemandet.

Da SNMCMG1 igen stod til søs var øvelsen overgået til free play fasen, hvilket vil sige, at øvelsesindspil kommer uvarslet.

Der var her fokus på minerydningsoperationer, idet en større landgangsoperation på kysten skulle finde sted, og der skulle følgelig fjernes miner til søs, således landgangsskibene kunne nærme sig kysten.

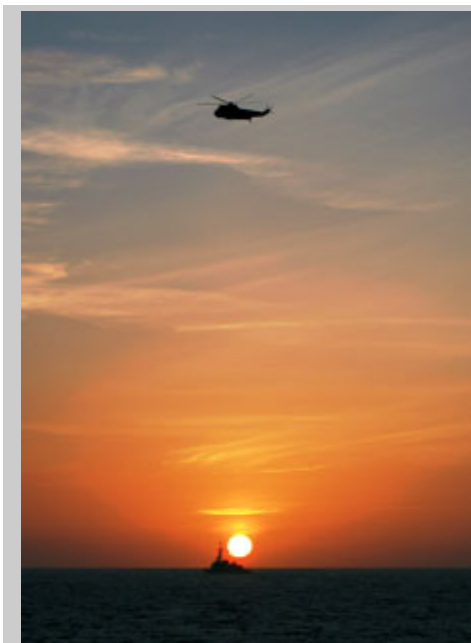
Embargooperation, hvor målet var at spore handelsskibe, der sejlede med kontrabande, var også en del af øvelsesscenariet.



Øvelse i Force Protection

I løbet af en eftermiddag fik THETIS overført brændstof til tre minerydningsfartøjer, så alt i alt var Loyal Mariner en travl øvelse med mange spændende oplevelser.

Under Loyal Mariner havde THETIS to studerende i ernæringsvejledning om bord. De introducerede deres "Sund Bølge" kostplan og -vejledning. På THETIS er der godt gang i idrætten om bord, men det har også været ønskeligt at kosten blev kigget nærmere efter i sømmene.



Solopgang i Middelhavet

Derfor rettede THETIS henvendelse til Suhrs Seminarium allerede i efteråret 2008 for at få studerende med på sejlads, der dels kunne bruge opholdet som deres bachelorprojekt og dels kunne levere en reel indsats overfor THETIS kostvaner.

De to studerende foretog måling af besætningens BMI og fedtprocent og serverede store og små sunde retter seks gange i døgnet.

Endvidere holdt de foredrag om emner inden for sundhed, så alle om bord lærte noget. De to studerende skal nu analysere resultaterne af deres indsats og vurdere om den har haft en gavnlig effekt.

Det nærmer sig afslutningen på dette togt for A-besætningen på THETIS, men vi vender tilbage til maj og til nye oplevelser at skrive om.

Rejsebrev nr. 8 - 2009, Besætningsskifte ombord i kommandoskibet THETIS



Italiensk HELO øver dækslandinger på THETIS

De kom kørende i bus efter at have været tidligt oppe og rejst med både tog og fly.

30-03-2009 kl. 14:10

THETIS

La Spezia, Italien 21. marts 2009.

Gensynet med gode kolleger på helikopterdækket gav sig udtryk i hjertelige omfavnelser og informative beskeder: ”Hej – Godt at se dig. Øvelsesordren ligger klar i o-rummet” og ”Du må være helt smadret efter den tur, så jeg har forberedt det meste af aftensmaden. Stegen skal i ovnen kl. 4, og sovsen er næsten klar”.

Stemningen og spændingen fik besætningsskiftet til at forløbe fuldstændig gnidningsfrit.

En ½ time efter kørte THETIS afgående besætning ud af flådestationen med den samme bus for at rejse hjem til Danmark med det samme fly, som VÆDDERENS besætning netop var kommet med. Det var noget der skabte beundring og respekt blandt styrkens minerydningsenheder, at Kommandoskibet sådan uden videre kunne overtages af en ny besætning.

Men det har nu ikke været ”sådan uden videre”. Der har ligget hårdt arbejde bag!

I januar i Nordatlanten gennemførte den nye besætning en UNITEVAL med et rigtig godt resultat, der gav genlyd i hele eskadren. Samtidig har alle sektioner studeret NATO Minerydningsgruppe 1, har læst på lektien, og øvet procedurer og rutiner indenfor deres respektive fagområder. For der er en masse nyt at forholde sig til, og ganske anderledes krav og forventninger, der skal indfries, når man sammen med den ombordværende stab udgør kommandomodul i NATO fremmeste Minerydningsgruppe.

Den nye kommandoskibsbesætning tog handsken op. Hen over weekenden gennemførtes en kommandoskibs-tillempet forskole inden afgang på minerydningsøvelsen ITALIAN MINEX 09 sammen med 18 andre minerydningsenheder fra 11 nationer. Der blev slået Klart Skib, den særlige Gå-På-Siden-Rulle samt øvet procedurer for genforsyning af minerydningsenheder med brændstof til søs og meget mere. Landlov var der ikke meget af!

Da THETIS stod ud af flådebasen i La Spezia ført af den nye Flagkaptajn og hans besætning var det i krigsmanøvrerulle, og snart var Kommandoskibet tilbage i sin vante, beskyttende rolle og sikrede arbejdsro til minerydningsenhederne ved med alle sensorer og våben at detektere og afskrække fly, helikoptere eller skibes forsøg på at komme minerydningsenhederne nær.

Ugen har også budt på masser af gummibådssejlads, helikopteroperationer, dykning og planer, der ændrer sig fra time til time. En ganske anderledes hverdag for en inspektionsskibsbesætning.



Astern Refueling af FS ORION

Den maritime operation, hvor der overføres brændstof imellem to flådefartøjer til søs betegnes ”Replenishment At Sea -RAS”. Den særlige metode, hvorved Kommandoskibet sikrer, at minerydningsenhederne får overført brændstof i søen går under populærbetegnelsen ”RAS – The Danish Way”.

Det særlige danske er, at vi har genindført en gammel procedure fra dengang, hvor Søværnet rådede over dedikerede tankfartøjer – SKINFAXE og RIMFAXE – der havde til formål at genforsyne de brændstofhungrende torpedobåde af

WILLEMOES-klassen.

Selvom det er de færreste ombord i Kommandoskibet, der kan huske FAXE-klassen, og til trods for, at ingen nogensinde har sejlet med dem, overførte den nye hårdtarbejdende kommandoskibsbesætning her til eftermiddag genforsyning af hele minerydningsgruppen The Danish Way. Også den disciplin mestrer den nye kommandoskibsbesætning.

Rejsebrev nr. 9 - 2009, THETIS på "fransk" visit



THETIS B

Efter uger i Middelhavet er THETIS tilbage på nordligere breddegrader og fortsat som flagskib for NATO's stående minerydningsstyrke (SNMCMG1). SNMCMG1 – styrken skal her ud for Normandiets kyst i gang med "live" – minerydningsoperationer.

23-04-2009 kl. 07:58

B-besætningen er nu kommet ind i styrkens rutiner efter at være tørnet til 21. marts i La Spezia, Italien. Opgaverne som flagskib er meget alsidige. Det ene øjeblik skal der bunkres olie over til en minerydningsenhed. Det næste skal gummibådene i vandet for at transportere personel og materiel mellem minerydningsenhederne eller til land. Snart lægger THETIS 'lokaler til' reception for SNMCMG1-styrken. Og hele tiden støtter THETIS den overvejende danske SNMCMG1-stab med det nødvendige overfladebillede og anden service.

Torsdag d. 16. april: En særlig dag ombord. THETIS lå sidst på eftermiddagen til ankers i den Engelske Kanal ved Le Havre med udsigt til invasionsstrandene fra D-dag 1944. Her afventede THETIS lods før anduvning af Seine-floden.

Denne dag var jo dels Hendes Majestæt Dronningens (HMD) fødselsdag, og samtidig støtteskibet ABSALONs hjemkomst til København efter operationerne ved Afrikas Horn. Ombord i THETIS blev begge begivenheder markeret - men selvsagt på distancen.

THETIS operationsofficer (OPO) var blevet 'inviteret' til medaljeparade ombord i ABSALON på denne mærkedag. Desværre kunne han ikke 'få fri' af sin arbejdsgiver. Men snydes skulle han ikke, og i stedet blev OPO ombord i THETIS tildelt Forsvarets Anerkendelse for fortjenstfuld indsats for sin tjeneste ved Afrikas Horn.



Medaljeparade 16. april

Herefter blev HMD fødselsdag markeret på passende vis. Mod sædvane, men efter chefens udtrykkelige ordrer, blev der udskænket et glas portvin pr. besætningsmedlem og hertil serveret hjemmelavet kransekage. Således kunne der skåles for HMD og med OPO.

Samme nat stod for første gang i verdenshistorien et inspektionsskib af THETIS-klassen op ad Seine-floden med skiftende kurser 355 km mod Paris. THETIS skulle dog ikke helt så langt denne gang.

Destinationen var flodhavnebyen Rouen (Normandiets hovedstad) 120 km oppe ad Seinen. Men spændende var det med denne flodsejlads - med isbryderstævn om nødvendigt.

På vej op ad Seine-floden berettede lodserne om Normandiets tilknytning til Norden helt tilbage i det 9. århundrede: Normannerne (mændene fra nord) udgjordes af skandinaver og primært danske vikinger, som slog sig ned i den nordlige del af Frankrig. Her tog de kristendommen og det franske

sprog til sig, og skabte en særlig kulturel identitet. Den eksisterer efter sigende den dag i dag. Efter yderligere anekdoter fra lodserne om normannernes gøren og laden, var der et besætningsmedlem fra THETIS, som tørt konstaterede: 'We are back'!

Det blev nu ganske fredeligt for 'de danske' i Rouen. Besøget blev gennemført rutinemæssigt i selskab med de seks minerydningsfartøjer fra SNMCMG1-styrken. De sidste forberedelser til 'live' minerydningsoperationer ud for Normandiets kyster skulle gennemføres.

Men der blev nu også tid til velfærd for besætningen på THETIS. Fredag morgen d. 17.april gik SNMCMG1 – styrken som sagt til kaj i Rouen. Når man er kommet i havn, så kan man ikke lige fare ud af skibet og op i byen. Der er tusind ting, der skal ordnes inden da.

Agenten kommer om bord for at spørge, om der er ting, han skal ordne for THETIS.

Forbindelsesofficeren kommer og stiller samme spørgsmål. Skibet skal rengøres, der skal affald fra bord, der skal proviant om bord og mange andre ting skal gøres, før der kan gives spadserertilladelse.

Fredag aften afholdt THETIS et cocktail-party for hele styrken samt gæster fra byen i hangaren. Det blev til et par hyggelig timer i hinandens selskab.

Men lørdag og søndag var der mulighed for det vagtfri personel at komme ud af skibet og få sig en på opleveren. Lørdag vågnede vi til en grå og regnfuld dag, men det hindrede naturligvis ikke besætningen fra THETIS i at gå ud i verden.

Rouen er en by, hvis historie rummer store og tragiske begivenheder. Under "Hundredeårskrigen" mellem England og Frankrig var byen i englændernes besiddelse fra 1419-1449. Da Frankrigs store heltinde, den frygtløse Jeanne d'Arc, blev taget til fange, blev hun udleveret til englænderne i Rouen.

Her blev hun stillet for en fransk, gejstlig domstol, der dømte hende til døden for kætteri. For krigsherrerne på begge sider gjaldt det om at ødelægge hendes anseelse som guddommeligt sendebud. Derfor skulle hun fjernes, og derfor svigtede også Frankrigs kong Karl hende, og d. 30. maj 1443 blev hun brændt på bålet på torvet i Rouen. Det torv måtte vi naturligvis op at se. Midt på torvet ligger der en moderne kirke, bygget til Jeanne d'Arcs ære og minde, og stedet, hvor hun blev brændt er markeret.

I de smalle, krogede gader ned til torvet og rundt om selve torvet ligger der gamle, smukke og pittoreske huse, som rummer et væld af butikker og restauranter. Midt på torvet er der et stort udendørs marked, hvor alle mulige spændende gastronomiske specialiteter bliver solgt. Det var et rent slaraffenland.

Rouen bliver kaldt "De hundrede klokketårnes By". Katedralen fra 1200- tallets tårne er dog dem, man først og fremmest får øje på, når man bevæger sig rundt i byen. Katedralen er et imponerende bygningsværk i fransk gotik. Inde i kirken er der billeder af de ødelæggelser, der skete på kirken under et bombardement i 1944.

Byen rummer også et sort kunstmuseum, hvor det især er samlingen af Monet – billeder, der er spændende. Monet boede i sin tid lidt uden for Rouen.

Alt det og meget andet gik vi på opdagelse i. Jo, der var nok at fylde sin fritid med under dette

havneophold. For dem, der var vagtfri søndag bød dagen på tørvejr. Solen viste sig oven i købet af og til.

Paris lå 1 – 2 timers togrejse fra Rouen, så en del af besætningsmedlemmerne tog ind til byernes by og fik nogle gode timer, fyldt med oplevelser.

Mandag morgen var diset og grå, men da hele styrken afgik fra Rouen klokken 11,00, brød solen igennem skylaget. Da THETIS forleden sejlede op ad Seinen til Rouen, var det nat. Men nu kunne vi nyde turen tilbage til flodmundingen. Det blev til en smuk tur, som alle, der havde mulighed for at være på helo-dækket, kunne opleve.

I solskin sejlede vi forbi maleriske landsbyer, fine slotte, slotte i charmerende forfald. Bøgen og andre løvtræer var sprunget ud – skoven stod lysegrøn. Kirsebærtræerne blomstrede. Ud af muldjorden dukkede hvid kridtklinter frem. Vi havde svært ved at løsrive os fra helo-dækket, de ca. 6 timer turen ned ad Seinen varede.

I løbet af natten til i dag forlagde vi ud til det område, hvor styrken skal i gang med ”live”-minerydningsoperationerne - spændende og meningsfyldte opgaver. Mere om dem i næste rejsebreve.

Det er hverdag igen på THETIS. Nye opgaver vinker forude. Solen skinner og havet er fladt som et stuegulv, og vi har det alle godt.

(THETIS-B)



Afgang Rouen

Rejsebrev nr. 10 - 2009, Den engelske Kanal ud for Dieppe.



Minesprængning

Det har været en uge med høj aktivitet i SNMCMG1-styrken, har i 7 dage opereret i Den Engelske Kanal ud for den franske by Dieppe. Indtil nu har vi fundet 8 miner fra 2. Verdenskrig og bortsprængt dem.

27-04-2009 kl. 07:58

Kommandoskibet THETIS

Søndag d. 26. april 2009

Det er med til at gøre dette farvand mere sikkert at færdes og operere i for de lokale fisker, som skal tjene til livets ophold ved at fiske her. Det gør denne mission meget meningsfuld for alle om bord på THETIS, ja, for hele styrken. Vi kan være stolte over, at vores mission i dette farvand indtil nu er lykkedes godt.



Skibsræs: Man må kunne sin førstehjælp

I 2005 skete der en forfærdelig ulykke i dette farvand. En fisker fik en mine i sit garn, og da den faldt ned på dækket eksploderede den og dræbte tre mennesker.

Den slags ulykker må ikke gentage sig, derfor arbejder de 6 ministrygere i styrken og Kommandoskibet THETIS med staben og dets besætning på højtryk på at finde så mange miner som muligt i dette farvand.

Ud fra tyske søkort fra 2. Verdenskrig, véd vi, hvor tyskerne har lagt minerne ud, og det er selvfølgelig disse steder, vi først og fremmest leder. Som sagt har det givet pote. Med det avancerede udstyr, som findes på de 6 minerydningsskibe har vi indtil nu fundet 8 miner og bragt dem til sprængning.

Alle, der har mulighed for det ombord, stimler sammen på helo-dækket for at overvære det meget spektakulære skue, som sprængningen af en mine er.

Når minen sprænges, lyder der et dumpt brag, der ryster helo-dækket under vores fødder, og kaskader af vand stiger som et

enormt springvand, som en kæmpemæssig figur, op af havet. Et flot skue er det! Det var det lettiske skib TALIVALDIS, der åbnede ballet og fandt den første mine.

Men uden besætningen på THETIS – ingen minerydning. Staben for SNMCMG1-styrken om bord på THETIS styrer naturligvis ”slagets gang” – det daglige arbejde i styrken, mens besætningen på THETIS sørger for, at minerydningen kan finde sted hurtigt og effektivt.

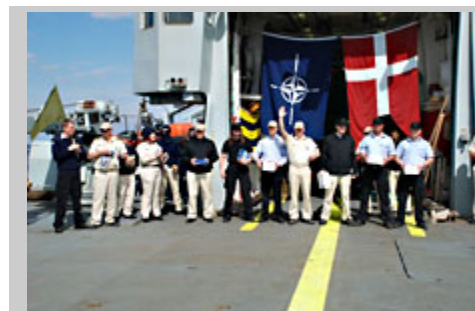
Besætningen sørger for at de 6 minerydningsfartøjer hele tiden har ”mad i posen”: brændstof til at ”leve af”.

De 6 skibe i styrken skal meget ofte have ny forsyning af brændstof, så et par gange om dagen kaldes besætningen på post for forsyningsrulle, og gennem et sindrigt system af slanger, som besætningen sørger for bliver lagt rigtigt ud, føres der brændstof over på de 6 skibe efter tur.

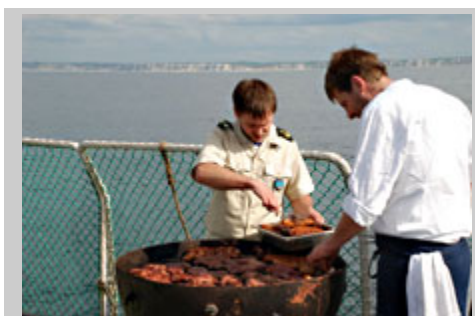
Enten ligger skibene agten for THETIS, eller de går op på siden af os. Jo, 'mor- THETIS' skal nok sørge for sine børn.

Også gummibåden med dens besætning har fuldt op at gøre. Meget ofte skal de sejle mellem de 6 skibe og overføre personel typisk fra staben, som skal til møde med skibschefer på skibene.

Men der er også andre opgaver for gummibåden at løse. Og for at det hele kan gå op i en højere enhed må besætningen på broen, i maskinen, hele forplejningsdivisionen også være på deres poster. Alle om bord på THETIS har fuldt op at gøre med at servicere styrkens skibe på alle måder.



Skibsræs: De vindende hold



Kokkene i aktion

I torsdags gennemførte vi en cross poll. Det betyder, at besætningsmedlemmer fra THETIS blev overført til de andre skibe i styrken.

Kort sagt, vi gik på visit på de andre skibe. Det var spændende at tilbringe en dag på et af minerydningsfartøjerne og se det avancerede udstyr, de arbejder med og få at vide, hvordan det fungerer.

For at der også skulle ske noget andet end det daglige arbejde havde velfærdsudvalget tilrettelagt et spændende og sjovt "skibsræs" lørdag formiddag.

Besætningen blev delt ind i 7 hold, som antog navnene: The Killers – Kravlenisserne – De ærgerlige Gaster – BZ 'erne – Kammerjunkerne – De blå Engle – Team-spirit. Fordi det er skæg og ballade, kan der alligevel godt være en faglig pointe i legen, og det var der.

Hvert hold skulle besøge 7 stationer. I kabyssen skulle man bl.a. vise, at man kunne vende pandekager hurtigt og effektivt. Så skulle man vise, at man kunne tæmme en brandslange og bruge den rigtigt.

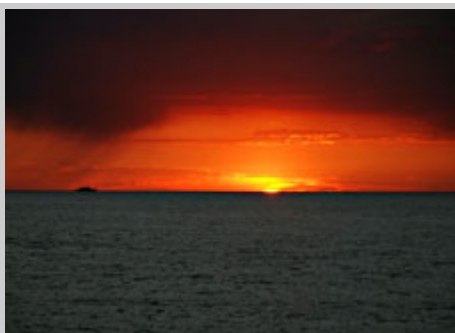
Med kranen skulle man kunne flytte en topfyldt pøs (=spand) vand uden at spilde. At kaste med kasteliner er også en vanskelig kunst, som man skulle kunne beherske. Hvem var bedst på pistol mod skive?

Så gjaldt det om at kunne navigere, bruge søkortet og signalflag korrekt! Til sidst skulle man bevise, at man kunne sine regler for første hjælp til punkt og prikke, og at man kunne bruge dem i praksis.



Grillaften på Helo-dækket.

Festligt og fornøjeligt var det. Alle var med og hele besætningen nød at ”lege med hinanden” på tværs af divisionerne.



Solnedgang over SNMCMG1 – styrken

Om eftermiddagen blev der uddelt præmier til de tre bedste hold. Udover points for det faglige indhold kunne man få ekstra points for sjov udklædning, for at have digtet en slagsang, for at have givet dommeren et velpudset rødt æble osv. Mange af holdene benyttede sig af disse muligheder.

Dagen i går begyndte med regn, men sluttede i solskin. Det betød, at vi i går aftes kunne grille på helo-dækket. I aftensolen nød vi hinandens selskab over kokkenes gode grillmad og bagerens lækre brød.

Vi sluttede dagen i går med, at det franske skib ERIDAN sprang en mine, samtidig med at solen gik ned i havet som et kæmpe bål, der oplyste de hvide klinter inde på den franske kyst. Sådan er hverdagen på THETIS i øjeblikket. Vi har det alle godt og sender gode hilsner hjem til Danmark.

Besætningen på THETIS.

Rejsebrev nr. 11 - 2009, THETIS i Den Engelske Kanal



Omaha Beach

I Den engelske Kanal går livet om bord på THETIS videre med en travl hverdag efter en god og begivenhedsrig weekend i Cherbourg.

11-05-2009 kl. 08:05

Vejret i Kanalen er lidt gråt og koldt i øjeblikket, men det hindrer ikke besætningen på THETIS i at gennemføre øvelser med både franske og belgiske helikoptere, ligesom vi til stadighed øver os i sikkert at forsyne SNMCMG1 - styrkens enheder med brændstof og andre for dem vigtige ting.

Siden sidste rejsebrev har NATO´s minerydningsstyrke bestående af 6 enheder fra 6 forskellige lande med THETIS som kommandoskib arbejdet bestandigt med at finde og få bortsprængt miner fra 2. Verdenskrig ud for Normandiets kyst.



Forårsfest – Tovtrækning

Besætningen på THETIS er den, der sammen med NATO´s stab om bord servicerer de 6 minerydningsfartøjer på alle måder.

Alle har løftet i flok, og arbejdet har virkelig givet pote. Da vi gik i havn i Cherbourg 30. april – 3. maj, havde vi fundet og bortsprængt 12 miner, 2 bomber, og 1 dybdebombe.

Vi har gennem søgt systematisk 245 kvadratkilometer hav. Den danske NATO – stab om bord på THETIS meddeler, at

man ikke kan garantere 100 % sikkerhed, men området er i hvert fald nu meget, meget sikkert at færdes i for fiskerne og andre skibe.

Samtidig med at udføre de opgaver, som besætningen på THETIS skal for SNMCMG1 – styrken, så gælder det også om at øve de færdigheder, vi skal kunne for at være marinesoldater om bord på flådens skibe. Således fik alle øvet sig i at skyde med karabin på helo-dækket mandag d. 27. april.

Vi gik tirsdag d. 28. april ind til Le Havre for at tage forsyninger om bord. Der blev givet spadserertilladelse i eftermiddagstimerne.

Mange nåede op i byen – en by der arkitektonisk var præget af at være bombet sønder og sammen under 2. verdenskrig. Det var godt at få fast grund under fødderne for en stund.

De sidste dage i april gik som sagt med minerydningsarbejdet og med alle de opgaver, hver enkelt har i den forbindelse.

Men onsdag d. 29. april holdt vi inde med arbejdet en times tid. Præsten holdt en gudstjeneste i



Forårsfest – Den gode mad indtages på helo-dækket

cafeteriet, et tilbud, mange benyttede sig af.

Torsdag d. 30. april gik vi ind til Cherbourg. Det er en by med en meget lang og broget historie. I middelalderen var den kastebold i de mange engelsk-franske konflikter og krige. Under Ludvig XV begyndte dens æra som vigtig havneby, en status byen har bevaret frem til i dag. Efter D-dag d. 6. juni 1944 blev forsyningerne til De Allieredes tropper losset her i Cherbourgs havn.



Pipfuglen er landet

Fredag d. 1. maj havde mandsskabsklubben inviteret alle om bord på THETIS til forårsfest. Festen begyndte med forskellige konkurrencer.

Vi blev delt op i fire hold. Først var der tovtrækning, så var der bowling via et computerspil. Alskens lækkerier, pølser og oste var stillet frem, så vi bare kunne spise løs.

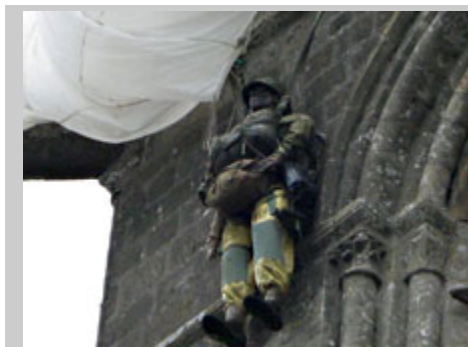
Vejret stod på højt solskin, og da vi bevægede os til konkurrencerne, kunne vi sagtens holde varmen på trods af den kølige vind. Det blev en festlig dag for alle på THETIS.

Tak til mandsskabsklubben for initiativet.

Lørdag og søndag var der arrangeret busture for hele styrkens besætninger. Det var en broget skare bestående af tyskere, letter, belgier og danskere, der tog af sted til Mont Saint-Michel om lørdagen og til Omaha Beach om søndagen.

Mont Saint-Michel ligger på en klippeø, som i Middelalderen var forbundet med fastlandet med en bro. Broen kunne man tørskoet benytte ved ebbe, men den var oversvømmet ved højvande. I dag går der en dæmning ud til øen. Forskellen på ebbe og flod kan være op til 14 m.

I det 8. århundrede byggede biskoppen af Avranches et kloster øverst oppe på klippen. Ærkeenglen Michael havde beordret ham til at udføre byggeriet, men da ærkebiskoppen ignorerede ordren temmelig længe, kom englen tilbage. Han gentog ordren og brændte samtidig hul i biskoppens kranie med en glødende finger. Så kunne han lære det – og så kom han i gang med byggeriet.



Han hænger der stadig, den arme soldat!

Under Hundredeårskrigen mellem Frankrig og England i 1400 tallet spillede klosteret en væsentlig militær rolle. Efter Den franske Revolution blev klosteret omdannet til fængsel, men i 1836 blev det givet tilbage til munkene. Den dag i dag er der kloster på stedet. Op ad klippen er der bygget en by med smalle pittoreske gader, der snor sig op mod klosteret.



Pipfuglen letter igen

Det, der mødte styrkens besætninger, var et meget turistpræget sted med masser af souvenirboder. Den lørdag besøgte hele Frankrig Mont Saint-Michel, så det var meget svært at bevæge sig rundt i de smalle gyder, der var overfyldt med mennesker.

Men flot var det at besøge dette enestående og historisk set meget spændende sted. På hjemturen besøgte vi også Saint Malo, en anden befæstet by på en klippeø ikke langt fra Mont Saint-Michel.

Søndag skulle vi opleve den blodige D-dag 6. juni 1944. Vi begyndte med at besøge den tyske fæstning ved Azeville.

Det var spændende at høre om, hvordan tyskerne havde levet her, om deres forhold til civilbefolkningen og hvordan deres udstyr og våben virkede.

Så var der frokost i Saint Mere Eglise, hvor en faldskærmssoldat under invasionen i 1944 landede i byens kirketårn. Den dag i dag hænger der en dukke klædt i De Allieredes uniform i sin faldskærm i kirketårnet. Vi besøgte både Utah Beach og Omaha Beach, hvor amerikanerne gjorde landgang d. 6. juni 1944.

Intet gik som det var planlagt, så landgangen blev meget kaotisk og tyskerne gjorde større modstand, end man havde ventet. 6. juni blev en blodig dag. Over 2.000 soldater mistede livet. Soldaterkirkegården fortæller historien om de mange døde.



Mont Saint-Michel

Vi besøgte den amerikanske kirkegård ved Omaha Beach, og vi blev alle meget stille, da vi gik mellem de utallige kors, der stod på rad og række i de grønne plæner.

Vi er nu tilbage i hverdagen. Vi gennemfører mange øvelser med de andre skibe i styrken. Vi træner den procedure, som skal gennemføres, når der skal overføres brændstof fra THETIS til de andre skibe. Vi får også besøg af både franske og belgiske helikoptere.



Omaha Beach – Den amerikanske kirkegård

En besætning på en helikopter kan aldrig få nok træning i at lande og lette på et skib, ja, i det hele taget at få trænet alle de procedurer, der findes i samarbejdet mellem skib og helikopter og ditto skibets besætning.

Det kan være at foretage et hoist – altså hejse en person op til helikopteren fra skibets dæk eller omvendt. THETIS skulle også overføre brændstof til helikopteren. Også det skal der trænes i.

Skibets besætning gør i øvrigt klar til, at den i weekenden skal

hjem og overdrage THETIS til en ny besætning. Det indebærer bl.a., at skibet skal gøres hovedrent. Også det arbejde fylder vores hverdag i øjeblikket. Besætningsskiftet sker som sagt i weekenden i Hamborg.

Mere om vores havneophold dér i næste rejsebrev.
Besætningen på THETIS.

Rejsebrev nr. 12 - 2009, Nordsøen ud for Holland



Fregatten HAMBURG

Så ligger vi igen på havet. Det er hverdag på THETIS. Herude på det blå, blå hav med hvide skumtoppe og høj solskin træner vi formationssejlads med SNMCMG1 – styrkens andre enheder.

14-05-2009 kl. 07:49

Onsdag d. 13. maj 2009

Vi træner forskellige ruller. Den træning kan vi aldrig få nok af, for det handler om at være klar til at være klar, og det handler om sikkerheden om bord.

Men siden sidste rejsebrev har vi været til stor fødselsdag i Hamborg. Havnen fyldte 820 år, og det skulle selvfølgelig fejres på behørig vis.



Gæsterne ankommer

Inden vi nåede til Hamborg skulle THETIS gøres hovedrent. En ny besætning skulle komme ned fra Danmark for at overtage skibet og de opgaver, der nu ligger foran os på næste togtben.

Ud over almindelig rengøring, skulle dørken overalt i skibet bones. Det var en stor proces, som man ikke bare lige gør.

Man tog et område ad gangen, for så længe bonevoksen var våd, kunne man ikke færdes i området. Men det gjorde, at vi lærte en hel masse lejdere og trapper at kende i skibet, som ikke benyttes så tit, når vi til daglig bevæger os rundt. Resultatet var, at dørken blev skinnende flot. Det stykke arbejde kunne den gamle besætning godt være bekendt.

Fredag d. 8. maj begyndte vi indsejlingen til Hamborg. Det var en flot tur. Langs bredderne så vi den nys udsprungne lysegrønne skov. Mellem træerne dukkede den ene smukke villa efter den anden op. Det er selvfølgelig attraktivt, at have udsigt over Elben fra sit hus.

Efterhånden som vi nærmede os den indre havn, kom vi i selskab med alle de andre skibe, der også skulle til fødselsdag.

Der var alt lige fra store tremastede sejlskibe, til gamle dampskibe, hjuldampere, oceangående skibe fra halvtredserne og tresserne og små lystsejlere og motorbåde.

Og der var en trafik på Elben, så man skulle tro, man befandt sig på Køge Bugt Motorvejen i myldretiden.



Dampen er oppe

Og der var en tuden, og der blev kippet med flaget i et væk. Alle skulle sige pænt goddag til

hinanden. Det havde været guf for en marinemaler at forevige det brogede skue af forskellige skibe på Elben på et lærred.

Inde i havnen blev de enkelte skibe præsenteret over et højtaleranlæg og nationalhymnen fra skibets hjemland blev afspillet. Også den danske nationalsang blev afspillet, da vi lagde til kajs på den fornemste plads i Hamborgs havn ved Landungsbrücke.



Sikken en velkomst for THETIS

Kajen var sort af mennesker. Sjældent har så mange mennesker budt THETIS velkommen i en fremmed havn.

Umiddelbart efter ankomst var der parade for 1. Eskadres chef, som besøgte THETIS. Han medbragte papirerne på Chefens udnævnelse til kommandørkaptajn. Det var festligt på den måde at få lejlighed til at ønske chefen til lykke.

Orlogsprovsten kom også på besøg. I søndags prædikede han i Den danske Sømandskirke – Benediktekirken – i Hamborg.

THETIS var godt repræsenteret ved gudstjenesten.

Weekenden var præget af, at der skulle siges farvel til den gamle besætning og siges velkommen til den nye. Men midt i de forskellige besøg og omskiftelser om bord, blev der også tid til at være til havnefødselsdag.

Fødselsdagen blev fejret med maner. Både lørdag og søndag var der mange events og happenings i havnen. Schweiziske kampfly fløj begge dage formationsflyvning over havnen. Havnens slæbebåde gennemførte en formationssejlads, som var en ren happening. Det så nærmest ud, som om slæbebådene dansede vals med hinanden ude i havnebassinet.

Inde på kajen var der tivoli, restauranter, pølse- og ølboder osv. Hele weekenden var der et menneskemylder, der var så stort og tæt, at man må sige, at her skulle folk med klaustrofobi holde sig langt borte. Det var et rent slaraffenland at bevæge sig rundt i for besætningen på THETIS – når man altså var færdig med vagt og dagligt arbejde.



Så danser vi vals.

Søndag og mandag var der åbent skib på THETIS. Især søndag var der mange besøgende. Vi nåede op på, at godt 2300 mennesker gik henover THETIS i løbet af søndagen.

Det blev mandag og hverdag igen. I løbet af natten havde man ryddet op på kajen og gjort rent, så man slet ikke kunne se, at tusindvis af mennesker havde bevæget sig rundt her i løbet af weekenden.

I går tirsdag forlod vi så Hamborg. Mens vi sejlede på Elben sagde vi farvel til det lettiske minerydningsfartøj TALIVALDIS ved en festlig 'sailpast'. Dermed forlod den styrken. Siden Hamborg har vi trænet og trænet i de forskellige ruller. Det var en god ting at få gjort, inden vi i morgen går ind til Den Helder.

Mere om det i næste brev.

Besætningen på THETIS.

Rejsebrev nr.13 – På minerydning



Endnu en minesprængning

Så oplevede den nye besætning en minesprængning. Det hollandske skib MAKKUM havde fundet en bombe på havets bund kastet ud fra et fly en gang under 2. verdenskrig.

20-05-2009 kl. 12:50

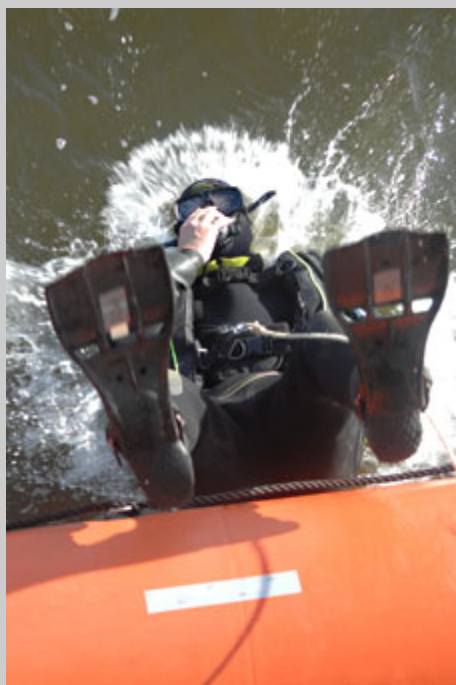
Kommandoskibet THETIS

Onsdag d. 20. maj 2009

Nordsøen

Den bombe skulle destrueres 19. maj, fordi det var pressens dag. En flok journalister var på besøg på THETIS og i SNMCMG1-styrken i det hele taget. Bomben blev bragt til sprængning kl. 14,00. De kaskader af vand, der sendes op i luften og det kæmpe brag, der følger med, taler sit eget sprog om det meningsfyldte i vores arbejde på THETIS og i SNMCMG1-styrken.

Her fik de hollandske journalister virkelig syn for sagen, og de havde en god historie at fortælle i deres medier, om hvordan THETIS og SNMCMG1-styrken er med til at gøre havet ud for Holland, Belgien og Frankrig til et sikkert sted at færdes i for store og små skibe.



Der dykkes

Siden vi forlod Den Helder 17. maj om morgenen, har vi fundet 8 miner og bragt dem til sprængning. I øvrigt regner man med, at der findes ca. 300.000 historiske miner rundt omkring i verdenshavene. Med sit arbejde her i Nordsøen og Kanalen viser THETIS og SNMCMG1-styrken viljen til internationalt, at skabe sikkerhed og tryghed for skibsfarten på verdens have.

Mandag 18. maj vendte Chefen for styrken – COM SNMCMG1 – tilbage, efter nogle dage at have været til forskellige møder. Han ankom pr. helikopter. Det gav os lejlighed til at få øvet rullen ”Helikopter i nød”.

Naturligvis var der intet i vejen med helikopteren, det var kun for at øve rullens procedurer. Igen: Hver gang vi træner disse ruller, øger det sikkerheden om bord.

Men nu tilbage, hvor vi slap ved sidste brev. Inden vi kom til Den Helder havde vi et par dage, hvor vi fik trænet en masse ruller.

Vi gennemførte også noget formationssejlad med de andre enheder i styrken, og der blev sejlet en masse i gummibåd. Den er et vigtigt redskab, når vi skal betjene styrkens enheder med at transportere personel og beskeder rundt mellem skibene.

Torsdag 14. maj gik vi tidligt om morgenen til kaj i Den Helder. Som altid når vi går i havn bliver skibet som en myretue, man har pirket i med en pind. Alle om bord har travlt. Der skal gøres rent ude på områderne. Der kommer proviant, forsyninger, til skibet.

Meget kan hejses om bord ved hjælp af vores kran, men noget må slæbes om bord ved håndkraft. Så gælder det bare om at komme op fra hullerne og få dannet kæder af mennesker. Varen går så fra hånd til hånd, indtil den lander på sin rette hylde inde i skibet.

Skibets agent kommer om bord, vores forbindelsesofficer ditto. Inden der blev givet spadserertilladelse til vagtfri personel, blev der også lejlighed til at holde møder i udvalgene.

Og så var det med at komme fra borde, når man havde fået spadserertilladelse, for at opleve Den Helder. Der mødte os en lille, vindblæst by, placeret på den yderste spids af Holland. Byen har siden Arrilds tid levet af sin havn og den skibsfart, som foregik herfra.

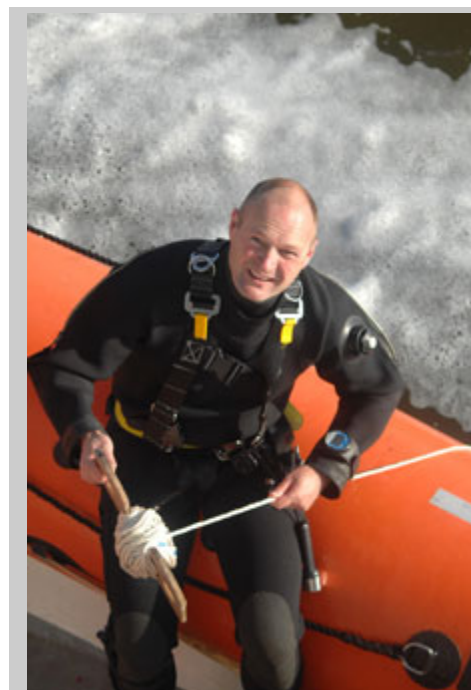
I begyndelsen af 1700- tallet blev der bygget en flådehavn i Den Helder, som var strategisk set meget vigtig i forsvaret af ”De Syv Provinsers Republik”, som Holland hed dengang. Napoleon var som bekendt ikke den store søhelt, men helt dum flådestrategisk var han ikke.

Da han besøgte Den Helder i 1811, besluttede han, at byen skulle være Nordens Gibraltar – en knyttet næve mod England. Han byggede et stort skibsværft i flådehavnen, så hans skibe kunne blive repareret her, og han byggede flere forter til beskyttelse for havnen og byen.

Flådebasen, hvor THETIS kom til at ligge, er stadig meget vigtig for det hollandske søværn. Man har her en af Europas største tørdokker, som kan modtage de største krigsskibe til reparation.

Besætningen på THETIS gik rigtig på opdagelse i Den Helder og tog på små udflugter i byens omegn.

En vigtig begivenhed under dette havneophold var fodboldkampen mod besætningen på det britiske skib BROCKLESBY. Kampen fandt sted fredag 15. maj på en udmærket fodboldbane på flådebasen.



Vel oppe i gummibåden igen



Samtale på helo-dækket

Englænderne anses ellers for at være dygtige fodboldspiller, men denne gang blev det for dem til en blodig affære. En stor del af spillet foregik både under første og anden halvleg foran deres mål. Det var som om de aldrig rigtig kom ud i kampen mod THETIS.

Resultatet blev da også derefter: 14 – 4 til THETIS. Vi kunne næsten ikke få armene ned bagefter.

Samme aften holdt staben en reception for styrken og indbudte gæster udefra. Blandt andet var den danske

ambassade i Holland repræsenteret.

Samtidig med, at vi på THETIS på alle måder betjener SNMCMG1 – styrken, skal vi også træne vort eget beredskab. Det er meget vigtigt. Så i dag vil vi sejle op i et skydeområde i nærheden og afprøve vores kanon. Hvordan det skal spænde af – mere om det i næste brev.

Besætningen på THETIS



Der spilles fodbold



Bageren kan også spille fodbold

Rejsebrev nr. 14-2009, På besøg i Belgien.



THETIS i aftensol i Zeebrugge

Klokken er 09,00 dags dato, og vi ligger i Zeebrugge havn. Gummibåden er gået til kajs for at hente journalister. Det er store pressedag, og journalisterne skal lidt rundt i SNMCMG1- styrken for at se, hvad vi sådan går og laver til daglig.

03-06-2009 kl. 11:10

Torsdag d. 28. maj 2009

Den Engelske Kanal

De vil få at vide, at indtil nu har vi uskadelliggjort 23 stk. miner og andet ammunition. Så gør disse dødsensfarlige tingester i hvert fald ikke skade mere. Havet er dermed gjort mere sikkert at færdes på. Hvad journalisterne yderligere skal opleve i dag, det vil tiden vise. Mere om det i næste brev.



Demonstranter på kajen - for øvelse

Men tilbage til 20. maj, hvor vi sejlede ud i et område, hvor vi må skyde med vores kanon. Vi havde en aftale med et hollandsk fly, som flere gange skulle flyve over os med en "pose" hængende efter flyet som mål for vores kanon. Vi ventede spændt, og dér kom flyet.

Proceduren omkring brugen af kanonen gik i gang, vi skød og ramte. Skydeøvelsen viste, at kanonen på THETIS er særdeles træfsikker.

Da flyet alligevel var i luften, trænede vi, at det var et "fjendtligt" fly, der angreb os. Godt også at få den rulle med. Det var en meget god og lærerig øvelse.

Så blev det Kristi Himmelfartsdag. En lille fiskerbåd i nærheden bad om hjælp. Det maskineri, der skal trække hans fyldte garn op på skibet, var gået i stykker.

Vores tekniske officer og hans folk, sejlede over til kutteren, og det lykkedes for dem, at få skaden repareret. Det var en rigtig solstrålehistorie.

Der var meget gummibådssejlads den dag, fordi vi besøgte hinanden i styrken. Sådanne besøg er altid hyggelige og samtidig lærerige.

Samtidig gennemførte vi en øvelse: "havari til eget skib". Det blev en god øvelse, hvor alle om bord var involveret og havde travlt.



THETIS angribes fra en lastbil - for øvelse

Vi sluttede dagens arbejde med, at præsten holdt en velbesøgt gudstjeneste i cafeteriet, og for at gøre helligdagen rigtig festlig, holdt vi grill-aften på helo-dækket.

Vejret var med os, og mens vi spiste den gode grillmad og nød hinandens selskab, sejlede THETIS på det blå, blå hav, og solen sank i havet i et kæmpe bål.



Tillykke

Fredag d. 22. maj ankom vi til Zeebrugge. Også det blev en festlig dag om bord på THETIS. Hendes Majestæt Dronningen har benådet vores chef med ridderkorset af Dannebrogordenen. Ingen, undtagen stabschefen for SNMCMG1- styrken, vidste det.

Alle officerer og befalingsmænd skulle stille i officersmessen kl. 13,00 for at markere næstkommanderendes fødselsdag – hed det sig. Vi undrede os over, at vi skulle have de fine uniformer på. Det plejer man ikke ved markeringen af en almindelig fødselsdag.

Da alle var samlede, og der var sagt til lykke til næstkommanderende, brød præsten ud i en proklamation om chefens benådning med ridderkorset. Alle blev meget overraskede – navnlig chefen!

Han vidste det virkelig ikke. Stabschefen overrakte chefen det smukke ridderkors, og der blev sagt til lykke med et glas champagne.

Det blev til en fin og højtidelig stund i officersmessen. Besætningen ønsker chefen til lykke.

Lørdag d. 23. maj var store bustursdag. Vi skulle ud og besøge Flanderns slagmarker fra 1. Verdenskrig. To busser med glade gaster fra hele SNMCMG1-styrken drog af sted.

Vi besøgte først et museum for kampene i Flandern under 1. Verdenskrig, og derefter drog vi ud på slagmarkerne.

I årene 1914 – 1918 udkæmpedes en voldsom skyttegravskrig omkring byen Ypres. Vi besigtigede befæstninger, skyttegrave, store og dybe nu vandfyldte kratere, skabt af granater og anden form for sprængstof, der blev anvendt i denne grusomme krig, hvor tusindvis og atter tusindvis af unge mænd måtte lade livet.



Last Post, Ypres

Krigerkirkegårde, vi besøgte ude i landskabet, talte deres eget sprog. I de rekonstruerede skyttegrave fik vi et indtryk af, hvor forfærdelig og grusom tilværelsen har været for de soldater, der måtte leve og dø her.

Dagen sluttede med, at vi overværede "Last Post" for den ukendte soldat inde i Ypres. En lang, men spændende og indholdsrig dag.



Ved en skyttegrav



*Skyttegravsinfirmeri med læge
og præst*



Så mødes vi ved grillen

Farvel Karlskrona – Goddag Østersøen! - SNMCMG1 i US BALTOPS 09



SNMCMG1 - på vej mod nye opgaver

I de tidlige morgentimer i går mandag d. 8. juni stævnede en broget flok af krigsskibe fra bl.a. Sverige, Tyskland, Frankrig, England, USA, Finland, Holland, Danmark og andre lande ud af havnen i Karlskrona, hovedbyen i Blekinge.

09-06-2009 kl. 06:37

En lang perlerække af store og små krigsskibe sejlede ud på havet. Blandt dem SNMCMG1 – styrken med kommandoskibet THETIS i spidsen for minerydningsfartøjerne fra England, Tyskland og Holland. Agten for dem knejsede Karlskrona på de mange skærgårdsøer, som byen dækker. Efter en begivenhedsrig weekend i Karlskrona med planlægningsmøder og briefinger gik det nu henover Østersøens blå bølger ud til 10 dage på havet, hvor alle enhederne – også SNMCMG1 – styrken - indgår i den store øvelse US BALTOPS 09.

Karlskrona er hovedbyen i Blekinge, der sammen med Skåne og Halland er gammelt dansk land. På trods af stærk dansk militær indsats og guerillakrigen mod svenskerne, ført af Gøngehøvdingen, Svend Gønge, og hans gønger, så tabte vi de tre landsdele i Sydsverige til den svenske konge i 1658.

For at fastholde sit ny erhvervede land, byggede Kong Karl XI i 1680 Karlskrona med en stor og stærk flådehavn. På tre sider af ham lurede nemlig fjenden. Det var Rusland fra øst og Danmark fra vest og syd. Bornholm beholdt vi. Den kunne svenskerne ikke erobre.

Karlskrona blev anlagt på flere øer i skærgården som en i datiden moderne by med brede lige gader vinkelret på hinanden, velegnede til militærparader. Omkring det store torv på højeste punkt af Trossö findes stadig pragtbygningerne og kirkerne i barok- og klassicistisk stil fra Karl XI´s tid. Flådehavnen ligger stadig strategisk godt, beskyttet af skærgården.

Mens vi lå i Karlskrona kunne vi fejre Grundlovsdag om bord på THETIS. Dagen efter var det den svenske nationaldag, og på selve den dag ”erobrede” vi det gamle land tilbage. Vi slog svensken i fodbold i Stockholm med 1 – 0 til Danmark. Jubelen ville ingen ende tage.

På THETIS så vi kampen på storskærm i hangaren. Der blev efter kampen og sejren festet på THETIS og de øvrige danske enheder, der ligger her, i den lyse, men kølige sommeraften. Svenskerne var gode tabere og lykønskede os med sejren.

I udsejlingen fra Karlskrona vendte Minerydningsfartøjet MAKRELEN en bredsides mod byen. Fra flagfaldet vejrede et kæmpe Dannebrogssflag, og fra højtalerne på dæk lød den gamle fodbold sejrsmelodi ”Vi er røde, vi er hvide, vi står sammen side om side!”

Så kan de lære, hvem vi er, og hvad vi står for.

Men nu: Af sted til US BALTOPS 09, der byder på masser af sømilitære discipliner, herunder billedopbygning, skydning og – naturligvis – live minerydning i et gammelt tysk minefelt fra 1941.

Rejsebrev nr. 15 – På vej mod Østersøen.



En lille pause

Så er den store øvelse BALTOPS 09 skudt i gang.

10-06-2009 kl. 13:02

Tirsdag d. 9. juni 2009

Østersøen

I de tidlige morgentimer i går stævnede en broget flok af krigsskibe bl. a. fra Sverige, Tyskland, Frankrig, England, USA, Finland, Holland, Danmark og andre lande ud fra Karlskrona i Sverige. Som en række perler på snor sejlede de ud på havet.

Blandt dem var alle enhederne fra SNMCMG1-styrken, Kommandoskibet THETIS og minerydningsenhederne fra England, Holland og Tyskland.



Det var Antwerpen

Efter en begivenhedsrig weekend i Karlskrona gik det nu henover Østersøens blågrønne bølger ud til 10 dage på havet, hvor SNMCMG1-styrken sammen med de andre enheder indgår i den store øvelse BALTOPS 09.

Men lad os gå tilbage i tiden.

Store pressedag 28. maj. Et stort program var tilrettelagt for besøgende journalister, som i løbet af få timer skulle informeres om, hvad SNMCMG1-styrken beskæftiger sig med. THETIS lå ud for Zeebrugge, så journalisterne blev hentet i havn af gummibåden.

Ud over en grundig briefing af staben i, hvordan vi finder miner og uskadeliggør dem med enhedernes højt udviklede tekniske udstyr, så oplevede de det også "live".

De overværede en minesprængning, mens de var om bord på det belgiske skib BELLIS. Turen til BELLIS foregik også per gummibåd.

Det blev en spændende dag for journalisterne, og der er grund til at tro, at de går hjem og skriver en god historie om os.

Næste dag, fredag 29. maj ankom vi tidligt om morgenen til Antwerpen. Her skulle vi ligge pinsen over. Antwerpen kan føre sin historie tilbage til det 2. århundrede, men det er i middelalderen, at Antwerpen bliver tydelig på Europakortet.

Den udviklede sig til at blive et af de vigtigste handels- og finanscentre i Europa, til en by, hvor kunst, kultur, handel og industri blomstrede.

Så gik det ned ad bakke for byen i sidste halvdel af 1500-tallet, hvor den blev kastebold mellem det protestantiske Nordeuropa og det katolske Sydeuropa.



Så sejler vi fra Antwerpen

Byen har fostret malere, billedhuggere og andre kulturpersonligheder, der er berømte den dag i dag. Som eksempel skal nævnes maleren Rubens.



"Bårefræs"

Siden midten af det 19. århundrede har byen været i vækst kun afbrudt af de to verdenskrige. Masser af pragtbygninger og kirker fra middelalderen er bevaret, og dét, sammenholdt med et rigt kulturliv i dag, har gjort, at Antwerpen i 1993 blev nomineret til at være Europas kulturelle hovedstad.

Siden det 15. århundrede har Antwerpen været et centrum for verdens diamanthandel. Den dag i dag er "Antwerpen-kvalitet" og "Antwerpen-slipning" af diamanter verdensberømt.

Forhåbentlig har I koner og kærestere hjemme husket at synge til jeres mænd: "Diamonds are a girls best friend," mens tid var.

Antwerpen blev en spændende by at gå på opdagelse i for os på THETIS, og både maden og det gode belgiske øl smagte fremragende – og var billigt!

Om bord på THETIS var vi værter ved en reception, og både lørdag og søndag var der "åbent skib". Godt 700 mennesker besøgte os i løbet af de to dage.

De var meget interesserede i skibet og den gode og instruktive udstilling i hangaren, der i tekst, billeder og film fortæller, hvordan SNMCMG1-styrken arbejder med at få udryddet minerne på havbunden.

Anden pinsedag forlod vi Antwerpen. Denne første dag i juni var en dejlig sommerdag, hvor vi i solskin kunne opleve den smukke sejltur på Schelde ud til det åbne hav.

Mens vi sejlede på Schelde, tog vi afsked med det belgiske skib BELLIS, der skulle hjem til Zeebrugge.

Halo hoi! Her kommer vi! kunne vi råbe på THETIS. For af sted gik det over bølgen blå frem til indsejlingen af Kielerkanalen.

Men tiden under denne korte forlægning blev brugt godt. Der blev slået en "dykkersygerulle", hvor dykkerne fik en god repetition af al den teori, de skal kunne om kunsten at dykke.

Doktoren og alle hans folk øvede sig i, at transportere "syge" og "sårede" personer på bære fra alle steder i skibet op til hospitalet. Der blev lagt genstande på baren med samme vægt som et menneske. Det blev til en god gang "bårefræs".



Bjærtningsøvelse - den forulykkede er i sikkerhed

Om aftenen 2. juni gik vi ind i den 98 km lange Kielerkanal. Man sparer op til 280 sømil (519 km) ved at bruge Kielerkanalen frem for at gå nord om Jylland. Kanalen, der blev åbnet 20. juni 1895, er verdens mest benyttede kunstige kanal.



Så spilles der bingo!

Vel ude i Østersøen holdt præsten pinsegudstjeneste i cafeteriet 3. juni. Der blev sunget "I al sin glans nu stråler solen", og vi prøvede at få hold på, hvad Helligånden er for en størrelse.

Samme aften var der bingoaften helt efter traditionen. Præsten var Bingo-Karl, og THETIS sydede og summede af liv og glade dage i messerne, cafeteriet og alle steder, hvor der var folk. Traditionen tro bakkede bageren ud med boller og varm chokolade i pausen. En fornøjelig aften i hinandens gode

selskab.

4. juni om eftermiddagen gik vi ind til Karlskrona, hovedbyen i Blekinge. Sammen med Skåne og Halland er Blekinge gammelt dansk land.

På trods af vores militære indsats og guerillakrigen mod svenskerne, ført af Gøngehøvdingen, Svend Poulsen, og hans gønger, så tabte vi de tre sydsvenske landsdele til Sverige i 1658.

For at fastholde det nyerhvervede land, byggede kong Karl XI i 1680 Karlskrona med en stor og stærk flådehavn. På tre sider af ham lurede nemlig fjenden. Det var Rusland fra øst og Danmark fra syd og vest. Bornholm beholdt vi.

Den kunne svenskerne ikke erobre. Karlskrona blev anlagt på flere øer i skærgården som en i datiden moderne by med brede lige gader vinkelret på hinanden, velegnede til militærparader.



THETIS i Kielerkanalen

Omkring det store torv midt i byen findes stadig de imponante bygninger og kirker i barok- og klassicistisk stil fra Karl XI's tid, og flådehavnen er stadig vigtig for Sveriges forsvar. Den ligger strategisk godt, beskyttet af skærgården.

Nævnes skal det også, at det var ved Karlskrona, at den russiske ubåd U137 af Whisky-klassen gik på grund i oktober 1981. Grundstødningen skabte et spændt forhold mellem det neutrale Sverige og Sovjetunionen. Begivenheden gjorde Karlskrona verdensberømt for nogle få dage.



Ventetid i slusen - Kielerkanalen

kølige sommeraften.

Mens vi lå i Karlskrona kunne vi fejre Grundlovsdag. Dagen efter, 6. juni, var det den svenske nationaldag, og på selve den dag erobrede vi danskere det gamle land tilbage.

Vi slog svenskerne i fodbold i Stockholm med 1 – 0 til Danmark. Jubelen ville ingen ende tage. Svenskerne var gode tabere og lykønskede os med sejren.

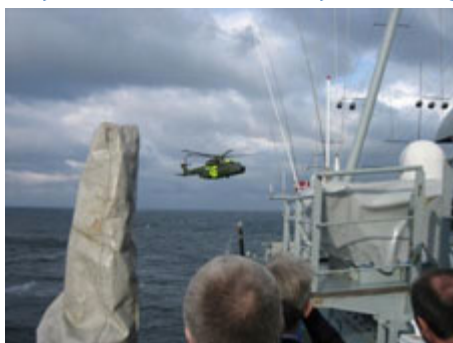
På THETIS så vi kampen på storskærm i hangaren. Der blev efter kampen og sejren festet på THETIS i den lyse, men

Alle deltagende enheder i BALTOPS 09 lå i Karlskrona i weekenden. Derfor var der masser af møder, hvor de sidste ting om øvelsen skulle falde på plads.

I går morges sejlede vi så ud af Karlskrona. MAKRELEN vendte ved udsejlingen en bredside mod byen. På siden var der et kæmpe Dannebrogssflag, og fra skibets højtalere gjaldede: ”Vi er røde, vi er hvide, vi står sammen side om side.” På gensyn, Karlskrona.

Besætningen på THETIS.

Rejsebrev nr. 16 – Hjemme igen



Helikopter ved THETIS

**Så er vi næsten hjemme igen.
I morgen sejler vi fra Kiel og forventer at være i
Frederikshavn tirsdag morgen.**

29-06-2009 kl. 08:03

Søndag d. 28. juni 2009

Kiel

Men siden sidste rejsebrev er der sket rigtig meget her om bord på THETIS.

Vi har deltaget i den store øvelse BALTOPS 09, og vi har deltaget i den traditionsrige ”Kieler Woche”

I en øvelse som BALTOPS 09 deltager der skibe fra rigtig mange lande bl.a. fra Sverige, Tyskland, Frankrig, England, USA, Finland, Holland, Danmark. SNMCMG1-styrken indgik samlet i øvelsen, og derfor som kommandoskib for styrken spillede THETIS en væsentlig rolle i øvelsen.

I disse år handler mange sådanne storstilede øvelser om, hvordan NATO takler den asymmetriske trussel, som eksisterer i vores verden. En asymmetrisk trussel, er en trussel fra en fjende, som ikke altid er definerbar, typisk en trussel fra terrorister. Før Murens fald var fjenden nem at definere, i dag er det straks sværere.



Med BROCKLESBY på siden

I begyndelsen af BALTOPS 09 øvede alle de deltagende enheder med hinanden i helt konkrete øvelser, som på forhånd var planlagte. THETIS deltog flittigt i disse øvelser.

Vi øvede i at gå op i beredskabet om bord, øvede i at gå i ”klart skib”. Det er vigtigt at få afprøvet alt det udstyr, som vi dels skal iklædes, dels skal bruge under ”klart skib”.

Og så gik det løs med øvelserne. Vi fik afprøvet vores kanon, og vi gennemførte med andre enheder øvelser i sømandskab.

Det kan være at slæbe hinanden eller at lægge til på siden af hinanden. Desværre drillede vejret ind imellem, så nogle øvelser måtte aflyses.

Samtidig med at BALTOPS gik sin gang søgte minerydningsenhederne i SNMCMG1-styrken efter miner i farvandet mellem Bornholm og Sverige. Det lykkedes faktisk at finde nogle og få dem ekspederet over i den anden verden.

Så fik vi besøg af en amerikansk admiral, der ankom til THETIS pr. helikopter hoist. D.v.s., at han blev firet ned på vores helikopterdek, mens helikopteren stod stille i luften over skibet.

To gange fik vi lejlighed til, at det store amerikanske forsyningskib JOHN LENTHALL afleverede en portion brændstof til THETIS.

Da THETIS er i besiddelse af kæmpestore brændstoftanke, er det yderst sjældent, at det er nødvendigt at få dem fyldt op på åbent hav.



Så skal THET have brændstof

Det er et fantastisk skue, når to skibe sejler tæt ved siden af hinanden med samme kurs og samme hastighed, mens de er forbundet med hinanden med slanger, hvor igennem brændstof pumpes fra det ene skib til det andet.

Det er klart, at der her findes en kompliceret procedure for en sådan overførsel. Dels er det teknisk vanskeligt, dels er der masser af sikkerhedsregler, der skal overholdes, mens handlingen udføres.

Anden gang vi fik brændstof fra JOHN LENTHALL kom korvetten PETER TORDENSKIOLD op på den anden side af det amerikanske forsyningskib.



PETER TORDENSKIOLD og THETIS får brændstof

Det så fantastisk flot ud, da korvetten med stor fart skød sig igennem det blå vand, og landede perfekt på siden af forsyningskibet.

Alle de deltagende skibe blev fotograferet fra luften. Efter dage med dårligt vejr var det igen blevet blå himmel og solskin. Så var det perfekt at foretage en sådan fotografering.

Onsdag 17. juni gik vi i "krig". Nu havde alle fået øvet nok, nu skulle det være. Som baggrund for "krigen" havde arrangørerne skabt en historie om en spændt situation mellem to lande, en situation, som NATO med sin tilstedeværelse skulle prøve at rede ud, så freden kunne genoprettes.

Det drejer sig i historien også om terroristers medvirken i at opretholde en ufredelig situation mellem de to lande. Alt sammen er det for øvelse!

I de sidste dage af BALTOPS 09 kan alt altså ske. Derfor gik THETIS naturligvis op i et højere beredskab, så vi professionelt kunne passe på hinanden og skibet. Diplomati kom desværre ikke igennem med at opretholde freden gennem forhandling. Derfor hed situationen nu "krig". Det fik vi at mærke, da vi for øvelse blev angrebet af fly.

Vi blev også nødt til på et tidspunkt at gå igennem et minefyldt område. Det krævede igangsættelse af en rulle, hvor vi alle var over vandlinien og helst skulle sidde eller ligge på bløde underlag, så vi ikke ville komme til skade under de rystelser, der ville være i skibet, hvis vi ramte en mine. Alt sammen var det for øvelse!

Meget tidligt om morgenen 18. juni afholdt vi i den forbindelse en stor brandøvelse. Folk var lynhurtigt ude af køjerne og gik i gang med de opgaver, som hver især har, hvis der skulle udbryde brand på skibet. Øvelsen gik vældig godt.



Så er der brændstof på vej

Dette og meget andet oplevede vi under BALTOPS 09. Da øvelsen var forbi, fik alle danske enheder lejlighed til at tage afsked med PETER TORDENSKIOLD ved en stor "sail past". Bl.a. afgav vi salut til ære for korvetten. Det var festligt, men også vemodigt at tage afsked med korvetten.

Fredag 19. juni ankom vi til Kiel. Nu gjaldt det vores deltagelse i den traditionsrige "Kieler Woche". "Kieler Woche" begyndte med, at der på Kieler Fjorden blev afholdt en stor regatta i 1882. Siden har det været tradition, at man sidste uge af juni afholdt et stort sejlertræf i Kiel, det som man i dag kalder "Kieler Woche".



SAIL PAST med PETER TORDENSKIOLD

Med ca. 2.000 skibe og 5.000 aktive deltagere i regattaen, er "Kieler Woche" en verdensberømt sportsbegivenhed.

En så kæmpe sportsbegivenhed trækker naturligvis masser af turister til Kiel, så havnen og byen syder af liv og glade dage, den uge, "Kieler Woche" finder sted.

Lørdag 20. juni fik vi besøg af CHEF SOK. Han besøgte de danske enheder, som deltog i "Kieler Woche". Også THETIS fik besøg af CHEF SOK, som sagde pæne ting om THETIS's gøren og laden som kommandoskib for SNMCMG1-styrken. Første halve år er forbi som kommandoskib for SNMCMG1-styrken, og der lød et "well done" fra CHEF SOK.

Mandag 22. juni var der kransenedlæggelse ude ved Laboe, hvor det store mindesmærke for alle søfolk fra alle nationer, der omkom under 1. og 2. Verdenskrig, er placeret. Også SNMCMG1-styrken deltog i ceremonien og nedlagde en krans.

THETIS repræsenterede Danmark på fornem vis hele ugen. Masser af forskellige arrangementer deltog vi i ved at sende repræsentanter for THETIS. Men chefen var nok den om bord, som måtte stå mest for skud desangående.

Der blev også lejlighed til at arrangere to velfærdsture for besætningen i løbet af ugen. Den ene tur gik til Flensborg Bryggeri og den anden til den store forlystelsespark "Hansa-Park". To vellykkede ture.

Men nu skal vi hjem. I morgen mandag vender vi stævnen hjemad mod Frederikshavn, hvor vi har planlagt at ankomme tirsdag morgen.

Et fantastisk halvt år som kommandoskib for SNMCMG1-styrken er forbi for THETIS. Nu gælder det om at holde sommerferie, så begge besætninger er klare til at tage fat på næste halve år med samme store entusiasme, dygtighed og energi, som alle om bord på THETIS har udvist i løbet af det første halve år.

Vi glæder os til at se jer alle sammen derhjemme igen!

Besætningen på THETIS.



THETIS med ællingerne

Rejsebrev nr. 17 - Atlanterhavet vest for Azorerne.



THETIS i kvejl med SNMCMG1 (minus QUORN)

Hermed første rejsebrev fra THETIS B-besætning efter sommerpausen. Rigtig rart at være tilbage i arbejdstøjet igen, klar til nye udfordringer i NATOs stående minerydningsgruppe 1.

21-08-2009 kl. 11:06

Kommandoskibet THETIS
Torsdag d. 20. august 2009
Atlanterhavet vest for Azorerne.

Efter 1½ uge i Frederikshavn med overlevering fra A-besætningen, vagt, ombordtagning af proviant og forsyninger, diverse småreparationer og installation af udstyr, så kom vi af sted til tiden 29. juli.

Da de sidste teknikere sat i land i Skagen, så blev kursen sat: nord om Grenen, over Nordsøen, ned i Kanalen og mod Plymouth i Syngland.

Efter sommerpausen er en del nye ansigter kommet til i besætningen, så vi havde som vanligt behov for at få skibets ruller og øvrige rutiner rigtig på plads primært med sikkerheden for øje. Desværre havde et stormlavtryk valgt at passere Nordsøen samtidig som THETIS, så mange i besætningen fik også lejlighed til at afprøve sø-benene.

Men heldigvis var uvejret ikke langvarigt, og snart var vi nået godt ned mod kanalen. Her havde vi aftalt rendezvous med den belgiske minerydder LOBELIA, så sammen kunne vi sejle gennem Kanalen for at møde resten af minerydningsgruppen. Den nye gruppe består ud over Kommandoskibet THETIS af fem mineryddere: britiske QUORN, hollandske URK, norske RAUMA, estiske SAKALA og som nævnt belgiske LOBELIA.

Mødet med 'de nye' var ventet med spænding i besætningen. De første par dage i Plymouth viste, at 'de nye' havde været lige så spændte som os. Og snart var de indledende kontakter blev gjort ved en række officielle og uofficielle møder i gruppen. Så sammen drog gruppen på havet ud for Plymouth for at øve 'det faglige' sammen et par døgn.

Herefter ind til Plymouth igen, for nu skulle de sociale relationer i gruppen udbygges. Og hvad er bedre til den slags end sport. Alle besætninger mødtes til sportsdag i den nærliggende hal – klar til kamp.

Der skulle kæmpes i tre discipliner: Volleyball, tovtrækning og 'Swedish longball', som er en slags langbold, spillet med en rugbybold, idet der slås med et svensk cricketbat. Alle var klar, æren stod på spil og så var vi i gang. Dem som ikke kæmpede, de heppede.



Barbeque på THETIS agterdæk

Efter tre timers intense kampe i en alle-mod-alle turnering stod det klart, at den estiske besætning fra SAKALA kunne løbe med gruppens eftertragtede sportstrofæ – til låns.

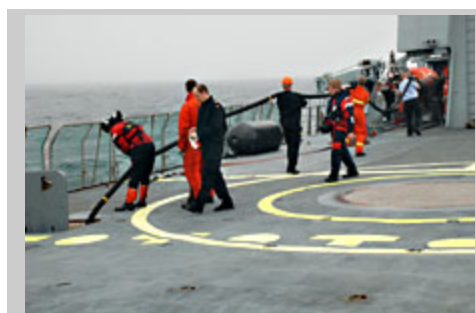
Efter lidt udstrækning og et bad, mødtes alle seks besætninger samme aften til sammenskuds-barbeque på THETIS helikopterdæk, som var tilrigget med grille, borde og stole i et perfekt solskinsvejr.

Det blev nogle hyggelige timer, hvor der var lejlighed til at drøfte sportsdagen, men også til at møde nye ansigter i de andre besætninger.

Næste dag var atter tid til 'det faglige', men nu en tand mere intenst end de første dage på havet ud for Plymouth. Specielt var der lagt vægt på at øve genforsyning med olie fra THETIS til mineryddere under sejlads.

THETIS havde over sommeren fået installeret et nyt genforsyningssystem til dette formål. Og snart havde alle mineryddere været forbi deres nye 'tankstation' – THETIS.

En super-positiv oplevelse for alle, at det kunne lykkes i første hug, for det skal nemlig senere gøre det muligt at krydse Atlanten til Amerika med de 'små' mineryddere. Farvel til Plymouth efter en enkelt dags pause ved kaj – og goddag til Biscayen. Dette farvand ud for Frankrigs vestkyst, som alle omtaler med en vis ærefrygt, viste sig fra sin bedste side.



THETIS besætning forbereder RAS

Højtryksvejr og fladt vand. Hele minerydningsgruppen og THETIS havde nu optimale forhold til at øve videre under sejladsen – så hele det planlagte opkøringsprogram kunne gennemføres uden aflysninger. Samtidig benyttede vi i THETIS de nu sydligere himmelstrøg til at skifte til vores kaki-uniformer.

Next stop var Vigo i nordvest-Spanien. Her var der to dages stop og to hovedpunkter på programmet for THETIS. Først og fremmest skulle den sidste klargøring foretages inden den lange tur over Atlanten.

Samtidig skulle vi have fint besøg ombord af forsvarsminister Søren Gade og en delegation på ni repræsentanter fra pressen, forsvarsministeriet, udenrigsministeriet og forsvarskommandoen. Besøget gik rigtig fint og Søren Gade fik 'den store tur' rundt i skibet og lejlighed til at tale med alle i besætningen. Også rart for THETIS, at vi nu har de øverste beslutningstageres bevågenhed hjemme i Danmark.

Desværre blev minerydningsgruppens besøg lidt skæmmet af at nogle besætningsmedlemmer i gummibåde og en vandscooter fra tre af besætningerne havde opført noget uheldigt ved en nærliggende strand. Politiet blev tilkaldt og snart var også den lokale presse på pletten. Næste dag var det forsidestof i de lokale medier.

Stor ståhej. Men der kom aldrig nogen tiltaler fra spansk politi, så de tre skibsschefer slap med officielt at sige undskyld til Vigos borgmester oppe på rådhuset under fuld pressedækning, anført af deres danske styrkechef, som mildest talt heller ikke var særlig glad ved situationen.

Historien nåede også at blive nævnt i små notitser i danske medier. Godt at besætningen fra THETIS ikke var involveret. Dog giver episoden anledning til en ekstra eftertanke hos os alle ombord. Der hviler mange øjne på os herude.

Herefter gik turen over Atlanten, via Ponta Delgada på Azorerne, som er portugisisk område. Vel ude på havet igen var vi meget spændte på, hvordan vejret mon ville arte sig? Men Vorherre var med os.

Turen til Azorerne foretog vi i stille vejr. På himlen kom der af og til en lille sky, som ikke rigtig kunne holde sig, men det meste af sejladsen var der godt med solskin. Jo nærmere vi kom Azorerne des varmere blev det, så vores aircondition anlæg om bord havde travlt med at servicere os så godt som muligt.

Den tredages sejlads fra Vigo til Azorerne blev udnyttet godt. Om bord på THETIS fik vi øvet os i karabinskydning, og sammen med styrken gennemførte vi flere øvelser. F.eks. en skydeøvelse, hvor alle enheder efter tur skød med deres TMG'er (tunge maskingeværer) efter et mål, der var sat ud i havet.

Så var vi på crosspoll hos hinanden. Vi besøgte hinanden på de forskellige skibe for bedre at lære hinanden at kende. Det er altid spændende at opleve, hvordan man lever på de andre skibe, hvordan organisationen om bord er. Hvad gør de anderledes end os, hvad gør de på samme måde som os? Og så er der samtalen under et sådant besøg. Den er meget vigtig. Den gør sammenholdet stærkt i SNMCMG1- styrken.

Som en anden bybus sejler vores gummibåd fra skib til skib, sætter passagerer af, tager passagerer om bord, og således bliver alle, der skal på crosspoll afleveret på det rigtige skib. Samtidig er der altid denne eller hin meddelelse fra SNMCMG1-staben på THETIS, som skal afleveres til de respektive mineryddere.

Også på denne sejlads skulle minerydderne genforsynes med olie. Deres "maver" er ikke så store, så de bliver hurtigt "sultne" og må have "mad" fra THETIS.

Tæt på Azorerne var vejret så godt, at der blev slået "baderulle" i hele styrken. En halv times tid kunne alle kaste sig i bølgerne og nyde Atlanterhavets blå, blå vand.



Er det mon Færøerne

Jamen, nu har de da taget helt fejl oppe på broen! Tidligt mandag morgen 18. august så vi ind mod et land, hvis bjerge var indhyllet i tåge og skyer. Det så grangiveligt ud, som om vi var ved at sejle ind til Færøerne.

Men nej! Navigatørerne havde ikke taget fejl. Det var nemlig Sao Miguel, en af de ni øer, som Azorerne består af, som vi kunne se bag morgentågen. Gådefuld så den ud.

Hvad rummer denne bjergrige ø indhyllet i skyer og tåge? Ja, mange mener, at Azorerne er det forsvundne Atlantis, fordi man her finder landskaber domineret af udslukte vulkaner,

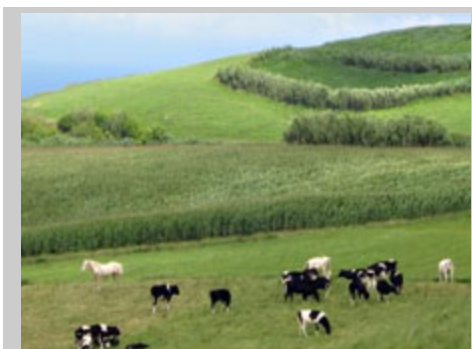
landskaber, der svinger fra det idylliske til det dramatiske – et jordisk Paradis.

Øerne blev opdaget i midten af 1400-tallet af portugiserne. De fandt øerne ubeboede og flyttede så bare ind. I dag er Azorerne stadig en del af Portugal med delvist selvstyre, som Færøerne og Grønland har det i forhold til Danmark.

Sao Miguel, ”den grønne Ø” er den største af de ni øer. Hække af blomstrende hortensia og Azalea i alle farver vokser langs øens landeveje.

Midt på øen bobler der hede mineralske kilder frem af jorden og fortæller, at den vulkanske virksomhed slet ikke er død.

Der findes smukke kratersøer med blå og grønt vand, og langs kysterne er der stejle klipper, fra hvis top, der er en fantastisk udsigt over det enorme Atlanterhav.



Et idyllisk landskab Sao Miguel

Øens frugtbare vulkanske jord udnyttes godt af befolkningen. Her dyrkes bl.a. korn, sukkerrør, the, tobak og vin.

THETIS og de øvrige enheder gik ind til Ponta Delgada, Azorerne hovedstad. Det er en moderne by, men den rummer også mange minder fra Portugals storhedstid i 1500-tallet. I byens centrum finder man gamle fine paladser og kirker, der omkranser pladser med en smuk mønstret brolægning.

Hele denne herlighed havde vi én dag til at opleve, så de, der havde mulighed for det, kom ud af skibet, så snart der blev givet spadserertilladelse. Tekniske problemer på THETIS og nogle af de andre skibe gjorde dog, at vi måtte blive en dag mere i Ponta Delgada. Det betød at den anden del af besætningen også fik lejlighed til at opleve dette dejlige sted.



Gade i Ponta Delgada



THETIS i Ponta Delgada

I morges sagde vi farvel til Azorerne. THETIS var igen fit for fight. Vi så tilbage mod Sao Miguel og tænkte igen på Færøerne.

Vi er atter på havet og sejler mod nye mål.

Besætningen på THETIS.

Rejsebrev nr. 18 - Atlanterhavet ud for Halifax



Kanonen på arbejde

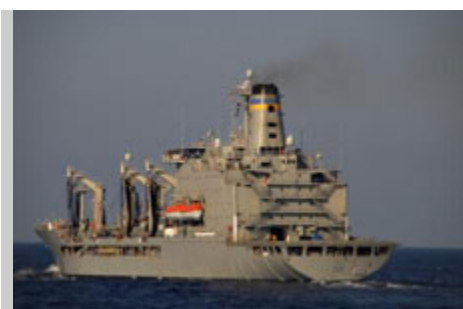
Azorerne forsvandt i en sky af tåge, og THETIS var på havet igen. Et langt togtben, som skulle ende i Halifax i Canada, lå foran os med mange gode, ganske almindelige arbejdsdage.

04-09-2009 kl. 06:59

Onsdag d. 2. september 2009

Det fine vejr, som vi havde haft siden vi forlod Vigo, blev ikke ved med at holde sig. Mere om det senere.

Aldrig så snart vi havde forladt Azorerne, så var det tid til at få afprøvet vores kanon. Vi sejlede afsides, således at der ikke var skibe i nærheden i miles omkreds – sådan som sikkerhedsreglerne siger det – og jo, kanonen virkede fortræffeligt.



Det gode skib USNS PATUXTEN

Hurtigt blev det tid til den store genforsyningsrulle igen. Vores små tørstige mineryddere – i daglig tale kaldet ”ællingerne” - skulle igen have mad af moder THETIS. Lørdag d. 22. august var det ”den store genforsyningsdag”.

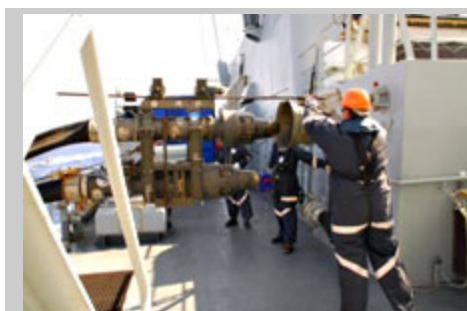
Fra tidlig morgen til aften havde vi olieslangen ovre hos alle fem skibe. Efterhånden er mandskabet på THETIS så rutineret i alle procedurer, både de rent praktiske og de sikkerhedsmæssige, at hele processen skrider frem effektivt og hurtigt.

I løbet af 8 timer fik vi overført ca. 100 kubikmeter olie fra THETIS` ”mave” til alle 5 ”ællinger”.

Dagen efter var det THETIS´ tur til at få olie – i daglig tale kaldt ”skubbevand”. Vi forlod de andre enheder og sejlede ud til den position, hvor det amerikanske forsyningskib PATUXTEN lå.

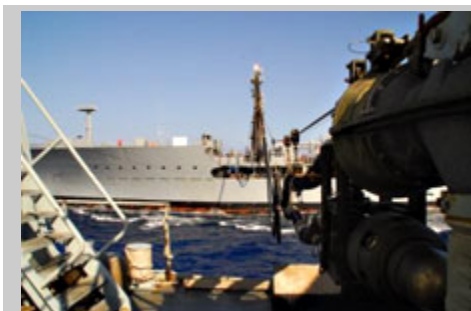
Forsyningsslangen blev ført over til THETIS, og i løbet af de næste timer blev der overført ca. 300 kubikmeter olie til tankene i det indre af THETIS.

Denne begivenhed foregik i dejligt vejr – højt solskin og varme – og den blev fejret med en baderulle, hvor ”støv og snavs” fra arbejdet med genforsyningen ”kunne vaskes af”.



Der arbejdes RAS med USNS PATUXTEN

Genforsyningsrullen blev udført professionelt og hurtigt både af mandskabet fra PATUXTEN og fra THETIS, derfor blev der tid til baderulle. Resten af den dag var der bare en søndagstille ro i skibet. Besætningen kunne med god samvittighed slappe lidt af.



RAS med PATUXTEN. Så er slangen næsten på plads

Men så var det også slut med det helt fine vejr. De næste dage var præget af gråvejr regnbyger og mere vind. Men også sådan et gråvejr kan være en smuk og særlig oplevelse på havet.

Ude i horisonten kan man se de regntunge skyer afgive vand til havet. Regnen hænger som et stort gråt tæppe ned fra himlen og rører havoverfladen.

I sådan et blæsende vejr ligger de fem mineryddere meget uroligt i vandet. Navnlig det norske skib, RAUMA, som er en katamaran, et firkantet skib, ligger uroligt, men som en venlig, prustende flodhest, i vandet.

Besætningen på RAUMA skal virkelig have en hånd til skibet og en til sig selv i sådan et blæsevejr. Vejret var dog ikke værre, end vi igen kunne nå en genforsyningsrulle med alle fem enheder, inden vi sejlede ind til Halifax.

I dagene op til vores besøg i Halifax blev der lejlighed til cross-poll. Vi besøgte hinanden selvfølgelig med det formål at lære hinanden godt at kende på tværs af nationaliteterne i SNMCMG1 – styrken. Disse besøg hos hinanden er altid spændende og meget givende.

Der blev også tid til et par store rengøringsdage om bord. Alle fik vi fat i kost og spand og støvsuger. Vi kom godt ud i krogene på THETIS både indvendig og udvendig og fik alt vasket ned. Det blev et flot rengjort skib, vi sejlede ind med til Halifax.



Baderulle

Fredag d. 28. august begyndte med en smuk morgen. Solen skinnede fra en skyfri himmel og der blæste en kold vind hen over havet. I den tidlige morgen fik vi øje på en klippekyst med lave skovklædte bjerge i baglandet.

Det var Nova Scotias kyst. Vi havde gjort det! Vi havde krydset det store Atlanterhav og var nu på vej ind til Halifax, hovedstaden i Nova Scotia.



Peggys Cove Nova Scotia

Nova Scotia er en af de ti delstater eller provinser, som verdens næststørste land, Canada, består af. Det var tydeligt at landskabet i det nye Skotland havde en hvis lighed med landskabet i det gamle land.

Som altid den dag, vi går i havn, summer skibet af aktivitet. Alle skal til faglige møder. Agenten og forbindelsesofficeren kommer om bord for at lave gode aftaler om havneopholdet.

Hele det repræsentative program, som SNMCMG1- staben står for, skal sættes i gang. Der var nok opgaver til alle om bord.

Havneopholdet i Halifax var præget af et program, der skulle samle alle besætninger i styrken. Staben holdt reception på THETIS og rundt om i skibene og på lokaliteter oppe i byen blev der holdt forskellige selskabelige arrangementer for besætningerne.

To nye canadiske skibe indgår nu i styrken. De inviterede på den traditionelle canadiske moose-milk og god mad og drikke.

Søndag d. 30. august var "store sportsdag". På den canadiske flådes sportsanlæg dystede skibene mod hinanden i forskellige sportsgrene. Vejret var perfekt: solskin og varme.

Lørdag og mandag blev der kørt to busture, så alle havde mulighed for at kunne deltage. Busserne var fulde af folk fra alle besætninger.

Desværre regnede det lørdag, men til gengæld var vejret perfekt mandag. Busturen blev indledt med en rundtur i Halifax.



Vagten Citadellet Halifax

Vi hørte om byens spændende historie. Halifax er den ældste engelske by i Canada, grundlagt i 1749. Under besøget på Citadellet, en fæstning bygget i slutningen af 1700-tallet, blev vi mindet om Canadas tidlige historie, om krigene mellem franskmænd, englændere og indianerne.

På byens gamle kirkegård så vi mindesmærker for den store katastrofe i 1917, hvor et ammunitionsskib sprang i luften i havnen i Halifax og udløste verdens største eksplosion inden Hiroshimabomben. 2000 mennesker blev dræbt, 10.000 blev såret, 25.000 blev hjemløse.



Mindesmærket for ofre for Titanic forliset

Trykbølgen knuste vinduer helt op til 80 km væk. Vi så gravminder for ofrene fra Titanics forlis i 1912. 150 af dem ligger begravet i Halifax, fordi det var den by, der var tættest på det sted, hvor forliset skete.

Vi hørte også om det moderne Halifax, som heldigvis var en positiv og livsbekræftende historie. Derefter gik turen uden for byen ned til det lille maleriske fiskerleje Peggy's Cove ca. 50 km sydvest for Halifax.

Her skulle vi selvfølgelig se det berømte fyrtårn, der står yderst på klipperne, som Atlanterhavets store bølger slår ind på. Malerisk er det, og fyrtårnet er da også det mest filmende og fotograferede af slagsen i hele verden.

I Nova Scotia stikker grundfjeldet frem alle steder. Landskabet er derfor præget af store granitblokke, nåleskove, søer på den ene side af landevejen og idylliske havbugter på den anden. En smuk tur i bussen gennem et landskab, der minder meget om Sverige, Skotland osv.

Tirsdag d. 1. september var et begivenhedsrigt havneophold slut. Hele styrken, nu forøget med de to canadiske enheder, sejlede ud, og i et dejligt solskinsvejr blev vi fotograferet fra luften.

Så var det bare med at komme i gang med hverdagen. På dagens program stod en stor skydeøvelse. Med de tunge maskingeværer skød vi mod en drone (en fjernstyret speedbåd til formålet), som brød i brand.



SNMCMG1 styrken set lidt fra oven

En meget realistisk øvelse. Kanonen blev også afprøvet. Den fungerede til alles tilfredshed. Dagen i dag begyndte i strålende solskin, men med en kold luft. Havet lå som et nybonet, blå gulv, hvorpå THETIS gled langsomt frem. THETIS er på vej til nye opgaver. Besætningen på THETIS



En gade i Halifax



Udsigt over Halifax fra Citadellet



Det berømte fyrtårn i Peggys Cove

Rejsebrev nr. 19 - Atlanterhavet ud for Den amerikanske østkyst



URK får brændstof

THETIS er på havet igen, men vi har lidt svært ved at slippe Halifax - at slippe Nova Scotia, Canada. THETIS må lige en tur ind og hilse på byen igen, oven i købet i nattens mulm og mørke, og de følgende dage opererer vi ud for Nova Scotias kyst.

21-09-2009 kl. 09:23

Det var svært at sige farvel. Men til sidst gav vi slip, og sejlede til New York, som var det næste havneophold. Mere om det i brevet nedenfor.

Mandag d. 21. september

Atlanterhavet ud for Den amerikanske østkyst

D. 2. september var vejret godt. Dejligt solskin og vindstille. Men det var køligt. Vandet var kun 11. grader celsius. Det var en travl dag om bord på THETIS. Det var "store genforsyningsdag". THETIS afgav en stor portion olie til hver af "Ællingerne" - til hver af minerydderne. Hele dagen gik med genforsyningen.

Da enhederne havde tappet os godt og grundigt for olie, var det tid at få fyldt vores egne tanke op. Ved 22 tiden gik vi ind til Halifax igen, denne gang til oliehavnen. Ud på natten var THETIS mæt og fit for fight igen.

Det var en usædvanlig smuk aften og nat. Den næsten fulde måne sendte sine stråler ned og forsølvede skibet, byen og havet.

Næste dag var det "store navigationsdag". Vi sejlede hele dagen meget kystnært, så vagtcheferne rigtig fik trænet deres færdigheder i navigation. Som en tillægsgevinst fik vi en smuk udsigt til Nova Scotias lave skovklædte bjerge og til de mange små øer, der ligger ud for kysten.

Det var også dagen, hvor der blev skuret og skrubbet i skibet. Skotter og døre med ubegribelig mange sorte fingre blev vasket ned og skinner nu af renhed. Pludselig lyder advarslen: "Skud kommer!" Det var salutkanonen, der skulle afprøves.

Da dagen gik på hæld, forsvandt solen som en stor rød appelsin bag Nova Scotias lave bjerge. Det var travle dage om bord på THETIS. Det var tid til at besætningen fik trænet skydning med håndvåben, og for at gøre træningen lidt mere spændende, så kunne man jo lige se, hvem af grupperne om bord, der skød bedst. Det var officererne, der gik af med sejren.

Lørdag d. 5. september ankrede hele SNMCMG1 - styrken op i en smuk bugt ud for Nova Scotia. Gummibåden var igen omnibus, for alle skibscheferne skulle til møde på THETIS. Samtidig blev der lejlighed til for dykkerne at få en tur i vandet, så de kunne få trænet deres særlige kunst.

Og så var der bingo den lørdag aften. Skibet sydede af liv. Præsten var bingoкарл assisteret af sine knaldhamrende dygtige bingoassistenter. Når råbet "Bingo!" gjaldede gennem skibet, blev der en løben frem og tilbage til bingocentralen, som havde lejet sig ind i kontrolrummet. Plader blev

kontrolleret og den glade vinder kunne gå tilbage med sin gode gevinst.

Midt under spillet bakkede kabyssen traditionen tro ud med boller og varm chokolade. Efter en morsom aften kunne alle, der havde mulighed for det, gå på køjen med ordene på læberne: ”New York, New York! Here I come!” for nu begyndte vi forlægningen til New York.

Så var ”ællingerne” blevet sultne igen. Det meste af søndagen gik med for ”moder” THETIS at ”fodre” dem med olie. Men så var de også klare til at sejle til New York.

Sidste dag inden ankomsten til New York skulle også udnyttes godt. Om formiddagen trænede vi i paraden, som skulle være i forbindelse med indsejlingen til New York. Alle mænd og kvinder fik deres pladser anvist præcist, hvor hver enkelt skulle stå på de forskellige dæk under den parademæssige indsejling. Og det var præcist! Ikke noget med 5 cm til den side eller den side.

Om eftermiddagen gennemførte vi en stor havariøvelse: ”Assistance til andet skib”. På det belgiske skib LOBELIA var der FOR ØVELSE sket en ulykke med en container. Alle på THETIS var involveret. Redningsmandskab fra THETIS - både brandslukningsfolk og lægen - blev transporteret over på det (for øvelse) ”forulykkede” skib. To (for øvelse) hårdt sårede folk fra LOBELIA blev bragt over til THETIS til behandling på hospitalet, så sanitetsfolkene fik travlt. Det blev til en stor og meget lærerig øvelse.



Skansevagt

Så oprandt dagen. Tidlig tirsdag morgen d. 8. september, så man besætningen gå rundt i deres stiveste puds. Den hvide uniform var blevet hentet frem af skabet. Kl. 08,00 begyndte vi den parademæssige indsejling til New York.

Foran THETIS sejlede to hollandske fregatter, bag os kom alle ”ællingerne” på rad og række. Alle var vi linet op i vores hvide uniformer på alle dæk til styrbord.

Langt ude i morgendisen så vi skyline af Manhattan som et fatamorgana på vandspejlet. Da vi kom nærmere dukkede

Frihedsgudinden op af disen som en stor grå menneskeskikkelse. Efterhånden forvandlede hun sig til en elegant slank kvinde med faklen i hånden, som bød os velkommen til New York.

Nu blev skyskraberne også tydelige. Alle havde de forskellige former lige fra aflange firkantede æsker til forvoksede kirketårne til store overlæssede bryllupskager. Intet var overladt til fantasien. Og midt i det hele ragede Empire State Buildings slanke spir op over alle de andre skyskrabere. Flot var det, og midtvejs blev der skudt salut fra en af de hollandske fregatter, en opgave vi også kunne have klaret.

Efter et par timer fandt vi vores kajplads på Brooklyn-siden af havnen med en vid udsigt over Manhattans skyline, en udsigt, vi skulle nyde godt af de kommende dage.

To mindehøjtideligheder skulle THETIS deltage i som flagskib for SNMCMG1 - styrken. D.10. september var der kransenedlæggelse inde på Ground Zero, hvor Holland, USA og SNMCMG1 - styrken lagde krans. Chef SNMCMG1 talte kort, og præsten læste en bøn og lyste velsignelsen. Det var en enkel, smuk højtidelighed.

Derefter besøgte vi det lille museum, der beskriver, hvad der skete 11. september 2001. Under og efter museumsbesøget var vi meget tavse. Vi manglede ord over for den store meningsløshed, vi mødte her.

Vi vågnede til en regnfuld og blæsende og kold 11. september. Mindehøjtideligheden sidst på dagen skulle jo gerne finde sted i tørt og stille vejr. I løbet af dagen blev både plan B og C drøftet, men mens samtalen var i gang om de forskellige nødplaner, blev det faktisk vindstille og regnen blev til en stille småregn.

Aller sidst på eftermiddagen begyndte de indbudte gæster til SNMG1's mindehøjtidelighed at indfinde sig på THETIS. Forinden havde de været rundt på styrkens andre skibe og bese dem. Kl. 18,35 havde gæsterne med den danske generalkonsul i spidsen indtaget deres pladser under teltets beskyttende sejl på helo-dækket. Et hollandsk tamburkorps spillede musik til lejligheden.

Chef SNMCMG1 holdt en tale, og efter den prædikede præsten. Derefter blev der holdt to minutters stilhed. Nu var det tid til at hale flaget ned. En trompeter fra det hollandske tamburkorps spillede Last Post. Da blev de to projektører, hvis lyssøjler markerer, hvor de to tårne stod, tændt. De lyste op i tågen og regndisen.

Som en sidste ting blev et i glas og ramme indsat Dannebrogssflag, der var blevet reddet ud af de brændende tårne 11. september 2001, overgivet af den danske generalkonsul til en amerikansk admiral.



Lyssøjler

Flaget var en gave fra Danmark til byen New York. Det blev til en meget smuk mindehøjtidelighed, som ikke kunne ødelægges af dårligt vejr.

Læs mere og se billederne [her](#)

Ellers fik besætningen sig en ordentlig en på opleveren i New York. Alle var ude i byen og opleve denne spændende og hektiske by, som aldrig sover. Her oplever man mennesker af alle farver, alle nationaliteter og religioner og kulturer. Det er som om hele jordkloden har klemmt sig ned i Manhattan og har taget bolig i dens skyskrabere og i dens gader.

Og det var jo ikke bare synssansen, der blev pirret. Vi oplevede også byens høje lyde og alle dens stærke lugte. Imponerende, imposant var det alt sammen. Stor, større, størst! Alle fik et lille hold i nakken, fordi man hele tiden også skulle se op ad de mange skyskraberfacader. Dag og nat var det spændende at opholde sig i og opleve New York.



'Opskruet' personel under klartskib

"I love New York", sådan sagde alle, da THETIS sammen med "ællingerne" søndag eftermiddag d. 13. september sejlede ud af New Yorks havn og vinkede farvel til byen og Frihedsgudinden vinkede tilbage.

Kommandoskibet deltager frem til 25. september i en større amerikansk øvelse ud for Norfolk, Virginia.

I øvelsen deltager blandt andre hangarskibet Harry S. Truman.

Her sidder besætningen 'klar – klar' helt fremme på stolen, hvis nogen skulle komme for tæt på 'ællingerne' under øvelsen.

Besætningen ser snart frem til en velfortjent hjemmeperiode. Tak for lån af skibet til A-besætningen.

Med venlig hilsen

4. besætning,

"muligvis en af de bedste besætninger i Søværnet" :-)



GB-fører 'genforsyner' som Lifeguard



Tak for denne gang

*De modtagne billeder er denne gang desværre ikke store nok til at kunne gengives i større udgave.
Red.*

Rejsebrev Nr. 20 – A-besætningen på job igen



THETIS i Norfolk

Efter en velfortjent frihedsafvikling tørnede THETIS A-besætning til igen med møde på THETIS i Norfolk, USA den 26. september. Allerede den 25. september begyndte rejsen mod USA med flyafgang fra Kastrup om formiddagen.

04-10-2009 kl. 18:49

Turen gik via Atlanta til Norfolk, hvor besætningen skulle overnatte på hotel inden møde på THETIS næste dag. Det var en lang tur, der tog 18 timer inden ankomst på hotellet. Turen forløb uden problemer, og A-besætningen kunne møde fuldtallig med al udrustning.

B-besætningen havde passet godt på THETIS, så efter kommandoskiftet blev dagen brugt til installering, møde med kollegaerne og mulighed for en bytur i Norfolk.



Der venter fint besøg

Allerede den 27. september var vi igen i gang som kommandoskib. Her fik SNMCMG1 nemlig besøg af chefen for MCC Northwood, Admiral Sir Trevor Soar. MCC Northwood er det operative NATO hovedkvarter for SNMCMG1.

Admiralen mødtes med besætningerne for styrkens otte skibe på helikopterdækket af THETIS, hvor han i en tale udtrykte anerkendelse for styrkens deployering til Canada og USA samt øvelsesresultaterne i nordamerikansk regi.

På THETIS var man klar med rundvisning og frokost for admiralen inden han skulle besøge nogle af minerydningsstyrkens enheder. Besøget forløb godt og bekræftede, at vi var oppe i de rigtige omdrejninger igen.

Den 28. september forlod SNMCMG1 Norfolk med kurs mod Charleston. En uge til søs ventede, hvor besætningen skulle trænes i skibets ruller og indføres i en ny forsyningsrulle af brændstof til minerydningsenhederne.

En rulle er en organisering af besætningen, således en specifik opgave kan løses. Hvis der f.eks. opstår brand om bord, vil man iværksætte en havarirulle-eget skib, hvor besætningen organiseres i havaripatruljer, der kan bekæmpe branden og hjælpe evt. tilskadekomne.

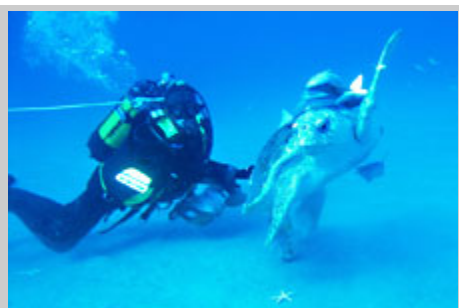
Der er mange ruller på THETIS, men indledningsvist er det skibets sikkerhedsruller, som skal afprøves og trænes. Besætningen havde dog ikke glemt deres mødesteder og funktioner i rullerne, så opkøringen af THETIS forløb med et godt resultat, hvorfor skibschefen med sindsro kunne lade THETIS ankomme til Charleston for et weekendophold.

Der var dog en ny forsyningsrulle, som skulle afprøves. En af opgaverne for THETIS er at kunne levere brændstof til minerydningsenhederne. En længere forlægning over Atlanten tilbage til Europa venter forude. Under denne forlægning skal minerydningsenhederne tankes flere gange fra THETIS.

Besætningen havde i første halvår anvendt et forsyningssystem, som skibets teknikofficer havde designet, men på denne tur var det nødvendigt at have et andet forsyningssystem om bord til den nye sammensætning af skibe i minerydningsstyrken.



Forsyning af brændstof og gummibådssejlad



Dykning

Det nye forsyningssystem var dog nemt at betjene, således besætningen også på denne opgave hurtigt kunne klarmeldes. Dykning er en vigtig opgave i forbindelse med minerydning og en fast del af styrkens øvelsesprogram. Minedykkere kan identificere miner og medvirke til uskadeliggørelsen af disse.

THETIS besætning indeholder kun almindelige skibsdykkere, og disse deltager i styrkens rutinedykninger.

I forbindelse med opkøringsugen blev der foretaget forskellige træningsdykninger, hvor dykkerne bl.a. blev mødt af en gammel havskildpadde.

Rejsebrev Nr. 21 – 2009 Midt i Atlanten



A-besætningen

Så er forlægningen tilbage til Europa begyndt. SNMCMG1 har forladt det nordamerikanske kontinent og krydser hen over Atlanterhavet. En distance på ca. 6.700 kilometer skal tilbagelægges med en fart på 18 kilometer i timen.

13-10-2009 kl. 15:34

I Charleston fik THETIS endnu et par nye ansigter om bord. To kadetter og en orlogspræst skal sluses ind i den multifunktionelle organisme som et skib er. Den slags er man vant til, og der er stor imødekommenhed og hjælpsomhed i besætningen.

SNMCMG1 styrken ligger et stykke nord for selve byen, men der er stillet en shuttlebus til rådighed for besætningerne, så vi kan komme ind og se på byen, der ligner alt det man har set på film fra de amerikanske sydstater. Trailerparks og beboelseskvarterer med meget små huse, men alle med en porch – den klassiske veranda. Her er også store syd-statsvillaer og de karakteristiske træer, som man f.eks. kender fra filmen Forrest Gump.



THETIS på Bermuda

Et oplagt udflugtsmål for os i Charleston var Patriots Point Naval Museum, som de hævder, er verdens største søfartsmuseum. Det skal nok passe. I hvert fald kan man her besøge det enorme hangarskib USS YORKTOWN fra 2. Verdenskrig. I sin tid havde skibet en besætning på 3.500 mand, så vi tog en opskrift på 10.000 chokoladekager med hjem til bageren på THETIS.

Afgangsmorgen er som altid præget af summende travlhed i hele skibet, men snart er vi på søen igen og arbejdet sammen med URK fra Holland, QUORN fra England, SAKALA fra Estland, RAUMA fra Norge og LOBELIA fra Belgien kan

genoptages.

Det regnede og pludselig lignede eksotiske Charleston en dansk fjord i efterårsvejr lige bortset fra temperaturen, som overrasker når man kommer ud i det grå lys. Der var over 25 °C og høj luftfugtighed, som ikke blev lavere de følgende dage på vej mod Bermuda, som bliver første stop på den lange tur tilbage til Europa.

Dagene går først og fremmest med den tilbagevendende brændstofforsyning (RAS), hvor de mindre enheder forsynes med olie fra THETIS.

Desuden bliver der øvet navigation, dykkerne træner at dykke i mørke, der er skydeøvelser på dækket, sanitetspersonel får undervisning af styrkens læge på THETIS, og så er der pludselig alarm:

”For øvelse, for øvelse, brand i maskinen”, en panikslagen mand er sprunget overbord og en anden er kommet alvorligt til skade ude i hangaren.

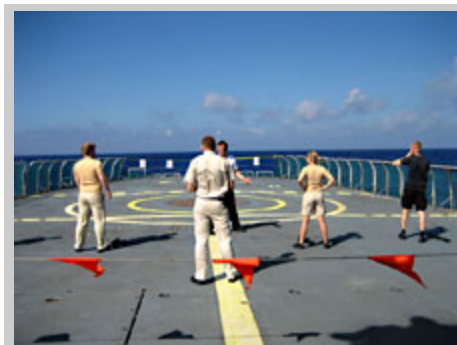
Havarirulle-eget skib går i gang med det samme og alle indfinder sig, hvor de skal være.

Røgdykkerhold går ned i maskinen, gummibåden sættes og manden hentes om bord, han er blevet bidt af en haj, så de får travlt på hospitalet.

To maskingaster har udtænkt hele scenariet, og da indsatsen efterfølgende evalueres i cafeteriet er alle meget tilfredse med en vældig god øvelse, der både viste, at vi er i omdrejninger, og rettede opmærksomheden mod det, der kan gøres bedre.

Udfor Charleston siger vi også farvel til de to canadiske skibe, som har arbejdet sammen med styrken de sidste 5 uger. De sejler op på hver sin side af THETIS, en såkaldt "steam-past" og drejer en gang rundt om sig selv – en "doughnut" blev det kaldt – inden de tog deres egen kurs nordover.

Tæt på Bermuda oplevede gummibåden på en postafleveringstur mellem enhederne i SNMCMG1, at en smuk blå flyvefisk landede i agterenden efter at have ramt en af besætningen – det øgede kun de i forvejen høje forventninger til Bermudaopholdet.



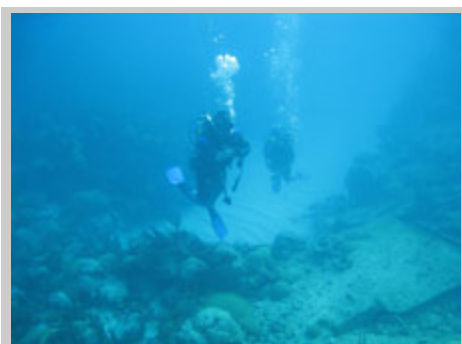
Håndvåbenskydning

Og endelig kan de ses – de små øer, der i praksis er én ø fordi det hele hænger sammen vha. småbroer. Og sikke et syn. Huse malet i enhver tænkelig pastelfarve – alle med hvidt tag, palmer, små strande og ind imellem et lyserødt eller lyseblåt Barbieslot på egen mini-ø.

Hele SNMCMG1 sejlede ind gennem Great Sound, til øens hovedby Hamilton, og da alle skibene havde lagt til, gik man straks i gang med at gøre klar til aftenens reception på THETIS. Det tog ikke lang tid at få rejst det store telt på agterdækket og kokkene fremtryllede lækre kanapeer til de inviterede.

Der bor 65.000 mennesker på Bermuda, som er en af de mest isoleret beliggende øer i verden. Der er virkelig langt til alting, og det kan man mærke når man står yderst på øens vestende i "Dockyard" det, der indtil 1995 var en britisk flådestation bygget i slutningen af 1700-tallet. Her er en umådelig smuk udsigt over et uendeligt og blått Atlantik.

Øen er stadig engelsk og fejrer netop i år 400-året for øernes opdagelse eller rettere for at de blev engelske, da skibet Sea Venture forliste på vej fra London til Virginia i 1609. Det lykkedes alle 150 ombordværende at redde sig i land og kommandøren Sir George Somers skyndte sig at erklære øen britisk koloni.



Dykning

Men det, der trak mest i danskere, der er vant til regn og rusk på denne årstid, var naturligvis de mange lyserøde sandstrande med mulighed for at snorkle og bade af hjertens lyst.

Der er mange dykkere med i gruppen, og de fik mulighed for at dykke på nogle gamle vrage, som er spredt rundt omkring Bermuda i stort tal pga. de revfyldte farvande.

Andre lejede scootere og udforskede den lille ø på den måde. En veritabel knallerbande kørte rundt med smil så brede som nyslåede konfirmander.

Alle batterier er blevet ladet op. Det har været en stor oplevelse at se Bermuda, og vi er klar til de

næste mange dage på søen. Der venter det længste stræk uden havneanløb og det kræver grundig planlægning især med hensyn til at forsyne de mindre enheder med olie undervejs.

Rejsebrev nr. 22 – 2009 på vej mod Europa



Olie til THETIS

Turen over Atlanten er indtil videre forløbet godt og selvom der blev ændret nok så drastisk i planerne undervejs, har hele styrken haft det overskud og den fleksibilitet, der skulle til.

25-10-2009 kl. 18:50

THETIS og alle de andre kan med rette være stolte af at have taget turen over Atlanten uden ophold.

Vi sejlede fra Bermuda d. 12. oktober og kunne se frem til mange dage med brændstoffsforsyning til minerydningsenhederne (Replenishment At Sea – RAS), tid til vedligeholdelse af skibet og øvelser af forskellig art. Dagen gik roligt og det var godt at have sammenhængende tid til at komme i bund med nogle af de mange to-do ting på diverse huskelister.

I staben (koordinationsgruppen for SNMCMG1) skal man hele tiden være på forkant med ”hvad nu hvis?” Ikke mindst da vi på den lange tur ville komme til at befinde os udenfor rækkevidde af både den amerikanske og den portugisiske kystvagts helikoptere. Derfor bliver der holdt nøje øje med, hvilke større flådeskibe, der er i nærheden – hvis vi skulle få brug for hjælp.

Der skal tænkes alle mulige og umulige scenarier op, man skal være i kontakt med mange forskellige landes myndigheder – både civile og militære – og der skal kommunikeres internt i styrken.

Det er faktisk et ret stort arbejde at få os over Atlanten. Hver dag kan man følge lidt med i den omfattende planlægning, når styrkechefen holder sin daglige ”commanders briefing”, hvor mange brikker samles til ”dagens billede” af styrken.



RAS med RAUMA

De mange RAS sessioner er gået stort set som planlagt, ind imellem har der været en del sø og en gang måtte man finde en alternativ kurs af hensyn til de mindre minerydningsenheder, som er meget bevægelige i bølgerne – ikke mindst RAUMA, der næsten bliver levende i sin prustende og hoppende færd over vandet. Nogle siger, at den minder om en flodhest – og det er ikke helt forkert.

RAS betyder lange dage for de involverede på THETIS, som i timevis holder øje med olieslanger og oliemængder og må

hoppe og springe nede på agterdækket for vandet, som slår ind. Ikke at det hjælper noget, våde bliver de alligevel.

Med de mange dage i søen indfinder sig en dagligdag, som vi alle sammen holder af, hvor der er mulighed for at lære hinanden bedre at kende, se film sammen, holde fødselsdage (som følges op af lækre kager fra bageren) og spille spil – BezzerWizzer f.eks. – det er forresten en imponerende paratviden de unge mennesker har, skulle jeg hilse og sige. Motionsrummet bliver også brugt mere end flittigt.

Et højdepunkt på den lange tur er da THETIS møder USNS LEWIS AND CLARK, som er et amerikansk forsyningskib fra 2006. Det er meningen, at det skal kunne forsyne andre flådeskibe med ammunition, mad, brændstof, reservedele m.m.

Nu er det THETIS tur til at blive fyldt op med brændstof, så styrken kan nå det sidste stykke over Atlanten. Sådan en RAS er det helt store for alle fagfolk, for alt skal spille sammen, og kommunikationen skal være krystalklar mellem skibene og mellem dæk, radio, bro og maskine.

Der bliver overført en wire til THETIS, hvorpå den tredobbelte slange med kæmpehovede, ”proben”, glider over og på plads i THETIS modtageslange, så vi kan få olie i massevis.

”Maritime sustainability”, siger én begejstret. Det altså, at vi ikke behøver at bruge tid på at komme i havn og hente olie, men kan holdes sejlene hele tiden.

Ca. midtvejs både i tid og i sømil passer det med en søndag. Efter RAS med to af minerydningsenhederne, bliver der gjort klar til gudstjeneste i cafeteriaet.



Gudstjeneste til søs

Der bliver ringet med skibsklokken, og gudstjenestestanderen hejst og således oplivede, kan resten af søndagen nydes i søndagstempo på dækket i dejligt vejr.

Men dagen efter sker det, som vi hele tiden skal være forberedt på. En hollandsk orlogsgast har smerter, der kan være blindtarmsbetændelse, gummibådsbesætningen bliver prajet på post og væk er de folk jeg lige sad og snakkede med – lynhurtigt.



Patientevakuering

Gummibåden henter den syge hollænder, som indlægges på vores hospital og tilses af skibslægen. Med høj fart sejler THETIS nu mod Azorerne for tidligt den følgende morgen at mødes med en helikopter fra Azorernes kystvagt. Den syge hollænder ”hoistes” om bord i helikopteren og bliver fløjet til et hospital på Azorerne for observation. THETIS vender tilbage til styrken og tager – noget forsinket – fat på endnu en RAS dag, som ikke er færdig med at overraske os.

Sidst på dagen får vi nemlig besked om, at vi ikke foretager havneophold i Ponta Delgada på Azorerne som planlagt, men fortsætter mod Europa så hurtigt vi kan for at komme noget vældig dårligt vejr i forkøbet, som evt. ville have kunnet forsinke os fra Azorerne i dagevis.

Vi skal imidlertid have forskellige ting med fra Azorerne og heldigvis blev blindtarmsbetændelsen ikke til mere, så hollænderen skal også tilbage til sin besætning.

Vi er nok et par stykker, der er lidt skuffede over ikke at få set lidt mere til Azorerne, men sådan er det altså når man spiller med mange ubekendte og der skal tages store beslutninger hurtigt.

Vi fik dog en smuk solopgang ved San Miguel – hovedøen, hvor vi ankrede en halv dags tid og siden et blik ind, da vi sejlede langs kysten.



Så er der friske forsyninger

Rejsebrev nr. 23 – 2009 I Spanien



Indsejlingen til Ferrol

Teknik og vejrlig er de faktorer, der i sidste ende bestemmer, hvor SNMCMG1 skal være og hvad vi kan gøre. Det må vi sande her i Ferrol i Spanien, hvor vi med en enkelt afstikker til La Coruña nu har været en god uges tid.

05-11-2009 kl. 18:42

THETIS

Vi kom til Ferrol d. 25. oktober efter turen over Atlanten. Fjorten dage på havet blev det til. Efter sådan en transit har alle skibe brug for generel vedligeholdelse og eftersyn af maskineri.

Norske RAUMA skal have geninstalleret sit minestrygningsgrej, som var blevet taget af inden turen over Atlanten af hensyn til skibets vægt, og der er opstået forskellige defekter hos enhederne, som skal tilses og udbedres.



THETIS i Ferrol

Og så er der os selv – besætningerne, som har brug for et par dages hvile og tid til at få andre billeder på nethinden end skibe og hav. Ikke mindst folkene fra de mindre skibe, som er blevet vippet godt igennem. Vi havde besøg af den norske sanit et par dage. Hun skulle følge lægens undervisning, og hun nød et par nætters god søvn på THETIS.

Det er en fin tur ind til Ferrol gennem en lang og relativ smal indsejling, med fæstningsværker på begge sider af det smalleste sted. Det har været enkelt at forsvare byen mod havsiden i hvert fald, og den var da også Europas vigtigste flådehavn og arsenal i det 18. årh.

Her blev General Francisco Franco født i 1892. Og det var her den spanske armada samledes i 1588 for at sejle mod England på ordre af kong Filip 2. Nu er det især flådehavnen, hvor vi er, som tiltrækker sig opmærksomhed med sine smukke bygninger.

Ferrol har ca. 80.000 indbyggere, den er ikke et turistmål, men bare en almindelig by, og det gør faktisk byen meget hyggelig.

Nabobyen La Coruña besøgte SNMCMG1 også et par dage. La Coruña kan prale af en meget lang havnepromenade med lange strande, hvorfra der stadig blev badet da vi var der pga. af usædvanlig varmt vejr for årstiden. Store bølger ruller ind fra Atlanterhavet og tæmmes på vej ind i den dybe bugt.

Bagved ligger byen, hvis ældste huse er berømte for den særlige stil med at kopiere agterspejlet fra gamle sejlskibe – der hvor kaptajnen havde lukaf – som smukke, men ikke særlig dybe hvidmalede og mange-sprossede glasgallerier på husene.

Ved en reception på THETIS kunne den danske konsul fortælle, at det faktisk er bagsiden af husene, der vender ud mod gaden og mod vandet – agterspejlet.

I La Coruña er der mange ting at se, så det med at få nye billeder på nethinden var nemt nok. Der er en charmerende gammel bydel med mange tapasbarer, et 2000 år gammelt romersk bygget og stadig fungerende fyrtårn ved indsejlingen til byen.



Husene i La Coruña med agterspejl

En af dagene tog vi til Santiago de Compostela – den berømte pilgrimsby, som er et af de vigtigste endemål for de ældgamle systemer af pilgrimsruter gennem Europa. Legenden fortæller, at disciplen Jakob er begravet her, og pilgrimme i tusindvis valfarter hertil.



Gudstjeneste

Vi (en gruppe fra THETIS og et par af de andre skibe) mødte en nyligt ankommet blandet flok af amerikanere, tyskere, en brasilianer og en irer, der havde været undervejs i 32 dage og 835 km. De var trætte, slidte og meget glade.

Kirken er imponerende med sin himmelstræbende arkitektur og høje alder (de ældste dele er fra 11. årh.) og på pladsen foran kunne de danske søfolk dele en medbragt øl med taknemlige pilgrimme.

Men selvom det er godt at se andre ting, fornægter fagligheden sig ikke. Under havneopholdet kom præsten tilfældigvis forbi maskinkontrolrummet, hvor en maskingast havde skilt sit nyindkøbte pragteksemplar af en fjernstyret bil ad i småstykker – ”Jeg var simpelthen nødt til at finde ud af, hvorfor den kører så godt”. Det er trygt at sejle med sådan nogle maskinfolk.

Den 1. november er det Allehelgens dag, og vi holder gudstjeneste. Det er den dag, hvor vi i kirkerne i Danmark, har tradition for at mindes vore døde. Det gør vi også på THETIS. Bageren har bagt flotte brød med kors på til nadveren og lækre kager til kirkekaffen.

Tilbage i Ferrol længes de fleste efter at komme på havet igen, men der er dårligt vejr i Biscayen, og nogle af skibene reparerer fortsat.



Idræt på helikopterdekken

Vi bruger tiden til at forberede os på at skulle være med i en fransk minerydningsoperation, hvor man fjerner gamle søminer og flybomber fra bl.a. 2. verdenskrig.

Endvidere gennemføres der brandøvelser i havn, dykkes og i fritiden er der sport, vandreture og talentkonkurrencer på programmet.

Rejsebrev Nr. 24 – 2009 I Frankrig



THETIS i Cherbourg

Det er efterår – også i Frankrig og over Den Engelske Kanal, hvor SNMCMG1 havde set frem til at skulle deltage i en fransk minerydningsoperation.

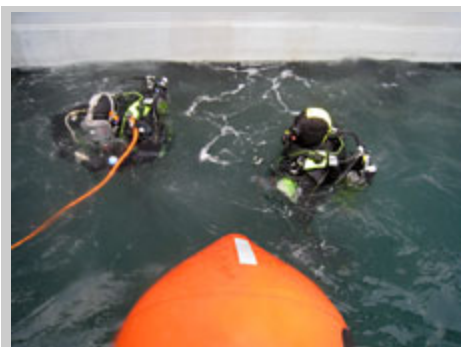
23-11-2009 kl. 23:06

THETIS, RAUMA, SAKALA, QUORN og LOBELIA kom til Cherbourg efter at have krydset Biscayen i nogenlunde roligt vejr, som bl.a. er nødvendigt for at minerydningsenhederne kan modtage brændstof undervejs. Vi nåede lige at nyde almindeligt travle arbejdsdage og arbejdsrytme før vi igen skulle i havn.

Straks ved ankomst sker der det samme i alle havne. Der myldrer folk om bord. Alle selvfølgelig med et eller andet ærinde i forbindelse med SNMCMG1. Både den militære del og den del, der handler om velfærd.

Hvad kan folk gøre, når de har fri? Vi har mødt stor imødekommenhed fra franskmændenes side – ikke mindst da de et par dage efter vores an-komst, måtte aflyse den planlagte minerydningsoperation pga. dårligt vejr og vi skulle sammensætte et ”bad-weather-program”. Vejret må man jo tage som det kommer, selvom nogen synes det er præstens opgave at gøre noget ved det...

Udover almindeligt dagligt arbejde og en gudstjeneste, kom tiden i Cherbourg til at byde på mange spændende ting. Det hører med i billedet, at Cherbourg er en militær flådestation med et sikkerhedsberedskab.



Dykning

Vi må f.eks. ikke bare gå rundt på havneområdet eller tage en løbetur. Til gengæld har franskmændene været gode til at arrangere sportsmuligheder for os, og der kommer en bus hver anden time, som kan tage folk, der har fri, med ind til byen. På THETIS har der i ugens løb været røgdykkerøvelse over to dage. Alle, der ikke er faste røgdykkere skulle gennem en øvelse, hvor de blev iført røgdykkerudstyr med iltflasker og masker, der var gjort uigennemsigtige med en plastikpose, så det lignede at bevæge sig igennem røgfylde rum.

Guidet af en indsatsleder over radio, skulle hold á to igennem en bestemt rute i skibet. Op ad en lejder, gennem en snæver trunk, ned gennem maskinen, hvor larmen i sig selv er stressende.

Undervejs fandt de en tilskadekommen, som skulle bjærges op af en lejder, de skulle have en brandslange med sig og være klar til at køle luger inden de åbnede dem ind til branden. Varmt, tungt, blændede og dertil ængstelige for at komme væk fra hinanden.

Det var ikke helt ligetil. Hvert hold blev fulgt af et par observatører, der skulle evaluere indsatsen bagefter. Det var meget interessant at følge kommunikationen mellem en indsatsleder og hans/hendes røgdykkerhold.

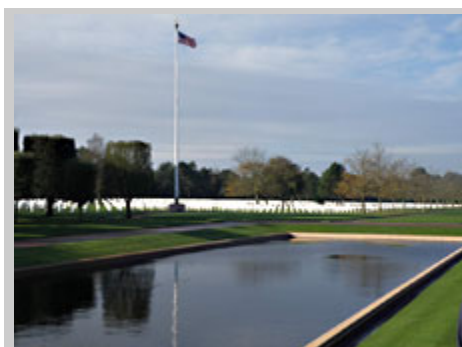
Pludselig kan man forstå, hvorfor der ikke må gå småsnak i den. Præcis og kortfattet kommunikation er afgørende. To kadetter havde planlagt øvelsen, som blev rigtig godt modtaget. En aften var hele gruppen inviteret til velgørenhedsfest på det belgiske skib LOBELIA. Overskuddet fra salg af mad og drikke gik til det gode formål "Clinic Clowns", som er en forening af hospitalsklovne. På THETIS bliver der også fra tid til anden samlet ind til forskellige formål og denne gang gik de indsamlede penge altså til "Clinic Clowns".

Vi besøgte også RAUMA, men i et noget andet ærinde. De ville nemlig give os en demonstration af deres sonar – et uomgængeligt redskab når man leder efter miner. For de helt specialiserede besætningsmedlemmer blev der arrangeret en meget lang, men også meget spændende tur til THALES Underwater Systems i Brest, hvor man udvikler sonarsy-stemer.

Der er mange dykkere med i SNMCMG1, som skal øve sig. Det har de gjort ved at dykke på skroget af THETIS og finde pakker som gruppens dykkerleder havde placeret forskellige steder på skroget.



Invasionskysten - Pointe-du-Hoc



Den amerikanske kirkegård ved Omaha Beach

En eftermiddag så vi den første franske atomdrevne ubåd fra 1967 "REDOUTABLE", som er leveret fra værftet i Cherbourg. Den blev i 2000 sejlet ind i byens gamle Atlanterterminal, hvor man nu kan besøge den.

En ubåd med en besætning på 150 mand. Ligeså stor som THETIS, 16 atommissiler, hver med en sprængkraft på to gange Hiroshima-bomben. I 1899 begyndte man at konstruere ubåde i Cherbourg, og værftet her er forblevet et af verdens førende.

Fra Cherbourg er der ikke langt til invasionsstrandene fra 2. Verdenskrig. Byen blev besat af tyskerne i 1940 og befriet af

amerikanerne i juni 1944. I krigens sidste år blev Cherbourg verdens vigtigste havn som logistisk backup for de allierede styrker i Europa.

Slaget om Cherbourg var en del af de vestallieredes invasion i Normandiet – Operation Overlord – under 2. Verdenskrig. Det blev udkæmpet straks efter den vellykkede vestallierede landgang den 6. juni 1944 (D-dag). Amerikanske tropper afskar og erobrede derpå den befæstede havn, som blev anset for afgørende for felttoget i Vesteuropa.

Lørdag var der arrangeret bustur til invasionsstrandene, den berømte Omaha Beach og den amerikanske kirkegård, som vi kender fra filmen "Saving private Ryan". Vi så også den tyske kirkegård i La Cambe.

I Arromanches så vi resterne af de præfabrikerede midlertidige havneanlæg "Mulberries", som briterne sejlede over kanalen og samlede ud for Normandiet.

I Saint Mére Eglise besøgte vi museet for de faldskærmstropper, som var nogle af de første på fransk jord.



Mont Saint-Michel

Det var en vældig god tur og jeg tror mange af os – endnu engang – sad tilbage, overvældede over selve størrelsen på den såkaldte Operation Overlord, D-dag, som skulle tilføje nazisterne det endelige nederlag.

Søndag blev det til endnu en fin bustur. Denne gang til Mont Saint-Michel og havnebyen Saint-Malo. Alt i alt må man sige at det har været et udbytterigt ophold, selvom udbyttet blev et andet end forventet.

Rejsebrev Nr. 25 – 2009 På hjemmebane



Demonstration af minesprængning

Vi sejler igen og er godt i gang med den dansk komponerede og afsluttende øvelse i SNMCMG1 2009. Styrken består nu af THETIS, norske RAUMA og britiske QUORN. Belgiske LOBELIA og estiske SAKALA er returneret til deres hjemhavne.

09-12-2009 kl. 12:47

RAUMA og QUORN har været på minejagt, og vi har set det flotte syn, når en mine bringes til sprængning.

Vi har været gennem mange andre øvelser, hvor der gælder særlige procedurer for hele skibet. Der har været skudt med kanon mod indkommende droner (ubemandede fly), og med maskingevær mod hjemmelavede skydemål på vandet.

Folk har arbejdet hårdt og i mange timer, men der er en stemning af engagement og vilje til at gøre det godt. Staben på THETIS har tilrettelagt øvelsen i samarbejde med SOK og Søværnets Våbenkursus på Sjællands Odde, og de uddeler løbende opgaverne til RAUMA, QUORN og THETIS.

På THETIS deler vi tiden mellem at bistå ”de små” og at køre egne øvelser. Vi kan f.eks. bistå RAUMA med salt og lægehjælp....en nat med frost og et isglat dæk nødvendiggjorde begge dele. Heldigvis slap den uheldige nordmand med en forvredet ankel.



Misselskydning fra RAUMA

Og heldigvis har hospitalet ellers kun været i brug under øvelserne, hvor vi bl.a. også træner at overføre sårede fra de andre skibe og modtage dem her på THETIS. Dykkerne øver også igen, sejler af sted i gummibåden en tidlig morgen i en rød solopgang eller en sen natte time i morild.

På THETIS lyder pludselig over prajeanlægget: ”Mand over bord, på post for mand over bord”. Endnu en øvelse, men det er en levende mand i dykkerdragt, der ligger derude og på otte minutter har gummibådsbesætningen fået de tunge dragter på, sat gummibåden, hentet manden op af vandet og bragt ham

tilbage til hospitalet, hvor lægen og sanitten har fået ham på fode igen. Otte minutter! Det er hurtigt, og chefen er tilfreds.

Brændstof har RAUMA og QUORN stadig brug for fra THETIS. En af de første dage tilbage i danske farvande lå vi for anker i Ebeltøft Vig med RAUMA og QUORN på hver sin side.

Brændstoffyldningen måtte udsættes da vi fik lejlighed til at øve hoist med en SAR helikopter fra flyvevåbnet.

Ud med gummibåden og syv dykkere i det mørke og kolde hav. Helikopteren fløj ind med den karakteristiske og lækre lyd af rotorblade. Den pisker vandet hvidt og finder uden større vanskeligheder de syv folk i bølgerne, selvom der er meget mørkt derude. De hentes op i helikopteren og sættes ned igen på THETIS fordæk.

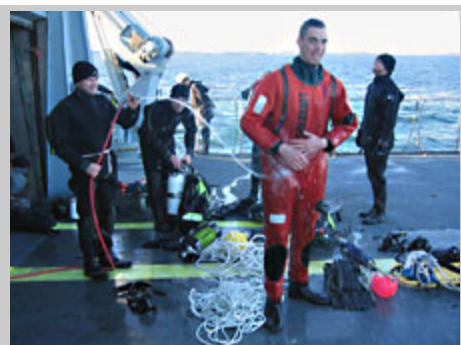


SAR helikopter

Det er spændende at følge med fra broen, og så vidt man kan se på de direkte involverede, er det ikke mindre spændende at ligge ude i bølgerne og vente på helikopteren. Det er en flot nat, og brændstofforsyningen til RAUMA og QUORN kommer til at foregå ved en klar fuldmåne.

I øvrigt er det kolde vejr blevet hilst med glæde. Det er jo tegn på at vi nærmer os hjemlige breddegrader. Det blev især tydeligt da vi sejlede igennem Kielerkanalen en smuk, kold og stille dag sidst i november. Det var en dejlig oplevelse af genkendelighed med de nøgne træer, flade marker, husenes byggestil og grantræer med lys i.

Det tager en ½ dags tid at sejle gennem den 98 km lange kanal fra Nordsøen til Østersøen, som den tyske Kejser Wilhelm lod bygge og indviede i 1895. Den skulle spare skibene sejlads nord om Skagen, og i dag er den meget trafikeret.



Afrigning efter dykning

På THETIS er opgaverne i disse dage så forskellige som at bone de mange lange gange ved nattetide når færrest muligt færdes i skibet eller spærre dem af så folk må finde en alternativ vej. Det er en god øvelse i at kende sit skib, men når skafningen venter i messen, skal det nok lykkes.

I den anden ende af opgaveskalaen ligger f.eks. skydning. Vi har haft skydeøvelser efter luftmål med kanonen, der drøner gennem hele skibet, så man kan mærke det i maven, og der er blevet skudt med tunge og lette maskingeværer. DLS (decoy launching system), som skal forvirre evt. indkommende

missiler, blev også afprøvet. Det lyder og lugter som ti nytårsaftener på én gang.

Noget af det mest interessante og imponerende ved det hele, er jo, at det er den selvsamme person, som den ene dag har til opgave at forberede den altid lækre mad vi får, eller at bone dørken eller at sidde ved pc'en i skibskontoret, der også kan skyde præcist med maskingeværet. Og det hele foregår mens skibet sejler.

Det er også god øvelse for de vagtchefer vi fik om bord i Kielerkanalen. Masser af mennesker på broen, masser af koncentreret kommunikation mellem broen, der styrer skibet, O-rummet, som styrer operationen og så skytterne ude på dækket.

Som iagttager bliver jeg endnu engang opmuntret af at se folks engagement og professionalisme. Også når det gælder fint besøg af cheferne fra 1. og 2. Eskadre. Der bliver gjort rent og forberedt spørgsmål til chefen for 1. Eskadre, som i løbet af dagen skal mødes med hele besætningen.

Men det lader sig ikke nægte – der er noget i luften. Også på THETIS begynder julestemningen at indfinde sig. Vi tyvstartede lidt med gudstjeneste ”første søndag i advent” allerede onsdag, til gengæld blev der arrangeret julehygge og julebingo om søndagen. Og sikke en dag.

I kabyssen havde bageren forberedt dej til forskellige julekager, der var købt ind til konfektproduktion og til at klippe juleklip i cafeteriet. Tømreren blev også udfordret, da præsten pludselig kom og spurgte om ikke han kunne finde på en adventsindretning for en grankrans kunne ikke opdrives i Cherbourg.



Julekonfekt om bord

”Tøms” tog udfordringen, og da vi nåede første søndag i advent havde han snedkereret en meget flot skål med fire holdere til lys. Det første lys blev tændt og der blev julehygget på THETIS. Og så må vi ikke glemme at nævne det traditionsrige bingospil, i år med dagvagten og burmanden som de to vigtigste personer – nummeroplæseren og hans hjælper, der skamroser gaverne og fører skibet gen-nem næsten uudholdelig spænding til forløsning og gaver.

Det sidste år har været mindeværdigt for THETIS som kommandoskib for SNMCMG1 og for de besætninger, der har gjort tjeneste. Nu venter en velfortjent juleferie med mænd, koner, kærestes, børn, venner, søskende, forældre og alt, hvad der er godt.

Herfra THETIS ønsker vi alle en glædelig jul og et godt nytår.

Nyt fra SNMCMG1 staben - Juleferie forude



RAUMA. Affyring af missil

NATO Stående Minerydningsgruppe 1 (SNMCMG1) er nu klar til at holde juleferie efter en veloverstået stor øvelse.

11-12-2009 kl. 12:11

Overlæge Bjarne Møller, SNMCMG1 staben

Minerydningsgruppen, der igennem hele 2009 har været under dansk kommando, er nu ankommet til Svendborg for et velfortjent hvil, inden enhederne sejler hjem mod egne flådebaser. De forudgående 10 dage har været præget af masser af aktiviteter under øvelse DANISH MCMEX 09. Kommandoskibet THETIS og de to minerydningsenheder RAUMA og QUORN har afsøgt et område ud for Grenaa for øvelsesminer, og styrken har været udsat for angreb fra både fly og skibe.



Sårede behandles på hospitalet

Der har således været intens brug både for samtlige sensorer, og våben – ikke mindst kanoner og maskingeværer. Norske RAUMA fik også affyret et missil mod et sømål, med stor succes.

Forsyningsskibet SLEIPNER havde lagt øvelsesminer ud i øvelsesområdet, som minerydningsenhederne efterfølgende skulle finde og simulere at bortsprænge.

Det blev en større udfordring, da vand- og saltlagene i øvelsesområdet var for vanskelige for de britiske sonarer.

Desuden drillede det ellers fredelige område udfor Djursland med kraftige strømforhold, der vanskeliggjorde dykkernes arbejde.

Det lykkedes Norske RAUMA stryge to af de udlagte, forankrede øvelsesminer, og minerydningsfasen blev afrundet med bortsprængning af en skarp sømine, som var udlagt til formålet.

Der har også været en koordineret search- and rescue øvelse, hvor skibene i fællesskab fik afsøgt et havområde og fandt de "forulykkede", som blev behandlet på hospitalet på Kommandoskibet THETIS.

I løbet af perioden, har skibene også haft mulighed for at træne det interne havariberedskab, og en af dagene var der i forbindelse med et angreb, talrige "sårede" som skulle behandles, samtidig med at skibet skulle fortsætte i klart skib beredskab. En dag, hvor der blev knoklet intenst fra morgen til aften.

Nætterne har været brugt til navigationstræning, ligesom skibsdykkerne, har udført natdykninger mange nætter.

Chefen for SNMCMG1 kommandørkaptajn Henrik Holck Rasmussen udtaler:



THETIS: Klart skib. Tungt maskinvær klar

”DANISH MCMEEX 09 har budt på et øvelsestempo og momenter, der definitivt har udfordret både NATO-staben og minerydningsenhederne.

Øvelsen har bidraget til at opretholde det høje faglige niveau, som SNMCMG1 er kendt for, og som er påkrævet af en maritim indsatsstyrke på ”On-Call”, som vi er det.



*THETIS: Broen i klart skib
beredskab*

Jeg har det derfor godt med, at vi som dansk styrkeledelse slutter deployeringen af med den slutspurt, som DANISH MCMEEX 09 har været”.

Det var glade, men noget udmattede besætninger fra de tre skibe, der ankom til Svendborg fredag d. 11. december efter en velykket og intens øvelse.

Der er givet landlov til besætningerne i Svendborg, men allerede søndag d.13. december om morgenen drager QUORN mod sin hjembase i Portsmouth, og 15. december går THETIS til Flådestation Frederikshavn og RAUMA til Haakonssvern.

SNMCMG1 samles igen straks i det nye år, hvor kommandoen overbringes til den polske flåde ved en parade i Gdynia, Polen d. 19. januar 2010.

Danmark vil da have haft kommandoen over SNMCMG1 igennem hele 2009.

F358 TRITON

Weekendophold i Bergen



Efter endt øvelse torsdag nat og fredag morgen, sejlede TRITON mod et velfortjent weekendophold i Bergen, hvor skibet ankom fredag eftermiddag.

14-09-2009 kl. 12:11

Her blev vi mødt af en forbindelsesofficer fra den norske Sjøkrigsskole og en "shipbroker", der stod for det praktiske i

forbindelse med opholdet.

TRITON havde inviteret de deltagende norske enheder på "beercall" fredag aften, så man i mere festligt lag kunne drøfte ugen, der gik. Der blev udvekslet våbenskjolde og "røverhistorier", og på trods af ugens natlige strabadser, var der ingen, der havde travlt med at komme hjem.

Lørdag formiddag blev brugt til afslapning. Enten på skibet eller ved at gå en tur i Bergens smukke centrum. Om eftermiddagen havde velfærdsudvalget arrangeret en tur med Fløibanen til et udsigtspunkt kaldet Fløyen.

Andre valgte at tage op på et noget højere bjerg, kaldet Ulriken. Enkelte forcerede bjerget til fods, mens andre stadig var trætte, og derfor valgte den mere magelige løsning - svævebanen.

Lørdag aften var der arrangeret temafest i menigmessen, Valhalla. Temaet var vikinger, og alle på skibet var inviteret. Der var mange gode udklædninger og alle var i rigtigt godt humør.

Søndag valgte en stor del af besætningen at prioritere afslapningen om formiddagen. Eftermiddagen derimod gav anderledes fysisk aktivitet, da en stor del af besætningen tog bussen til den norske flådestation Haakonsværn for at dyrke idræt.

De 2½ timer på Haakonsværn blev brugt på fodbold, en rask lille turnering indenfor, med deltagelse af et norsk hold af værnepligtige, og derefter en intern kamp udenfor. Derudover blev der svømmet, løbet, bokset og styrketrænet. En helt igennem vellykket tur:-).

Alt i alt en god weekend i Bergen med både hyggelige arrangementer, og tid til afslapning og opladning til den følgende uges øvelser.

F360 HVIDBJØRNEN

Nordlyset Nr. 1-2009 fra HVIDBJØRNENs A-besætning



Når maskineriet svigter, må vi finde alternative løsninger.

Så fik vi taget hul på 2009.

Jeg er sikker på, at vi alle nød at være hjemme jul og nytår. Lige meget hvor hyggelig en jul vi havde for godt et år siden, i Fuglefjord på Færøerne, så er julen jo familiens fest.

05-03-2009 kl. 11:24

Og I år fik vi så muligheden for at fejre julen med familie og venner derhjemme.

Vel ankommet til Keflavik var vi klar til overlevering, men desværre var toldvæsenet ikke så venlige. Vi fik slet ikke lov til at mødes med B-besætningen. Kun vi to chefer fik lov til at tale sammen i 5 minutter ude på en forblæst landingsbane, og det under overværelse af en tolder, som holdt øje med, at vi ikke udvekslede kontrabande.

Vi nåede frem til HVIDBJØRNEN, og det var jo dejligt at være tilbage på "vores eget" skib igen. Før B-besætningen overtog HVIDBJØRNEN, havde den også været på et mindre værftsophold, men vi regnede med, at B-besætningen havde fået klaret alle de tekniske problemer, der opstår efter et værftsophold. Vi havde jo også hørt, at det ikke var småting, B-besætningen havde måttet kæmpe med undervejs.

En del arbejder var også i gang under besætningsomskiftningen i Reykjavik, men det så ud som om, skibet skulle være i orden, når vi skulle ud på forskole. Desværre var det ikke alt der var klar, og desuden dukkede der endnu en række tekniske problemer op under vores ophold i Reykjavik. Så det var med lidt forsikelse, at vi kom af sted, og vi måtte endda en tur tilbage til Reykjavik igen, for at få det hele på plads.

Men derefter gik det derud af. Der var oven i købet bestilt godt vejr til os, så de første tre dage i Danmarksstrædet var ren luksus. Vi gik direkte over til de to fiskere, der var aktive på østkysten og kontrollerede dem med det samme. Det var uden de store problemer, og vi fortsatte hurtigt videre syd på mod Kap Farvel.

Vi satte farten op, for vejrguderne havde efterhånden ændret mening, og en massiv "LP-plade" (et stort lavtryk hvor isobarerne ligger tæt, og som derfor medfører kraftig vind) var på vej mod Kap Farvel, så vi var lidt i et kapløb med lavtrykket om at nå først til Kap Farvel. Det lykkedes lige, så vi kom til at have vinden i ryggen rundt om "Kappen" og op mod Julianehåbsbugten.

Vel ankommet dertil var vejret lidt mere skiftende, og ofte mest egnet til fjordsejls. Selv om der kan være storm og tætte skyer udenfor, kan det heldigvis være meget pænere vejr inde i fjordene, men det kan også være det modsatte, så det er altid spændende at sejle på Grønland.

Efter et par dage i fjordene, hvor vi mødte både KNUD RASMUSSEN, det nye inspektionsfartøj, og TULUGAQ, den gamle grønlandskutter, anløb vi Narssarssuaq, idet vi skulle have to kadetter ombord, der kom med fly fra Danmark.

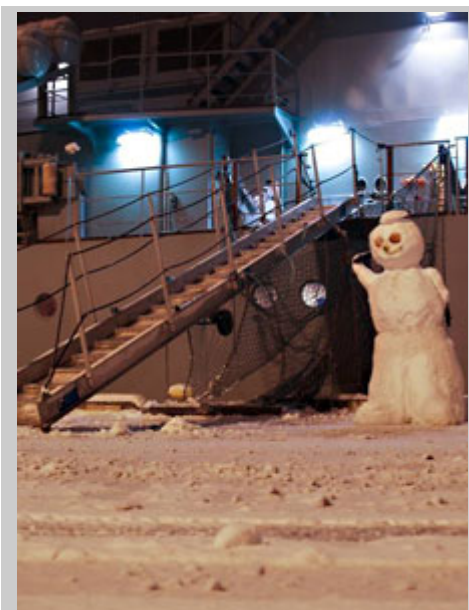
Efter en dag i Narssarssuaq, hvor det var pænt vejr, og vi fik mulighed for en frisk spadseretur og et besøg ved Istjenesten, der også har hjemme i lufthavnskomplekset, stod det atter på nogle dejlige dages sejls i og uden for fjordene. Og efterhånden gik det nordpå mod Grønnedal.

Inden da var vi dog løbet ind i flere tekniske problemer. Dels mistede vi vores elektroniske navigationsinstrumenter et efter et, og til sidst var vi ved at finde sekstanten frem igen. De dygtige teknikfolk fik dog strikket noget nødudstyr sammen, så vi fik strøm på igen. Men aftenen før vi skulle til Grønnedal, kunne vores smøreoliepumper til gearet ikke mere, så vi måtte ind til Grønnedal lidt før tid.

Vi fik en meget fin modtagelse, som det efterhånden er blevet vanen. Vi blev inviteret til orientering, til frokost, og blev vel modtaget i klubben. Dalshoppen holdt også længere åbent, så vi kunne få brugt vore søtillæg. Og ikke mindst smilede vejret til os som dansk forårsvejr de første dage. Efterhånden blæste det dog lidt mere op, og der blev spejlglat på vejen og kajerne.

På trods af Grønlands Kommandos, KNUD's og TULU's ihærdige indsats og en Challengers airdrop med dele til helikopteren, lykkedes det os ikke at komme af sted før efter et 5 dages ophold. Vores helikoptergruppe, DOC og præst nåede også at få en tur med KNUD til Narssarsuaq og retur, da flyet blev aflyst, men de fik da en oplevelse ud af det.

Igen kom teknisk division os til hjælp. De fik "stjålet" en smøreoliekøler fra en hovedmotor, som passede nogenlunde ind, og som gjorde det muligt for os at sejle videre, indtil vi endelig, fredag, ankom til Narssarsuaq, hvor det nu lykkedes flyet at komme ned.



I Reykjavik fik vi en ny frivillig vagtpost ved falderebet.

Nu var vi lidt bedre hjulpet, selv om strømforsyningen på broen stadig består af en lastbilsbatterilader, og diverse dimser, der er skruet og loddet sammen, så vi også har navigationsinstrumenter på turen.

Men det er selvfølgelig en lidt anderledes opgave for vagtchefen ("styrmanden") at gå rundt og måle spænding på batterierne og justere ladestrøm til forsyningen. Men det virker.

Ikke desto mindre bliver det dejligt at komme til Reykjavik, hvor alle vores manglende reservedele forhåbentligt kommer, så vi kan få skibet helt klar igen.

Ind imellem alle de tekniske problemer har vi dog haft mange flotte oplevelser. De mange smukke fjorde tager sig fantastisk ud både i sol, stille vejr og i snestorm. Og vi er kommet mange steder, som de fleste af os ikke har set før.

Og på vej ud gennem den vintertilfrosne Skovfjord fra Narssarsuaq, stoppede vi op, så vi kunne få et billede af besætningen på isen ved siden af skibet. Isen var ca. ½ m tyk.

Også en del af de islandske fjorde har været spændende at opleve, når nu søen rejste sig alt for voldsomt ude i Danmarksstrædet.

Men nu bliver det dejligt at komme til Reykjavik en weekend og puste ud og reparere, så vi er klar til de sidste 14 dages patrulje på dette togt.

Poul-Erik Larsen
Chef

En englænder besøger HVIDBJØRNEN

Denne udsendelse var en ekstra udfordring for besætningen ombord på HVIDBJØRNEN, som var vært for en britisk udvekslings officer fra Royal Navy (RN).

Siden den Royale Danske flåde startede med at bruge Lynx helikoptere i 1980'erne, har der været en del udveksling af piloter mellem Søværnets Helikopter Tjeneste (SHT) og 702 Naval Air Squadron med base i Yeovilton.

Lt Mark Jameson RN er den 9. udvekslings officer fra England og da Mark blev spurgt om han ville ud på et skib og fungere som dansk Helikopter Gruppe Leder (HGL), var han meget glad for tilbuddet, og sagde straks ja.

Mark er normalt ansat ved SHT som instruktør pilot, og bruger hverdagen på at træne nye piloter i at flyve en Lynx helikopter.

Task Force 150 har ved udsendelsen af ABSALON, på pirat jagt i det Indiske Ocean, stillet større krav til ekstra mandskab i eskadrillen, så med alle de danske HGL der tager sydpå til solen, tog Mark op til Grønland og nordlyset.

Den grønlandske vinter er altid en stor udfordring og før Lt. Mark Jameson kom til Danmark har han fået polar erfaring ombord på HMS ENDURANCE, et ispatruljeskib, der operer for RN ved Antarktisk, hvilket kom Mark til gode i Norden.

En af de store oplevelser fra denne tur var et besøg ind til Kulusuk og Tasiilaq, mens skibet sejlede ned ad østkysten, efter at besætningen forlod Reykjavik. Dette blev gennemført som en navigatorisk øvelse, for at lade helikopter besætningen gennemføre en lang mission over hav is til fjerne bosættelser, før helikopteren returnerede til skibet.

Da skibet bevæger sig og havisen er meget utilregnelig, så skaber det et kompliceret navigatorisk problem, som der skal holdes øje med. Så helikopteren og skibet mødes i den samme position, på det samme tidspunkt, og før at helikopteren løber tør for brændstof.

Konsekvensen af en fejl beregning behøver vist ikke blive uddybet mere. Desuden er vinter dagene korte, så vi blev belønnet med en smuk sol nedgang, sigtbarheden var dog ikke et problem, da vi rapporterede "visuel" med Hvidbjørnens kraftige is projektører, mellem isen på en afstand af mere ind 80 sømil.



LT Mark Jameson på arbejde i S-142



En af de "lokale" i Tasiilaq

Mens vi var i Tasiilaq, fik vi en kort pause for at møde lokalbefolkningen, som vist imidlertid nægtede Steen (1. tekniker i helikopteren), at lade Mark give Henrik (2. teknikeren i helikopteren) et nyt kæledyr.

Da vi kom rundt om Kap Farvel, det sydligste punkt på Grønland, gennemførte helikopter besætningen nogle fjerne helikopter landinger med besætningsmedlemmer fra skibet, i området ved Narsarsuaq.

Når du har en helikopter til rådighed, så har du chancen for at besøge steder som du er næsten 100 % sikker på at der ikke har været andre før dig. Denne type af træning gennemføres da det er en af Lynx helikopterens primære roller, sammen med skibet at sikre SAR (search and rescue) i fjerne områder, hvilket er en stor udfordring.

Imidlertid viste den store udfordring for helikopter gruppen sig, at være i en periode hvor helikopteren havde flyve forbud, på grund af en fejlet teknisk inspektion. I Danmark er sådan et problem let løst. Men på Grønland, i den anden ende af en lang logistisk forsyningens linje.

Det kræver større anstrengelser fra flere mennesker og en smule held med vejret. Skibets besætning var meget sympatiske, da det samtidig fik et teknisk problem. Derfor tilbragte hele besætningen ekstra tid i Grønnedal, mange nød den ekstra tid i land med en gåtur til den gamle mine by Ivittuut, mens at helikopteren og skibet ventede på reservedele.

Lige som reservedelene skulle leveres med et Royal Danish Airforce (RDAF) Challenger fly, tog vinden til, og airdroppet blev derfor aflyst. Denne englænder nød stadigvæk opholdet, men resten af helikopter gruppen ville gerne hjem, og risikoen for ikke at komme med Greenland Air 757 fra Narsarsuaq til København og skifte helikopter besætning var ved at være stor.

Helikopter gruppen blev overført til KNUD RASMUSSEN for den korte tur fra Grønnedal til Narsarsuaq, men Grønland er sjældent forudsigeligt og næste morgen fandt helikopter gruppen ud af at flyet fra Danmark var aflyst og ville komme 48 timer senere.

Intet at gøre ved det, så tilbage til HVIDBJØRNEN, for at reparere helikopteren, da reservedelene nu var kommet fra Nuuk med kutter.

Alt det ekstra arbejde blev godt belønnet 24 timer senere, da helikopteren fløj en test flyvning og blev erklæret operativ igen. Dette tillod helikopter gruppens "togt" at blive afsluttet med en nat flyvning og en succesfuld overdragelse til den næste helikopter gruppe.

Citat: "Mark Jameson reports 'working and living onboard HVIDBJØRNEN was a privilege so thank you all, especially those who suffered my attempts at Danish, see you next time. Hej hej."

Lt. Mark Jameson

Nyt "besætningsmedlem" i HVIDBJØRNEN-A

For et par uger siden fik vi en forespørgsel, om vi eventuelt var interesserede i at blive fadder, igennem mandsskabsklubben (Martha), for et barn, der ikke ligefrem har det så nemt.

Vi snakkede om det i barudvalget og blev enige om, at det lød som en rigtig god ide. Et par dage senere sendte vi papirerne til en organisation der hedder: **Den Danske Hjælpefond**.

Det betyder, at besætningen på HVIDBJØRNEN-A er blevet fadder for et barn fra Indien, navnet på pigen er Jhancy. For et meget beskedent beløb på 135 kr. om måneden, vil hun kunne fortsætte sin skolegang, hun vil få skoleuniform, kosten betalt, en julegave m. m.

MOKS 297 Hans Martin Holger Pedersen

Orlogspræsten på sin tredje tur

Med et brev fra 1. Eskadre møder jeg op i Kastrup lufthavn fredag d. 23. januar kl. tidligt for at flyve til Reykjavik sammen med 16 værnepligtige og inspektionsskibet HVIDBJØRNEN'S A-besætning, der skal overtage deres eget skib efter et togt med TRITON før jul.

Jeg glæder mig meget til denne, min tredje tur som orlogspræst og er spændt på at møde endnu en besætning. I lufthavnen er det et mylder af mennesker ved gaten, til det fly som søværnet chartrer, når en hel besætning skal afsted.

Jeg får hilst på chefen, næstkommanderende og vores rejseleder og lægger mærke til, at folk er glade for at se hinanden. Der er allerede en god stemning. Det har været jul, nytår og ferie. Nu skal man på arbejde igen og det er egentlig meget rart.

Det kender jeg godt. Hverdagen kan være en velsignelse i al sin forudsigelighed. Og selvom arbejdet på inspektionsskibene handler om at træne, vedligeholde og være klar - også til det uforudsigelige, så er der masser af hverdag og rutiner i at holde sig klar.

Fra lufthavnen i Keflavik kører vi de 45 km. til Reykjavik i bus. Første besøg i Reykjavik og jeg er overrasket over den store og moderne by, med en raffineret skyline og meget lang havnepromenade.

Mellem alle de nybyggede højhuse i glas lægger jeg mærke til et ydmygt hvidt og meget smukt træhus. Det ser så tomt ud. Senere finder jeg ud af, at det er her Reagan og Gorbatsjov mødtes i 1986 for at underskrive aftalen om at stoppe våbenkapløbet og sætte en stopper for den kolde krig.

Reykjavik har meget at byde på. I løbet af en weekend når jeg en koncert med DAD på spillestedet Nasa, en lang vandretur rundt i byen med et besøg i Hallgrímskirken, gudstjeneste i Domkirken, cafebesøg og shopping med andre fra HVIDBJØRNEN. Det er meget betegnende for dem og deres væremåde, at de bare spørger om jeg vil med.

Udenfor parlamentsbygningen, ser vi nogle af de demonstrationer, som kort tid efter skal få regeringen til at opgive ævred og udskrive valg. Vi ser en kunstudstilling på Rådhuset, som i sig selv er værd at besøge, halvvejs bygget ud i en sø midt i byen, hvor gæs, svaner og fede andefugle i massivt antal holder til.

Jeg når også at besøge Listasafn – Reykjaviks kunstmuseum, som har en mindre udstilling af en kendt

islandsk kunstner, Érro.

Men først skal vi lige ombord på skibet, finde lukaf'er og slæbe bagage op. Jeg har fået VIP lukaf'et oppe på chefgangen og lige som jeg skal til at lade det kildre min forfængelighed, siger de, at det er fordi det er der, det vipper mest. Godt så.

Jeg tror nu ikke, jeg var den, der havde det værst. Men vi blev gynget og smidt rundt med, på vej ned om kappen, og op ad vestkysten. Og hvor bliver man dog fysisk og mentalt træt af at skulle koncentrere sig om at holde balancen – både nat og dag. Jeg er glad for, at jeg ikke også var søsyg.

Der er meget, der skal være på plads før skibet kan tage turen over Danmarksstrædet til Grønland og runde Kap Farvel sammen med store ismængder – sandsynligvis i hårdt vejr. Brændstof, proviant, maskindele og reservedele.

Besætningen har prøvet det før. Den er garvet, men afhængig af en omverden ligesom alle andre og derfor må folk f.eks. undvære deres uniformer de første mange timer pga uenigheder i logistikken udenfor skibet. Planen er at afsejle fra Reykjavik mandag, men det skal blive anderledes pga. en defekt akselgenerator, hvortil en dims må bestilles og bringes langvejsfra.

I alt er vi 76 mennesker ombord, heraf 16 unge værnepligtige, som har valgt at se nærmere på søværnet. Det kan jeg godt forstå og de bliver godt modtaget af HVIDBJØRNENS besætning. Det er tydeligt, at her er et overskud til at rumme nye folk.

Som orlogspræst er det første gang jeg sejler sammen med værnepligtige. Det er en fornøjelse både fordi de er rare at være sammen med, men også fordi jeg kan hægte mig på det program skibet har tilrettelagt for dem, så de lærer lidt om skibet og dets mange forskelligartede opgaver og kan bruge det som baggrund for at finde ud af, hvilken division de gerne vil knyttes til på det seks uger lange togt til Grønland.

Er det maskinen, der trækker? Høreværn, defekte olieklølere, kreative løsninger, udviklede kredsløb og avancerede styresystemer? Er det radiokommunikation og læsning af radarbilleder? Er det dæksarbejde, helikopterbistand og gummibådssejls? Eller er det kabyssen og de dygtige kokke, forsyning og administration?

I løbet af nogle dage bliver vi guidet gennem alle divisioner/sektioner for smagsprøver. Det er veltilrettelagt, besætningen vil gerne fortælle om deres opgaver og gør det både pædagogisk og engageret.

Selvom dagene i Reykjavik blev udnyttet til fulde, med arbejde, undervisning og sightseeing, syntes alle det er dejligt endelig at komme på søen. Skibet finder sin daglige rytme og en arbejdsom ro indfinder sig.

"Vi har set hvaler!".....siger tre begejstrede værnepligtige, der står ude i skibets centrale trappegang foran en plakat med billeder af Nordatlantens mange hvalarter, hvor de er i færd med at identificere de hvaler de så i projektørlyset fra skibet.

Et inspektionsskib er en arbejdsplads ligesom alle andre og dog helt forskellig fra alle andre. Her spiser og sover man sammen med kollegerne, man har sin fritid sammen med dem, sidder i den samme dagligstue og dyrker motion sammen med dem.

Det kræver sociale kompetencer, storsind og en evne til at have privatliv på nogle helt andre præmisser, end når man er hjemme. Den indbyrdes omsorg og opmærksomhed, som må være en af grundstenene i et skibs effektivitet, er udtalt til stede her på HVIDBJØRNEN.

Som præst får jeg lov at færdes overalt på skibet (præsten er "udenfor rang") og så sker det ganske jævnligt, at nogen har lyst til at vende et eller andet med mig, som de har spekuleret over, er kede af eller er tvivlrådige overfor.

Der skal træffes valg i tilværelsen – hvordan skal man vide, hvad der er det rigtige? en gang imellem får man sagt eller gjort noget rigtig dumt – hvordan kommer man videre? "Hvad er mit ansvar – hvad er ikke mit ansvar?" og så videre og så videre.

Besætningen er gode til at hjælpe og støtte hinanden, og en gang imellem er det godt med en erfaren præst, der langt hen ad vejen siger det samme, men på en lidt anden måde og som måske har andre vinkler på problemstillingerne at bidrage med.

"Skal du så også holde gudstjeneste?" blev jeg meget hurtigt spurgt og selvfølgelig skal jeg det. Vi rigger til i cafeteriet, der er hjælpere nok, én finder og hejser gudstjenestestanderen – det signalflag, der fortæller omgivelserne, at vi holder gudstjeneste, en anden sætter den store brødkasse op på bordet, dækker den med fartøjstæppet - en Bibel på og to lys og så har vi et alter.

Jeg har skrevet et program med salmer, Fadervor og Trosbekendelsen, og efter matrosen har slået de 3 x3 bedeslag begynder vi. Sanitten er blevet degn i dagens anledning og læser ind- og udgangsbønnen.

En prædiken skal der være og så den vigtige kirkebøn, hvor der bliver sat ord på det, der fylder meget for de fleste når vi beder Vorherre om at passe på dem derhjemme.

Bagefter er der kirkekafe og hyggesnak. Gudstjenesten er en afbrydelse i det daglige arbejde, en mulighed for at være sammen på en anderledes måde og cafeteriet er fyldt.

Jeg skal desværre kun være med på HVIDBJØRNEN i tre uger. Det er for kort tid til at nå at lære folk ordentligt at kende, men det er alligevel nok til, at der indfinder sig en fortrolighed og tillid til det, at der er en præst ombord.

Endnu en gang bliver jeg imponeret over den professionalisme på alle poster og det sammenhold, der møder en, sammen med venlighed og humor. Alle er optaget af at få helheden til at fungere både fagligt og socialt.

Så vidt jeg kan se, er der i søværnet en virksomhedskultur man skal værne om, samtidig med at man naturligvis skal tage gode tanker til sig udefra, og på den måde holde sig i samspil med det omgivende samfund.

I skrivende stund er turen for mit vedkommende desværre snart slut. Helikoptergruppen og lægen skal afløses og jeg rejser hjem sammen med dem. Vi kom til Grønnedal lørdag d. 7/2 om aftenen og vågnede til en aldeles pragtfuld søndag med udsigt til toppen af bjerget Kunei, lyserød af den tidlige morgensol.

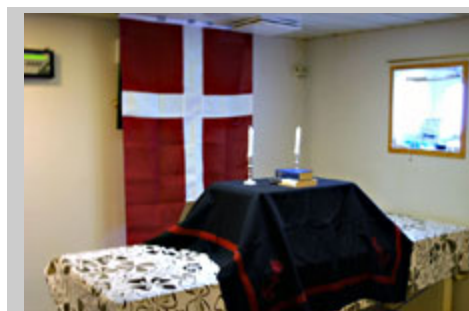
Vi skulle ikke være kommet ind før søndag, men der har været problemer med både helikopteren og skibet igen, og planer holder ikke længe ad gangen. Det er frustrerende for et skib, hvis vigtigste opgaver er at yde assistance til andre og foretage fiskeriinspektion, selv at skulle ligge stille og vente på hjælp.

Men når det skal være, er Grønnedal et dejligt sted at vente. Det er hjemsted for Grønlands Kommando og der bliver afholdt møder mellem skibets ledelse og kommandoen, der foregår undervisning af de værnepligtige, nogle sejler i gummibåd på de spejlblanke fjorde, andre vandrer eller løber sig en tur i fjeldet og så er der selvfølgelig også masser af hygge og samvær.

Sammen med folk fra Grønnedal holdt vi gudstjeneste i gymnastiksalen (med hjemmebakket brød til nadver, det er vores dygtige bager, der trådte til) og derefter en hockeykamp – som Grønnedal vandt. På skibet var der indbudt til kaffe- og kagemik.

Dagen efter blev jeg inviteret med på en tur til det nærliggende Ivittuut (den forladte by ved kryolitbruddet, som blev opgivet i midten af 80'erne). Turen blev foretaget bag på en af de stærke og hurtige firehjulstrækkere, ATV'er, som mange heroppe benytter. Det var en iskold og meget! sjov køretur.

Bevægende var det at besøge kirkegården i Ivittuut, hvor indskrifterne afslører, at mange ikke er blevet særlig gamle. De fortæller også om dødsfald ved ulykker i minen eller drukneulykker. Og om "gamle Marie", der døde i 1902 og som i 50 år var bruddet en "hengiven og opofrende tjenerinde". D



Klar til gudstjeneste.

et store hvide kors på kirkegården bærer ordene fra salme 139 i Det Gamle Testamente: Låner jeg morgenrødens vinger og slår mig ned, hvor havet ender, så leder din hånd mig også dér, din højre hånd holder mig fast.

Her har folk virkelig følt, at de levede ved det yderste hav. Det gjorde de jo også – og gør stadig! I en stilhed, som kan være så intens, at den larmer.

Det er 19 år siden jeg var i Grønland sidst og nu ved jeg hvorfor jeg altid har haft lyst til at komme herop igen. Det er simpelthen livsbekræftende at opleve lyset skinne i blå isfjelde, høre stormenes hyl og mærke solens varme her langt mod nord.

Men det ville ikke have været den halve oplevelse, hvis ikke det var for den besætning jeg mødte på HVIDBJØRNEN. Tak skal I have.

Lene Munch, præsten

Udnævnelse:

Michael Olesen, d. 16 februar. MOKS

Fødselsdage:

OPO STEEN KEMPF blev 38 år d. 31/01-09

VLO THOMAS Jacobsen blev 34 år d. 07/02-09

225 MARTIN Pedersen blev 30 år d. 19/02-09

701 Pernille Kyed Jensen blev 21 år d. 31/01-09

803 Lucas Alonso blev 21 år d. 05/03-09

KAD Tue Husted blev 29 år d. 27/02-09

Tillykke til dem.

Mvh Redaktionen Nicholas Castello og Jesper Vincent

Nordlyset Nr. 2-2009 fra HVIDBJØRNENS A-besætning



Det spæde arktiske forår – medio MAJ

Så er vi på togt igen. I øjeblikket er togterne lidt kortere. Det skyldes, at vi skal tilbage i den normale rytme med ca. ti ugers togter. Vi er kommet ud af rytmen, fordi vi fra HVIDBJØRNENS A-besætning har været ude at "afløse" på TRITON.

08-06-2009 kl. 09:21

Sidste nyt fra chefen.

Det betyder også, at når dette "NORDLYSET" udkommer, så er vi allerede så småt på vej hjemad igen. Og det bliver jo dejligt at komme hjem til familie og venner til sommeren i Danmark. Men vi har bestemt også mærket, at det går mod sommer her oppe på Nordatlanten.

Vi har haft et togt med rigtigt flot vejr, og med lange lyse dage, og vejrudsigten for den kommende tid lover ligeledes flot vejr, så vi kommer nok til at slutte lige så dejligt som vi startede.

Som sædvanlig tog vi til Reykjavik for at overtage skibet efter B-besætningen. Det var et flot "nypudset" skib vi kunne overtage. B-besætningen havde virkelig lagt sig i selen for at kunne aflevere skibet til os i god stand. Det var rigtig dejligt, og jeg er sikker på at det også inspirerer os til at aflevere skibet i lige så god stand, til B-besætningen igen.

Også teknisk set har vi haft en meget mere velfungerende HVIDBJØRN denne gang. Vi kom af sted fra Island med et enkelt døgn's forsinkelse, idet hoist-wiren på helikopteren efter lang tids brug var blevet så slidt, at vi måtte have en ny en sendt op.



Sneklædte Grønnedal

Men derefter kunne vi sejle i solskin og fladt hav over til et område temmelig langt oppe ad Grønlands østkyst, hvor der lå tre norske sælfangere, som vi skulle kontrollere.

Det havde vi ikke prøvet før, så det var en spændende opgave oppe i bæltet af storis med masser af sæler, klapmydser og hvaler.

Men mere om det i en artikel herunder. Herefter gik det sydover for at kontrollere nogle mere almindelige fiskere på østkysten og derefter rundt Kap Farvel for at komme til Grønnedal, hvor Grønlands Kommando, som vi arbejder under, har hjemme.

Ud over at forsøge at få tømt Dalshoppen for alle de gode luksusvarer og nyde det gode vejr og det allermest spæde forår,

holdt vi også nogle møder om HVIDBJØRNENS A-besætnings næste togt til Nordøstgrønland, hvor vi skal hjælpe Siriuspatruljen, og til Nordvestgrønland, hvor vi skal besøge Thule og canadiske farvande.

Det er et omfattende program med mange spændende oplevelser, der er i vente til det togt, som vi skal på i perioden 22. juli til 7. september.

Fra Grønnedal gik turen videre nordover til Nuuk (Godthåb), hvor vi endelig fik besøgt Grønlands hovedstad igen.

En spændende oplevelse, som Anna skriver en lille artikel om i det følgende. Der lå fortsat meget sne i gaderne, men det kunne godt mærkes, at solen var ved at få mere magt.

Det var dejligt med et gensyn med Nuuk, og vi fik efterfølgende også en meget smuk tur gennem Godthåbsfjorden, et lukket fjordkompleks inde bag byen. Den hvalfamilie, der skulle holde til her, så vi dog ikke så meget til.



Nuuk - Godthåb

Vi fortsatte endnu en gang nordpå og sejlede ind i Sønderstrømfjord for at kunne sende helikopteren ind til lufthavnen inde i bunden af fjorden for at hente en ny smøreoliekøler til os.

Det var også en smuk tur. Vi var her på højde med polarcirklen, så det var lyst døgnet rundt. Det er en smal fjord med en rimeligt kringlet indsejling.

Til gengæld er den meget lang, og den breder sig ud længere inde. Undervejs så vi to gletsjere, der førte is fra indlandsisen ud til fjordbredden, et imponerende syn.

Til højre:

På vej ud af Sønderstrømfjord

kl. 1 om natten



Fast i fastisen

Gletsjerudløb i Sønderstrømfjord



Godt halvvejs inde mødte vi fastisen, sejlede ind i den og stoppede indtil helikopteren kom tilbage. Vi blev liggende fast i isen så vi lå helt roligt indtil vi havde fået skiftet den tunge oliekyler.

Atter en gang var vi ude at gå tur på isen, som heroppe stadig var meget tyk og solid. Det er altid en mærkelig fornemmelse, at vandre rundt på isen lige ved siden af skibet. Isen var faktisk så tyk, at vi måtte til at bruge fuldt kraft på hovedmotorerne, for at få kæmpet os fri ad den igen. Men det lykkedes da, og efter endnu en flot tur ud gennem fjorden i den lyse nat fortsatte vi syd over til

Julianehåbsbugten.

Undervejs hilste vi på EJNAR MIKKELSEN, et af de flotte nye inspektionsfartøjer, vi har fået. Vi havde heldigvis tid til at holde nogle helikopterøvelser med dem, og det var første gang, at MER, vores pilot havde landet på sådan en.

I Julianehåbsbugten gik vi ind gennem de smukke fjorde, Bredefjord og Skovfjord, forbi Narssaq og "Strygejernet" ind til Narssarsuaq, hvor vi lå til kaj nogle timer for at skifte helikoptergruppe. Der var også fastis i den inderste halvdel af Skovfjorden, men her var den meget mere rådden, og det så ikke ud til at vare mange uger, før den ville bryde helt op.

Fra Narssarsuaq gik det atter ud af fjordene gennem det smukke og snævre Mato-løb (god træning for Jakob Edvardsen, vores vagtchefselev, som skal være vores nye våbenofficer fra næste togt af) ud i Julianehåbsbugten og syd over rundt om Kap Farvel igen, for at genoptage patrulje og fiskerikontrol. Vi nåede også lige at få kontrolleret en enkelt fisker, før et af de sædvanlige lavtryk lagde sig fast øst for "Kappen", som de jo ofte har for vane.

Vi sejlede et stykke op ad østkysten, men da vi nåede op i nærheden af den næste gruppe af fiskere, var vinden og søen tiltaget så meget, at det var for voldsomt til at operere med gummibåd. Vi opgav derfor yderligere kontrolbesøg, indtil lavtrykket endelig flyttede sig igen.



Billede fra helikopter af de tre skibe i formation, BIRKHOLM, KNUD RASMUSSEN og HVIDBJØRNEN

På dette tidspunkt skulle vi til Reykjavik for at proviantere og få teknikere på besøg, så nu gik turen øst på.

Vi skulle egentlig have mødt BIRKHOLM først og eskorteret den til Reykjavik, men der havde været for voldsom vind mellem Færøerne og Island, så den var forsinket et par dage. Men mere om BIRKHOLM i en artikel herunder.

Under opholdet i Reykjavik havde vi desværre også en værnepligtig, som fandt det nødvendigt at hæve penge i en bank efter lukketid, men det har der jo været skrevet en del om i pressen.

Derfor er det stadigvæk trist når sådan noget sker. Dels for ham selv og dels for hans kammerater på værnepligtsholdet ombord, som ellers er alle tiders gode, positive og konstruktive gæster på dette togt.

Vi skulle have teknikere om bord for at få repareret kanonen, som desværre havde svigtet os, mens vi var i gang med en uddannelse af to batteriledere. SSG Holmstrøm, som vi har ombord, har tidligere været lærer på Våbenkursus, så det ønskede vi selvfølgelig at benytte os af. På nuværende tidspunkt har vi fået repareret kanonen..

Efter vi mødte BIRKHOLM, gik vi atter til Reykjavik for at afvente, at vejret var godt nok til at BIRKHOLM kunne sejle mod Kap Farvel. Og efter endnu en tur retur til Reykjavik for at få repareret BIRKHOLMS styresystem, lykkedes det at komme mod Grønland i super flot solskinsvejr og fladt hav.

Så gik turen mod Kap Farvel og Grønnedal. Vi skulle langt uden om Kappen, for storisen var nu for alvor på vej rundt om Kappen. Vi måtte også gennem et lille isbælte på vej ind til Grønnedal, men det var heldigvis ikke så voldsomt, at det generede BIRKHOLM voldsomt.

Undervejs forsøgte vi igen med en skydning med kanonen, men desværre viste sig flere fejl, så efter kun to skud måtte vi opgive, at få gennemført yderligere skydning med den på dette togt. Ærgerligt.

Vi fik endnu en dag i Grønnedal, før vi atter satte kurs mod Østgrønland. Vi kan nok nå et enkelt fiskerikontrolbesøg på vejen, men derefter er det mod Reykjavik, og besætningsskifte, så vi kan komme hjem til Danmark og nyde sommeren hjemme.

Næste togt ser som nævnt ud til at blive en oplevelse af de helt store, og det er selvfølgelig trist for mig personligt, idet jeg må erkende at det bliver uden mig som chef.. 1. juli slutter jeg på HVIDBJØRNEN A, idet jeg bliver afløst af kommandørkaptajn Peter Stamp.

Det er naturligvis med en lille tåre i øjenkrogen, jeg kommer til at sige farvel til alle tiders besætning her om bord. Det har været en udpræget fornøjelse at være chef for en så professionel, erfaren, samarbejdsvillig og spændende besætning, og også her vil jeg gerne have lov til at sige tak til besætningen for 2½ dejlige år sammen.

Jeg kommer til at savne Jer og "happy ship" HVIDBJØRNEN. Heldigvis tager jeg jo ikke længere væk end til en stilling som stabschef for vores "egen" 1. Eskadre, så jeg får sikkert set en del til besætningen også fremover.

Men under alle omstændigheder: Tak for godt samarbejde til alle i besætningen og familie og venner derhjemme, som har fulgt os i vort arbejde på Nordatlanten gennem "NORDLYSET".

Poul-Erik Larsen

kommandørkaptajn

Chef HVIDBJØRNEN A (et par uger endnu – "snøft")

Fiskerikontrol og besøg ombord på sælfanger.

Efter en dejlig hjemmeperiode er det nu blevet tid til et fantastisk togt ved Grønland og dermed en masse fiskerikontroller. Efter vi havde overstået vores forskole og igen var stukket til havs kunne vi begynde at koncentrere os om de fiskere, der lå ved østkysten.

Det viste sig, at der ikke var mange trawlere men derimod 3 norske sælfangere, og med EU's opmærksomhed rettet mod netop denne fangst type, sendte Grønlands Kommando os over på disse for at kontrollere forholdene ombord.

Denne type opgave var ny for mange af os fra fiskeriinspektionsholdet, så vi samlede holdet på broen og gennemgik proceduren for vores nye spændende opgave.

Der blev lagt stor vægt på hvorledes sælerne blev skudt og behandlingen af dem efterfølgende.

Udover skindet fra sælerne, bliver luffer og kød skåret fra og henholdsvis lagt i saltkar og frosset ned.

Ombord på en sælfanger er der udover besætningen også en dyrlæge, der tilser at sælerne ikke lider overlast ved skydning og efterfølgende gennemboring af hjerneskal og blodtapning.

Derudover kontrollerer lægen også tilstanden ombord. Det være sig køkken hygiejne, personlig hygiejne og opbevaring af skind og kød.

Vi blev godt modtaget ombord og de norske besætninger var virkelig flinke til at tegne og forklare hvorledes en sælfangerbåd fungerer. Under vores ophold ombord fik vi med egne øjne set, hvorledes sælfangst fungerer. Jeg tror, mange af os havde forestillet os noget helt andet, end det vi så.

Personligt havde jeg selv set på fjernsyn hvordan det foregik og var vel nok lidt skeptisk omkring det. Men en ting er hvad man ser i fjernsynet, og noget andet er, hvordan det foregår i virkeligheden.

Det var meget positivt hvad vi så. Der var absolut ikke nogen af sælerne der led overlast, og hele processen gik meget hurtigt.

Båden sejler op til isflagerne hvor sælerne ligger og bliver skudt i hovedet af de dygtige skytter ombord. De skal være i besiddelse af skyttegodkendelse og skal desuden inden fangst rejse aflægge en skydeprøve.

Derefter bliver sælens hjerneskal gennemboret af en såkaldt hakapik, og her skal det siges at allerede inden dette sker, er sælen meget død.

Herefter bliver sælen tappet for blod ved at skære arterien over.



Fiskerikontrol

Så alt i alt var det nogle gode besøg ombord på de Norske sælfangere både, hvor egne fordomme blev manet til jorden.

Fl. Assistent, Thomas Kildetoft Sørensen.

Værnepligtig i Søværnet

Når jeg om 14 dage bliver spurgt om hvad jeg fik ud af at være værnepligtig, så vil svarene være mange. Jeg har fået indblik i hvordan en verden inden for det danske forsvar og især søværnet fungerer, i kraft af at jeg udover at være værnepligtig også har fungeret som landstalsmand for de værnepligtige i søværnet.

Det har overvejende for mig været en positiv oplevelse, men har også en bitter erfaring med, at forsvaret som arbejdsplads og administrator er en alvorlig tung dame at danse med, hvad angår bureaukrati og fleksibilitet.

Men min historie starter vel egentlig allerede i starten af oktober 2008, da der dumper en indkaldelsesordre ind af døren til at møde som værnepligtig ved søværnet d. 16. februar 2009. Allerede der skal man gøre sig mange overvejelser, især med økonomi og arbejde, samt dit bagland.

Man tager nemlig ikke lige bare ind og aftjener sin værnepligt. Jeg skulle lige vende den med min arbejdsplads, og forklare dem hvordan landet lå og finde ud af om jeg også havde et arbejde og sådan bagefter. Da de praktiske ting var ordnet, var det sådan set bare at vente til dagen oprandt. Det gjorde den så en bitterkold februar mandag, hvor alting var nyt og nye ansigter, vi blev delt op i vores delinger og jeg røg i 1. Kompagni 5. Deling, lidt på et afbud da jeg oprindeligt var i 6. Deling, men det var bare en fordel for mig, da vi fik at vide at vi skulle med HDMS HVIDBJØRNEN på Grønlandssejlad.

I det øjeblik nåede jeg i et kort øjeblik at tænke på at det her kun kunne blive godt, men tingene ændrer sig hurtigt, for allerede dagen efter var det operation dagligdag, med masser af ventetid, vi skulle uniformeres, til lægetjek, løbe fut test, og til en masse foredrag om praktiske ting vedrørende værnepligten.

Men der var også de lidt mere sjove og spændende ting, såsom sømandskab, militær optræden, røgdykkerskole, RE-SØ og førstehjælp. Alle sammen praktiske ting der var forberedelse på det mål, at vi skulle ud og sejle i 6 uger på et tidspunkt.

RE-SØ blev afsluttet med en flådeøvelse, hvor vi i vores redningsdragter, skulle springe ud fra Isbjørn inde i havnebassinet på flådestation Frederikshavn, svømme i kæder over til vores redningsflåde og så ellers lige ligge i flåden i små 16 timer.

Som sådan ikke nogen videre fysisk udfordring, men psykisk kan det godt blive lidt hårdt, især da der i vores flåde var en der fik febevildelser og vi måtte få vedkommende ind på land.

Men når sådan en øvelse, der var vores sidste hindring før vi fik lov til sejlad, er overstået. Er man lidt lettet og især stolt af sig selv, og det vil stå tilbage som en af de enkeltstående bedste oplevelser for mig.

Efter de første 4 uger, med basistræning kom totalforsvarsdelen, i den periode havde vi katastrofe, sanitet, skydning, samt lidt små gåture i vores kampuniform, hvor vi lærte at gå taktisk. Denne periode, var for mig den klart mest udfordrende, da den var fysisk krævende i forhold til meget af det andet, og da jeg ikke er den store sportsmand, så var det noget af en omvæltning.

Hele denne periode blev sluttet af med en 3 dages øvelse, hvor vi fik gået en masse, og presset os selv til ting man ikke lige havde regnet med at man skulle prøve. Det mest grænseoverskridende for mig, var en opgave hvor vi skulle stikke os selv i låret med en kanyle fyldt op med saltvand, og så sprøjte det saltvand i låret. Yderst ubehageligt, da jeg er rædselsslagen for kanyler.

Derudover havde vi den første nat på øvelsen, en opgave hvor vi skulle beskytte en bunker. Yderst positiv oplevelse, da vi lå i kamp med de såkaldte fjender i nogle timer, henover aftenen og noget af natten. Men vi klarede vores opgave, selv om en af os blev taget til fange på et tidspunkt. Efter de 3 dage i felten, var der sådan set kun tilbage at pakke ned til vores togt i Nordatlanten. Den 30. april var afrejse datoen, og vi var alle i delingen yderst spændte, og klar til at tage af sted, så det var en oplagt flok unge værnepligtige der nåede frem til Hvidbjørnen i Reykjavik.

De første par timer gik med velkomst, og blive delt op i vores skibsnumre, samt indkvartering på vores lukafer. Vi kom på lukafer med de samme folk som på SSG. Hvilket altid er en fordel, da man så kender folk lidt bedre.

Dag to var vi ude på sightseeing på Island, hvor vi fik set Gullfossen, Gejserne, Tingvællir, samt et lille smut i den Blå Lagune for et bad i de varme kilder, det var en dejlig tur.

Men så meldte den første rastløshed sig også hos mig. Jeg ville bare gerne ud på vandet, for at opleve det at sejle på et skib, og se om man blev søsyg. Efter et par dage begyndte vi at være rundt i skibets forskellige divisioner, for at se hvilken division der passede os bedst, og efter de 4 dage valgte jeg V-sektionen, som er dæksfolkene ombord.

Da vi kom over på Grønlands østkyst skulle vi lave fiskeriinspektion, vi startede med at finde nogle norske sælfangere, hvor vi skulle kontrollere om de havde fanget sælerne efter de regler der nu gælder. Under sejlturen op til den ene sælfanger så vi is for første gang, og straks stod hele delingen på dækket og tog billeder af det fantastiske syn.

Da vi havde overstået vores fiskeriinspektion, gik vi imod Grønnedal og Grønlandskommando, for at holde nogle møder og for at handle i den berygtede Dalshop.



På velfærdstur

Men da vi kom til Grønnedal, var det en velfærds vandretur der stjal billedet. Jeg har aldrig set så skøn natur, selv om jeg var ved at hoste lungerne op, på grund af klatreturen op af bjerget. Synet var helt fantastisk for ens øjne. En udsigt som taget ud af selv det flotteste postkort.

Resten af vandturen, var for mit vedkommende en lidt befriende tur, ved at komme lidt væk fra skibet i nogen timer og få rørt sig og pjattet lidt med sin deling igen. For ude på Hvidbjørnen ser vi ikke hinanden så tit, da alle har sine vagter, på forskellige tider af døgnet.

I Grønnedal kom vi også på helikopter flyvning, super fed tur. Hvor vi fik set en isbræ, moskusokser og indlandsisen. Men piloten og hans teknikere gjorde også turen mindeværdig, ved

sine sjove og til tider lattermilde kommentarer og snak. Så det er en tur man sent glemmer.

Da vi forlod Grønnedal, stod den på en tur op til Nuuk, hvor vi havde et par dage. Spændende at se hvordan den Grønlandske befolkning lever og agerer i deres hovedstad, og jeg er godt klar over at sådan er der ikke overalt på Grønland, da det er et stort land, hvor der er forskellige levemåder i stort set hver bygd.

Nu befinder vi os så igen ved Grønnedal, det sidste stop inden Reykjavik og hjemrejse. Og de sidste 14 dage af min værnepligt er i gang. Når jeg bliver spurgt om hvad jeg fik ud af min værnepligt, vil svaret være; en oplevelse for livet.

VPL Pontus Kim Schiermacher

Velfærdsdyk i Grønland

I lang tid har Ikabugten stået på min personlige ønskeliste over steder jeg gerne vil se. Så på vej mod Grønnedal fik jeg med skibsledelsen og gummibådsføreren arrangeret en Velfærdstur, mod de berømte Ikaitter, som er mineralsøjler der skyder op fra undergrunden ved Ikabugten.

Det er et særligt syn for de få heldige, der får muligheden for at se dem på klods hold, da området er fredet og at vi allernødigtst som ansatte i forsvaret får lov til at "udforske" området. Det forlyder i øvrigt at der kun er fundet Ikaitter to steder i verden, hvor det andet sted er i New Zealand.

Ganske kort vil jeg først skrive den smule jeg ved om Ikasøjlerne. Søjlerne rejser sig som sagt fra undergrunden og op mod overfladen. De er op til 70 meter høje og den største søjle er over 2 meter i diameter.

Selve vandet der løber fra undergrunden og ind i søjlen har en PH værdi på mere end 10, så det er nærmere en base end noget andet. Forskere som holder vågent øje med Ikaitteren har fundet en

"bjørnebille" der lever under disse forhold.

Dyr som disse er meget sjældne og resultaterne af deres forskning kan måske på lang sigt gøre det muligt at vaske tøj i koldt vand, hvilket ville betyde en kæmpe energibesparelse for private husstande i fremtiden.

Jeg vil anbefale interesserede at google emnet da min egen viden er meget sparsom og jeg vil for enhver pris undgå at lyde som ekspert på et område jeg ikke har nogen indsigt i, den slags har vi politikerne til. Så jeg vender tilbage til det jeg ved noget om, dykning.

Desværre var Ikabugten stadig dækket af is, så vi ikke kunne komme ind med skibets gummibåd. Forhåbentligt vil der på næste togt være mulighed for at gøre endnu et forsøg.

Ikke desto mindre blev det alligevel et flot dyk for mig selv, TKO og vores udlåns gast, og en flot tur med lidt fiskeri og vandring i den grønlandske natur, for de resterende gaster, som havde fået plads i båden.

Vi prøvede først at fortøje båden gennem et hul i isen og det gik ganske godt men vi valgte alligevel at sejle væk fra isen og finde et sted med en mere passende dybde hvor vi kunne nå bunden. Efter at have sejlet lidt fandt vi en lille naturhavn med læ og gode fortøjningsmuligheder, og dér blev vi så.

Selve dykket gik ned til 18-19 meter og sigtbarheden kunne næsten ikke være bedre, hvilket gør det væsentligt lettere at værdsætte de mange søpindsvin, store krabber og søpølser der lever på bunden.

Dykket var ukompliceret og foregik næsten problemfrit. Jeg skriver "næsten" fordi min maske ikke sad helt tæt og luft fes ud, hvilket begrænsede min bundtid til ca. 17 minutter.

Undervejs kæmpede jeg også et par gange med det linehjul jeg ville forsøge at bruge, som line til min bøjle, der lå i overfladen. Linen var for tynd og levede sit eget liv, blandt andet syntes den på et tidspunkt at det var en god ide at sætte sig fast i spændet på min AGA-maske så den nær rev den af da jeg drejede hovedet for at beundre et dyr.

Jeg kan ikke huske helt hvad for en krabat jeg fik øje på, da jeg var mere optaget af at rette på udstyret, og tømme masken for den smule vand der slap ind.

Men det var en "lesson learned" som de siger på danseskolen, og i optimismens bakspejl kan man sige, at man lærer bedst af at fejle. Og jeg trøster mig med at jeg i det mindste huskede at lukke min tørdragt inden jeg hoppede i vandet, hvilket en anden dykker IKKE huskede tidligere på turen, og det er tilfredsstillende nok i sig selv ;)

Alt i alt er jeg blevet lidt klogere på mit felt og har fået en ny oplevelse med hjem, så nu kan jeg jo kun se frem til det næste dyk i dalen, hvor jeg forhåbentligt får lov at se de famøse søjle, i virkeligheden.

I mellemtiden lever drømmen videre og i det grønlandske forår lider man ikke af mangel på sollys, spektakulær natur og lange lyse nætter og når togtet slutter skal man jo hjem til den bedre halvdel, en kold øl og dansk sommer, så livet ombord er stadig godt, og udsigten til en god hjemmeperiode er også til stede.

MOKS Lars Hausgaard

Dunker træning

Den 7. april 2009 skulle vi (tømreren og sanitten) møde ved Falck Nutec's kursuscenter i Esbjerg, for at deltage i 2 dages dunker træning, dette for at vi kan indgå som overtalligt besætningsmedlem i Lynx helikopteren.

Vi mødtes med de øvrige kursusedtagere i cafeteriet, hvorefter eftermiddagens program startede og som bestod af teori om evakuering fra helikopter under vand samt brug af heeder, som er en lille luftflaske med tilhørende lungeautomat, som besætningsmedlemmerne har i deres redningsvest.

Derefter fik vi aftensmad og så gik vi i gang med praktisk træning i svømmebassinet, hvor vi i deres dunker (helikopterattrap) blev hævet op over vandet, og derfra skulle kaste en redningsflåde ud, og derefter selv springe i vandet og komme op i flåden. Derfra blev vi "reddet" af slæng (den strop man tager under armene og bliver hevet op i helikopteren af) som dog her hang i en kran.

Efter morgenmaden den følgende dag startede vi op med vandtilvænnning, som bestod af en lille forhindringsbane under vand som vi skulle forsøge os med. Derpå blev vi delt i to hold, det ene hold

skulle lave heedertræning, det andet hold skulle øve med "dunkeren".

Ved heedertræning blev man placeret fastspændt i en stol i et lille bur, som derefter bliver vendt på hovedet under vand, her skal man så lave forskellige øvelser med at trække vejret i lungeautomaten under vand, hængende på hovedet. Dette bliver afsluttet med en sidste øvelse hvor man så skal frigøre sig, og finde vej ud af buret og op til overfladen.

Ved dunkeren bliver man fastspændt i kabinen som derefter bliver sænket ned under vand, hvorefter man skal frigøre sig og finde ud af kabinen ved hjælp af nødudgangene. Dunkeren kan så komme ned opretstående, vende sig på siden eller på hovedet under vand, hvorfor det er lidt spændende at forsøge at finde ud.

Denne træning foregår uden brug af heeder, da dette fra forsvarrets side er kravet, samt at det kun er de faste besætningsmedlemmer der er i besiddelse af heeder.

MAKS Janni Hansen & MSPC Søren Christiansen

En trekant i Nordatlanten"

Onsdag d. 27. maj skulle HVIDBJØRNENS besætning opleve noget af et særsyn. Kl. 09.00 var der afgang fra Reykjavik for at nå et aftalt rendezvous med søopmålingsfartøjet BIRKHOLM. BIRKHOLM er et mindre fartøj og var blevet en smule forsinket pga. dårligt vejr omkring Færøerne. Men nu skulle det være, og med fuld damp stævnede HVIDBJØRNEN mod det aftalte mødested lige syd for Island, på en dag hvor Nordatlanten viste sig fra sin pæne side med høj sol og liden vind.

BIRKHOLM skal til Grønland for at assistere med farvandsopmålingen deroppe. Da det er et mindre fartøj, skal det have en større enhed med som sikkerhed på turen derop. HVIDBJØRNEN skulle overtage denne opgave på den sidste del af turen fra inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN, der havde fulgt BIRKHOLM fra Færøerne.

Da der for tiden ikke er udstationeret en helikopter på Færøerne, var mødet ligeledes en kærkommen lejlighed for Knud Rasmussen i at få trænet helikopterhåndtering. Helikopteren tog af en times tid inden mødet og fik trænet med KNUD RASMUSSENS besætning.

Kl. 16.00 indtraf det sjældne øjeblik da tre af flådens fartøjer var samlet på åbent hav i Nordatlanten. Der blev fotograferet løs fra alle tre enheder, samt fra helikopteren som stadig var i luften. Efter en kortvarig seance med formationssejladts til ære for fotograferne, vendte KNUD RASMUSSEN stævnen mod Færøerne igen og HVIDBJØRNEN kunne følge BIRKHOLM til Reykjavik.

Her skulle der friske forsyninger ombord inden den sidste etape af rejsen mod Grønland. Kl. 03.20 var Hvidbjørnen igen fortøjet ved kajen i Reykjavik, efter en lang men dog begivenhedsrig dag. Grundet tekniske problemer med styringen på BIRKHOLM, blev afgangens udsat et par dage.

Efter et besøg fra teknikere på BIRKHOLM var der ingen styringsproblemer på denne, og eskorten kunne fortsætte mod Grønlands Kommando. Hvilket blev udført til punkt og prikke, og inden for de forventede tidsrammer.

LT. Jakob Edvardsen

Fødseldage og udnævnelser

- 22. april. Martin "Røde" Gold, 35 år og udnævnt Marine Specialist.
- 4. maj. Anna Christensen, 20 år.
- 6. maj. Magnus Dalgård, 21 år.
- 14. maj. Sune Christiansen, 22 år.
- 27. maj. Hedin Hansen, 34 år
- 29. maj. Martin "KI" Andersen, 35 år og udnævnt Marine Specialist.
- 3. juni. Stefan Laursen, 21 år.

Endelig!



Peter Stamp, Chef HVIDBJØRNEN-A

Endelig kom dagen - mit største ønske som søofficer er gået i opfyldelse og endelig skal vi i gang med et helt fantastisk togt.

11-08-2009 kl. 09:56

Lige siden jeg som ung premiereløjtnant i 1986 var på mit første togt ombord inspektionsskibet INGOLF har det været mit store

ønske selv at blive skibschef i et af disse pragtfulde skibe.

Jeg har altid været dybt fascineret af de nordatlantiske farvande og alle de oplevelser og udfordringer de byder på. Ligeledes har jeg altid haft stor beundring for den professionalisme der hersker på inspektionsskibene og det altid høje engagement og motivation som præger besætningernes opgaveløsning.

Jeg har haft en lang og spændende karriere som både har omfattet 10 års sejlende tjeneste i mange af søværnets skibe og en lang række landtjenester, herunder stillinger ved Søværnets Operative Kommando, Forsvarskommandoen, NATO stabe og ved Hendes Majestæt Dronningens adjutant stab, men tanken om at jeg måske en dag kunne være så heldig at gøre mig fortjent til en stilling som inspektionsskibschef har hele tiden luret i baghovedet.

Så begejstringen og forventningerne ville ingen ende tage da Forsvarets Personeltjeneste i marts i år spurgte om jeg var interesseret i at blive chef ombord på HVIDBJØRNEN fra sommeren 09 og 2 år frem. Lige siden har jeg utålmodigt gået og ventet på den dag, hvor jeg på Helodækket kunne præsentere mig som den nye chef for besætningen. Det skete den 22. juli og det er svært at skjule, hvor stolt og beæret jeg er over det ansvar jeg har fået pålagt.

At HVIDBJØRNEN så oven i købet skal på et togt som er helt og aldeles unikt, hvor vi vil få oplevelser som er ganske få forudt er blot prikken over i'et.

Efter en veloverstået forskole i havn og til søs, hvor det tydeligt fremgik, at det er en garvet, sammentømret og professionel besætning jeg skal stå i spidsen for, har vi sat kursen mod Mestersvig, hvor vores støtte til Sirius patruljen vil tage sin start, men meget mere om det i en forhåbentlig lang række af rejsebreve her fra HVIDBJØRNEN.

Vel mødt til alle jer der har lyst til at følge med i vores eventyr.

Med venlig hilsen

Peter Stamp

CH HVB-J-A

Nordlyset nr. 4-2009 fra HVIDBJØRNENs A-besætning - Det giver mening.

"I dag begynder rejsen, den store fart norden om Grønland, i forårssol og herlig udfartsglæde. Hej kammerater, lykkelige mænd på tærsklen til muntre åbenbaringer!"

22-12-2009 kl. 19:10

HVIDBJØRNEN-A

Morgener skal løfte fligen for det store ukendte, og med solen løber vi vore længsler i møde! Ud i vejret, fulde af appetit på de gryende dage! Muskelspændte, grådige som farende rovdyr hilser vi starten, farten mod nord!

Klare i sindet, for alle klude rede til at lænse ind i nye verdener!"

Ordene er skrevet af Knud Rasmussen den 6. april 1912 da han stod på tærsklen til den Første Thule Ekspedition.

Jeg tror alle der sejler på Grønland har samme glæde og forventning til et forestående togt som polarforskeren havde til sin første store ekspedition. Grønland drager og efter en periode hjemme begynder rastløsheden at indfinde sig - nye eventyr venter på at blive oplevet.

Efter en velfortjent hjemmeperiode var vi alle således klar til atter at drage mod nord for at gense det gode skib HVIDBJØRNEN og som vi sammen med skulle tilbringe de næste par måneder i de nordatlantiske farvande.

Det er jo blevet sæson for stormfuldt vejr og vi besluttede da også fra starten af, at forlade Reykjavik et døgn tidligere end planlagt grundet et kraftigt storm lavtryk der kom farende mod Island.

Den tidlige afgang medførte en behagelig overfart mod Prins Christians Sund og turen gennem sundet var akkompagneret af det smukkeste vejr man kan forestille sig - Vi kunne ikke forlange en bedre velkomst til Grønland.

Konceptet for den sejlende tjeneste ved Grønland har ændret sig en del i forhold til da jeg sejlede heroppe for mange år siden.

Den gang var der en livlig aktivitet på østkysten af fiskeskibe, som medførte at der stort set altid var et inspektionsskib placeret her. I vinterhalvåret var det meget lidt attraktivt at ligge på feltet uge efter uge og blive godt gennembanket af de mange vinterstorme.

Fiskeriet på østkysten har aftaget dramatisk gennem de seneste år og sammenholdt med et ønske om at tilsikre et redningsberedskab omkring Kap Farvel placerer Grønlands Kommando et inspektionsskib eller inspektionsfartøj i den sydlige del af Grønland, primært på vestkysten omkring Julianehåbsbugten.

HVIDBJØRNEN har således gennem de sidste 14 dage patruljeret i Julianehåbsbugten afløst af indenskærs sejlads. Det giver mening for os alle, at vi kan søge ly når vejrguderne raser. Besætningen er således til ethvert tidspunkt veludhvilet og klar til indsats såfremt "alarmen" går og vi skal komme et skib til undsætning i Kap Farvel området.

Togtet vil også bringe os op til Diskobugten og endnu en oplevelse. Julen skal fejres i Grønnedal og Nytår i Julianehåb og de dage vil der blive sendt mange tanker hjem til Danmark, men jeg er overbevist om, at vi også skal få nogle hyggelige dage i samvær med hinanden og hvor traditionerne i allerhøjeste grad vil blive holdt i hævd.

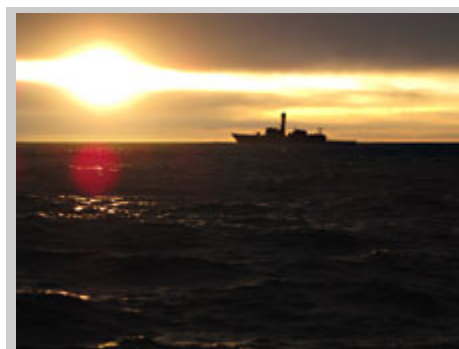
Vel mødt og på forhånd glædelig jul og godt nytår til alle.

Peter Stamp

CH HVBj-A

Bustur til Himlen.

'I skal forestille jer at Himlen er kommet ned på jorden', sagde vores guide begejstret, da hun forklarede os om en af Islands helt store seværdigheder 'Den blå lagune'. 'Hver eneste gang jeg kommer der, fortsatte hun, bliver jeg slået af hvor fantastisk smukt og overjordisk der er, så I kan godt glæde jer.



HVIDBJØRNEN



I den blå lagune

Så det gjorde vi, alle de værnepligtige, doc, præst, sanitetsens kone Margit og kontraktofficerer, der som nye om bord på HVIDBJØRNEN og nye på Island fik fornøjelsen af en bustur rundt. Men Himlen var ikke første stop!

Først skulle vi en tur under jorden. Mens bussen bevægede sig ud i det storslåede, - og for danskere meget anderledes, islandske landskab øste guiden ud af sin viden.

'Danmark er så hyggeligt, sagde hun, jeres natur er så blød og hyggelig. Det er den ikke her.'

Og hun vidste hvad hun talte om. Men vi fik fremvist et utal af revner og sprækker og kratre fik vi et ordentligt skud viden om tektoniske plader, bevægelser i jordens kerne, istider og deres betydning for Islands geologi.

Heldigvis skulle vi ikke alene høre om Islands geologi, men fik også lov til at opleve den på første hånd, da vi i flere omgange blev lukket ud af bussen bl.a. for at se stedet hvor Islands første 'Alting' var blevet grundlagt.

I den bidende blæst var iveren for at studere Islands oldtid til at overskue, og da selskabet havde set krater og 'Alting', trak bussens varme igen. På parkeringspladsen begyndte pulsen imidlertid at stige, især blandt den mandlige del af selskabet.

En brutalt skønhed havde placeret sig lige ved siden af bussen, og mere end en fik lyst til at sparke dæk på den kæmpe grå firhjulstrækker, der holdt dér, klar til at køre turister rundt på øen.

Det viste sig, at der er mange af på Island. Med kæmpehjul og store motorer er de ikke til at overse, og de gav vist mange lyst til at brænde lidt benzin af i Islands knoldede terræn.

Turen gik videre ud, og vi så Gullfoss vandfaldet og Geysir området. Efterhånden som turen mod himlen skred frem sænkede der sig en vis eftertænkksomhed over selskabet. Flere måtte simpelthen lukke øjnene, læne hovedet op mod sidemanden og trække sig helt ind i sig selv.

Selv de friske unge værnepligtige var blevet ramt af de mange indtryk, den friske islandske luft og måske lidt manglende nattesøvn, og måtte meditere lidt.

Således forfriskede var alle klar til at komme i Himlen. Det viste sig dog hurtigt, at der var kø. Heldigvis kom vi hurtigt igennem, så himlen ikke måtte vente alt for længe.

Begejstringen var udtalt da alle var kommet ud i lagunen, der er en naturlig varm kilde fyldt med blødt og mælket turkisblåt vand.

Gruppens alderspræsidenter (præst, doc og Margit) pløjede sig målrettet gennem det varme vand, for at nå ophængte beholdere med sillicamaske til fri afbenyttelse.

Guiden havde lovet at det ville udvirke små mirakler på huden. De værnepligtige havde også hørt efter, og det var en ømt syn, efterhånden som masken tørrede og efterlod alle med stive, hvide og spøgelsesagtige ansigter.

Rundt omkring den varme kilde er der bygget et luksuriøst center, med restaurant, butik mm. Fra kilden er der direkte adgang til dampbade og saunaer mm.

De par timer der var afsat i programmet til lagunen gik hurtigt, og lige pludselig sad alle igen i bussen, rødkindede og lettere opløste, og var klar til at komme hjem til HVIDBJØRNEN igen.

Det var skønt at se skibets profil nærme sig, da vi kørte langs Reykjaviks havn, og lige så skønt at komme ombord og opdage, at kokkenes gode flæskesteg stod og ventede på os, selvom vi kom for sent til aftenskaftningen. Nærmest himmelsk, - og så bliver det ikke



Oversigt over den blå lagune

meget bedre.
Tak til skibet for en god dag.
OPR Camilla Munch

På gyngende grund.

Efter et par dage med flot og klart vejr, begyndte blæsten søndag d. 15 at fare med stor styrke gennem Reykjaviks gader. Så stærk og kold var vinden, at den varslede fut-træning for hele HVIDBJØRNENS besætning blev udsat, til stor begejstring for mange.

Ændringen i vejrliget betød også at skibet skulle af sted hurtigere end forventet, for komme ud før en storm fra nord rigtigt begyndte at vise tænder.

Der var aktivitet på broen, mens skibet i aftenmørket krøb ud fra havnen, godt assisteret af en lods og en slæbebåd, der sørgede for at også hækken på HVIDBJØRNEN kom med.

Som ny på skibet var det imponerende at se, hvordan tingene spillede sammen, - og hvor hurtigt det gik med at få det store skib omkring.

Og pludselig begyndte det at gynge. Ikke meget, bare lidt.

Når det begynder at gynge, er det let at se, hvem der har søben og hvem der ikke har. Dem der endnu ikke kender skibets bevægelser, dingler mere frem og tilbage, går ind i vægge og møbler.

Søben eller ej, var vi knap kommet ud fra havnen, før end den første øvelse blev sat i værk. Knap firs mand galoperede, efter ordren, op på rasdækket, for at stå klar ved redningsflåderne. Lynhurtigt gik det, og vupti var alle mand hvor de skulle være.

Blæsten nappede i næse og kinder, mens alle stod og ventede på at øvelsen blev afsluttet, og så var det ind i de varme messer igen

Allerede efter en dags sejlads er det let at se, at rytmen på skibet ændrer sig meget fra kaj til søs.

På et øjeblik er der mange flere opgaver, der skal løses og beslutninger der skal tages. Mennesker der skal være rette sted, på rette tidspunkt. Koncentrationen er ikke til at tage fejl af.

Koncentrationen bliver formodentlig ikke mindre, når skibet kommer op i mod Grønland, hvor vandet kan gemme på isbjerge af forskellig art.

OPR Camilla Munch

På falderebet...

Den første og den sidste uge er de værste, sagde et par garvede sømænd til mig, da snakken faldt på min snarlige hjemrejse. Nu har jeg kun været om bord her på HVIDBJØRNEN første og sidste uge, for min deltagelse på togtet var kun berammet til at vare to uger.

Og spændingen ved alt det nye, nysgerrigheden efter at finde ud af hvordan tingene fungerer her, har fuldstændig fjernet fokus fra savnet efter alt det vante, så slemt har det langt fra været, selvom jeg da nu, hvor kufferten står pakket, så småt glæder mig til at få Odden præstegårds faste gulve under fødderne igen.

Jeg har lært meget mens jeg har været her. F.eks. har jeg lært at værdsætte forskellen på vand. Jeg har lært at jeg elsker fladt vand højt. Fladt vand er vand uden bevægelser, krusninger, bølger – og fladt vand gør det muligt for søsvage landkrabber som mig, at bevæge sig rundt på skibet med smil på læben, klar til en snak og et grin.

Jeg har også lært, at der er steder på skibet, hvor søsvage landkrabber skal krabbe sig hen, når der ikke er fladt vand på programmet. Man kan f. eks gå på broen, og følge med i skibets bevægelser, eller endnu bedre, finde ly og læ i kontrolrummet, der ligger så midtskibs, man vist kan komme.

Jeg er ikke sikker på jeg var kommet helt så helskindet gennem min første sejlads, hvis det ikke var for kontrolrummet og dens faste stab, der tog sig godt af mig den mandag, hvor jeg syntes at skibet dansede Spjætmasurka, og overvejede om jeg ikke bare skulle kaste kasketten i ringen, og give op.

Der var gode råd, og røverhistorier, og masser af snak, og et hjørne hvor præsten kunne sidde og være grå i hovedet i fred.

Og så er det jo heldigvis ikke mandag i al evighed, og det blev tirsdag, og de gode folk på broen fandt fladt vand, og der blev ringet til gudsjeneste. At tænke sig, knap var jeg kommet om bord på skibet før end jeg havde både en Ringer og Kordegn at gøre godt med.

I løbet af en snuptag fik de to (Sanitten og Der Grosse Matrose) ved hjælp at en brødkasse, en dug, et splitflag og en rulle gaffatape rigget en kirke til i Cafeteriaet, og det var svært ikke at blive taknemmelig og højstemt da besætningen kom myldrende for at være med.

Pludselig føltes den lange mandag langt væk, og der var ikke noget bedre sted at være end i HVIDBJØRNENS Cafeteria.

Jeg har lært at skibet har sit eget liv, eller at livet er sit helt eget om bord på et skib. Der er egne rutiner og systemer, helt egne regler, og styr på hvem der er hvem. Desværre er det sidste ikke helt så klart for udefrakommende, og jeg indrømmer blankt at jeg stadig roder lidt rundt i OPO, KBO, TKO, mens jeg efterhånden har styr på hvem der er trolden, røde (giver jo sig selv), tøms og osten.

Da jeg i Reykjavik første gang forsøgte at forcere landgangen med kæmpekuffert og høje hæle, lå HVIDBJØRNEN for mig som en kæmpekolos, og det gik igennem hovedet på mig, at jeg aldrig, aldrig ville få noget overblik over det skib. Det holdt ikke stik.

Nu ved jeg stort set altid, hvad vej jeg skal dreje, når jeg går ud af en dør. Jeg ved hvor sergentmessen er, og mandskabsstuen. Jeg kan finde kantinen, kabyssen og kondirummet (går bare efter lugten af pebermynteolie, når saunaen er tændt). Ved også der stadig er ukendte rum og dybe gemmer, som jeg ikke behøver at bekymre mig om, fordi mange kender skibet, som deres egen bukselomme. Imidlertid er der ingen ende på min forundring over, hvor fint og velfungerende alting er. At der er tænkt på det hele, og at det virker. At der er varme bade og vaskemaskiner, og der er sodavand til hele turen, og frisk kaffe i messen. At der hver morgen er det mest fantastiske morgenbrød (det bliver virkelig svært at komme hjem!) og super måltider – til tiden.

At der er en server med film, og en kantine med guf. At der er vagtplaner og professionalisme, og selvfølgelig, bag alt det en masse mennesker, der sørger for at Hvidbjørnen er en helhed. Og måske det vigtigste! En helhed der ikke lukker sig om sig selv. Jeg kan ikke huske, hvornår jeg sidst har mødt så meget venlighed og velvillighed, nysgerrighed og åbenhed. Det har været en fornøjelse at komme rundt omkring, og blive introduceret til alt det arbejde der pågår, og svare på spørgsmål om hvor jeg kommer fra, hvorfor jeg er her mm.

Og tålmodigheden har været stor, på trods af at jeg jo ikke har været den eneste nye mand om bord. Der har været nye besætningsmedlemmer og værnepligtige, der også har skullet finde deres plads, samtidig med at det daglige arbejde har ligget hvor det plejer.

Jeg er meget glad for at min første sejlads har været med HVIDBJØRNEN. Både den første og den sidste uge. Jeg kan kun takke for den gode behandling, de gode råd, al hjælp og al opmuntring. På falderebet kan jeg kun ønske, at HVIDBJØRNEN får en fortsat fantastisk tur, hvor opgaverne og GLK nu end vil have jer hen.

Og så håber jeg selvfølgelig at I alle sammen får en velsignet jul og et sprudlende nytår.
OPR Camilla Munch

"Mælkebøtten" - en anden side

I kender scenariet, kære læsere af Nordlyset – sneklædte fjelde, isbjerge, polar-eksotiske dyr, der formentlig følger tidens klimadebat intenst fra deres flage derude. Det er Grønland, det er smukt ud over eventyrets grænser.

Men bag det smukke skind findes, som i alle tilfælde også et skelet. Et af de skeletter man ikke lige hiver frem fra skabet, hvis man gerne vil sælge sit land til verdens turister.

Grønland gemmer nemlig på en sørgelig social arv, som ud over et højt kriminalitetsniveau, især i hovedstaden Nuuk, også indeholder et andet problem: Alt for mange børn udsættes for overgreb og omsorgssvigt p.g.a. forældrenes hang til druk af den ene eller den anden årsag.



Mælkebøtten

Der bliver naturligvis taget hånd om det fra kommunens side, og flere organisationer har meldt sig på banen som bidragydere.

En af dem er Red Barnet Danmark, der sammen med de lokale afdelinger af hhv. Lions Club og Rotary har valgt at oprette en døgninstitution for disse børn og unge – et sted hvor man kan komme og være aktiv og være hjemmefra i dagtimerne (efter skole), samt et sted med et måltid mad og en seng til de aftener og nætter, hvor det har været lidt for meget fest i hjemmet, og hvor de stakkels børn ellers nærmest har været henvist til gaden.

Resultatet: Ud af en gammel slagtergård i byen blev idéen til børne- og ungehuset Mælkebøtten hermed til, og stod færdigt i 2006.

Det fik navnet Mælkebøtten fordi man her ville "dyrke" mønsterbrydere, som mælkebøtteblomsten jo er i sin natur. Huset har allerede stor bevågenhed, ikke mindst p.g.a. protektoratet af selveste kronprinseparret.

Da det gode skib HVIDBJØRNEN lagde til i Nuuk i perioden 9.-12. december besluttede vi at træde ind i rækken af bidragydere og vise os eksemplarisk ved at afsætte den 10/12 til et besøg hos Mælkebøtten og samtidig lavede man iblandt besætningen en indsamling (som mildest talt var storsindet) til indkøb af gaver til børnene;

Dagens program startede lidt over middag med at vi, en delegation på 11 mand, drog op mod Mælkebøtten, hvor vi blev modtaget af både børn og medarbejdere nede i stueetagen, hvor de har deres forskellige kreative værksteder.

Vi blev ført ovenpå, hvor der også befandt sig et toilet KUN FOR KONGELIGE, og hvor forstander Kirsten Ørgaard kort introducerede stedet, og hvad det står for og arbejdet med at få det op at stå.

Hun fremlagde ligeledes nogle lidt skræmmende facts, omkring mængden af børnemisbrug af den ene eller den anden art, på øen, som også gjorde indtryk på os...

MAKS Katja Engel:

"Hun lød som en der virkelig brændte for sagen. Det var vildt at høre de statistikker, de kom meget bag på mig."



Overrækkelse af gaver

MOKS Thomas Laursen:

"Stor respekt for medarbejderne på Mælkebøtten. Jeg tror virkelig man skal være en ildsjæl for at arbejde sådan et sted."

Efter Kirstens præsentation gik vi nedenunder igen, til børnene, for at overrække dem de gaver vi havde købt til dem. Der var videospil og der var racerbane. Det var en succes! De var glade!

Så var det vores tur til at være værter.

Vi tog alle, både søfolk og mælkebøtter, ned til skibet igen, hvor børn og pædagogmedhjælpere fik en rundvisning på HVIDBJØRNEN.

De så broen, hvorfra man styrer skibet, og de så hvordan nogle af os boede. De kom ud i hangaren, hvor de fik lov at røre ved helikopteren.



Præsentation på Mælkebøtten

Og så skulle de selvfølgelig også have et kig ind i hjertet af skibet, kabyssen, hvor skøn mad bliver tryllet frem dag ud og dag ind, og hvorfra man også denne dag havde fremtryllet æbleskiver.

Dem samledes vi over ved en lille snak – ren hygge - inden vores små gæster blev sendt af sted med en god slikpose i hånden (om den varede hele turen hjem til Mælkebøtten, melder historien ikke noget om).

Som prikken over i'et fik de taget et fælles foto på skibets helikopterdæk. Alle med et stort smil på læberne. En oplevelsesrig dag for begge parter. For sømændene, fordi det var noget anderledes end de var vant til, og noget der tydeligvis gav dem lidt at tænke over.



Hygge med æbleskiver



Fællesfoto på helodækket

For børnene fordi – som forstanderen bl.a. et par dage senere skriver i en email: "vi følte os som noget særligt..", hvilket jo også var meningen med arrangementet.

Hvis ikke dén besked er det hele værd, hvad er så?

HVIDBJØRNENS besætning er i hvert fald glade for at have gjort dette, og håber tilmed på at det kan være starten på en tradition fremover.

Skibsledelsen har allerede lavet en foreløbig aftale med Mælkebøttens personale om et besøg i Nuuk den 29. marts – Mælkebøttens fødselsdag.

Man kan finde teorier omkring disse årsager i en døgnrapport, udarbejdet af politiet og institutionens personale, som også kan hentes og læses via Mælkebøttens hjemmeside <http://mb.gl>

SG Ole Anand

Journalist Kurt Kristensen skrev en artikel til Sermitsiaq om besøget. Artiklen kan læses i pdf ved at klikke på billedet.

HVIDBJØRNEN – Vores hjem

Vi er blevet indlogeret på det danske skib HVIDBJØRNEN. Der beskæftiger omkring 70 mænd / kvinder mens vi er ombord, det udfører opgaver for den danske stat betalt af skattekroner.

Men det er kun den korte beskrivelse af hvad HVIDBJØRNEN er. I virkeligheden er det hjem og arbejde i et, for alle disse dygtige mennesker.

Og de forstår at have det godt sammen, der er ikke en overflod af plads, og vi er tæt på hinanden 24-7 så det er vigtigt at skibet rent fysisk kan rumme alle disse aktiviteter.

Men mere vigtigt er det at vi kan respektere hinanden på godt og ondt, og alle bidrage til et godt miljø.

Det er fedt at vi kommer som en halv store gruppe på 16 værnepligtige og hopper ombord. Vi er både larmende og kræver meget plads med vores store arm bevægelser.

Det har ikke været en belastning, som jeg føler det for den faste besætning. De er utroligt gode til at respektere hinanden og det gør det let, at komme ind og blive taget med i oplevelser og udfordringerne.

Oplevelser er der masser af ombord, masser af spændende ting jeg ikke har set før. Og så den helt fantastiske natur som er svær at beskrive for den er bare overvældende stor og brutal.



Og så øver vi en masse sikkerheds procedurer, det bliver gjort på hvert togt og er sikkert hverdag for mange.

For mig er det oplevelser at se en helikopter flyve rundt over os, når den så begynder at hejse folk ned på fordækket (kaldet hoist) mens vi sejler. At vi sejler igennem et sund hvor klippesiderne rejser sig omkring os, dækket af det fineste lag sne, spredt med løs hånd. Små is flager driver forbi os hele tiden og lige pludseligt, helt ud af ingenting dukker der et bysamfund op.

Fra HVIDBJØRNEN kan vi se hvordan børnene begynder at strømme ud til vandet og ser på vores øvelse, der er nået til at hejse en båre ned på fordækket. Det hele gik fantastisk godt og helikopteren landede som alle andre dage på dækket fint styret af håndsignaler fra flyvelederen og helikopteren bliver pakket sammen og kørt ind i hangaren.

Alt sammen vel organiseret og lykkedes fordi alle arbejder sammen værnepligtige, dæks personel og helikopter teknikere.

Hele skibet er et krigsskib, det kan man godt se og mærke. Og det er fedt at gå rundt og se hvordan skibet er udstyret til at forsvare danske interesser. Hvordan det er udstyret med masser af systemer til at holde det flydende og i drift.

Alle om bord opfører sig ikke som soldater, den gode stemning kommer nærmere af en velfungerende arbejdsplads. Det er fedt at være med i de forskellige sektioner, hvor vi indgår og får set mere til deres arbejdsopgaver.

Jeg er kommet i kamp informations afdelingen, den opholder sig på broen. Her hjælper vi med at udsætte skibets position i søkortene og holde øje med skibe i nærheden ved hjælp af radar. Det er komplekse opgaver, som vi hjælper med.

Jeg synes det er spændende at følge med i hvor vi sejler rundt og være med til at navigere rundt imellem is og klipper i de Grønlands fjorde.

Men udover at træne sikkerhed og hjælp til andre skibe, så er der en masse velfærd om bord. Blandt andet velfærds flyvning og sejlads. Der har vi været ude og kigge på gletsjeren i Grønnedal, det er fantastisk flot og spændende at vi kan se på klipperne hvor den har været igennem de sidste mange år. Og hvordan en gletsjer ser ud fra luften, se det barske terræn der er 100 % urørt af mennesker.

For at afveksle hverdagen holdte Præsten, som er med ombord, en gudstjeneste. Det var ikke som at komme i kirke på en søndag. Men en oplevelse at se Dæksmatrosen ringe gudstjenesten ind med skibsklokken. Samt sanitten, der læste alterbønnen op. En oplevelse som jeg sammen med en menneske fyldt cafeteria fik med, mens vi sejlede i en Grønlandsk fjord. Det var en meget særpræget oplevelse og et skønt pusterum midt i vagten.

Af andet til at løfte stemning kan nævnes juleklip og bingo efterfulgt af æbleskiver. Alt sammen på en lørdag hvor vi lå for anker, så der var ro i skibet, og rigtig weekend stemning.

Om vores ophold på HVIDBJØRNEN kan siges at det er rigtigt skønt at møde stor opbakning for vores tilstedeværelse, til trods for vi fylder rigtigt meget til skafning og rundt på skibet.

Så tak til HVIDBJØRNEN for den totale oplevelse i hvordan livet i søværnet foregår og hvor flot og storslået naturen på Grønland er.
VPL Jonas Bendixen

Kadettogt på Hvidbjørnen december 2009

To kadetter på tur: her kommer en historie, som til tider er set fra to sider

Intro (Lasse)

Vi er to maskinkadetter, der stadig går på den "gamle" officersuddannelse.

Efter et år med lederskab og andre bløde fag, er vi på vores andet og sidste "prøvetogt", hvor vi får et glimt af hvordan det er i den virkelige verden, samtidig med at vi får muligheden for at få sorte fingre.

Hele turen herude har været god, på nær, lige når man ikke kunne sove på grund af bølgerne.

Jeg forstår ikke, hvorfor man er gået væk fra hængekøjer, det er så dejligt.

Baggrund (Pelle)

Det har været en lang tur, langt fra jul og familie. Men når det så er sagt, er resten godt.

Vi er to tekniske kadetter på vores sidste kadettogt, inden vi forhåbentlig bliver udnævnt til sommer.

Vi har haft mange år på skolen med tekniske fag, og det sidste år fortrinsvis ledelses- og samfundsrelaterede fag. Derfor var det en velkommen sidste tur, for at komme ud og prøve kræfter med det, vi troede vi kunne.

Skoletiden var meget teoretisk anlagt, så vores hovedmål med denne tur, var at få et mere jordnært forhold til de dele en maskine består af.

Jargonen

Noget som måske også er sjovt er, "dem og os"-kommentarer. Indimellem kommer stikpiller til de andre besætninger, de andre sektioner, de andre, osv. Dette virker som en måde at tage sig af de ting der sker i hverdagen, og de problemer der er.

Og alle gør det, men på et skib er det måske mere tydeligt. På trods af at "de andre" gør alle de forkerte ting, er humøret højt, og det virker som om at skibet fungerer godt sammen, og især når de andre er dumme :-)

Kadetopgaver, operative opgaver og de faste opgaver (Lasse)

Skibet sejler ikke af sig selv, der må folk til. Visse personers opgaver om bord er indlysende, mens andres må afdækkes, bid for bid.

For eksempel var det længe en gåde hvad OPO (operationsofficeren) lavede. Lasse lærte det på den hårde måde.

Derudover har vi set de tydelige forskelle på officerernes opgaver ombord:

De, der sejler skibet, og er i forbindelse med fiskeriinspektionerne, er temmelig optaget, mens os, som roder med maskinerne sidder alene tilbage ved middagsbordet.

Det er en rar ting når man er til søs at have lidt tid til sig selv, men som rygtet går, har de tekniske officerer travlt i havn.

Heldigvis for os, er vi kadetter og har derfor haft lov til at gå ud de par gange vi har ligget i havn.

Kontrolle vs. Broen (Pelle)

Vi er maskinfolk og hører til i "bøderverdenen".

Umiddelbart virker maskinfolk som mere menneskelige og jordnære, og en af grundene, tror jeg, er at vi som ledere er utroligt afhængige af vores spisevaner, øhm specialister.

Vi lærer som marineingeniører lidt om alt, men intet helt.

Specialisterne derimod er den diametrale modsætning: de ved alt om lidt, men har ikke indsigt i det hele.

Vores ledelse skal ses i lyset af vores valg, som oftest bygger på specialisternes udsagn.

Styrfolket er et underligt folk, som render til og fra, både morgen, middag og aften!

Vi ved de styrer skibet, og giver os arbejde.

Og til visse tider lugter de mere af fisk, end vi lugter af diesel... men sådan har vi jo alle vores små forskelle.

Overgang og tør luft

Om bord på et skib er der altid ting, som ikke fungerer, eller i det mindste ikke fungerer optimalt. På HVIDBJØRNEN findes flere sådanne fejl, blandt andet på elforsyningsnettet og airconditionanlægget.

Førstnævnte er en minimal kortslutning et sted i skibet, der er umulig at finde. Den anden skyldes den enhed, som tilføjer airconditionluften en smule fugt. Tilsammen medfører disse små fejl, at man får stød ved alle dørhåndtag og lignende på ens vej gennem skibet. Ikke et stort et, men et lille prik der næsten altid overrasker.

Underligt nok er det specielt slemt på officerernes røde gang og på grund af dette har Lasse meget svært ved at gå igennem dørene... Han har nærmest udviklet tvangshandlinger, og har alle mulige mærkelige måder at røre døren på for at få mindst mulig stød. Sjovt nok er han den eneste :-)

Forbindelse

Dette afsnit er ikke brok, men derimod en beskrivelse af noget pudsigt.

Når man sådan sejler rundt omkring på havene, er der ikke rigtig noget mobilnet, derfor er man temmelig afhængig af skibets internetforbindelse. Sjovt nok er denne på HVIDBJØRNEN kun på 512 kb/s til hele skibets besætning, som er på ca. 50 personer.

Umiddelbart virker det ikke som noget der hænger sammen, men det er der nogen, som har et gyldent svar på og det er ikke her det pudsige er.

Derimod, når man sejler en sydlig kurs, omkring 165 grader, så forsvinder internettet. Omkring denne kurs forsvinder TV-forbindelsen også, men heldigvis er skibet forsynet med et okay DVD-bibliotek, der i hvert fald tager et par togter at komme igennem.

Men kære kærester, familier, venner og andet; det er ikke altid fordi vi ikke vil snakke, det kan blot være fordi skibet er drejet

Området

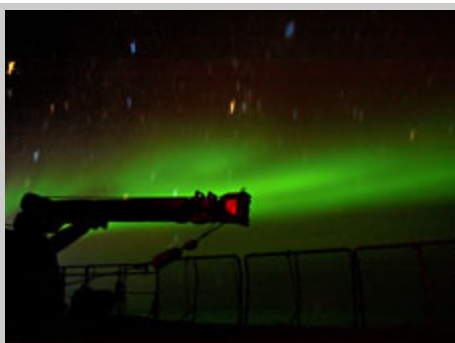
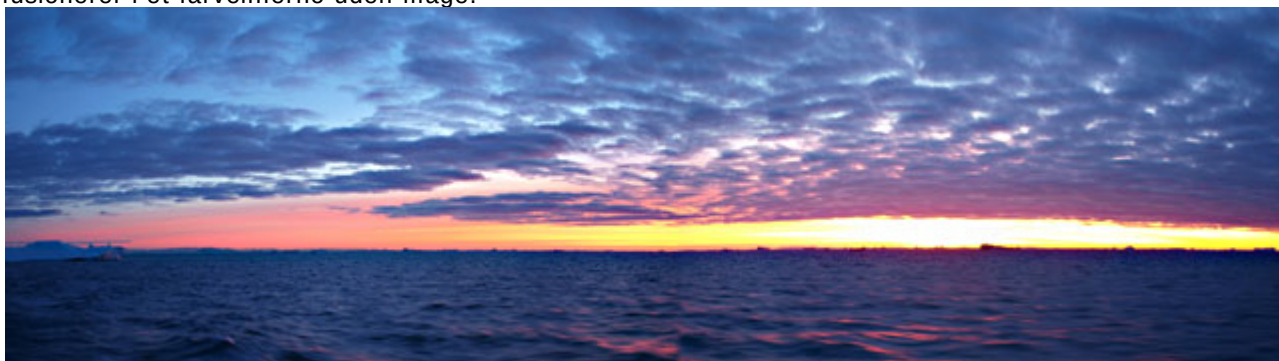
HVIDBJØRNEN sejler desuden i et ekstremt visuelt spændende område, nemlig på grænsen til det arktiske. Der er et helt specielt klima, hvor naturkræfterne forårsager vilde vejrfænomener og flotte oplevelser.



Julemandens postkasse

Når man kommer fra Danmark, som vi, er en af de første ting man studser over lyset. Hjemme er vi vant til at se solen stå op hver dag, også selvom vi har kortere dage, så ser vi dog solen.

På Grønland skal man ikke rejse særligt langt nordpå, for at solen ikke engang formår at komme over horisonten. Her udspiller der sig et fantastisk farvespil, når sol, himmel, skyer og krusninger på vandet fusionerer i et farveinferno uden mage.



Nordlys

Når man så tror det er slut, og mørket slutter sig omkring én igen, bliver man atter overvældet. Store sky lignende formationer af lys breder sig på himlen – grønne farver, som ikke er helt til at stille skarpt på, og dog.

Nordlyset vandrer over himlen og giver anledning til forfrysninger på fingrene, når man forsøger at forevige billedet.

Messelivet

En omvæltning fra dagligdagen på skolebænken og hjemmelivet, er messen. En oldgammel kultur, som stadig dyrkes i et ellers så moderne samfund, og som umiddelbart virker som en unødvendig barriere internt mellem skibets besætning, denne tre/firedeling.

Men når dagligdagen rammer, og tingene fordrer at besætningen deles i ledere, mellemledere og specialister, virker skellet som en naturlig deling. Vi kan bedre slappe af, specialisterne behøver ikke at føle sig overvåget, mellemlederne kan dele hverdagens udfordringer ligesom lederne, og vi kan alle arbejde bedre sammen, når vi skal.

Når man skal til bords (i hvert fald i officersmessen) skal man bede om lov før man sætter sig hvis man kommer for sent. Det samme skal man gøre hvis man vil rejse sig, når man vil spise skal man vente på der er sagt værsgo, og når man er færdig skal man vente på et 'velbekomme'.

Messen styres af den med højest rang ved bordet, hvilket som regel er næstkommanderende. Når vi nu er ved bordregler, så er der jo reglerne for at drikke portvin, meeen, dem dropper vi.

Den bitre side fra Lasse

Den ny alkoholpolitik

På trods af, at det meste har været godt, har der alligevel været et par ting man har studset over, omkring selve systemet udenfor skibet. Den første er alkoholpolitik.

Et eller andet sted, i et eller andet system, måske staten eller lignende, er det blevet besluttet at man maksimalt må have en promille på 0,2. Hvem der har besluttet det, eller hvor langt de har tænkt tankerne ved jeg ikke, men jeg ved, at for nogle, der er på arbejde i op til tre måneder for søværnet, eller seks måneder for hæren, er det helt absurd at man, som resultat af 0,2 ‰ grænsen, ikke må/kan drikke, når man har landlov.

En stor del af dem, der arbejder på de aktive niveauer i forsvaret, er unge, der bruger lang tid væk fra venner og familie. At nægte dem lov til at få et par øller (nok lidt flere), når de har fri, synes jeg ikke er den rette vej.

Det kan dog være at man vil få et meget mere professionelt (læs småt) forsvar, for når man fjerner en af de gode fornøjelser, må det nærmest kun være for at kunne hjælpe med at opfylde målet, at man har lyst til at være her.

Som slutnotits til dette, vil jeg gerne ønske søværnet tillykke med de 500 år. Og til alle jer, der repræsenterer forsvaret til fine middage og sådan, husk grænsen er 0,2 ‰ når man er i tjeneste!

En afslutning

En tekst skal jo ende et sted, og det gør den her. Denne tur har kun overbevist os om, at hvis man skal sejle, og være i godt selskab, er der størst chance for at det sker et sted som Søværnet. På trods af udefrakommende besværligheder, har vi oplevet et positivt og effektivt skib.

Dette har vi lært starter oppefra, og officererne her om bord har ikke været en undtagelse – de har været gode at sejle med.

Når vi kommer tilbage på skolen og læreren spørger om vi har lært noget, kan vi uden problemer sige ja. Det er ikke kun tekniske erfaringer, men også erfaringer inden for hvad giver og hvad ikke giver et godt skib, der er kommet med i posen.

Lt-R Lasse Roer Jensen & Lt-R Mads Thorning Pelle 2009

Følgende har haft fødselsdag eller blevet udnævnt ombord

D. 21/11 Lars "Uno" Jensen, 42 år.

D. 24/11 Bruno Nilsson, 33 år

D. 26/11 Katja Wolf Engel, 25 år

D. 2/12 Janni Hansen, udnævnt til overkonstabel

D. 6/12 Jesper Vincent Hansen, 36 år

D. 9 /12 Sacha Sølbeck, 33 år

D. 15/12 Nicholas Castello Hansen, 24 år

Et stort tillykke til dem.

Derudover ønskes der et kæmpe GLÆDELIGT JUL OG GODT NYTÅR! Til alle derhjemme, fra besætningen.

Rejsedagbog for 3 kompagni 9 deling



Oscar i kabyssen

Værnepligtige ombord i inspektionsskibet HVIDBJØRNEN

26-01-2009 kl. 13:52

Dag 8: 17/12-2008

Denne dag gik stille og roligt i de nye divisioner vi var kommet i. Lillemand var faldet til som fast mand i kabyssen, da han er uddannet kok.

Det var også i dag, at vi begyndte at sejle ind i de store bølger, som gav gener for de fleste, og en efter en blev mange af de værnepligtige søsyge.

Efter fuldentt arbejde i divisionerne måtte den ellers så søstærke Christoffer, som før havde sejlet til Island i bølger, bukke under og gå på køjen. Vi andre var glade for ikke at være så dårlige og hyggede om aften med en omgang tegn & gæt.

Dag 9: 18/12-2008

I dag sejlede vi stadig i høj sø og folk fik efterhånden fornemmelsen af, hvor meget skibet kan gynge. Mange tænkte og håbede vel egentlig på ikke at blive søsyge.



"Lillemand" holder siesta

Enten har arbejdsdagen været hård, eller også har folk bare været trætte, for de fleste gik til køjs ved 21-22 tiden i dag.

Dag 10: 19/12-2008

I dag var det tid til at gå ind i de nye divisioner og de fleste glædede sig til at prøve noget nyt og håbe på, at det måske kunne være her man ville arbejde, hvis man endnu ikke havde besluttet sig.

Oscar så da ud til at nyde sin arbejdsdag nede i kabyssen og der var da også overskud til et lille billede.

Andre kunne tilbringe dagen i de andre divisioner eller holde "siesta" som Lillemand, der havde fortjent det efter den gode mad han tilberedte til os sultne gæster.

Hen ad aften hyggede vi endnu engang med Jeopardy, og her var det de underlige kategorier som Oscar udvalgte som opråber. "Fruen er politiker", "Pas på" og mange flere kategorier men sjove og udfordrende alligevel.

Dag 11: 20/12 2008

I dag har vi arbejdet i divisionerne frem til efter skafning, hvor vi havde øvelse "havari eget skib". Her øvede vi skade på eget skib, der kan være brand eller en lækage og meget mere. Os Værnepligtige var dog disponibelt personel, da det er stampersonalet der øver denne øvelse.

Øvelsen forløb udmærket for de værnepligtige, der stod frem med friske folk. Indtil videre har 5 værnepligtige bukket under for søsygen, og det var ingen undtagelse, at Svend var en af dem, da han på facebook skrev han havde brækket sig! Humoren har du sku stadig Swennis.

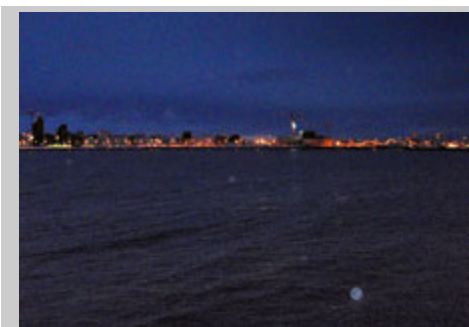
Dag 12: 21/12-2008

Vi vågnede her til morgen og kunne fra dækket se Island som et lysskær i mørket, da der ikke er mange lyse timer heroppe om vinteren. Kl. 0730 meldte NK ud, at vi ville komme planmæssig til Reykjavik, med ankomst kl. 1000.



Aftenhygge med Jeopardy

I mellem morgen skafningen og kl. 10 var vi på vores rengøringsposter og derefter i vores divisioner indtil kl. 0955, hvor der blev prajet "manøvrerulle" og vi alle søgte til vores poster. Kl. 1015 lagde vi til i Reykjavik havn, og herefter arbejdede vi på skibet med rengøring, restaurering, reparationer osv.



Indsejling til Reykjavik Havn

Sent på eftermiddagen fik vi spadser tilladelse til 0755 morgen efter. Her valgte dem der ikke var på vagt, at gå med OS Bagger ud i byen. Op ad gågaden hvor vi så mange spændende butikker.

Endelig ankom vi så til "krenglan" et store indkøbscenter i Reykjavik, og her var der et mylder af mennesker og masser af butikker med rimelige gode priser i forhold til derhjemme. Senere på aften tog vi videre på en pub hvor vi havde en hyggelig stund.

Dag 13: 22/12-2008

I dag fortsatte vi vores arbejde i de forskellige divisioner, men nogle steder havde man mindre og lave end andre, men det betyder ikke meget når man er et team ombord, for så hjælper man hinanden, så alle kan blive hurtigere færdige og der kan gives weekend landlov.

Inden da havde OS Bagger arrangeret fodbold kamp imellem de værnepligtige og stambesætningen og her endte det med en stor sejr til de værnepligtige på 6-2. Målene blev sat ind af Henrik der scorede 3, Terkel der scorede 2 og Gøtze der nettede en enkelt gang i hans angriber debut.

Stambesætningen fik dog et trøste mål da OS Bagger dømte et betalt straffespark som Sailor ikke kunne gøre så meget ved i målet. Men en god kamp blev det dog og alle nød at komme ud og røre sig. Derhjemme blev der knoklet helt frem til kl. 1730, hvor weekend landloven så blev givet, og dermed fik alle fri, hvis man da ikke lige sku stå vagt.

Men endnu engang gik turen til storcenteret Krenglan, hvor et par stykker fik købt nyt tøj bl.a. til juleaften, julefrokosten & nytårs aften. Senere på aften havde de fleste af besætningen forladt skibet og søgt ind imod byen for en gang julehygge.

Dag 14: 23/12 2008

I dag fik vi serveret en god gang brunch i cafeteriet, da der er weekend landlov hvilket betyder der serveres brunch.

Og kl. 1030 gik turen så af sted til den Blå Lagune, som vi alle havde glædet os til. Det var også det hele værd, og utroligt lækkert at sidde i det dejlige varme kridthvide vand.

Da vi kom tilbage til Skibet mødte det nye vagthold, og resten de værnepligtige tog endnu engang turen op i byen for at købe de sidste gaver eller vare inden lukkedagene og sejlads.

Dag 15: 24/12-2008

Juleaften, dagen vi alle havde glædet os til, men alligevel var det nu ikke det samme, som havde man været hjemme med familien og hygge med steg og gaver. Juleaften ombord virkede som en almindelig dag, dog med and & flæsketeg samt julegodter. T

Idligere på dagen havde nogle af os valgt, at springe i paradeuniformen og gå i kirke. Der var da også nogle af os der havde gaver med hjemmefra, således kom julestemningen da også frem under udpakningen. Senere på aften fortsatte hyggen i mandskabsklubben hvor vi morede os med hinanden.

Stemningen blev da også løftet da OS Bagger kom ned og hilste på og sammen med os andre fyrede den af til "Tiesto". Ved enden af aften/natten kunne vi kigge tilbage på en juleaften man ikke glemmer. Ingen blev snydt for gaver, idet Forsvaret havde sponsoreret julegaver til os alle, i form af en kop med billede af Hvidbjørnen samt et gavekort til kiosken ombord.

Dag 16: 25/12 2008

Dagen efter derpå bød på brunch og en masse søvn til dem der havde været vågne langt ud på natten. Kl. 1500 blev der så serveret en god omgang mad til julefrokosten ombord. Da maden var blevet spist



Oskar, Kokken & Gøtze besluttede sig for, at der da også skal spises IS, når nu man er på Island

kunne man vælge at slå mave, slappe af foran tv, eller smutte en tur oppe i byen og strække benene. Senere på aften blev det til endnu et besøg i mandskabsklubben hvor vi alle hyggede os igen.

Dag 17: 26/12-2008

I dag kunne de sidste, der ikke var på vagt, udforske lidt af Reykjavik og ellers slappe af ombord, da det havde været nogle hektiske dage siden ankomst med hygge, fodbold kamp, jule indkøb osv. De fleste lå foran tv og så film eller sov. Kl. 1900 forlod vi så Reykjavik og satte kursen imod Julianehåb og senere på aften viste det sig, at bølgerne ikke lige var på vores side, så endnu engang blev vi kastet rundt ombord.

Dag 18: 27/12-2008

Vi har sejlet et godt stykke i dag og de sidste er nu startet i deres Divisioner. Grundet vejret har der ikke været den store styrke hos de fleste og mange af os gik da også tidligt i seng.

Dag 19: 28/12-2008

I dag arbejdede vi videre i divisionerne, og flere af os var blevet mere friske da bølgerne havde taget lidt af, for så senere at komme igen. Men hele natten sejlede vi uden de store bølger, og det var vist lige hvad alle havde brug for.

Dag 20: 29/12 2008

I dag har der været meget aktivitet ombord og humøret stiger, da vi får information om, at vi muligvis lægger til i Julianehåb allerede i dag, hvilket vi alle glæder os til. Så fik vi en oplevelse, da vi så på nært hold hvordan man hoister personer ombord på helikopteren mens den flyver, og der var da også en del der gerne ville prøve det.

Omkring Kl. 1200 blev kanonen ombord affyret, hvilket gav et ordentlig brag og var en kæmpe oplevelse for os andre, der alle havde medbragt vores kameraer med op på broen, hvor udsigten var rigtig god. Kl. ca. 1530 anløb vi Julianehåb og har fået tildelt spadser tilladelse til Kl. 0755 den 30/12.

Dag 21: 30/12-2008

Fra morgen af arbejde vi videre i divisionerne som en almindelig arbejdsdag. I dag var der dog arrangeret et arrangement, hvor byens spadser var inviteret ombord til en omgang hygge samt mulighed for at snakke med de lokale i Julianehåb. Arrangementet forløb rigtig hyggeligt og kl. 22 var de sidste gæster taget hjem igen.

Dag 22: 31/12-2008

Nytårsaften - og igen var der lavet et arrangement i form af håndbold kamp imod byens kvindelige håndbold hold og efterfølgende fodbold. Vi lagde ud med at lave 2 hold fra Hvidbjørnen og Julianehåb stillede også med 2 hold. Vi lagde godt ud fra start og vandt 7-6, og da B-holdet skulle spille tabte de 5-6 i en lige så tæt kamp. I

sidste ende vandt Julianehåbs bedste piger og Hvidbjørnens A hold fik en flot 2 plads, imens Hvidbjørnen B tabte det hele. Men i sidste ende var Gøtze yderst tilfreds, da han scorede 7 mål i en sport han aldrig før har spillet.

Tilbage på skibet gjorde folk sig klar til nytårsmenuen og folk havde fundet deres fine tøj frem til 2009 fejringen. Efter en god omgang mad som kokkene havde lavet, hyggede vi os til kl. 23:55, hvor vi alle gik op på helikopterdekke og fik champagne, kransekager og en masse fyrværkeri at se. Vi røg alle sammen efterfølgende videre på byens diskotek hvor vi alle morede os og dansede os ind i 2009.

Dag 23: 01/01-2009

Starten på det nye år blev indledt med skihop i tv stuen og så som efterhånden er blevet en årlig tradition. Planen var, i dag at sejle fra Julianehåb og sætte kursen imod Narsarsuaq, men desværre var maskinen gået i stykker, og vejret var meget blæsende. Det gjorde, at vi blev i Julianehåb en ekstra nat. Til glæde for nogen, men også en ærgrelse for dem der sku stå vagt i det kolde vejr.

Dag 24: 02/01-2009

Om formiddagen sejlede vi af sted fra Julianehåb og satte kursen imod Narsarsuaq. Ombord skete der ikke så meget, vi var placeret i vores divisioner, hvor vi udførte det daglige arbejde, senere på aften var vi en del der samledes i tv stuen, hvor vi så et par gode film.

Dag 25: 03/01-2009

Der skete ikke så meget ombord denne dag, udover det daglige arbejde i divisioner og så noget hygge om aften i tv stuen og cafeteriet, hvor vi spillede nogle spil med og imod hinanden.

Dag 26: 04/01-2009

I dag skete der en del i form af, at Grønlands Kommando havde bedt om helikopter assistance til evakuering af en syg person på Grønland, der sku overføres til sygehuset i Nuuk. Helikopteren fløj af sted med DOC og vendte senere hjem med det positive at patienten overlevede. Hen ad aften lagde vi til i Grønnedal hvor man kunne spadser op og kigge sig omkring. Aften forløb sig med en masse søvn.

Dag 27: 05/01-2009

Nu skulle der gang i bevægelserne ombord så OS Bagger havde arrangeret idræt/FUT med en masse løb samt fysisk udfoldelse. Vi løb ca. 6 km og undervejs blev der da også tid til at bestige et af bjergene. Da vi kom tilbage mønstrede vi på helikopter dækket til lidt ekstra idræt. Derefter gik alle i bad og mødte op kl. 15:15 til en tur op i dal shoppen. Desværre måtte Gøtze blive tilbage da der blev brug for hans hjælp til at kravle i de små huller i maskinen.

Dag 28: 06/01 2009

I dag blev der arrangeret foredrag/orientering omkring Grønnedals funktion samt hvad der sker på Grønland og gør at deres tilstedeværelse er så vigtig. Efter en times tid vendte vi hjem til skibet for at spise frokost, og senere hen var der arrangeret hockey kamp imod Grønnedal som alle deltog i. Det endte med sejr til VPL og i fodbold måtte de værnepligtige endnu engang hive sejren hjem.

Dag 29: 07/01-2009

I dag var planen, at vi kl. 16:00 skulle sejle nordpå imod Nuuk. Inden da havde OS Bagger endnu engang arrangeret velfærds tur i form af en gåtur til "spøgelsesbyen" Ivitut, som indtil 1987 var en stor mineby, hvorefter produktionen stoppede og byen blev helt efterladt. Vi gik Ca. 5km ud til byen og ganske rigtigt, så var det en forladt by med et lidt spøgelsesagtigt præg over sig, i form af at alt var rustet og vinduerne var smadret, samt jern og metal var rustet.

Efter en time i byen fik vi et foredrag i byens museum, og her fik vi et indblik i, hvor indflydelsesrig og stor byen økonomisk engang havde været inden minen tørrede ud. Da vi kom tilbage arbejde vi videre frem til kl. 16, hvor vi så sejlede af sted.

Dag 30: 08/01-2009

I dag blev det meldt ud, at vi skulle lægge til i Nuuk allerede om aften hvilket ville være 4 dage før tid, men der var ikke mange der havde noget imod dette. Så kl. 19:00 anløb vi Nuuk havn og fik weekend rutine hvilket var rart efter så mange arbejdsdage. Da klokken var mange, var det ikke mange der valgte at gå op i byen, men der var da alligevel en del der trodsede tiden og drog af sted.



Julemandens Postkasse

Dag 31: 09/01-2009

En stille dag hvor vi sov længe og fik brunch. Senere hen gik vi alle, på nær vagtholdet, op i byen for at udforske hvad der var at se i Nuuk, hovedstaden med 15.000 indbyggere. Vi var oppe og se skisportsstedet og den nye bydel der er ved at blive bygget, da Nuuk udvides. Derudover så vi den lille lufthavn samt den gamle bydel, hvor også nationalmuseet og julemandens postkasse er placeret.

Dag 32: 10/01-2009

I dag kørte vi stadig weekend rutine, men landloven ophørte kl. 14, hvor hele besætningen mønstrede på helikopter dækket til en briefing af NK, der fortalte om de næste par dages program. Her blev det afsløret, at vi får endnu et kort havneophold i byen Narsaq, en lille grønlandsk by. Dette havneophold blev dog aldrig til noget.

Efterfølgende kørte vi undervisning med OS Bagger i øjesplejs, som vi skal til eksamen i. Kl. 16 blev der præjet "manøvrerulle" og derefter forlod vi så Nuuk og satte kursen syd på. Om aften havde de fleste lagt sig på køjen, men vi var da en del der havde sat os i tv stuen og så gyser/action filmen "Jurassic Park" både

nr.1 & nr.2

Dag 33: 11/01 2009

I dag mødte vi så i vores divisioner igen til en ny arbejdsdag. I T-Divisionen begyndte vi på "Overleverings rengøringen", som betyder at vi hovedrengøre vores område så den nye besætning ikke kommer til et beskidt skib, når de overtager det den 23. januar i Reykjavik. Senere på eftermiddagen havde vi så foredrag med DOC om kroppens anatomi som var et udmærket foredrag.

Dag 34: 12/01-2009

I dag fik vi lov til at skyde med M/96 carabin mod en isflage. Her fik vi udleveret 20 skud hver og så fik vi ellers lov til at skyde løs. Det var en rar følelse at skyde igen, og der var da også mange, der nu glæder sig til at komme hjem og tage skyde mærker. I dag var også en mindre god dag for stambesætningen, da der var 8-10 sygemeldinger der gjorde, at der måtte rokeres rundt på de forskellige positioner i skibet, hvilket gav lidt problemer for NK. Senere på aften stod den på afslapning ombord.

P570 KNUD RASMUSSEN



Knud Rasmussen til Regatta i Vestmanna

Knud Rasmussen og Tjaldrið ved kaj i Vestmanna. Foto: Knud Rasmussen.

I weekenden blev der afholdt regatta i Vestmanna, Knud Rasmussen var til stede og holdt lørdag åbent skib, omkring 180 personer benyttede lejligheden til at besøge skibet.

20-05-2009 kl. 10:09

Kilde: Knud Rasmussen.

Under en høj himmel i strålende solskin sitrede havnen i Vestmanna på Færøerne af liv. Fra nær og fjern strømmede småbåde og enkelte sejlbåde til for at få en kajplads. Vestmannas årlige regatta var over os.

Knud Rasmussen var ét af de først ankomne skibe til lejligheden. Vejret viste sig fra sin allerbedste side, da Knud Rasmussen slog dørene op til åbent skib arrangement. I alt lagde 180 mennesker i alle aldre vejen forbi for at se, hvordan livet er om bord på en af søværnets nyeste enheder. Skibets bro, SAR-hangar, båd-hangar og dykkershop blev blandt andre ting fremvist af Knud Rasmussens besætning.

Udover en tur rundt i skibet, kunne de besøgende få en demonstration af SAR I, det hurtiggående redningsfartøj tilknyttet skibet. FVE-enheden (Færøernes vagt og bjærgningstjeneste), Tjaldrið, deltog også i dagens arrangement og holdt ligeledes åbent skib for de mange fremmødte.

Efter besøget kunne gæsterne så gå en tur på havnen i det pragtfulde vejr og besøge de til lejligheden opstillede boder og måske få sig noget god mad eller et glas godt fadøl og samtidig lytte til lokale musikere.

Knud Rasmussen takker Vestmanna by og Færøernes Kommando for en dejlig weekend.

Inspektionsfartøjet Knud Rasmussen på øvelse



*Knud Rasmussen yder slæbe- assistance til Ægir under øvelsen.
Foto: Knud Rasmussen.*

Inspektionsfartøjet Knud Rasmussen gennemfører samarbejdsøvelse med det Islandske Kystvagtsskib Ægir i færøsk farvand.

26-05-2009 kl. 11:36

Af: Knud Rasmussen.

Onsdag den 20. maj om morgenen havde Inspektionsfartøjet Knud Rasmussen rendezvous med det Islandske Kystvagtsskib Ægir øst for Nolsø. Ægir befandt sig i forbindelse med et rutinemæssigt besøg på Færøerne i området sammen med Knud Rasmussen.

Det var på forhånd aftalt, at Ægir skulle agere et skib i nød – mere vidste Knud Rasmussen besætningen ikke.

Omkring kl. 0900 kaldte Ægir op og fortalte, at han havde brand om bord – der var ild i et hjælpemotorrum – skibet havde ingen fremdrivning og lå død i vandet. Yderligere blev oplyst, at der blandt besætningen på 17 mand savnedes 2 personer, som der formentlig havde været optaget af arbejde i rummet, hvor det nu brændte. Det var lykkedes besætningen at redde en person ud af rummet – han havde brækket benet og var i stærke smerter – ligesom at der var mistanke om et brud på rygsøjlen.

Scenen var således sat for en samarbejdsøvelse, der kunne teste Knud Rasmussens indsatsholds viden og færdigheder. Efter at have modtaget nødmeldingen fra Ægir slog Knud Rasmussen assistance til andet skib rulle og teknikofficeren og indsatlederen briefede holdet om situationen på Ægir inden gummibåden blev sat med et røgdykkerhold og en sanitetsgast.

Om bord på Ægir bekæmpede indsatsholdet ved hjælp af røgdykkere branden og fik reddet de to "dukker", som var placeret i det brændende rum ud – ligesom sanitetsgasten fik stabiliseret personen med det brækkede ben – gjort ham klar til hoist – således at en helikopter (øvelsesmæssigt) kunne afhente personen.



Knud Rasmussen og Ægir.

Efter gennemførelsen af denne del af øvelsen blev indsatsholdet sejlet retur til Knud Rasmussen, og det var tid til at påbegynde slæbning af Ægir. Ved hjælp af en "gunline" (et linekastningsapparat) blev der skudt en line over på fordækket af Ægir – linen var bundet i forlængelse af en tykkere line – en såkaldt jager. Jageren var bundet i en 200 m. lang slæbetrosse – og da Ægirs besætning - ved at hale i linen først – og derefter i jageren fik fat i slæbetrossen – blev denne sat fast om bord i Ægir og slæbningen kunne påbegyndes.

Efter slæbeøvelsen var der efterfølgende samlet tilbagemelding om bord på Knud Rasmussen – hvor også personel fra Ægir deltog. Tilbage meldingen var meget nyttig og gav anledning til overvejelser omkring justering af assistance til andet skib rullen

– herunder pointere vigtigheden af den sanitetsfaglige indsat.

Lidt før frokost skiltes de to skibe og Knud Rasmussen genoptog, efter gennemførelsen af denne udbytterige samarbejdsøvelse med Ægir, de vanter rutiner.

Søopmålingsfartøjet Birkholm på sjælden gæstevisit i færøsk farvand



Birkholm i Hestøfjord under forlægningen. Foto: Knud Rasmussen.

Søopmålingsfartøjet Birkholm anløb Tórshavn under sin forlægning til Grønland, inden sin videre forlægning lavede Birkholm en opmåling af dybden ved Mjovanes.

02-06-2009 kl. 10:51

Kilde: Knud Rasmussen.

Inspektionsfartøjet Knud Rasmussen påbegyndte fredag den 22. maj en lidt speciel tjeneste som eskortefartøj. Anledningen var, at søopmålingsfartøjet Birkholm via et kort ophold i Tórshavn skulle eskorteres gennem færøsk farvand og videre mod farvandet syd for Island – hvor Inspektionsskibet Hvidbjørnen skulle overtage opgaven som eskorteskib.

Birkholm er en af Søværnets næsten nye opmålingsenheder. Den har en længde på 28,9 meter og en dybgang på ca. 1,8 meter. Birkholm vejer ca. 100 tons og kan sejle med en fart på ca. 12 knob. Skibet har to Scania dieselmotorer, der samlet yder en motorkraft på 748 Kw. Med økonomifart kan fartøjet sejle en distance på 2.100 sømil.

Det er således tale om et særdeles kapabelt skib til opmåling i Danmark og kystnært ved Grønland og Færøerne – men ikke et skib, der er specielt velegnet til lange forlægninger over Nordatlanten. Det var derfor blevet besluttet, at Knud Rasmussen skulle møde Birkholm ved Shetlandsøerne og via et ophold i Tórshavn følge Birkholm til området syd for Island. Her skulle Hvidbjørnen overtage eskorteopgaven og via et ophold i Reykjavik følge Birkholm til Grønødal i Sydgrønland.

Såvel Birkholm som Knud Rasmussen ankom til Tórshavn lørdag den 23. maj omkring kl. 1300 – dog havde Birkholm, på foranledning af Færøernes Kommando forinden lige afprøvet sine opmålingssystemer og undersøgt forskellige rapporterede dybder bl.a. omkring Mjovanes. Birkholms besætning på 7 personer kunne slappe af et par dage og nyde opholdet i den smukke by inden turen mod Reykjavik skulle påbegyndes.

Efter et godt ophold i Tórshavn – hvor opmålingsfartøjet bl.a. havde besøg af den lokale presse – og der var modtaget en gunstig vejrudsigt for de kommende døgn – blev turen til Reykjavik påbegyndt tirsdag morgen kl. 0800. Med Birkholm foran forlagde Knud Rasmussen via Vestmannasund mod Island.



Et sjældent syn i Nordatlanten. Tre af flådens skibe mødtes lige syd for Island. Foto: Hvidbjørnen.

Sidst på eftermiddagen onsdag den 27. maj mødtes Hvidbjørnen, Knud Rasmussen og Birkholm på den aftalte position syd for Island. Her sendte Hvidbjørnen sin helikopter i luften for at fotografere de tre enheder, som nu sejlede i formation.

Knud Rasmussen benyttede mødet med LYNX helikopteren til at træne såvel anflyvninger som dækslandinger inden skibet sejlede tilbage mod Færøerne.

Birkholm fortsatte sin forlægning mod Reykjavik – nu i selskab med Hvidbjørnen. Begge enheder ankom senere samme dag og efter et fortjent hvil til Birkholms besætning, vil turen mod Grønødal fortsætte, når vejret tillader dette, således at Birkholm snarest muligt kan indlede sin opmålingssæson på Grønlands vestkyst.

Knud Rasmussen på rutinebesøg i Bergen



Knud Rasmussen ved kaj i Bergen. Foto: Knud Rasmussen.

Knud Rasmussen var i sidste uge på rutinebesøg i Bergen, læs en kadets erindringer om opholdet i Bergen.

19-06-2009 kl. 09:59

Knud Rasmussen

Vores ophold i Bergen startede fredag den 12. juni, hvor det gode skib Knud Rasmussen indpasserede norsk søterritorium kl. 10, vuggede videre ind mod kysten for at tage lods om bord og derefter sejlede igennem den norske skærgård ind til Bergen.

Turen gennem skærgården var smuk, og mange af besætningsmedlemmerne stod og beundrede den privilegerede udsigt over skærgården og husene langs bredden. Turen forløb gnidningsfrit, selvom KNUD RASMUSSEN ikke var vant til at have så mange skibe omkring sig i det nordlige Atlanterhav.

Ved ankomsten til Bergen blev der holdt cocktailparty om bord på skibet, så besætningen var trukket i det fine tøj, og pæne var de. De gæster, der var mødt op, blev rutineret fløjtet om bord, og efter en rundvisning blev der nydt kanapéer i messen, mens der blev udvekslet erfaringer og hyggesnakket.

Efter, at gæsterne var gået fra borde, var det tid for besætningen at "fejre" næstkommanderende og navigationsofficeren, idet de havde valgt at søge andre græsgange. Dette skete med en samlet middag i messen.

Lørdag efter morgenmaden var det tid til at se på, hvad Bergen havde at byde på. Bevæbnet med kamera og godt humør gik vi rundt i byen og så på kirker, skulpturer og ja det modsatte køn, man er vel sømand. Nogle gik op til toppen af et fjeld, hvor der kørte en svævebane, mens andre blev ved jorden, hvor der ikke var så langt ned. Det var en dejlig tur.

Bergen bød også på en bydel kaldet Bryggen. Bryggen er bygget i træ, og husene har en tendens til at hæle til hver sin side. Det så ud som om bygningerne ikke rigtigt kunne beslutte sig for, hvordan de skulle vælte. Hvad angår kirkerne var undertegnet så uheldig, at kirkerne enten var lukkede, eller der blev afholdt bryllup. Måske var det et tegn fra oven?

Jeg gik rundt i Bergen i omkring otte timer, hvorefter jeg mødtes med resten af besætningen for at gå ud og spise på et bøfhus. Efter at have indtaget måltidet, i hyggelige omgivelser, med god betjening og godt selskab, fandt vi en café og nød den sidste aftensol.

Om søndagen, var der steder jeg endnu ikke havde været, så frem med mit kamera igen for at tage nogle flere billeder af byen, måske i et andet lys. Det blev dog ikke til så mange billeder, da mine fødder var lidt ødelagte efter turen om lørdagen. Resten af søndagen gik med at kigge på byen og drikke kaffe på caféerne.

Mandag den 15. juni var dagen, hvor vi skulle afgang fra Bergen, en by der havde taget godt imod Knud Rasmussen og dens besætning weekenden igennem. Kaldet mod Færøerne var dog ikke til at tage fejl af, men selvom Bergen nu lå i vores kølvand, kunne man godt mærke på besætningen, at det havde været et dejligt ophold. Muligheden for at se noget andet end det Knud Rasmussen var vant til gav alle om bord et løft i humøret, og stemningen var høj da vi stod til søs.

Knud Rasmussen på øvelse i Norge



Knud Rasmussen slæber Kystvagtskibet Tor. Foto: Knud Rasmussen.

I forbindelse med et rutinebesøg i Bergen blev der afholdt øvelser med Kystvagtskibet Tor, efter øvelsen blev det til alvor, da SAR1 blev anmodet om assistance til grundstødt kutter.

19-06-2009 kl. 11:05

Kilde: Knud Rasmussen

Knud Rasmussen aflagde rutinebesøg i Bergen i perioden 12. – 15. juni og efter at have vinket farvel til byen, der havde taget godt imod skibet og besætningen, skulle der afholdes øvelse med et af de allernyeste skibe fra den norske kystvagt.

Øvelsen med Kystvagtskibet Tor var godt tilrettelagt, og den spændte lige fra slæbning til brandbekæmpelse. Alt sammen færdigheder der rutineret blev gennemført af besætningen, og tilbagemeldingerne fra nordmændene var også yderst positive.



SAR1 hjælper til med at trække den grundstødte kutter fri.

Efter øvelsen - på vej ud af den norske skærgård - tikkede der en anmodning om assistance til et andet skib ind på radioen,. Knud Rasmussen blev anmodet om at stille SAR1 til rådighed for den norske kystvagt for at hjælpe en kutter fri af et skær, den var stødt på. I samarbejde med den norske kystvagts redningsfartøjer lykkedes det at få kutteren fri af grunden. Så alt i alt blev det en god mandag og en fin start på forlægningen mod Færøerne.

Færøsk presse inviteret om bord på Knud Rasmussen



Pressefolk i officersmessen, chefen om bord Per Skov Madsen orienterer om skibet. Foto: C. Thomsen.

Onsdag inviterede Færøernes Kommando i samarbejde med Knud Rasmussen, den færøske presse om bord til en introduktionssejlad samt briefing om skibet.

22-06-2009 kl. 12:13

Af: Eli Lyngvej-Larsen.

Inspektionsfartøjet Knud Rasmussen varetager i øjeblikket opgaveløsningen ved Færøerne og skal være under operativ kontrol af Færøernes Kommando til ultimo august, hvor skibet forlægger til grønlandsk farvand.

For at give den færøske presse mulighed for at opleve Knud Rasmussen under skibets opgaveløsning i færøsk farvand og samtidig få en orientering om skibet, havde Færøernes Kommando inviteret pressen til at deltage i en introduktionssejlad i området Nolsø Fjord og Skålefjorden. I sejladen deltog journalister og fotografer fra de to største aviser – Dimmalætting og Sosialurin samt journalist fra Vágaportalurin.

Efter den obligatoriske briefing om redningsmidler og om hvordan man skal forholde sig, hvis en nødsituation skulle opstå, afgik Knud Rasmussen fra Tórshavn kl. 1300 med kurs mod Skålefjorden. Undervejs briefede skibschefen – kaptajnløjtnant Per Skov Madsen – om skibet og om opgaveløsningen i Nordatlanten. Herefter blev skibet fremvist og rundturen i skibet startede på broen. Der blev grundigt skrevet ned på diverse notesblokke, samtidig med at der blev flittigt fotograferet. Vel fremme i Skålefjorden blev SAR-fartøjet SAR-1 sat, og pressen fik her mulighed for at få en sejltur.



Briefing om redningsmidler før afgang. Foto: C. Thomsen

Ude i horisonten kunne man fra Knud Rasmussen skimte det færøske redningsfartøj Lív og efter forbisejlad af Lív og SAR-1 i formation, simulerede SAR-1 motorstop. Lív blev "for øvelse" anmodet om at yde SAR-1 assistance, og slæbetrossen blev hurtigt klargjort om bord på Lív. Da slæbetrossen var fastgjort om bord på SAR-1, påbegyndtes slæbet, og SAR-1 blev afleveret ud for hækken af Knud Rasmussen, hvorefter SAR-1 blev trukket om bord.

Herefter forlagde Knud Rasmussen tilbage til Tórshavn, hvor pressen – med mange gode oplevelser og indtryk - blev ilandsat kl. 1715.

For øvelse - for øvelse vi synker



Knud Rasmussens redningsflåde i vandet under øvelsen.

Torsdag eftermiddag afholdte Knud Rasmussen flådeøvelse i farvandet øst for Nolsø.

20-07-2009 kl. 11:29

Tekst og billeder fra Knud Rasmussen.

Klokken 13.00 torsdag lød alarmklokken om bord i Knud Rasmussen. Kort efter prægede vagtchefen fra broen, at folk skulle mønstre ved flåderne. Dette var en del af en øvelse, der havde til formål, at undervise nyankomne i besætningen samt ombordværende værnepligtige i skibets flådesystem, som er så nyt, at det kun findes magen til på søsterenheden Ejnar Mikkelsen.

Knud Rasmussens flådesystem fungerer på den måde, at flåden sættes fra næstøverste dæk på siden af skibet, den fyldes derefter med personel og affires til vandet. Således er det meningen, at ved en ulykke kan besætningen gå tørskoet i flåden, og derved forøge chancen for overlevelse i de kolde farvande, hvor skibet opererer.

Denne torsdag fik 6 frivillige muligheden for at prøve affiring i flåden. Det hele gik som forventet og ingen fik våde tæer. Som afsluttende led i øvelsen skulle have været gennemført en hoistøvelse med Atlantic's helikopter, som dog måtte aflyse grundet den tætte Færøske sommertåge.

Knud Rasmussen på besøg i Dublin



Chefen for den irske flåde inspicerer skansevagten på Knud Rasmussen. Foto: KNUD.

I dagene 23-26 juli besøgte Knud Rasmussen Dublin, formålet med besøget var, dels at fremvise skibet for den irske flådechef og rutinebesøg for besætningen.

30-07-2009 kl. 11:19

Tekst og billeder af Knud Rasmussen.

Kl. 0930 tirsdag d. 21. juli startede Knud Rasmussen (KNUD) sin 618 sømil lange forlægning mod Dublin i Irland. Vejrguderne artede sig pænt på turen, hvilket især de 6 værnepligtige, der var mødt dagen før, var glade for.

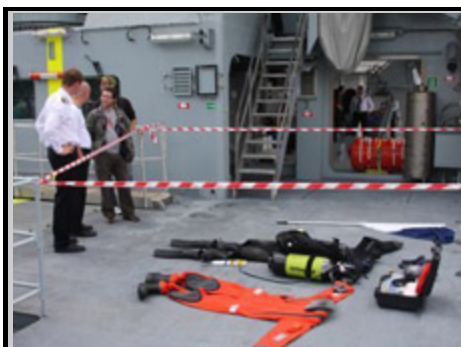
Torsdag morgen ankom KNUD, med chefen for Færøernes Kommando (CH FRK), kommandør Per Starklint om bord, Dublin, hvor KNUD havde fået anvist en rigtig god plads i inderhavnen tæt på alting.

Besøget var dels et rutinebesøg, men mest af alt en fremvisning af vores forholdsvis nye skib. Denne fremvisning og præsentation af skibet var grunden til, CH FRK var sejlet med til Dublin.

Vel ankommet Dublin startede så det officielle program. Den danske ambassadør, den irske flådechef - som blev modtaget af en flot skansevagt bestående af skibets værnepligtige - og andre relevante gæster var inviteret til en traditionel dansk frokost samt rundvisning på skibet. Ikerne står selv over for en fornyelse af deres flåde, så de var meget interesserede i at se, hvordan vi har indrettet os her på KNUD, samt hvilket udstyr vi har om bord.

Da frokosten var overstået, og gæsterne havde forladt skibet, blev der lidt tid til, at besætningen kunne komme ud at se på byen inden næste dags arrangement, nemlig besøg hos ambassadøren og hans hustru. Dette indbefattede bl.a. musik fra hans "husorkester", som til stor underholdning blev nydt af alle. En stor tak til både ambassadøren, hans kone samt til "husorkestret" skal lyde herfra.

Om formiddagen havde CH FRK og CH KNUD desuden været på officielle besøg i byen, bl.a. på det meget imponerende rådhus.



I forbindelse med åbent skib havde gæsterne mulighed for at se noget af udstyret om bord.

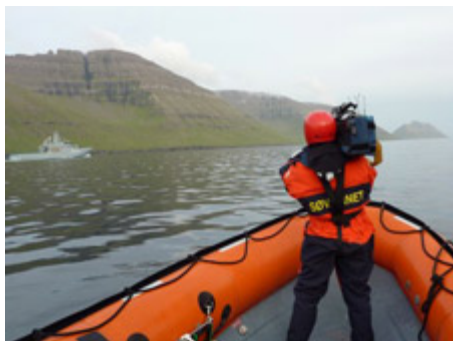
Lørdag var den sidste hele dag i Dublin inden afgang mod Færøerne og de daglige opgaver. Formiddagen blev brugt på klargøring til turens sidste arrangement, nemlig Åbent Skib, hvor alle interesserede kunne komme om bord og se skibet. Det var der en del, der gerne ville, selvom vi lå i skarp konkurrence om gæsterne med et lille lokalt band ved navn U2, der meget belejligt havde valgt at give koncert samme dag.

I alt dukkede 224 gæster op fik en rundtur, hvilket var ganske fint. Til U2-koncerten samme aften dukkede der "kun" 83 (tusinde) op.

Således sluttede det sidste arrangement vellykket, og der var blot tilbage for besætningen at klargøre til morgendagens afgang samt nyde det sidste halve døgn i dejlige Dublin. KNUD afgik Dublin søndag formiddag, og med vind og sø i ryggen er KNUD atter tilbage i det primære operationsområde, Færøerne.

Besætningen på KNUD takker alle involverede for et godt ophold i Dublin og håber at vende tilbage en anden god gang.

En uge på inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN



Fotograf fra "24 Nordjyske" i gang med at lave en serie optagelser. Foto: Jimmy Støvring.

Efter et veloverstået havneophold i Dublin efterfulgt af deltagelse i Olai-festen i Tórshavn stævnedes KNUD RASMUSSEN atter ud på bølgens blå.

13-08-2009 kl. 10:17

Tekst og billeder KNUD.

Umiddelbart efter afgang torsdag 30 JUL ventede dagens første opgave, en hoist-øvelse med den færøske redningshelikopter fra Atlantic Helicopters. Øvelsen varede et par timer, hvor både KNUD RASMUSSENS (KNUD) redningsdykkere samt helikopterens besætning fik trænet deres evner i hoist. Også skibets 6 værnepligtige fik lov at blive hoistet og fik således en oplevelse mere med hjem i bagagen.

Efter øvelsen gik KNUD til ankers for at være klar til dagens næste opgave, afhentning af en journalist samt en fotograf fra "24 Nordjyske". De er i gang med at lave en serie af udsendelser omhandlende livet i søværnet.

Begge ankom planmæssigt og blev afhentet i SAR1 (Lille fartøj, der er designet til eftersøgning, men også ganske velegnet til opsamling af personel), hvorefter KNUD patruljerede ud på fiskefeltet for kontrol af 3 russiske fiskere nord for øerne.

Næste morgen kl. 0700 lå KNUD ved siden af den første russer, "Morskay Priboy", som var i gang med at fange makrel. Gummibåden blev sat med kontrolholdet ombord, og kort tid efter var kontrollen i gang. Kontrollen forløb planmæssigt, og ca. 3 timer senere var kontrolholdet, bestående af en fiskeriofficer og en fiskeriassistent, atter tilbage på KNUD.

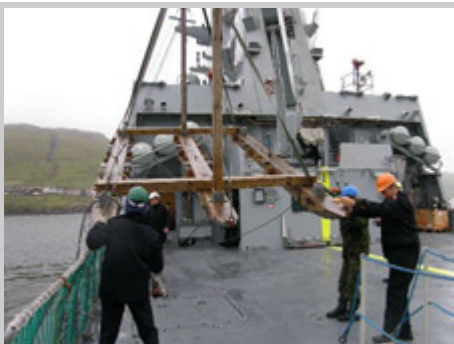
Der var planlagt yderligere 2 kontrolbesøg den dag, men desværre var den ene sejlet ud af området i løbet af dagen, og den anden blev kontrolleret af det færøske inspektionsskib Tjaldrid.

KNUD vendte derfor stævnen ind mod øerne igen, hvor der skulle laves nogle optagelser og interviews til "24 Nordjyske". Da disse var overstået, ankrede KNUD for natten.

Næste morgen lettede KNUD og sejlede mod Sund, hvor journalist og kameramand blev sat i land, hvorfra de lavede resten af deres optagelser af skibet. Da vejret ikke tillod fiskeriinspektion, lavede KNUD NAVEX (navigationssøjls) i de færøske fjorde, således at vagtchef og skibets kadetaspirant kunne træne radarsejls, og herefter ankrede KNUD atter op for natten.

Næste formiddag blev brugt på lidt velfærdsfiskeri uden den store succes, mens andre opgaver også blev løst. Eftermiddagen stod atter engang i øvelsens tegn, denne gang interne øvelser i gummibådssætning og bjærgning, noget der ikke kan trænes for meget, da det sikkerhedsmæssigt er utrolig vigtigt, at alle er helt trygge, mens dette foregår.

Ligeledes blev der kørt en uvarslet MOB (mand over bord)-øvelse. Her gælder det om, at alle reagerer meget hurtigt, så "dukken" kommer hurtigst muligt op af Nordatlantens kolde vand. Selvom det var et stykke tid siden, vi sidst havde øvet det, klarede besætningen det på flot vis inden for tidsbegrænsningerne.



Ombordtagning af skydemål.

Vinden så nu ud til at have lagt sig så meget, at det atter var muligt at lave fiskerikontrol, hvorfor KNUD brugte natten på at forlægge ned syd for øerne, således at der kunne laves kontrolbesøg den efterfølgende morgen. Denne gang var det en fransk fisker, André Leduc, der skulle kontrolleres.

Denne inspektion forløb også uden anmærkninger, og KNUD returnerede til øerne for at være klar til morgendagens opgave for Færøernes Kommando (FRK), test af bjærgning og sætning af et skydemål konstrueret af folk fra FRK.

Alt forløb som det skulle, og KNUD kom med anbefalinger til ændringer på skydemålet for at lette sætningen og bjærgningen af dette.

Efter testen ankrede KNUD op ud for Runavik. Eftermiddagen og formiddagen dagen efter blev brugt til skibsvedligehold og interne øvelser, herunder en brandøvelse om bord efterfulgt af en røgdykkerbane for de værnepligtige, således at de også fik trænet deres færdigheder. De værnepligtige er om bord i cirka 5 uger, hvor de får et indblik i alle skibets opgaver.

Ved middagstid fik KNUD besked på at gå op i den nordlige del af den færøske fiskerizone for at være klar til at assistere et skib på grund, syd for Shannon Ø ved Grønlands østkyst, såfremt det skulle blive nødvendigt. Dette blev imidlertid aflyst, stort set inden KNUD var kommet af sted, idet skibet var kommet fri ved egen kraft. I stedet blev der forlagt ud øst for øerne for at se, om vejret tillod fiskerikontrol, hvilket det desværre ikke gjorde.

En uge er nu gået, og KNUD havde endnu engang aftalt at øve med Atlantics redningshelikopter, så kl. 1000 lå KNUD klar i stærk vind og halvstore bølger. Denne gang var der også planlagt hoist-øvelse for redderne ombord, men denne måtte desværre aflyses grundet vejret.

I stedet blev der gennemført hoist af bære med "OSCAR", KNUDs dukke som også smides over bord under MOB. Øvelsen forløb rigtig godt og var endnu engang god træning for både helikopter og KNUD.

KNUD blev endnu engang bedt om at gå på feltet for at lave fiskeriinspektion, og denne gang viste vejret sig lige akkurat at være så godt, at det var muligt at gennemføre endnu en fiskerikontrol på en færøsk trawler "Vesturtugvin". Heller ikke her var der noget at komme efter, og KNUD returnerede til øerne for at ankre for natten.

Næste morgen - otte dage efter afgang - lå KNUD klar til at gå i havn i Tórshavn for at bunkre olie samt tage forsyninger om bord. Der lå imidlertid et andet skib på den kaj, som var tiltænkt KNUD, og der blev ca. 3 timers forsinkelse i ankomsten.

Ovenstående beskriver forhåbentlig, hvad vi bl.a. laver herude på KNUD, når vi er på patrulje i færøske farvande. Vi fik øvet os internt, lavet fiskerikontrol, øvet os med en af vores samarbejdspartnere, samt løst diverse andre mindre opgaver. Vejret heroppe kan være utroligt svingende, hvilket til tider besværliggør opgaveløsningen, men generelt har KNUD været relativt heldige.

KNUD håber at kunne fortælle lidt mere, inden turen atter går mod grønlandske farvande.

Kilder: **Færøernes Kommando**



Hoist øvelser med Atlantics redningshelikopter.

KNUD RASMUSSEN på øvelse i området ved Kaldbakfjord og Nolsøfjord



Fire værnepligtige "figuranter" klargøres til øvelsen.

KNUD RASMUSSEN deltog d. 20. aug. i en større SAR øvelse sammen med flere af de lokale samarbejdspartnere, øvelsen indeholdt flere forskellige senarier og var til stor nytte for hele besætningen.

31-08-2009 kl. 11:36

Kilde: KNUD RASMUSSEN

D. 20. august var en ganske særlig dag om bord på KNUD RASMUSSEN (KNUD). Ud over at have en ganske særegen mandskabssammensætning, som ud over den faste besætning talte seks værnepligtige, to kadetter, to befalingsmænd fra Center For Idræt, en sminkør og et besætningsmedlem fra Redningsbåden Liv, modtog KNUD omkring kl. 16 et opkald på VHF'en Tórshavn Radio: "For øvelse, for øvelse...Fiskefartøjet Tjaldrid har haft en af sine dykkere nede for at frigøre noget garn fra skruen. Pludselig tørnede motoren og dykkeren er set forsvinde!".

Øvelsen kom ikke uvarslet for KNUDs vedkommende. Allerede tidligere på dagen havde vi fået vores gæster om bord, og den ene af dem havde stået for sminkningen af de 6 værnepligtige, som skulle spille figuranter i øvelsen.

Fire figuranter var placeret i maskinrummet på Tjaldrid og skulle agere tilskadekomne i forbindelse med en maskinbrand. To andre var blevet sejlet til Nolsoy, hvor de i følge øvelsesoplægget var blevet sat i land efter en meningsudveksling med ejeren af et lille lystfiskerfartøj.

Efter modtagelsen af for øvelse MAYDAY fra Tjaldrid begav KNUD sig mod den nødstedte i Kaldbak Fjord nord for Tórshavn. Efter aftale med MRCC Tórshavn blev KNUDs tre dykkere sendt i gummibåd til Tjaldrid for at assistere med bjærgning af den tilskadekomne.



Redningshelikopteren i gang med eftersøgningen efter den forsvundne dykker.

Det blev konstateret, at de på Tjaldrid ud over dykkeren i vandet, havde mistet deres anden dykker på turen mod fjorden. Chefen meldte ud på radioen, at dette formentlig var sket i forbindelse med, at skibet var blevet ramt af en skæv sø et par timer forinden 5 sømil nordøst for Nolsoy.

Den færøske redningshelikopter var allerede i gang med eftersøgningen, og KNUD fik hurtigt sat SAR1 (Search and Rescue-fartøjet), som med 40 knob begav sig mod området, hvor den overbordfaldne forhåbentligt ville være at finde. Den savnede fandt man imidlertid i maskinrummet på Tjaldrid, og SAR1 blev kaldt tilbage til KNUD.

Den bundsøgende dykker i form af en dukke blev bjærget af KNUDs dykkere og bragt ind til kajen i Sund.

Uheldet havde imidlertid ikke sluppet sit greb om Tjaldrid, og en røgudvikling fra maskinrummet viste sig at stamme fra en brand samme sted. Fire personer var meldt savnet. Hjælp blev rekvireret fra KNUD i form af røgdykkere og sanitetshold. Efter blot et kvarter var branden slukket, og de fire personer, som alle var tilskadekomne efter branden, var evakueret op i den friske luft, hvor sanitetsfolkene påbegyndte deres arbejde.

MRCC Tórshavn fik rekvireret to ambulancer fra Tórshavn, og de tilskadekomne blev bragt til kajen i Sund af KNUDs gummibåd og senere til hospitalet for behandling af deres pådragede skader.

Alt imens dette mareridt af en torsdag eftermiddag for fiskeren udspillede sig, var enheder fra beredskabet i Tórshavn blev sendt ud i forsøget på at finde de to ilandsatte værnepligtige.

Figuranterne havde fået besked på at befinde sig et sted, hvorfra hoist med helikopter var utroligt vanskelig eller umulig.

Der var imidlertid problemer på SAR-enhederne med overhovedet at få figuranterne lokaliseret, men efter nogen tids eftersøgning fandt man dem heldigvis, og de blev siden genforenet med besætningen om bord på KNUD, da skibet anløb Tórshavn.

Øvelsen var primært tilrettelagt for at udvikle samarbejdet mellem landmyndighederne og de sejlen SAR-enheder. På KNUD er vi blevet mange erfaringer rigere.

Øvelsen aktiverede alle om bord: Dykkerne, gummibådsbesætningen, SAR-fartøjsbesætningen, sanitetsberedskabet og røgdykkere og har dermed givet forbedringer til KNUDs beredskab i forbindelse med assistance andet skib og eftersøgning.



KNUDs gummibåd på siden af Tjaldrið i Kaldbakfjord.

KNUD takker alle involverede samarbejdspartnere for en rigtig god øvelse. Erfaringerne vil blive videregivet til søsterskibet, Ejnar Mikkelsen, så øvelsestypen, der var planlagt og igangsat på initiativ af Færøernes Kommando, forhåbentligt kan fortsætte i løbet af efteråret og vinteren.

Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN tog på Grønlands Østkyst - del 1



KNUD RASMUSSENS indsatsfartøj sejlad i tæt is

Opgaven var patrulje og involverede et kig ind i verdens længste fjordsystem, Scoresby Sund, anløb af Nyhavn ved Mesters Vig for støtte til SIRIUS, anrån af krydstogtskibe, som måtte befinde sig på Nordøstkysten.

06-09-2009 kl. 23:13

Desuden skulle Daneborg anløbes for losning af grej til SIRIUS og ombordtagning af SIRIUS-folk. SIRIUS skulle foretage rekognoscering og fotodokumentation af historiske lokaliteter.

Efter en lidt voldsom tur fra Akureyri, Island, til nordøstkysten af Grønland med vindstyrker liggende mellem 20-25 m/s ret for, så KNUD RASMUSSEN's besætning frem til at komme i læ af det mægtige land.

Efter den besværlige tur fra Island var det tiltrængt med en nat til ankers ud for Scoresbysund/Itoqqortoormiit, hvor det meste af besætningen kunne få sovet. Da KNUD lå sikkert til ankers, var det tid til at tage ind og se selve byen. Normalt opererer KNUD ved vestkysten, så der var mange i besætningen, der ikke havde været i land på østkysten. Det blev til en kort byvandring, en snak med de lokale og en rundvisning på KNUD for den lokale politibetjent og to andre gæster.

Da KNUD atter var let morgenen efter, troned de mægtige fjelde sig op mod syd. På broen blev der gættet heftigt på afstanden til fjeldene. De fleste bud lå på 10-12 kilometer. Vagthavende navigatør kunne snyde ved at kigge i søkortet, og det viste sig, at de var 60 kilometer væk, hvilket forhåbentlig kan beskrive lidt omkring størrelsesforholdene heroppe.

I Scoresby Sund blev der patruljeret i fjordsystemet mod Danmark Ø, som ligger i det sydvestlige hjørne af fjorden.

Danmark Ø, der er omtrent ti kilometer lang, er blevet turistmål for krydstogtskibene grundet flere gamle eskimobopladser på øen.

Målet for KNUD var at navigere til Hekla Havn på øens sydlige del og eventuelt komme ind og kaste anker i naturhavnen og rekognoscere på øen. Der var imidlertid for lidt plads til, at opankring kunne finde sted. I stedet blev SAR1 sat, og en del af besætningen fik alligevel syn for sagen i land. En gammel mineselskabshytte indeholdt utallige hilsner på væggene fra tidligere ekspeditioner og fangere, der gennem tiden havde søgt ly i hytten.

Det historiske vingesus kunne tydeligt mærkes, da man stod og så på disse bopladser. Helt tydelige, firkantede udgravninger, hvor beboelsen havde været, gravpladser og bjørnesikrede "spisekamre" vidnede om århundreders aktivitet på Danmark Ø.

Således opløftet vendte KNUD atter stævnen nordpå - mod Nyhavn ved Mesters Vig.

Det stadigt voksende antal krydstogtskibe ved Grønland lægger ofte deres vej inden om de smukke, lange fjorde og alle de historiske øer i nationalparken, der strækker sig fra Scoresbysund og nordover. En af de primære opgaver ved KNUD's tilstedeværelse på disse kanter er at anrån disse skibe. For at højne sikkerheden i disse meget tyndt befolkede områder er det vigtigt at vide hvilke skibe og hvor mange passagerer, der befinder sig i området.

Derudover er der restriktioner for færdsel i nationalparken, og der skal føres kontrol med, at disse restriktioner overholdes.

På vej mod Nyhavn foretog KNUD således et anrån af et krydstogtskib i Carlsberg Fjord, et sideløb til Kong Oscar Fjord, hvor Nyhavn ligger. Skibet var mildest talt overrasket over at se et gråt skib i dette farvand, men var samtidig meget samarbejdsvillige og glade for, at der bliver ført tilsyn og i den grad lagt vægt på sikkerheden heroppe. Herefter fik skibets to kadetter navigeret KNUD længere ind i fjorden.

Ud for Nyhavn ved Forsvarets Vagt i Mesters Vig kastede KNUD anker og gik i land for at ombordtage

proviant og elektronik til SIRIUS-patruljen i Daneborg.

De tre (normalt to) mænd, der forestår vedligeholdelsen af stationen i Mestersvig, gav en spændende rundvisning på området og var efterfølgende med om bord til aftenskabning og en sludder om livet på en af forsvarets mest øde stationer.

De er forsyningsled til SIRIUS og har bl.a. 1800 meter landingsbane, som kan tage imod HERCULES og mindre fartøjer, men som også skal ryddes for sne og is i forbindelse med landinger i vintermånederne. Det kan tage helt op til fire dage.



Da alt var vel overstået lettede KNUD atter anker, og stak længere ind i Kong Oscar Fjord for at anråbe et andet skib, men også for at bibringe de ombordværende kadetter lidt navigatorisk udfordring ved sejlads vest om Ella Ø i tilnærmelsesvis mørke og dårligt opmålt farvand. En utrolig smuk tur i månelys og med godt humør og koncentration på broen.

Omtrent ti sømil inde i Young Sund ligger Daneborg. Da vi kom til fjorden var iskoncentration 7-9/10, hvilket betyder, at 70-90% af havoverfladen er dækket af is. Fantastisk vejr gjorde heldigvis den langsommelige sejlads ind mod stationen seværdig, og de smukke omgivelser blev nydt fra agterdækket og brodækket. Efter en ihærdig indsats for at få sat SAR-fartøjet uden at beskadige hækporten i isen kom forsyningerne i land, og to SIRIUS-folk om bord i KNUD.

For ikke at strande i sundet var det nødvendigt med hurtig afgang fra Daneborg. I løbet af den relativt korte tid vi havde brugt på indsejlingen, var koncentrationen steget til overalt at være 9/10.

Efter SIRIUS-folkenes ønske sejlede KNUD længere mod nord og gjorde første stop ved Germania havn på Sabine Ø på ca. 74°35'N.

En lille ekspedition bestående af SIRIUS-folkene med flere begav sig i land for at tilse en af depot-hytterne på øen og undersøge de omkringliggende rester af en historisk hytte opført som ekspeditionshytte af Lauge Koch, der under Anden Verdenskrig dannede baggrund for en af de mere ukendte træfninger mellem danskere og tyske soldater. En træfning, der kostede livet for den danske korporal Eli Knudsen.

Efter den gode travetur på Sabine Ø blev både ekspedition og KNUD overfløjet af en CHALLENGER, som på sin vej til vestkysten fra Reykjavik udførte værdifuld isrecognosering for KNUD. Flyet droppede desuden flares som simulering af drop og foretog behørig "flyhilsner".

Tre timer senere modtog KNUD en perfekt skitse af issituationen i området, der var udslagsgivende for planlægningen af dagens opgaver, da visse sejlruiter med sikkerhed kunne udelukkes.

I dårligt opmålt farvand begav KNUD sig forsigtigt mod Hansa Bugt længere oppe ad Sabine Øs østkyst. Her blev der i 1943 anlagt en tysk radiostation, som havde til opgave at sende vejrmeldinger til Tyskland. Med kendskab til vejret i Grønland kan vejret i Europa tilnærmelsesvis forudsiges to dage senere, hvilket var uvurderlig viden i forbindelse med planlægning af operationer for de tyske styrker.

De to SIRIUS-folk og en fodpatrulje fra KNUD gik her i land for fotoregistrering af eventuelle rester og efterladenskaber fra vejstationen. Fotoregistreringens formål er at sikre og kontrollere, at historiske steder og effekter bliver ladet i fred fra turister og andet godtfolk. Landpatruljen havde stor succes, og der blev fundet mange efterladenskaber. Alt fra en skrivemaskine, benzintanke, porcelæn, batterier, ammunition, maskingeværspiber, antenner, pløkker, en barograf, massevis af radiogrej.

Ud på aftenen gik den videre patrulje mod Bass Rock på øen Lille Pendulums østkyst. Det var dog ikke muligt at komme ind til øen, da iskoncentrationen var for stor og farvandet uopmålt. KNUD returnerede derfor til Daneborg med SIRIUS-folkene.

Det har været en utrolig begivenhedsrig uge for både skib og besætning. De af Grønlands Kommando stillede opgaver er blevet løst, samtidigt med at besætningen har fået nogle fantastiske oplevelser, og skibet har fået indhentet værdifulde navigatoriske erfaringer.

Nu ser alle om bord frem til et ophold på Island, men bestemt også til at komme tilbage til området til anden del af patruljen.

P571 EJNAR MIKKELSEN

På tomandsfærd i det hvide helvede



Ejnar Mikkelsens Alabama-Ekspedition (1909-1912)

28-10-2009 kl. 12:00

Kirsten Klüver

To et halvt år tilbragte Ejnar Mikkelsen og Iver Iversen alene i Nordøstgrønland. For snart 100 år siden, i 1910, drog de ud på en omkring 1900 kilometer lang slæderejse for at finde spor efter Mylius-Erichsen og hans to ledsagere, der omkom i 1907 under Danmark-Ekspeditionen. Deres rejsefæller blev ved skibet 'Alabama', som lå for anker ved Shannon-Øen.

Snestorme, svigtende jagt, ødelagte depoter, sygdom og sult fik slæderejsen til at trække i langdrag. Hundene bukkede under én efter én, og de sidste mange hundrede kilometer kæmpede de to mænd sig af sted til fods med deres slæde på slæb. Da de endelig nåede tilbage, fandt de ikke et skib – men derimod en lille hytte, bygget af resterne af skibet, som isen havde skruet ned.

De mænd, der blev tilbage, var blevet samlet op af et skib, der meget heldigt kom forbi. Mikkelsen og Iversen kunne nu kun vente på et skib og forsøge at overleve alene i det, Ejnar Mikkelsen selv kalder 'det hvide helvede'.

To år gik der, før en norsk hvalfanger fandt de to bagudsejlede mænd. Billederne her fortæller mere end ord, hvordan isolationen og ensomheden påvirkede dem. Iver Iversen og Ejnar Mikkelsen kom hjem i god behold og bevarede et livslangt venskab. I al den tid de tilbragte sammen i ødemarken, lykkedes det dem at undgå skænderier. Bortset fra en enkelt episode, som nær havde kostet dem deres venskab:

Et postkort fra Sorø husholdningsskole var blandt deres kæreste eje og kilde til mange samtaler og drømme i den ulidelige ventetid. De 53 unge kvinder på billedet blev nøje studeret gennem kikkertglas og diskuteret. Mikkelsen og Iversen navngav dem alle, og udvalgte sig hver især en 'hjerterdame'.

En morgen fór der en lille djævel i Iversen, der gav sig til at synge en smædevise om Ejnar Mikkelsen og frk. Støt over morgengrøden, hvilket resulterede i fuldkommen tavshed mellem de to mænd i næsten to døgn. Indtil Iversen brød sammen og løb ud af hytten. Kort tid efter bankede han på døren, og først efter Mikkelsens 'kom ind' åbnede han døren på klem og afleverede en lap papir: 'Du, jeg er så ked af, at jeg tog din pige. Tag hende igen, tag mine fire, tag hele det forbandede bundt – bare du bliver glad igen!'.

Læs Ejnar Mikkelsens fantastiske beretning om Alabama-Ekspeditionen i flere bøger og se billeder fra ekspeditionen i www.arktiskebilleder.dk.

EJNAR MIKKELSEN på Færøerne – igen!



Siden 17. oktober har inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN været under operativ kontrol af Færøernes Kommando, FRK, og derfor kan skibet jævnligt spottes rundt de færøske fjorde og havne, samt i farvandene omkring Færøerne.

28-10-2009 kl. 13:00

Kaptajnløjtnant Troels Kierulf Bisgaard Sundwall, Chef EJNAR MIKKELSEN

Inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN

EJNAR MIKKELSEN er bygget i 2008, og blev taget operativt i brug i februar 2009. EJNAR MIKKELSEN har siden da været

stationeret i farvandene omkring Grønland, men gæstede Torshavn i slutningen af februar under forlægning til Grønland.

Polarforskeren Ejnar Mikkelsen

Skibet er opkaldt efter kaptajnen og polarforskeren Ejnar Mikkelsen. (23. dec. 1880 – 1. maj 1971). Ejnar Mikkelsen blev kendt for sine talrige ekspeditioner til specielt Øst- og Nordøstgrønland.

Allerede 18 år gammel var han med på Carlsberg fondets ekspedition til Blosseville-kysten, hvor opgaven var at kortlægge landet mellem Kap Dalton syd for Scoresbysund og Ammassalik. Senere bragte hans skæbne ham til Baldwin-Ziegler ekspeditionen mod Nordpolen i 1901-1902 og til The Anglo-American Polar Expedition til Beauforthavet i 1907, som han selv var leder af.

Alabama-ekspeditionen

Den største bedrift var formodentlig nok som leder af Alabama-ekspeditionen i 1909-1912.

Ekspeditionens formål var i første omgang at søge efter ligene af Mylius-Eriksen og Høgh Hagen der omkom under Danmark ekspeditionen i 1907. Disse to var med vished omkommet, døde af udmattelse efter at have kæmpet sig vej fra Danmarks Fjorden til Lamberts Land.



Her fandt I. P. Koch liget af den 3. ekspeditionsdeltager, Jørgen Brønlund i 1908. På Brønlunds lig lå det sidste vidnesbyrd om de andre 2's skæbne. Men ligene af de to er aldrig blevet fundet, trods utallige forsøg.

Et andet formål med Danmark ekspeditionen var at finde ud af, om Pery Land var en ø, afskåret fra resten af Grønland. Da Koch ikke fandt Mylius-Eriksen's dagbog, var det fortsat ikke muligt fastslå, om Pery Land var en ø. Så Ejnar Mikkelsen havde også til opgave at søge efter vardeberetninger fra Danmark Ekspeditionen, samt Mylius-Eriksen's dagbog.

Ejnar Mikkelsen og dennes følgesvend Iver Iversen kæmpede sig vej fra Shannon øen over Indlandsisen til Danmarksfjorden og tilbage langs Nordøstgrønlands kyst i 9 måneder, og fandt også en del vardeberetninger – og kunne også fastslå, at Pery Land er en del af Grønland. Vel ankommet til Shannon øen, hvor skibet Alabama i mellemtiden var sunket, måtte de to overvintre frem til 1913, da der heller ikke dukkede et skib op i 1912.

Ejnar Mikkelsen kom efterfølgende flere gange tilbage til Grønland, hvor han i 1924 blev grundlægger af Scoresbysund. Man flyttede 100 grønlandske kolonister fra Angmassalik til Scoresbyfjord, til de store jagtmuligheder der var i området. Denne kolonisering var også med til at sikre, at Danmark fik tilkendt retten til hele Grønland ved Haag-domstolen i 1931.

Ejnar Mikkelsen på Færøerne.

Ejnar Mikkelsen gæstede også Færøerne ved flere lejligheder. Færøerne lå, ligesom Island, behændigt som en trædesten på ekspeditionernes sørejse til Østgrønland. Til Alabama ekspeditionen var der således blevet indkøbt 50 hunde i Grønland, som skulle bruges til ekspeditionerne i Østgrønland.

Hundene blev fragtet til Færøerne med Kgl. Grønlandske Handelsskib, Hans Egede. Vel ankommet til Torshavn måtte Ejnar Mikkelsen dog sande, at 23 af hundene var omkommet undervejs, og resten af hundene var i så ringe en forfatning, at de måtte aflives. Derfor måtte skibet omlægge ruten til Angmassalik for at købe nye hunde, inden ekspeditionen kunne påbegyndes fra Shannon øen.

Ejnar Mikkelsen og Scoresbysund

Efter koloniseringseventyret til Scoresbysund i 1924-1926 bredte sig en rastløshed over Ejnar Mikkelsen. Han slog sig på et nyt eventyr, nemlig hvalfangst. Han overtog ledelsen af et lille, meget nedslidt norsk fangstforetagende på Færøerne, omfattende stationen ved Lobra og to aldrende smådampere.



Det gik fint i starten; færingerne viste sig hurtigt at kunne leve op til norsk standard i dette specialfag, og der blev slæbt flere hvaler ind i Vaagfjorden, end man havde set i mange år. En af de ting der for en tid gav en god gevinst for stationen, og dermed også indbyggerne på Suderø, var ambra fra kaskelothvalen. Dette opkast fra hvalen blev brugt til parfume og havde en svimlende pris af 2000 kr. pr. kg, og der var masser af det.

Desværre sivede nyheden uden for Vaag og Færøerne, med voldsomt prisfald til følge. Samtidig røg tranprisen ned, og til sidst måtte Det Færøske Hvalfangst Selskab træde i likvidation. Ejnar Mikkelsens virke på Suderø havde dog været lokalsamfundet til gavn, og kongstanken havde været at udvikle et dansk-færøsk samarbejde inden for et felt, som havfolket allerede havde vist at kunne mestre. (Citat fra "Kaptajnan" af Palle Koch, s. 193)

Østgrønland igen

Ejnar Mikkelsen var ikke færdig med at rejse, og heller ikke færdig med at rejse til Grønland. Han blev i 1933 udnævnt til inspektør i Østgrønland, en stilling han vartede frem til 1950.

Gennem disse år besøgte "Miki", som grønlænderne kaldte ham, Østgrønland, hvor befolkningen elskede ham, og gjorde ham til æresborger i 1964.

Ejnar Mikkelsen har således haft stor betydning for udforskningen af Østgrønland og for østgrønlanderne, og han har modtaget flere hædersbevisninger, ligesom han har siddet i bestyrelserne for Det Grønlandske Selskab og Arktisk Institut.

Han skrev flere bøger og rejseberetninger. Herunder nævnt et par stykker.

- Farlig tomands færd, 1955
- Lost in the Arctic, 1913
- Alabama-ekspeditionen til Grønlands Nordøstkyst, 1922
- Svundne Tider i Østgrønland, 1960.

Til artiklen er primært hentet inspiration fra 2 bøger; Kaptajnen af Palle Koch og Farlig tomandsfærd af Ejnar Mikkelsen.

Læs desuden artiklen: På tomandsfærd i det hvide helvede [her](#).

Besøg også udstillingen i anledningen af Alabama Ekspeditionens 100-års jubilæum på Arktisk Institut, beliggende Strandgade 102, København. Læs mere [her](#).

Tag med HKH Kronprins Frederik og Inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN på klimaekspedition i Grønland



HKH Kronprins Frederik, HKH Kronprins Haakon af Norge , HKH Kronprinsesse Victoria af Sverige gæster Grønland om bord i Inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN

Torsdag d. 10. dec. Kl. 2030 viser TV2 dokumentar programmet " Kongeligt klima", hvor HKH Kronprins Frederik, HKH Kronprins Haakon af Norge, HKH Kronprinsesse Victoria af Sverige gæster Grønland om bord i Inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN

09-12-2009 kl. 13:35

Af KL Troels Kierulf Bisgaard Sundwall, chef EJNAR MIKKELSEN

Sammen med en række anerkendte klimaforskere drog de tre tronfølgere i maj 2009 til Grønland for at skabe opmærksomhed omkring klimaforandringerne i arktisk.

Inspektionsskibet EJNAR MIKKELSEN fik i den forbindelse æren af at lægge faciliteter og transport til, således at tronfølgerne og forskerne havde det bedst mulige udgangspunkt for ved selvsyn at se klimaforandringerne, og møde de mennesker der allerede er berørt af disse.

Det blev til en særdeles spændende tur med afgang fra Sisimiut til Safangiut, herfra til Godhavn og Arktisk station på sydspidsen af Disko øen. Der blev også tid til et besøg ved Equip gletsjeren inden ankomst til Ilulissat, hvor tronfølgerne sagde farvel til skibet og besætningen.

Ud af turen er der nu kommet det omtalte dokumentarprogram som meget passende sendes i forbindelse med COP 15 topmødet i København. Forhåbentlig får programmet og klimaet den opmærksomhed der er behov for. Følg med på TV2 på torsdag, eller se genudsendelsen på lørdag kl. 1215.

I forbindelse med turen har HKH Kronprins Frederik desuden forfattet bogen Tronfølgernes Polarrejse, som kan købes i diverse boghandlere. Bogen beskriver turen og oplevelserne, og der er desuden billeder fra EJNAR MIKKELSEN og fra andre dele af turen der også gik til forskningsstationen NEEM 3000 m over havets overflade.

Sammen med en række forskere drager de kongelige på klimaekspedition op langs den grønlandske vestkyst om bord på inspektionsskibet "Ejner Mikkelsen". Herfra vil de kongelige i løbet af fem dage besøge bygder og mennesker, der er alvorlig berørt af de hastige forandringer i klimaet.

P552 HAVKATTEN

Nr. 1-2009, HAVKATTEN i operation MC OPLAT



MAKRELEN hilser på

Her følger første rejsebrev fra Minerydningsfartøjet HAVKATTEN, efter at størstedelen af besætningen i løbet af vinteren har været med til at skifte skib fra STØREN til HAVKATTEN.

25-05-2009 kl. 08:57

Division 23, som udover HAVKATTEN består af Minerydningsfartøjet MAKRELEN og vores 2 droner MSF 3 og MSF 4, befinder sig for øjeblikket i Østersøen, ved indsejlingen til Riga bugten, for at deltage i operationen MC OPLAT.

MC OPLAT har været en årlig tilbagevendende operation siden 1996, der koordineres på skift af de 3 baltiske lande Estland, Letland og Litauen. I år er det Letland der er vært, og operationen foregår derfor i lettisk farvand.

Der deltager i år 12-13 enheder fra ni forskellige nationer. Fra Danmark deltager som nævnt HAVKATTEN og MAKRELEN med droner, og derudover er der deltagende enheder fra Belgien, Estland, Frankrig, Finland, Letland, Tyskland, Litauen og Polen.



Minesprængning

Formålet med MC OPLAT er at fjerne miner, torpedoer og andre eksplosiver lagt af primært Tyskland og Rusland under de 2 verdenskrige. Det anslås, at der alene i Østersøen er lagt op mod 80.000 miner, og størstedelen af disse er aldrig fundet eller neutraliseret.

Det betyder, at der er masser af arbejde for minerydningsfartøjerne, således at sikkerheden for skibstrafikken i området kan forbedres.

Med få dage tilbage af operationen er der fundet og bortsprængt over 80 farlige objekter fra havbunden, og de danske enheder tegner sig for en stor del af disse.

Udover arbejdet med at fjerne miner og torpedoer giver operationen et godt billede af, hvordan de øvrige nationers minerydningsenheder arbejder, og det fremmer i høj grad samarbejdet mellem landene i Østersøområdet.

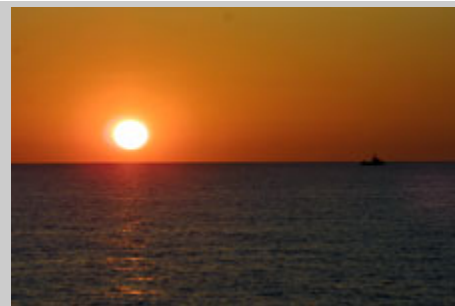
Operationen afsluttes med en evaluering i havn af resultaterne efter 14 dages effektiv minerydning. På trods af det hårde arbejde er besætningen ved rigtig godt mod, og stemningen er høj, når resultatet af alle anstrengelserne viser sig. En høj vandsøjle, et hul drøn og endnu en mine er bortsprængt. Alle ombord er enige om, at resultatet er det hele værd, og at det bestemt giver mening at udføre jobbet ombord i minerydningsfartøjerne i Søværnet.

Når HAVKATTEN kommer hjem, venter der få dages frihed til besætningen, hvorefter turen igen går østpå. Denne gang dog kun til området syd for Karlskrona, hvor HAVKATTEN og flere andre danske enheder deltager i den store øvelse BALTOPS 09.

Øvelsen har deltagelse af op mod 50 flådefartøjer, hvoraf næsten halvdelen er minerydningsfartøjer. Det giver endnu en god mulighed for værdifuld træning af skibets og besætningens færdigheder.

Den 14 dage lange øvelse afsluttes med et kortere besøg i Kiel og deltagelse i den årlige Kielerwoche, som er en stor byfest med fokus på det maritime.

Der forventes, udover flådefartøjerne, deltagelse af flere hundrede træ- og sejlskibe, og det vil helt sikkert være en værdig afslutning på forårets sejlads inden HAVKATTEN og besætningen kan holde en velfortjent sommerferie.



Den fjernstyrede drone MSF3 i solnedgang i Østersøen

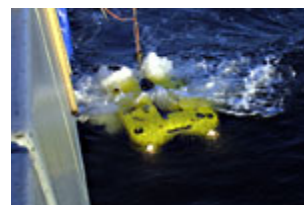
Klik på nedenstående billeder for at se dem i stor størrelse



De deltagende enheder i Ventspils, Letland før operationsstart



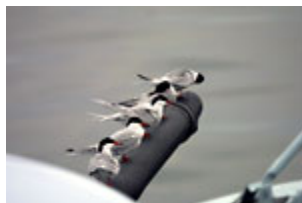
Dronen bemannes



Undervandsrobotten Double Eagle bjærges



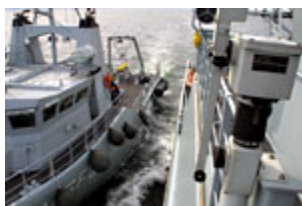
Undervandsrobotten Double Eagle



Medsejlende gæster



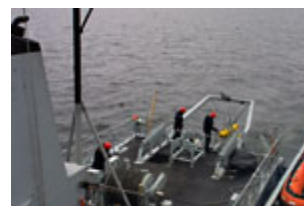
Forankret mine fra 1. verdenskrig lokaliseret



MSF3 alongside for personel overførsel



MSF3 i tæt tåge



Side scan sonar sættes fra dronen

Nr. 2-2009, HAVKATTEN i BALTOPS 2009



HAVKATTEN og MSF til ankers i skærgården

Efter en veloverstået minerydningsoperation i Østersøen i maj, deltager Minerydningsfartøjet HAVKATTEN nu i øvelsen BALTOPS 09.

22-06-2009 kl. 08:05

BALTOPS er en årlig tilbagevendende øvelse i Østersøen med deltagelse af NATO og Partnership For Peace nationer. Den er ledet af USA og formålet er, udover generel træning og uddannelse, at skabe en fælles forståelse og forbedre samarbejdet imellem de deltagende nationer og enheder.

I øvelsen deltager ca. 45 enheder fra stort set alle landene omkring Østersøen, samt USA, England, Holland, Belgien, Tyskland og Frankrig. Af disse er ca. halvdelen minerydningsfartøjer. Øvelsesområdet er i år området syd for Karlskrona og omkring Bornholm.

Udover HAVKATTEN deltager også den øvrige del af division 23, minerydningsfartøjet MAKRELEN samt vores 2 droner MSF 3 og MSF 4, i øvelsen.



Fra Danmark deltager også PETER TORDENSKIOLD, ESBERN SNARRE, GLENTEN og THETIS. Og derudover diverse andre bidrag bl.a. en LYNX helikopter, T-17 fly og hjemmeværnsbatterier.

For HAVKATTEN og MSF 3 startede øvelsen 4. juni med forlægning mod Karlskrona, Sverige, hvor styrken skulle mødes for at afholde de indledende møder og få de sidste aftaler på plads.

Der blev dog også tid til at være lidt kulturelle, bl.a. blev fodboldkampen Sverige – Danmark set i fællesskab på storskærm ombord på det svenske kommando skib Visborg. Til knap så stor

glæde for de svenske besætninger, som for de danske. Også på banerne i Karlskrona slog danskerne til, da division 23 vandt BALTOPS fodboldturneringen på overlegen vis.

Efter weekenden i Karlskrona startede øvelsen for alvor. Den første del var skemalagt i forskellige serials, og indebar bl.a. slæbeøvelser, genforsyning til søs, forsvarsøvelser mod angribende fly og hurtiggående både, kommunikationsøvelser og en fotografering af de deltagende enheder. Der var også mulighed for udveksling af personel imellem skibene.

Naturligvis var der også planlagt en del MCM (Mine Counter Measure – minerydning), men desværre var hverken vejret eller udstyret på vores side denne gang, så det gav kun et begrænset udbytte. I stedet blev tiden brugt i den svenske skærgård med interne øvelser og uddannelse af personel.

Efter 1,5 uges skemalagt program er øvelsen nu overgået til TACEX-fasen. Det er den sidste del af øvelsen, og i denne fase kender enhederne ikke programmet og bliver derfor udfordret på deres reaktionsevne og kunnen inden for alle områder.

TACEX-fasen afsluttes natten til fredag 19. juni, hvorefter de fleste af enhederne fra BALTOPS forlægger mod Kiel. Her afholdes de afsluttende møder, og besætningerne får mulighed for at deltage i den årlige Kieler Woche.

Kieler Woche er en stor maritim byfest, med deltagelse af flere hundrede sejlskibe og flådefartøjer.



PETER TORDENSKIOLD

Søndag går turen atter mod danske farvande og hjemhavnen Frederikshavn. Her står den på afrigning og klargøring til en velfortjent ferie for besætningen ombord.



Kommandoskibet, svenske Visborg

Der skal i den forbindelse også siges farvel til dele af besætningen. Nogle forlader Søværnet, mens andre påbegynder længerevarende uddannelser i Forsvaret. Heldigvis står nye friske kræfter på spring, således at HAVKATTEN kan fortsætte den gode udvikling der er påbegyndt.

Næste opgave bliver i august måned, hvor division 23 igen deltager i en minerydningsoperation i Østersøen. Det er Open Spirit, der i år foregår i Estland ud for Tallinn, hvor vi skal være med til at gøre farvandene mere sikre at færdes i, ved at fjerne miner og ammunition fra verdenskrigene.

Besætningen ønsker alle pårørende derhjemme en fortsat god sommer.

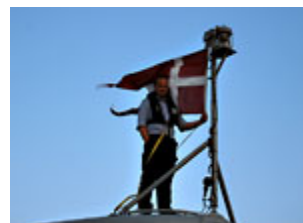
BALTOPS 2009 – TEAMING WITH ALLIES AND PARTNERS



Bølgegang i Østersøen



Faglig diskussion over en kop kaffe



Flagtid



Gang i grillen på agterdækket



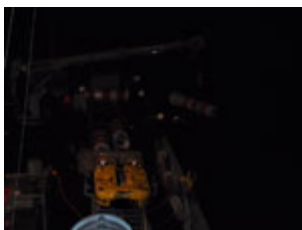
Foto safari med gummibåd



Havariøvelse, kend dit skib



Havariøvelse



Mineindbjærgning



MSF 3 og svenske MCM enhed SPAARO



Svenske VISBY

Nr. 3-2009 Dronetogt - Rejsebrev fra Division 23



MSD af HOLM-klassen

Division 23 har netop afsluttet en uges sommertogt rundt i de danske farvande. Der var to deltagende enheder.

12-08-2009 kl. 13:59

Den ene var en MSF, som er en af divisionens nuværende operative minerydningsdroner. Den anden enhed var en MSD af HOLM-klassen, som er en af de nye minerydningsdroner.

Der var flere formål og fokuspunkter med dette sommertogt. Der blev lagt særlig vægt på enhedsuddannelse af nyt personel, kendskab til procedurer og ruller ombord, navigatorisk uddannelse samt styrkelse af samarbejdet mellem to enheders personel.

Det sidste punkt anses også som værende værdifuldt, idet der forekommer en del personeludlån enhederne imellem. Og som en sidste men ikke mindre værdifuld del gav turen også mulighed for at "vise flaget" i flere af de mindre byer, hvor Søværnets enheder normalt ikke er så synlige. Et af de steder, hvor opmærksomheden omkring enhederne var størst, var i forbindelse med Nordisk Kadetstævne, som i år afholdtes i Sønderborg. Her var flere af de danske skoleskibe samlet sammen med enheder fra både Norge, Sverige og Finland.

Fredag eftermiddag åbnede skibene lugerne for åbent skib arrangement, og her kunne division 23s to minerydningsdroner bryste sig af at have haft besøg af 600 interesserede mennesker, der nysgerrigt stillede spørgsmål til bl.a. minerydningskonceptet og alt udstyret.

I løbet af turen blev der lavet samarbejdsøvelser med Flyvevåbnets nyeste Merlin EH 101 redningshelikopter. En af divisionens nye dronegaster blev hoistet – en oplevelse man ikke får hver dag. Samtidig var det en mulighed for helikopterbesætningen til at lave redningsaktion med en enhed, der har en størrelse, som ikke levner pilot og reddere megen spillerum for fejl.



Træning med Side Scan Sonar

Ellers bød turen på indøvelse af dagligdagens rutiner for nyt personel samt træning af mere specifik MCM-mæssig karakter som bl.a. træning med Side Scan Sonar, hvor den ene minerydningsdrone fik fine optagelser af et gammelt skibsvrag.

Derudover blev der trænet mange manøvrer med enhederne bl.a. Mand Overbord, hvilket giver et mere realistisk billede af virkeligheden, i stedet for altid at træne med bjærgemærks. Ligeledes fik divisionens dykkere mulighed for at foretage træningsdyk og dermed opretholde deres operative dykkerstatus. Droneførerereleverne ombord slap heller ikke for udfordringer, idet der var planlagt sejlads i bl.a. Limfjorden, Als Sund og Lillebælt både i dagslys samt natsejlads. Og som en ekstra bonus er denne årstid og de valgte farvande et sandt paradys for sejlskibe, hvilket

gav ekstra navigatoriske og sejladsmæssige udfordringer.

Så alt i alt har der været et rigtigt højt udbytte for personale på alle niveauer lige fra introduktion til dagligdags og operative rutiner til navigatorisk kendskab til både fartøjer og farvande. Slutteligt hjalp valg af årstid og det gode vejr også til, at der var masser af folk på kajen, hvorend enhederne kom frem.

Vel klar til OPEN SPIRIT 09



HAVKATTEN og MSF 3

Efter en mindre opkøring med nyt personel efter sommerferien var Division 23 klar til at afsejle Flådestation Frederikshavn tirsdag 25. august for at deltage i den årligt tilværende minerydnings operation OPEN SPIRIT.

31-08-2009 kl. 15:10

Operationen i år skal foregå i farvandet udfor Estland, hvorfor kursen i første omgang blev sat mod Tallinn. Planen for turen til Tallinn var yderligere opkøring og træning af besætningerne ombord i HAVKATTEN og MAKRELEN samt minerydningsdronerne MSF3 og MSF4.

Desværre nåede divisionen ikke så langt inden MAKRELEN fik problemer med den ene hovedmotor, og derfor måtte sætte stævnen mod Flådestation Korsør. I mens fortsatte HAVKATTEN og de to droner mod øst, hvor der undervejs blev holdt interne øvelser og klargøring af udstyr når vejret tillod dette. På Flådestation Korsør blev der arbejdet effektivt og hurtigt af OPLOG Korsør og i løbet af 2 dage var hovedmotoren skiftet i MAKRELEN, der herefter kunne indlede turen mod Tallinn, hvor HAVKATTEN og dronerne ankom fredag morgen i flot solskin.



Mens besætningen i HAVKATTEN og dronerne spændt ventede MAKRELEN ankomst i Tallinn blev tiden brugt til diverse møder og briefinger forud for operationen. Når en lejlighed som denne byder sig for at deltage i en international operation skal andre end de rent professionelle forbindelser dog også plejes, hvorfor der lørdag formiddag var arrangeret fodboldturnering mellem de forskellige skibe.

Desværre blev det denne gang ikke til så mange sejre, men alligevel var det et glad – og træt – fodboldhold, der returnerede til HAVKATTEN netop som MAKRELEN ankom til Tallinn lørdag frokost.

Lørdag eftermiddag var det så tid for intern briefing mellem HAVKATTEN og MAKRELEN således, at begge besætninger blev givet de bedste forudsætninger for en vellykket operation.

Søndag var det tid til at kigge lidt på den smukke by Tallinn, hvor Dannebrog faldt ned fra himlen 15. juni 1219. I virkelig heden bør vi danskere føle os ekstra godt hjemme i Tallinn – byens navn er sammensat af de estiske ord "taani", der betyder "dansk" og "linn", der betyder "by". Det var dog også to danske tilfredse besætninger, der tidligt mandag morgen stod klar til mønstring – klar til operation. I skrivende stund er divisionen ankommet til operationsområdet. Desværre er vejret ikke rigtigt med os, og vejrudsigten er ikke for lovende. Systemerne er dog startet op, og vi kan komme i gang med de indledende undersøgelser af havbunden. Vi ved minerne er der – nu skal de bare findes. Næste rejsebrev vil komme fra HAVKATTEN når operationen er kommet godt i gang.

Godt i gang og allerede halvejs med OPEN SPIRIT 09



MAKRELEN med MSF 4 i baggrunden

Siden sidste rejsebrev har MAKRELEN og HAVKATTEN med dronerne MSF3 og MSF4 været til søs. Ugens første dage bød desværre ikke på minerydningsvejr i området udenfor Tallinn.

07-09-2009 kl. 07:09

Derfor blev dagene brugt på interne øvelser ombord i skibene, og øvelserne skibene i mellem. Vi fik bl.a. gennemopfrisket

morsealfabet med blinkeøvelser MAKRELEN og HAVKATTEN i mellem, og dykkerne udnyttede tiden i læ til nogle enkelte dykkerture.

Vejrudsigten blev nøje fulgt og vurderet og så snart den første lejlighed bød sig tog divisionen ud i operationsområdet for at gå i gang med minerydningen. Minerydning med det danske system er delt op i flere faser.

I fase et trækkes en Side Scan Sonar af en drone i en passende højde over havbunden og optager billeder, der sendes til moderenheden (MAKRELEN eller HAVKATTEN), hvor billederne bliver fortolket. Når vi har nogle objekter på havbunden af særlig interesse sendes enten dykkerne eller vores undervandsdrone ud på objektet.



MAKRELEN i minerydningsvejr når det er bedst.

Undervandsdronen har kamera på snuden, hvormed vi kan se, hvad det er for et objekt vi har fundet. Hvis vi med dykkerne eller undervandsdronen finder en mine – og myndighederne giver tilladelse – bortsprænger vi minen.

Generelt har ugen budt på flere sten end miner på havbunden. Lørdag aften har MAKRELEN og HAVKATTEN hver fundet tre miner. HAVKATTEN har opereret i et område, hvor det har været tilladt at bortsprænge minerne, mens MAKRELEN – desværre – har fået et operationsområde, hvor der ikke er langt nok til land, og i øvrigt ligger kabler på havbunden, så til MAKRELEN besætnings store ærgrelse er der ikke blevet sprunget her om bord.

Til gengæld har MAKRELEN været til assistance hos et af de tyske skibe, der også deltager i operationen. Tyskeren havde været så uheldig at få kablet fra deres undervandsdrone i skibsskruerne. Tyskerne har ikke selv dykkere ombord, og derfor var de glade for at "låne" MAKRELEN dykkere til at få kablet fri af skruerne.

Dykkerne var i stand til at fjerne kablet fra den ene skibsskrue, hvorefter tyskerne kunne sejle ind til Tallinn for at få yderligere assistance. Heldigvis er vores tyske kolleger igen kommet ud i operationsområdet, hvor de fortsætter med at lede efter miner.

I dag lørdag har vejret været rigtigt godt med høj solskin og næsten ingen sø. Humøret er også steget i MAKRELEN besætning da vi har fået et nyt område, hvor det er muligt og tilladt at bortsprænge de miner vi finder. Der bliver gået til arbejdet med stor gejst, og vi håber at kunne indhente HAVKATTENS tre minesprængninger inden længe.

Dagen i dag har vi også markeret den første officielle flagdag for Danmarks udsendte som vi ved også er blevet markeret og fejret hjemme i Danmark.

Lørdag aften skal også bruges til landskamp. Desværre er det kun HAVKATTEN der har TV-dækning, så MAKRELEN må nøjes med at høre kampen på P3.



Minerydningsdrone MSF4 trækker Side Scan Sonar hen over havbunden.

Lige så stille går vi ind i de sidste 5 dages operation inden turen for en kort bemærkning går ind til Tallinn, hvorefter turen igen går mod vest og Frederikshavn.

Minerydningsfartøjerne HAVKATTEN & MAKRELEN, Division 23's andet rejsebrev fra OPEN SPIRIT 09



Operationen startede, men ikke uden problemer. Mandag d. 31. august oprandt dagen, hvor OPEN SPIRIT 09 startede. Det var blevet tid for de to spændte besætninger at vende tilbage på havet.

08-09-2009 kl. 21:12

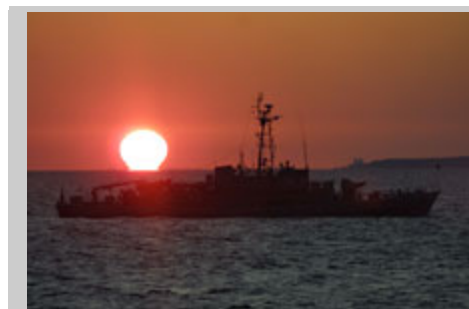
Forinden var gået et par dage med restitution, møder og forberedelse i den smukke by Tallinn.

Alle fire skibe drog af sted mod operationsområdet. På vej mod området blev det konstateret, at vejrguderne ikke var med os.

Vinden var stik vest og blæste med over 14 m/s. Vi vendte derfor om igen, og lagde os i læ lige nord for Tallinn, hvor tiden gik med mere forberedelse og interne øvelser.



MAKRELEN til ankers



Polsk Kommandoskib MEWA til ankers

Da vejret endeligt var blevet bedre, blev det tid til at sende vores droner af sted og lave optagelser af havbunden.

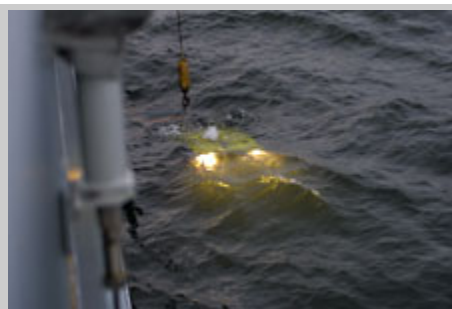
Det viste sig hurtigt, at der lå rigtig mange objekter på havbunden. Vi har efterfølgende haft rig lejlighed til at undersøge havbunden nærmere med vores undervandsrobot, hvilket har betydet en masse træning for besætningerne.

Efter flere dage til ankers længtes besætningerne efter, at der skulle ske noget. Det var derfor også med stor jubel, at den første mine blev identificeret.

Siden er der blevet identificeret adskillige miner. Divisionen har på nuværende tidspunkt stået for lokalisering og bortsprængning af en pæn andel af minerne under operationen.



Gammel forankret mine fra 2. Verdenskrig



Undervandsrobot på vej i dybet

Operationen fortsætter, vejret ser ud til at være med os og alle skibe fortsætter med minerydningen indtil fredag morgen, hvor vi alle endnu en gang samles i Tallinn til diverse briefinger efter operationen.



Koncentreret arbejde med at analysere sonardata



MAKRELEN ankomst til Tallin

Efter endte briefinger og klargøring vil division 23 sætte kursen mod Danmark og har forventet hjemkomst i midten af næste uge.

Humøret i divisionen er højt, hvilket til dels skyldes de fundne miner, men også de bortsprængte. Formålet med OPEN SPIRIT 09 er ikke kun at bortsprænge miner, hvorved farvandet nord for Estland bliver mere sikkert at færdes i.

Det er lige så vigtigt finde miner og gammel ammunition, da oplysningerne kan underbygge de historiske arkiver om minelægning i første og anden verdenskrig og give Estland bedre information om havbunden.

Derfor kan besætningen på alle de deltagende skibe være stolte over deres indsats under OPEN SPIRIT 09.

Næste rejsebrev fra division 23 kommer, når operationen er slut, og vi nærmer os Danmark.

Hjemvendt fra havet - OPEN SPIRIT



Sprængning under OPEN SPIRIT

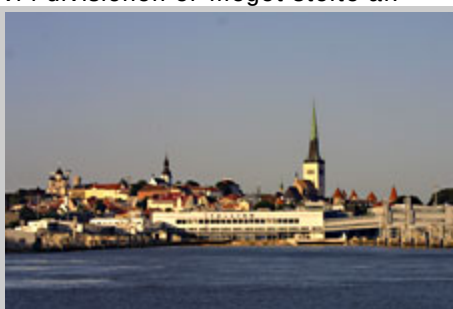
Division 23 er kommet tilbage til Danmark med en positiv og succesfuld oplevelse i bagagen.

01-10-2009 kl. 14:17

OPEN SPIRIT 09 er slut. Det var med en vis vemod, men også glæde over snart at skulle se familien igen, at de to enheder

MAKRELEN og HAVKATTEN med droner MSF 3 og MSF 4 drog mod Danmark.

Forinden var gået 12 dages operation, som var endt med stor succes. Under OPEN SPIRIT blev der fundet ikke mindre end 90 miner, hvoraf de 28 blev fundet af de to danske enheder i division 23. Et resultat som vi i divisionen er meget stolte af.



View over Tallinn

Operationen sluttede tidligt fredag morgen, hvor skibene igen gik til kaj i den smukke by Tallinn.

Fredagen blev brugt på diverse møder, hvor operationen blev evalueret og vi fik sagt farvel til de sidste 12 dages samarbejdspartnere.

Lørdag eftermiddag sagde vi så endeligt farvel til Tallinn for denne gang.

Sejladsen fra Tallinn foregik uden større dramatik. Vi fik kort tid efter afgang afmandet dronerne. Det betyder, at vi fjernstyrede dem hele vejen til Drogden (syd for Øresund), hvor de igen blev

bemandet.

Turen tværs over Østersøen foregik med søndagsrutine og diverse interne øvelser.

Da MAKRELEN har chefelev ombord blev det dog også til samarbejdsøvelser mellem HAVKATTEN og MAKRELEN.

Chefelev skulle træne at gå på siden af et andet skib under gang, en manøvre som gik godt - uden nogen former for komplikationer.

Efterfølgende blev der trænet i at gå på siden af dronen under gang da dette også er en disciplin vi skal kunne.

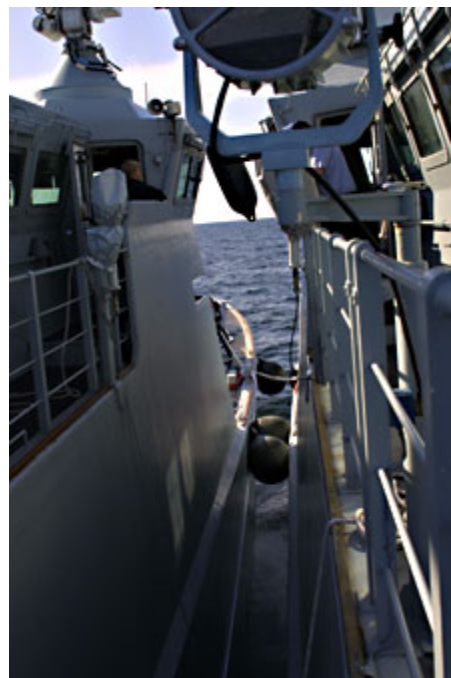
Sejladsen over Østersøen foregik med en noget større hastighed end først antaget på grund af vejret, der for årstiden var rigtigt godt i Østersøen.

Det betød, at vi allerede var hjemme tirsdag formiddag i stedet for tirsdag eftermiddag. Vi kunne derfor bruge den resterende tid tirsdag til at afrigge skibet, så vi kunne gå på tidlig weekend i løbet af onsdagen og komme hjem til familien efter en meget meningsfuld sejlads.

Dette afslutter en meget succesfuld operation for Division 23 enheder og de resterende deltagende skibe i operationen.

HAVKATTEN og MAKRELEN kan med stolthed sige, at vi har gjort havet mere sikkert og levet op til søværnets motto:

"Søværnet, fordi det giver mening"



MAKRELEN går alongside HAVKATTEN



DIV 23 i form 1 på vej mod Tallinn



HAVKATTEN og MSF 3 til ankers



MSF 3 på vej hjem mod Danmark

P554 MAKRELEN

Rejsebrev nr. 1-2009, MAKRELEN i MC OPLAT



Minesprængning med drone som baggrund

2 døgn før afslutningen på MCOPLAT er den bortsprængte mængde: 80 miner, 1 dydbombe og 1 torpedo. MAKRELEN har en god andel i resultatet. Ombord er der stort set "skudt tomt", hvilket betyder, at MAKRELEN har destrueret 14 miner indtil nu.

25-05-2009 kl. 11:28

MCOPLAT løb af stablen den 8. maj og afsluttes den 22. maj. Området for operationen er farvandet nord for Letland. Nærmere bestemt Strait of Irbe, som er indsejlingen til Riga bugten.

Den Lettiske flåde har den ledende rolle i operationen, der gennemføres med bidrag fra flere nationer. Ud over de danske enheder fra DIV 23 (MAKRELEN og HAVKATTEN) er der enheder repræsenteret fra Frankrig, Tyskland, Belgien, Finland, Litauen, Polen og Letland. I alt 10 minerydningsfartøjer samt 3 stabs- og støtteskibe.

Under WWI og WWII blev der lagt store mængder miner i området af begge parter. Formålet med operationen er, at få destrueret disse miner samt træne interaktionen mellem de deltagende enheder og stabe. Minerne udgør i ikke den store risiko for den regulære skibstrafik, men fiskerne kan fx være uheldige at bjærge minerne i deres trawl, hvorfor der ikke må fiskes og ankres i hele området. Skønt sprængstoffet har ligget på havets bund i over 50 år, kan det med en påvirkningen fra en mindre sprængladning fortsat sprænge.



Sprængning med MDV ved solopgang

På MAKRELEN begyndte MCOPLAT mandag den 4. maj, hvor besætningen mødte ombord. Inden afgang om tirsdagen skulle de sidste detaljer på plads. Udfordringer med indkøring af nyt Mine Counter Measure (MCM) system betød imidlertid, at afgang blev udskudt. Onsdag aften forlod MAKRELEN Flådestation Frederikshavn. Forventningsfulde og klar til at lokalisere og destruere miner med en opgraderet udstyrspakke. Efter forlægning, der indebar et kort anløb af Marinestation København og diverse øvelser ombord, ankom MAKRELEN Ventspils, Letland, om fredagen.

Weekenden bød på klargøring af skib, samt diverse møder enhederne imellem. Selvfølgelig var der også plads til at se på byen, hvilket besætningen i større og mindre grad benyttede

sig af. Kulturelt bød byen ikke på meget udover det fortsat synlige "sammenstød" mellem øst og vest. Dog nød besætningen opholdet, som frem for alt bød på en sejr til MAKRELEN i flådestyrkens interne fodboldturnering.

Mandag morgen afgik styrken Ventspils og sejlede mod operationsområdet. Her havde hver enhed fået tildelt områder, som skulle gennemses. Det viste sig, at MAKRELENS område indeholdt mange store sten, som på sonarbilledet til forveksling lignede miner. Dette vanskeliggjorde minejagten, fordi kontakterne skulle identificeres med skibets undervandsfartøj eller dykker, hvilket er tidskrævende. Alligevel bød den første uge på et par sprængninger.

I anden uge af operationen flyttede MAKRELEN til et område, hvor bundforholdene var mere gunstige. Ved at korrelere kontakter og optegnelser over minelinier gav dette område større udbytte. MAKRELEN var heldig og fandt en minelinie med store bundminer. I den mest hektiske periode blev der bortsprængt mere end 10 tons eksplosiver i døgnet. Flere af sprængningerne havde en størrelse, der medførte spontan jubel i besætningen.

Besætningen kan se tilbage på en udbytterig operation, med god og intensiv træning i at arbejde i et minefelt. For mange er det første gang, at de oplever kraftige detonationer fra alle verdenshjørner døgnet rundt. En meget speciel oplevelse, der minder alle om, hvorfor vi er her.

DIV 23 har en bemærkelsesværdig stor andel i operationens mineresultat. Ikke fordi det er en konkurrence, men det er tilfredsstillende, når anstrengelserne giver resultat. I øjeblikket er stillingen internt i division 23 også i MAKRELEN favør - men hvem tæller?

På vegne af besætningen på Makrelen, LT Lasse Frederiksen.



Den ubemandede drone MSF 3

Vel klar til OPEN SPIRIT 09



HAVKATTEN og MSF 3

Efter en mindre opkøring med nyt personel efter sommerferien var Division 23 klar til at afsejle Flådestation Frederikshavn tirsdag 25. august for at deltage i den årligt tilvæsende minerydnings operation OPEN SPIRIT.

31-08-2009 kl. 15:10

Operationen i år skal foregå i farvandet udfor Estland, hvorfor kursen i første omgang blev sat mod Tallinn. Planen for turen til Tallinn var yderligere opkøring og træning af besætningerne ombord i HAVKATTEN og MAKRELEN samt minerydningsdronerne MSF3 og MSF4.

Desværre nåede divisionen ikke så langt inden MAKRELEN fik problemer med den ene hovedmotor, og derfor måtte sætte stævnen mod Flådestation Korsør. I mens fortsatte HAVKATTEN og de to droner mod øst, hvor der undervejs blev holdt interne øvelser og klargøring af udstyr når vejret tillod dette. På Flådestation Korsør blev der arbejdet effektivt og hurtigt af OPLOG Korsør og i løbet af 2 dage var hovedmotoren skiftet i MAKRELEN, der herefter kunne indlede turen mod Tallinn, hvor HAVKATTEN og dronerne ankom fredag morgen i flot solskin.



Mens besætningen i HAVKATTEN og dronerne spændt ventede MAKRELEN ankomst i Tallinn blev tiden brugt til diverse møder og briefinger forud for operationen. Når en lejlighed som denne byder sig for at deltage i en international operation skal andre end de rent professionelle forbindelser dog også plejes, hvorfor der lørdag formiddag var arrangeret fodboldturnering mellem de forskellige skibe.

Desværre blev det denne gang ikke til så mange sejre, men alligevel var det et glad – og træt – fodboldhold, der returnerede til HAVKATTEN netop som MAKRELEN ankom til Tallinn lørdag frokost.

Lørdag eftermiddag var det så tid for intern briefing mellem HAVKATTEN og MAKRELEN således, at begge besætninger blev givet de bedste forudsætninger for en vellykket operation.

Søndag var det tid til at kigge lidt på den smukke by Tallinn, hvor Dannebrog faldt ned fra himlen 15. juni 1219. I virkelig heden bør vi danskere føle os ekstra godt hjemme i Tallinn – byens navn er sammensat af de estiske ord "taani", der betyder "dansk" og "linn", der betyder "by". Det var dog også to danske tilfredse besætninger, der tidligt mandag morgen stod klar til mønstring – klar til operation. I skrivende stund er divisionen ankommet til operationsområdet. Desværre er vejret ikke rigtigt med os, og vejrudsigten er ikke for lovende. Systemerne er dog startet op, og vi kan komme i gang med de indledende undersøgelser af havbunden. Vi ved minerne er der – nu skal de bare findes. Næste rejsebrev vil komme fra HAVKATTEN når operationen er kommet godt i gang.

Godt i gang og allerede halvvejs med OPEN SPIRIT 09



MAKRELEN med MSF 4 i baggrunden

Siden sidste rejsebrev har MAKRELEN og HAVKATTEN med dronerne MSF3 og MSF4 været til søs. Ugens første dage bød desværre ikke på minerydningsvejr i området udenfor Tallinn.

07-09-2009 kl. 07:09

Derfor blev dagene brugt på interne øvelser ombord i skibene, og øvelserne skibene i mellem. Vi fik bl.a. gennemopfrisket morsealfabet med blinkeøvelser MAKRELEN og HAVKATTEN i mellem, og dykkerne udnyttede tiden i læ til nogle enkelte dykkerture.

Vejrudsigten blev nøje fulgt og vurderet og så snart den første lejlighed bød sig tog divisionen ud i operationsområdet for at gå i gang med minerydningen. Minerydning med det danske system er delt op i flere faser.

I fase et trækkes en Side Scan Sonar af en drone i en passende højde over havbunden og optager billeder, der sendes til moderenheden (MAKRELEN eller HAVKATTEN), hvor billederne bliver fortolket. Når vi har nogle objekter på havbunden af særlig interesse sendes enten dykkerne eller vores undervandsdrone ud på objektet.



MAKRELEN i minerydningsvejr når det er bedst.

Undervandsdronen har kamera på snuden, hvormed vi kan se, hvad det er for et objekt vi har fundet. Hvis vi med dykkerne eller undervandsdronen finder en mine – og myndighederne giver tilladelse – bortsprænger vi minen. Generelt har ugen budt på flere sten end miner på havbunden. Lørdag aften har MAKRELEN og HAVKATTEN hver fundet tre miner. HAVKATTEN har opereret i et område, hvor det har været tilladt at bortsprænge minerne, mens MAKRELEN – desværre – har fået et operationsområde, hvor der ikke er langt nok til land, og i øvrigt ligger kabler på havbunden, så til MAKRELEN besætnings store ærgrelse er der ikke blevet sprunget her om bord.

Til gengæld har MAKRELEN været til assistance hos et af de tyske skibe, der også deltager i operationen. Tyskeren havde været så uheldig at få kablet fra deres undervandsdrone i skibsskruerne. Tyskerne har ikke selv dykkere ombord, og derfor var de glade for at "låne" MAKRELEN dykkere til at få kablet fri af skruerne.

Dykkerne var i stand til at fjerne kablet fra den ene skibsskrue, hvorefter tyskerne kunne sejle ind til Tallinn for at få yderligere assistance. Heldigvis er vores tyske kolleger igen kommet ud i operationsområdet, hvor de fortsætter med at lede efter miner.

I dag lørdag har vejret været rigtig godt med høj solskin og næsten ingen sø. Humøret er også steget i MAKRELEN besætning da vi har fået et nyt område, hvor det er muligt og tilladt at bortsprænge de miner vi finder. Der bliver gået til arbejdet med stor gejst, og vi håber at kunne indhente HAVKATTENS tre minesprængninger inden længe.

Dagen i dag har vi også markeret den første officielle flagdag for Danmarks udsendte som vi ved også er blevet markeret og fejret hjemme i Danmark.

Lørdag aften skal også bruges til landskamp. Desværre er det kun HAVKATTEN der har TV-dækning, så MAKRELEN må nøjes med at høre kampen på P3.



Minerydningsdrone MSF4 trækker Side Scan Sonar hen over havbunden.

Lige så stille går vi ind i de sidste 5 dages operation inden turen for en kort bemærkning går ind til Tallinn, hvorefter turen igen går mod vest og Frederikshavn.

Minerydningsfartøjerne HAVKATTEN & MAKRELEN, Division 23's andet rejsebrev fra OPEN SPIRIT 09

Se under HAVKATTEN.

Hjemvendt fra havet - OPEN SPIRIT

Se under HAVKATTEN.

P562 VIBEN

Rejsebrev nr. 1-2009, VIBEN i JOINT WARRIOR



DIV 24 under gang

Missilfartøjerne GLENTEN og VIBEN fra Division 24, støtteskibet ESBERN SNARE, korvetten PETER TORDENSKIOLD og vores Operative Logistiske team, OPLOG deltager i årets første JOINT WARRIOR øvelse, der hovedsageligt gennemføres i skotske farvande.

11-05-2009 kl. 08:40

Et lavtryk ved Shetlandsøerne dagene op til afgang gav enorme bølger på den planlagte rute nord om Skotland og medførte, at forlægningen over Nordsøen til de Britiske øer måtte justeres kort inden DIV 24 afsejling fra Korsør.

Med god støtte fra 2. Eskadre og Søværnets Operative Kommando lykkedes det i løbet af kort tid at tilvejebringe de nødvendige diplomatiske tilladelser fra tysk side, der gjorde, at GLENTEN og VIBEN kunne komme ud i Nordsøen via Kielerkanalen.

Korvetten og Støtteskibet, der er væsentligt større skibe, kunne bedre klare det hårde vejr, der var i vente nordvest for Skagen. For Missilfartøjerne lå der nu en lang tur gennem Den Engelske Kanal og op gennem det Irske Hav foran os, men på trods af dette ville det være muligt at nå frem til øvelsens start.

Undervejs til Glasgow, hvor øvelse Joint Warrior tager sit udgangspunkt, blev der gjort ophold i Portsmouth for genforsyning af brændstof.



*Anløb af Portsmouth St. Bededag.
(Dannebrog vejer fra tårnet i
venstre side af billedet).*

Portsmouth er som bekendt en af den britiske flådes ældste og største basehavne, og fra den højeste bygning vejede Dannebrog og signalflagene WELCOME, da de to Missilfartøjer stævnede ind St. Bededags morgen.

Besætningerne benyttede det korte ophold til at få fast grund under fødderne, og mange valgte at besøge Lord Nelsons flagskib, VICTORY der stadig er under kommando, men i dag fungerer som museumsskib.

Samme aften forlod GLENTEN og VIBEN atter den sydengelske havneby og fortsatte rejsen mod det Skotske højland og resten af den internationale flådestyrke.

Ud over de danske enheder deltager krigsskibe, ubåde, fly og landstyrker fra Storbritannien, Frankrig, USA, Tyskland, Holland, Norge, Grækenland, Italien og Tyrkiet i øvelsen. I tillæg til dette medvirker et stort antal indchartrede fartøjer i forskellige øvelsesscenarier, alt lige fra jetski til mellemstore coastere!

Øvelsen er bygget op over et scenarie, hvor en international flådestyrke skal håndhæve en demilitariseret zone mellem to fiktive nationer. Farvandene er mineret, og skibstrafikken der passerer, udsættes ofte for pirateri fra lovløse oprørsgrupper i land. De omkringliggende nationer overholder desuden ikke altid de vedtagne resolutioner, så der er nok at tage fat på for de deltagende flådestyrker!

For besætningen på VIBEN er øvelsen et af årets højdepunkter, og samtidig muligheden for at træne langt de fleste af de situationer skib og besætning kan tænkes udsat for under en International operation. Øvelsen varer fra den 11 – 22. maj, hvorefter VIBEN og GLENTEN atter returnerer til Danmark.



Strømsøer passeres under udpassage af The Solent

Rejsebrev nr. 2 - 2009, VIBEN i JOINT WARRIOR



VIBEN for indgående Loch Broom

Som beskrevet i første rejsebrev deltager missilfartøjerne VIBEN og GLENTEN i dette års udgave af Joint Warrior 091 (JW091). Lettere forsinket, grundet dårligt vejr, ankom missilfartøjerne til Glasgow søndag morgen.

16-05-2009 kl. 22:41

Efter en grundig opklaring i skibet ovenpå den lange og ikke altid lige behagelige forlægning, blev der ganske kortvarigt mulighed for at se lidt af Glasgow og opland.

Forventningsfulde og veludhvilede stævnede VIBEN og GLENTEN ud mandag morgen ved 6 tiden for, at påbegynde den praktiske del af øvelsen i farvandet vest og nord af Skotland. I modsætning til forlægningen gennem den Engelske kanal viste vejret sig fra sin bedste side, da missilfartøjerne i løbet af dagen samledes med de øvrige deltagende enheder til søs.



Klipperne ved Cape Wrath

JW091 bød fra første færd på spændende og alsidige opgaver. Denne første uge har primært til formål at styrke samarbejdet og den interne forståelse i den sammensatte multinationale gruppe af enheder, der udgør dette års JW091.

Øvelserne er derfor ofte af 2 til 4 timers varighed og omhandler en specifik disciplin. I løbet af øvelsens anden uge vil kompleksiteten øges og enhederne skal kunne håndtere flere discipliner samtidigt.

Af foreløbige højdepunkter fra øvelsesaktiviteten kan nævnes; Naval Gunfire Support ved Cape Wrath, hvor enhederne har en ganske sjælden mulighed for at engagere et mål i land med

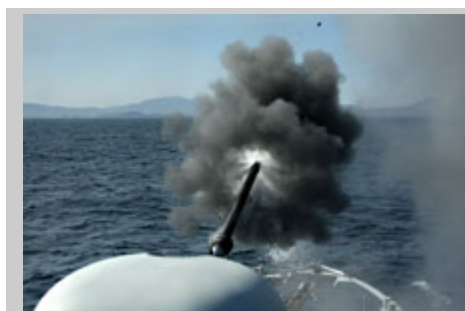
kanonen (76mm granater).

Målodpegningen gennemføres af en observatør i land, der transmitterer koordinater og eventuelle korrektioner til skibet, således engagementets virkning optimeres. Det er en hel speciel oplevelse, idet enhederne normalt øver engagement af mål til søs.

Et andet eksempel har været eskortering af et skib, der medbringer nødforsyninger og skal anløbe havn. Et scenarie søværnet tidligere har stiftet indgående kendskab til, gennem inspektionsskibet THETIS deltagelse i UN World Food Programme ved Østafrikas kyst.

Denne øvelse gav mulighed for VIBEN nye boardinghold at træne de særlige egenskaber, der kræves for at kunne yde beskyttelse af civile skibe, der er udsat for pirattrussel. Piraterne blev simuleret af hurtiggående gummibåde, der trængte hel tæt på skibet og gav et realistisk tilsnit til øvelsen.

Det har endvidere været muligt at gennemføre dykning for skibets nyuddannede skibsdykkere, der tilsyneladende foretrak vandet i den smalle bugt Loch Laxford frem for havnebassinet i Korsør.



Kanonen under NGS skydning



*Boardingholdet tilbage på VIBEN
efter øvelse*

Under en kort opankring i bugten gennemførte VIBEN gummibåd en rekognosceringstur lidt længere ind i bugten, hvilket var en naturoplevelse i sig selv.

Herudover har VIBEN gennemført mere klassiske øvelser såsom ubådsjagt, omsejling af udlagte minefelter, signaleringsøvelser, overførsel af personel med helikopter, luftforsvar etc.

Det har kort sagt absolut været en udbytterig øvelse indtil videre, og forventningerne til den forestående uge er i top. At øvelsen samtidig foregår i yderst præsentable kulisser ved Skotlands kyst, gør bestemt ikke oplevelsen mindre.

VIBEN og GLENTEN ser således frem til endnu en lærerig og udfordrende uge i et spændende miljø omgivet af kolleger fra 12 forskellige nationer, der tilsammen udgør Europas største

militære øvelse JW091, for som øvelsens slogan lyder; "Give us your best, and we will make them better".

Rejsebrev nr. 3-2009, VIBEN i JOINT WARRIOR



Korvetten PETER TORDENSKIOLD afventer assistance fra VIBEN

Enden er nær. I hvert fald for øvelse Joint Warrior 091, der nu har været i gang i 10 dage.

21-05-2009 kl. 15:28

Siden sidste rejsebrev er øvelsen gået fra den serialiserede fase, der består af en række planlagte enkeltøvelser omhandlende eksempelvis AAW (anti-luft krig), ASW (ubådsjagt) eller andre af

de opgaver, VIBEN skal kunne løse.

Efter den serialiserede fase er øvelsen gået ind i scenariefasen, hvor øvelsesledelsen, med baggrund i en opdigtet konflikt, løbende forsyner den styrke VIBEN er en del af med efterretninger og nyheder omkring udviklingen, således at styrken bliver nødt til at handle som situationen udvikler sig. Øvelsesledelsen sørger også for at styre de styrker der som en del af scenariet udgør modstanderne (eller de mulige modstandere, afhængig af situationens udvikling).

For VIBEN betyder det at vi sjældent ved hvad vi skal lave mere end et døgn frem i tiden, og at alle planer kan ændre sig hurtigt, afhængig af scenariets udvikling. Dette stiller store krav til besætningen på et lille skib som VIBEN, da de fleste aktiviteter indbefatter det meste af besætningen

Første store event i scenariefasen var boarding af et mindre skib, M/V TUMMINS, hvilket gav VIBEN boardinghold mulighed for at gennemføre den første bording efter gennemført boardingkursus i ugerne op til øvelse Joint Warrior 091.

Det var ikke første gang boardingholdet var indsat, idet de tidligere på øvelsen blev indsat til at yde beskyttelse af et danskflaget skib, der sejlede med nødhjælp. Indsættelsen på M/V TUMMINS gik også fuldstændigt efter bogen, og VIBEN boardinghold fik både lokaliseret kontrabande ombord og klarlagt, at der fandtes mindst én person ombord, der var en del af et kriminelt nærværk.

Det sidste erkendes primært ved, at boardingholdets medlemmer observerer besætningens opførsel under boardingen og lytter lidt med, når de taler sammen.

Efter disse observationer blev VIBEN beordret til at omdirigere skibet til Kyle of Lochalsh, hvor det skulle overdrages til de lokale myndigheder. Dette betød, at VIBEN boardinghold skulle sikre skib og kontrabande under de ca. 2 timers forlægning.

Samtidig skulle VIBEN følge med og yde beskyttelse af skibet, da der var risiko for angreb fra små hurtigtgående både og mindre fly. Når VIBEN skal løse den slags opgave samtidig med boarding, er næsten alle poster bemandede, så alle må tage en ekstra tørn for at løse opgaven. Besætningen ombord på M/V TUMMINS har ofte ageret boardingmål og var derfor i stand til at levere et godt setup til VIBEN og give en konstruktiv tilbagemelding på en velgennemført bording.



Skibsdykkerne gør klar under klipperne ved Loch Eriboll

Som en del af scenariefasen har VIBEN også beskyttet MCM-enhederne, når disse er beskæftiget med at rydde miner. En sådan opgave medfører, at VIBEN må operere tæt på de minerede områder, hvilket potentielt kan medføre en farlig minesprængning i nærheden af enheden.

Dette scenarie var udgangspunktet for en større havariøvelse, der tog udgangspunkt i, at VIBEN netop havde ramt en mine, med de skader sådan en kan medføre.

Øvelsen bød på vandindtrængning både for og agter i skibet samtidig med, at der udbrød brand i det ene maskinrum. Et så omfattende havari kræver, at hele besætningen tørrer til, og samarbejdsevnerne bliver for alvor prøvet af, når der skal lænses, afstives, røgdykkes, slukkes og behandles sårede samtidig med at alle sensor- og våbensystemer er bemandede, således at vi stadig kan forsvare VIBEN.

Da der var kontrol over situationen kunne der yderligere ydes assistance til PETER TORDENSKIOLD, der

for øvelse havde brand ombord og anmodede om assistance til røgdykning. Så oven i de førnævnte opgaver blev der sat GB med et assistancehold.

På trods af et hektisk program har der også været tid til at få trænet skibsdykkerne, der har gennemført flere dyk under vores ophold i skotske farvande. Der er både foretaget undervandsinspektion af VIBEN skrog i Loch Ewe, og gennemført rutine dyk ved klipperne ud for Loch Eirboll. Dykning på disse kanter er noget anderledes end hjemme i Danmark. Sigten er betydeligt bedre, og klippeformationerne giver et mere varierende og spændende undervandsmiljø.

I skrivende stund er vi på vej ind i øvelsens sidste døgn, og situationen i øvelsen eskalerer på trods af FN's forsøg på at mægle mellem de stridende parter, så mon ikke der bliver lidt at skrive om til næste og sidste rejsebrev fra øvelse Joint Warrior 091.

Rejsebrev nr. 4-2009, En kadet fortæller om sine oplevelser under JOINT WARRIOR



Gamle dyder afprøves

Officersuddannelsen i Søværnet er strikket således sammen, at kadetterne i løbet af det sidste halve år inden udnævnelse gennemfører et tre måneder langt vagtcheftogt (VCH-togt), hvor viden tilegnet på officersskolen afprøves i praksis.

25-05-2009 kl. 11:04

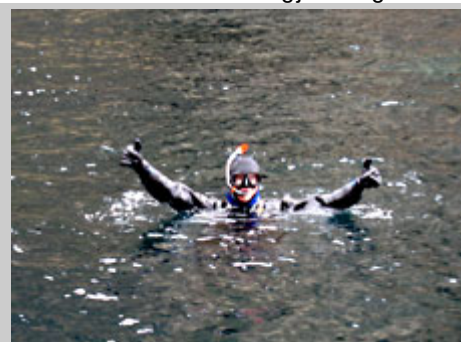
Mit VCH-togt er blandt andet afviklet om bord på VIBEN under Joint Warrior '09. Det har været en kæmpe oplevelse på alle plan.

I forbindelse med udfærdigelsen af dette rejsebrev, skrev jeg en liste over de ting, som virkelig har gjort indtryk. Listen er blevet lang og da jeg ikke mener, at nogle af punkterne kan udelades, har jeg valgt blot at bringe listen og knytte kommentarer til hvert punkt.

Jeg har fået lov til alt. Chefens holdning til mit ophold var, at jeg skulle opleve så meget som muligt, men at forventningerne til mit engagement om bord også var højt.

Jeg har på intet tidspunkt været i tvivl om, at besætningen om bord i VIBEN ønskede at udvikle mig så meget rent fagligt, som de overhovedet kunne.

Der har naturligvis hele tiden stået en supervagtchef bag mig, som har haft det kølige overblik og som har stillet snedige spørgsmål, når kadetten havde glemt noget eller lavede fejl, men jeg har fået lov til at sejle, som det passede mig, uden at der blev grebet ind, medmindre min sejlads ville bringe skibets sikkerhed i fare. Dette gjaldt ligeledes under samtlige øvelser.



Snorkling i Loch Eriboll

Således har jeg fået lov til at sejle skibet igennem minefyldt farvand, hvor der skulle sejles lige i minerydderens kølvand, for at undgå påsejling af miner.

Jeg har sejlet skibet i forbindelse med skydning mod skydepilk med let og tungt maskingevær, hvor skibet hele tiden skal holde den bedst mulige profil i forhold til, at skytten kan engagere målet.

Jeg har sejlet i specielle mønstre for at undgå "fjendens" ild i forbindelse med skydning med 76mm kanon.

Jeg har varetaget posten som gruppeleder i forbindelse med en TMG-skydning og fik således pudset den disciplin af.

Jeg har eskorteret det britiske skib ENTERPRISE igennem et farvand, hvor vi oplevede trusler fra små, hurtigtgående både (FIAC) og lavtgående fly (LSF). Det betød sejlads meget tæt på andre enheder samtidig med, at der skulle føres kommunikation til koalitionen skibe, advarselsopkald til de små enheder og sejles i ikke helt ukompliceret farvand.

Jeg har lavet i omegnen af tyve gummibådssætninger og om bordtagninger og selv fået lov til at sejle gummibåden i forbindelse med en opankring i en af de mange fjorde, vi har besejlet.

Dykkerne skal holde status, og de fik i den forbindelse lov til at komme ind under land og dykke i nærheden af nogle af de fantastiske grotter, der ligger langs Skotlands kyst. Også her blev jeg inviteret med. Jeg blev ikklædt tørdragt, maske og snorkel og i det krystalklare vand fandtes både sæler og kæmpe krabber.

Jeg har kastet anker et par gange. Jeg har haft VCHrollen i forbindelse med både havari på styremaskine, brand, manøvresvigt og mand over bord. Vi havde sågar en kæmpe øvelse, hvor alt, hvad der kunne gå galt, gik galt. Vi sejlede for øvelse på en mine, men da vi var under angreb af FIACs, var chefen ivrig efter, at jeg fik sejlet os ud af området. Således foregik de øvrige havaribekæmpelser i skibet med 16 knob ud af en fjord, hvor den eneste manøvremulighed var at gå mere eller mindre frem på den ene motor end den anden.

Jeg har sejlet optisk i et farvand, jeg aldrig før har besejlet. De eneste kendelige punkter ud over to fyr var klippefremspring, som under tiden godt kunne være lidt svære at erkende. Med hjælp fra dedikerede udkigge og en kyndig bestikstyrmand kom skibet helskindet ud på den anden side af fjorden. I al den tid sejladsen pågik stillede chefen spørgsmål for at kontrollere, at mit fokus hele tiden var på sejladsen, og ikke forsvandt over i iver for at finde svar på hans spørgsmål.

Mit generelle indtryk af besætningens tilgang til det at have en kadet i sving har været, at der virkelig er blevet bakket op om min tilstedeværelse i alle grupper om bord.

Maskinfoolkene har været overbærende, når jeg for tredje gang ikke har forstået en eller anden sikkert ukompliceret maskinkonfiguration.

Udkiggene har gjort alt hvad de kunne for at hjælpe mig, specielt når de fornemmede, at jeg var i krydsilden hos VCH eller chefen. De har vist oprigtig interesse, når jeg har forsøgt mig med optisk navigation, og nogle af dem har sågar ønsket at lære, hvordan man gør.

KI'ere og KU'ere har vist mig rundt i deres verden og forsøgt at forklare mig, hvordan man kan anvende deres viden i sit virke som VCH.

Kokken og messegasten har haft forståelse for mine sære madvaner og gladeligt stillet en tallerken aftensmad til side, så jeg kunne få det til morgenmad.

VCH'erne har gjort, hvad de kunne for at presse mig på min paratviden i forhold til skibet, navigation, søvejsregler, meldesystemer, apparater og alle mulige og umulige andre ting med relation til sejladsen.

Udover alle de ovennævnte oplevelser er der specielt to, der virkelig har brændt sig fast.



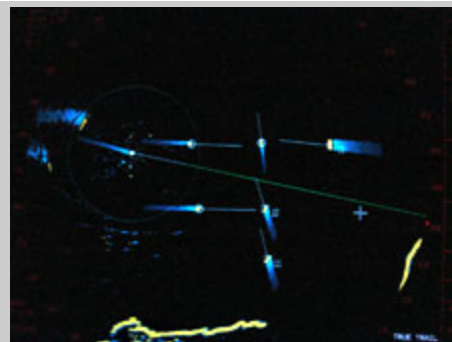
Aberdeen anløbes. KT har den!

Den første var i forbindelse med anløbet af Aberdeen havn efter øvelsens afslutning. Her fik jeg lov til at sejle hele vejen ind. Ikke bare ind i yderbassinet, hvor skibet skulle drejes. Nej, nej. Efter at have svajet, således at hækken vendte ind mod den kanal, hvor vi skulle ligge for enden, spurgte CH, om jeg havde lyst til at sakke ind. Da vi nåede dertil, hvor der skulle gives kommandoer, således at VIBEN kunne bringes på siden af GLENTEN, tog CH ikke over. Hvis jeg var happy, kunne jeg bare lægge til.

Den anden indtraf, da vi efter øvelsens afslutning havde gennemført den sidste skydning og skulle forlægge mod Pentland Firth. CH sagde til mig, at hvis jeg var happy på det, så havde han i samråd med KKO og NAO besluttet, at jeg sagtens kunne varetage vagten alene. Jeg var utroligt happy og to minutter efter

stod jeg alene på broen med udkiggen og KI'en.

Det var havblik og skyfrit, månen kom senere frem, navlysene blev tændt, og jeg stod med ansvaret for skibets sikre navigation. Den aften manøvrerede jeg igennem min første flerskibssituation alene på broen. Fedt!



Første selvstændige vagt, Pentland Firth passerer.

SVANEN og THYRA

Rejsebrev for Hold 1 på SVANEN & THYRA – 25. maj 2009 Flådestation Frederikshavn – 7. juni 2009 Køge



Mandag d. 25. maj møder vi 11 friske nyudnævnte sergenter til mønstring på SVANEN & THYRA på Flådestation Frederikshavn.

11-06-2009 kl. 08:07

Af kadetterne ombord på SVANEN

Klar til årets første togt i de danske farvande, velvidende, at det næppe bliver hyggesejlads hele vejen, men nærmere en stor mundfuld praktik ovenpå de sidste 5 måneders teori.

Ombord bliver vi undervist, både teoretisk og praktisk, i sejlads og sejltrimning for at kunne fungere vagtchefer på en sejlkutter. Da kun få af os har erfaring med sejlads i sejlskibe, er der mange nye ting at holde styr på.



Vi tørner alle i forskellige roller som officerer ombord hver 5. dag. Vi har en NK - næstkommanderende, TKO – Teknikofficer, DKO – Dæksofficer, NAO – Navigationsofficer, KKO – Kommunikationsofficer og IDOF - Idrætsofficer – alle har vi hver vores ansvarsområde ombord.

Efter den første dag med tilrigning og sejlteori begiver vi os afsted mod Læsø. Alle nyder den friske havluft og ser frem til et togt med masser af spændende oplevelser og udfordrende sejlads.

Vi lærte hurtigt, at der ligger store kræfter bag, når 36 ton bliver flyttet med 8 knob over havbunden, og at det derfor er nødvendigt at høre rigtig godt efter, når regnskabsførerne nøje

forklarer os procedurerne for sejlsætning og sejlads.

Da vi dagen efter sejlede mod Grenaa, måtte vi udskyde den sædvanlige afgang fra kl. 9 til 11.30 grundet kuling.

Da vi med noget besvær kommer afsted fra Vesterø havn på Læsø og ud i det vilde bølger og den hårde vind syd-over, finder vi hurtigt ud af, at ikke alle er lige søstærke!

Turen til Århus gik ligeledes vildt for sig. Vi rundede hurtigt vindhastigheder på 22 m/s og det var mere end, hvad fog'ens skøder kunne holde til. Da det ene skøde sprang, var vi hurtigt på mærkerne og fik bjærget sejlet. Alt i alt fik vi noget af en ilddåb.

Under opholdet i Århus tog vi på tjenestestedsbesøg ved Joint Rescue Coordination Centre (JRCC), som ligger ved SOK i Århus. Dette var et spændende besøg, hvor vi lærte om søredning i søværnet.





De efterfølgende dage var vejret herligt, med højt solskin og gode vindretninger. Pludselig føltes sejladsen alligevel lidt som hyggesejlad.

Som vagtchef lærte vi mere i det rolige vejr, da optiske pejlinger med pejledioptor var nemmere at tage i rolig sø, og vi fik nogle langt bedre optiske pladser til vores bestik i søkortet.

For os kadetter er det ikke tilladt at bruge GPS eller andre elektroniske hjælpemidler til vores sejlads. Alt navigation er terrestrisk.

Efter Århus kom vi til den lille ø, Tunø, hvor samtlige sejlere fra Århus havn også havde begivet sig til. De var alle valfartet dertil, for at tage til bal på den lokale kro og se pinesolen danse næste morgen.

Da vi kom til Ballen på Samsø, var vejret sommerligt og humøret højt, så der blev grillet på kajen og spillet beachvolley på stranden.

Dette var et dejligt afbræk fra den ellers travle hverdag, hvor søvn kan være en mangelvare, grundet vagter, lektier, planlægning og ikke mindst rengøring på dæk og messingpudsning.

Vi ankom til Sjællandsodde Havnebyen tirsdag d. 2. juni, hvor vi besøgte VBK – Våbenkurset. Et spændende besøg, hvor der blandt andet blev demonstreret skydning med TMG'er.



I løbet af dagen trak det hurtigt op til uvejr og vi var glade for at ligge i havn, da vindstyrken trak op til omkring de 17 m/s. Sent på aften blev vi ringet op af Kattegat Marinedistrikt, som fortalte os, at en svensk 35 fods skærgårdskrydser var forulykket i området.



En mand var røget overbord og en anden var stadig ombord på skibet, men var ikke i stand til at sejle skibet selv. En fisker slæbte sejlbåden ind til Havnebyen, hvor vi stod parate til at tage imod sejlbåden og manden ombord.

I løbet af natten var der sat ca. 8 skibe, 4 helikoptere og 1 fly ind for, at finde den overbord faldende mand, men han blev desværre ikke fundet under operationen.

Når vi er i havn, skal der holdes vagt ved skibet, for at uvedkommende ikke komme ombord og ligeledes for at præsentere skibet for gæster, der kommer for at kigge. Det er dejligt at opleve den store interesse, der er for skibene og høre folks beretninger om, dengang de krydsede Atlanten med Thyra. Der må efterhånden have været 117 mand ombord.

Alt i alt har det været to spændende uger, med alt slags vejr og en masse uforglemmelige oplevelser. Vi glæder os til at skulle videre igennem det sydlige danske farvand.

Rejsebrev for Hold I på SVANEN & THYRA - 7. Juni Køge – 21. Juni Kiel



Årets første hold på SVANEN og THYRA afsluttede togtet i Kiel med kapsejlad for klassiske sejlskibe.

23-06-2009 kl. 07:01

Kadetterne

Fra Køge skulle turen, efter den veltilrettelagte hovedplan, gå sydpå mod Klintholm på Møn. Med genuaen sat og med en frisk østlig vind, stævnedes de to sejlkuttere SVANEN og THYRA over

den historiske Køge Bugt, hvor Niels Juel i 1677 slog den svenske flåde.

Med hyppige pejlinger til master, fyr og pynter blev kursen bestemt til at være sydlig. Da mange af kadetterne ikke før havde set Møns Klint blev der sejlet tæt forbi, således at de også kunne få oplevet den naturskønhed. I Klintholm havn blev der fundet løberute til morgenens træning.



Morgendagens løbetur gik (næsten) ud til Møns Klint, hvorefter besætningen fik et tiltrængt bad. Friske, gik besætningerne i gang med dagens sejlad mod Stubbekøbing på Falster. Ruten var planlagt gennem Hestehovede Dyb. I Stubbekøbing blev der i silende regn skuret dæk under regnskabsførernes kyndige anvisninger.

På turen til Flådestation Korsør mødte SVANEN og THYRA Y304 THURØ og GUNNAR SEIDENFADEN, hvor der blev gjort front. Udover skibsmødet, blandende to af Flyvevåbnets F-16 jagere sig i sejladsen på vej til Korsør.

Dagen efter ved afgang fra FLS KOR mødte skibene fuldriggen GEORG STAGE. Der blev vinket og kippet med flaget, da det var

et glædeligt gensyn for kadetterne, som i efteråret 2008 var påmønstret på skibet.

I Kerteminde kom chefen for 1. Eskadre, kommandør Jens Walter, ombord og havde samtaler med cheferne og en sludder med kadetterne.

Næste dag var vejret overskyet med udsigt til meget vind og vand. Turen til Fredericia blev turens absolutte længste, vådeste og koldeste; elleve timer i regn, skumsprøjt og vindstød op til 23 m/s. Trods dette kom begge skibe ind til kajen med kun fem minutters mellemrum.

Dagen efter var hviledag og turen gik til Fredericia Idrætscenter, hvor svømmehallen blev besøgt.

Om aftenen var der messemiddag på THYRA. Denne blev gennemført med stor omhu og ikke mindst appetit.

Maden og den gode vin blev flot serveret af skibets mesterkok, marineoverkonstabel Tai, og deltagerne forsøgte efter bedste evne, at huske Emma Gads gyldne regler. En vellykket aften hvor kadetterne, - trætte, men glade – først kom i seng ganske kort før spærretid.

Sejladsen fra Fredericia og sydover gennem Lillebælt var præget af mange krydsninger tæt på land. Specielt de kadetter som havde opgaven som vagtchefselev lærte meget om sejlads i snævre farvande... og om at have flere opgaver på samme tid.





Vel ankommet til Assens, søhelten Peter Willemoes' fødeby, var det SVANENS tur til at afholde deres messemiddag. Endnu en vellykket aften, hvor deltagerne endog havde overskud til at fylde bødekasen godt op.

De næste par dages sejlads over Aabenraa til Sønderborg gik ad flere omveje, således at kadetterne kunne mestre mærke- og præcisionssejlads til perfektion. Endnu engang blev der også trænet sejlads i snævre løb, da det sidste af turen til Sønderborg gik gennem Als Sund.

Da vi ankom forholdsvis tidligt på dagen til Sønderborg, blev der både tid til en løbetur og til at nyde den dejlige by, hvor skibene havde fornøjelsen af at ligge i en af landets smukkeste havne midt i byen..

I farvandet mellem Als og Ærø havde Flyvevåbnets Redningstjeneste øvelser med begge skibe. En kadet fra hvert skib blev hejst op i helikopteren fra en gummibåd som blev slæbt efter skibet. Her fik kadetterne en kort flyvetur, hvorefter de blev sænket tilbage i gummibåden.

Efterfølgende landede redderen og paramedicinen på agterdækket af THYRA, hvor chefen havde en kop friskbrygget kaffe klar.

I Marstal på Ærø stod der messingpuds og dæksrengøring på programmet, da fredagens sejlads gik mod Kiel og den verdensberømte havne- og flådefest Kieler Woche. Som de to flotteste ud af mange repræsentanter for den danske flåde, var det ekstra vigtigt, at SVANEN og THYRA i Kiel fremstod så flotte som muligt.

Der blev dog også tid til et interessant besøg på Marstal Søfartsmuseum senere på dagen, således de unge kadetter kunne få et indblik i byens fortid som en af landets vigtige havnebyer.

Ankomsten til Kiel var noget trafikeret og vagtcheferne på de to sejlkuttere havde meget at lave. Begge skibe lagde til kaj ved Britischer Kieler Yacht Club, og efter dagens sejlads var aftenens traktement med grillmad og levende musik meget velkomment.

Lørdagen stod på kapsejlads i Kieler Fjord, hvor begge skibe deltog. Vejret var let skyet og kom med skiftende styrke, så der måtte arbejdes med til- og afrigning af sejlene. Kapsejladserne var meget vellykket – i hvert fald for Svanen, som til aftenens præmieoverrækkelse i Kieler Yacht Club blev udråbt som vinder i gruppen "Grosser Kreuzeryachten 1".



En stolt divisionschef, kaptajn-løjtnant Thomas Scheving, modtog den flotte præmie. En god og meget flot afslutning på 4 ugers spændende, lærerig og sjov sejlads.

Rejsebrev fra hold II 2009 - "Velkommen ombord, i aften skal I til marinebal".



rorgængerer styre efter hvordan sejlene står

Søndag eftermiddag i Kiel. Ordene er måske ikke korrekt gengivet, men meningen er klar nok. Hold II påmønstrede nemlig SVANEN og THYRA i Kiel, under Kielerwoche, som er en stor festuge.

10-07-2009 kl. 08:46

Af KTASP ombord i SVANEN og THYRA – Hold II 2009

Vi startede vores togt med et velfærdsarrangement, som bestod i en stor fest med flådeansatte fra både Tyskland, Rusland, USA og andre, og til trods for at der var sat grænser for både tiden og indtaget af alkohol, var arrangementet ikke mindre end en succes, og således startede vores tur på skolekutterne. Så blev det mandag morgen og hverdagen begyndte for os kadetaspiranter ombord. Det første der skal ske er, at man som elev skal sættes ind i en hel masse ting, navne, rutiner, værktøjer, sejl, kommandoer osv. Derfor plejer første dag at gå uden sejlads, men da vores første dag havde været velfærd, kastede vi bare trosserne og sejlede.

Vi havde rigtig lækkert vejr, solen skinnede og der var absolut ingen vind, så der blev tid til at snakke og hygge lidt. Ellers blev der tiden brugt til at komme ind i tingene. Om eftermiddagen ankom vi til Sønderborg hvor vi blev hele den efterfølgende dag, mens vi blev undervist og fandt vores pladser ombord.

Hverdagen ombord på disse skoleskibe kører i et helt bestemt mønster, og det hele handler naturligvis om sejladsen. Dagen starter med, at man vælter ud af køjen og op på dækket, hvor man så gøre de sejl klar, som man forventer passer til vinden på dagen. Imens vi knokler på dækket, tilrigger kokken til morgenskafning, havregryn og cornflakes, og så er vi klar til rengøring, støvsugning og gulvvask.

Når alle disse fælles gøremål er ordnet, har vi desuden hver vores ansvarsområde, som vi skal klargøre til sejlads. Dette er for at give os KTASP en lille fornemmelse af, hvordan arbejdsgangen er på et gråt skib. NAO (navigationsofficer) klargør søkort og fremlægger ruten for alle eleverne og Chefen. TKO (teknikofficer) klargør naturligvis maskinen og bjærger landstrømmen.

KKO (kommunikationsofficer) står for signaler til de rette myndigheder og at vores radioer er klar til brug. NK (næstkommanderende) står på samme tid for alt og intet. Han skal blot sikre sig, at det hele bliver gjort, men det er så også hans ansvar, hvis noget ikke er som det skal være.

Fordelingen er således, at vi kommer rundt til alle rollerne og derved lærer både at håndtere maskinen såvel som kommunikationsinstrumenterne.

Hvis alt det som er beskrevet ovenfor virker forvirrende, er det formentlig intet i forhold til det, som vi følte ombord de første par dage. Når der blev råbt en kommando, eller der skulle ske et eller andet var det hele nyt. Men da det er skoleskibe, er der plads til fejl, og så er dagene gået med at lære, hvordan tingene gøres rigtigt. .

Dette togt med skibene har bragt os fra Kiel, og videre rundt i de danske farvande, fra Sønderborg op langs kysten til Århus, med stop undervejs i Juelsminde. Derfra videre til Ebeltoft, hvor der også blev tid til at se Fregatten Jylland. Fra Ebeltoft gik turen til Samsø og videre mod syd til Falster, til den lille by Stubbekøbing.

Efter lidt over halvdelen af turen blev vi belønnet med et liggedøgn i København, hvorefter turen gik mod Anholt og Læsø. Tilbage er blot at sejle en lille tur over Sæby og så ellers til Frederikshavn.

Under togtet med SVANEN og THYRA har vi haft nogle forskellige mindeværdige øjeblikke, og her skal nævnes et par stykker:



Beachvolley på Samsø i flot solskin

Den 28. juni var det søndag og om eftermiddagen ankom vi til Ballen på samsø, og solen bagte på øen. Derfor blev det bestemt, at der skulle dyrkes fælles idræt, som bestod i en beach-volley kamp, SVANEN mod THYRA.

Kampen bølgede frem og tilbage, og begge hold havde på hvert deres tidspunkt kampen i deres hule hånd, men efter to sæt løb SVANEN af med sejren, og så skulle der ellers bades.

Om aftenen blev det bestemt, at vi skulle udføre et lille show for befolkningen i lystbådehavnen. Showet bestod i at skyde solen ned med skibskanonen, og hen mod solnedgang havde der samlet sig en pæn hob foran skibene for at se den lovede forestilling. Det hele gik heldigvis uden komplikationer, og der kom da også anerkendende nik og smil på nogle ansigter, da flaget gik ned

med et brag.

Et andet mindeværdigt øjeblik, som er en tilbagevendende begivenhed, er messemiddagen ombord i skibene. Konceptet er at kokken forestår noget rigtig lækker mad, gerne 4 eller 5 retter, med noget god vin til. Så klæder hele besætningen ellers om til paradeuniform og spiser en fin middag.

Twistet ved det hele er så, at man kan uddele boder (bøder) til hinanden ved at banke i bordet, hvis der er nogen, som ikke opfører sig efter de skrevne regler. Det gælder blandt andet at bande mens man spiser, at glemme at besvare en skål, albuer på bordet og en masse andre ting.

En bod består af 5 kr. og da aftenen var slut havde en KTASP sneget sig op på 120 kr. i gæld til skibet, som senere blev brugt på is til alle mand. Til trods for formene forløb aftenen i et hyggeligt tempo, og arrangementet var, som på tidligere togter, en stor succes. Som dette brev skrives sidder vi alle i messen, nogle læser lidt skønlitteratur og andre skriver på skibsjournalen, for det administrative skal jo også passes.

Vi er alle faldet på plads ombord, rutinerne og dagene går deres gang. Vi er allerede begyndt at snakke om slutningen i Frederikshavn om et par dage, for tiden er bare fløjet af sted. Bag os har vi et togt, som har budt på alt fra flotte lystbådehavne, med blændende solskin, til ildelugtende og knap så indbydende industrihavne.

Togtet har budt på vind i sejlene, og dage hvor motoren var eneste mulighed. Uanset vejret er en ting sikkert; vi har fået indsigt i sejlådernes verden, lært meget om sejlads og fået en kanon oplevelse. I morgen glæder vi os til endnu en dag på havet hvor vi skal vende, skære, falde, bomme og en masse andet, og når solen går ned ligger vi i en ny havn.



Arbejde i hygge i messen på SVANEN

Rejsebrev hold 3: NOCA og tilbage igen 27. juli til 14. august.



Undervisning

Opgave for hold 3: Sejle fra Frederikshavn til NOCA (Nordisk Kadetstævne) i Sønderborg, vinde NOCA og sejle tilbage til Frederikshavn. En ædel målsætning der blev løst til fulde.

17-08-2009 kl. 15:55

Af kadetterne ombord på THYRA.

SVANEN og THYRA's 3. hold i år bestående af 10 entusiastiske kadetter møder den 27. juli på Flådestation Frederikshavn.

Første dag går med begynderundervisning i sejlføring, sejlpakning, navnelære og andre sejltekniske begreber, så vi er klar til afgang næste morgen. Samtidig bliver vi sat ind i vores poster for resten af togtet.

Dag 2 starter forlægningen mod Sønderborg hvor vi skal være den 5. august, så det bliver nogle lange seje træk derned af. Sejldagene mod Sønderborg byder på mange farer og spændende udfordringer samt eksotiske destinationer.

Allerede en af de første dage kommer vi ud i et djævelsk vejr på et par og tyve sekundmeter. Søerne står ind over dækket, hav og himmel står i et og blander sig med en flok søsyge kadetter der bliver kastet frem og tilbage i det lille skib.

Senere på turen sydover holdt vi baderulle, hvor vi ankerede et roligt sted i solen og hyggede os med sjove udspring. Vi prøvede lykken med havets dyr et par gange, hvor især vores svenske islæt har været flittig med fiskestangen. Vi gik endda så vidt at tilrigge gummibåden for at gå på muslingeagt, desværre alt sammen uden gevinst.

Når vejret og søen ikke var ude efter os blev vi angrebet fra oven. Vi blev flere dage i træk angrebet af både fluer og mariehøner. Luften var tyk af udyrene og man kunne nærmest tale om nedsat sigt.

Ved ankomst Sønderborg den 5. fik vi en dejlig plads lige midt imellem militære enheder og sejlskibe fra Sverige, Norge og Finland. Dertil et dejligt cafemiljø på havnen lige hvor vi lå.

Udover vores daglige arbejde ombord var der mulighed for at deltage i diverse arrangementer og festivitas. Lørdagen i Sønderborg var dagen hvor Danmark vandt NOKA.

Vores mission var fuldført og vi var klar til den lange rejse hjemover. Vi måtte dog blive en ekstra dag for at beskue den ædle sport ringridning. Det blev et brag af en turnering hvor ryttere til hest med spyd dystede i at fange ringe. Forlægningen tilbage mod Frederikshavn er gået med lange sejladsdage for at nå tilbage i tide til at overlevere skibet i god stand til næste hold. Alt i alt et godt togt med plads til både at afprøve grænser, udvikle sig og lidt plads til spas og hygge også. God vind til alle på søen med venlig hilsen hold 3.





Marienhøns



Rejsebrev hold 4 - Jylland rundt



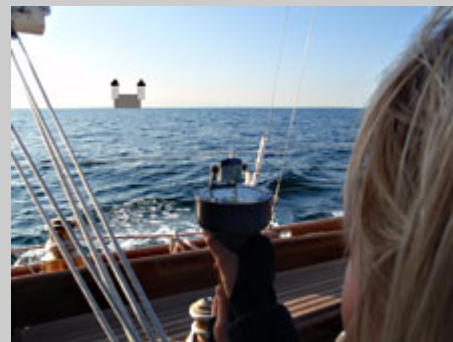
SVANEN med kurs imod den store bro

Mandag den 17. august mønstrede hold Norbys intellektuelle elite ombord på hhv. SVANEN og THYRA. Forinden var tre hold af operative kadetaspiranter blevet vejjet og fundet for lette, så nu var de syv tekniske blevet indkaldt.

04-09-2009 kl. 08:01

Vores tre ugers togt gik i korte træk rundt om Jylland. Efter et lille visit på Anholt og Samsø kunne vi på fjerdedagen kaste vores blik på Storebæltsbroen set fra søen og kort efter gå til kaj i Slipshavn, som er en lille marinehjemmeværnshavn og uddannelsesinstitution.

Den følgende morgen fik vi en rundvisning på det historiske område. Værd at nævne var den gamle vandflyver-hangar, bygget af tyskerne under krigen, som nu kunne bruges til bl.a. festlokale, når det altså ikke var højvande, for så stod vandet 0,00081 sømil over gulvhøjde.



Kadetaspirant pejler Valdemar Slot

Efter rundvisningen kastede vi trosserne og sejlede til Svendborg. Svendborg lignede ved første øjekast en hyggelig og festlig by, så efter vi havde fyldt vandtanken, sejlede vi videre.

Fredag aften kunne være brugt på et afslappende ophold på Valdemar Slot. I stedet lå vi til ankers og havde slottet i pejling 282.

Efter en nat, hvor pejlemærkerne blev slukket til midnat, gik turen syd over til Langeland, og vi lagde til i Bagenkop, hvor vi blev modtaget af både Nymfen og harmonikamusik.

Efter en rask løbetur i det ellers så øde område sluttede vi i "Daglig Brugsen", som lukkede så sent som kl. 19.00.

Kiel blev næste stop. Vi anløb en flådestation med "Tysk Præcision!" Om aftenen bjergede tyskerne deres flag ved en meget højtidelig handling, iført shorts og sandaler og næsten samtidigt. Senere drog del af besætningen af sted for at udforske Kiel by night, men denne beretning fortaber sig i tågen.

Fra Kiel gik vi vestover i kanalen. Kun takket være vores nu højt udviklede navigatoriske evner og grundig planlægning, lykkedes det os at finde vej igennem kanalen og nå sikkert frem til Brunsbüttel.

Brunsbüttel var et slaraffenland af luksuriøse faciliteter, som desværre var placeret på den modsatte side af kanalen, så vi klarede os med grumset vand og en græsplæne lige ved siden af slusen. Herfra kunne vi nyde lyden af en kimen fra slusen hvert 20. minut, som fortalte os at slusen var fuldt operativ.

Det blev hurtigt tirsdag eftermiddag og vi anløb havnen i Helgoland. En hurtig tur rundt på havnen og 20 euro senere var vi blevet venner med en tysk WC-passer, som var glad for Hansen Rom og cerutter, mens han vogtede over toiletfaciliteterne og holdt alt i skønneste orden.

Dagen derpå stod den på rundvisning i Helgolands fauna og den indre by, rundvisningen førte os forbi øens hovedattraktion – det eneste som overlevede Anden Verdenskrig uden brug af beskyttelsesrum – et multebær træ.

Dybt begravet under træet ligger et sandt paradis for svampe-interesserede, nemlig de gamle beskyttelsesrum som øens beboere benyttede sig af under krigen. Hele den underjordiske seance blev gennemført af en ældre tysktalende herre, her kom vores 9.klasses F-niveau tysk os virkelig til gode!



Tæt trafik i Kielerkanalen

Øen Helgoland blev navngivet af danske vikinger og betyder oprindeligt "helligt land". Øens eneste overskudsgivende handelsvarer er sprut, ure og cigaretter, og som gode fromme søfarende så vi os nødsagede til at bidrage positivt til handelsbalancen, inden vi kunne sætte kurs mod Esbjerg.

I Esbjerg fik besætningen tilgang af en håndfuld værftsarbejdere fra Hvide Sande Skibsværft, som ønskede at smage på livet til søs. En enkelt stakkels værftsarbejder var så begejstret for de høje søer, at han tilbragte hele turen på Svanens agterdæk, i en tilstand vi her ikke vil beskrive nærmere men blot sige, at agterdæk og sejlerløj måtte vaskes grundigt, da vi anløb havnen i Hvide Sande, hvor Søværnets Tamburkorps tog imod os.

Vi lå tre dage i Hvide Sande og ud over afslapning, skuring af dæk, skrivning af skibsjournal, messing puds, natlige udskejelser og besøg på den lokale fiskerestaurant til 3-retters menu, blev der også tid til en inspektion af Hvide Sande Skibsværft, hvor vi kunne se hvordan et par hundrede tons aluminium på smukkeste vis var ved at tage form af et skib.

Af yderligere aktiviteter i Hvide Sande kan nævnes, at vi holdt åbent skib og fik besøg af 850 interesserede af mere eller mindre tysk afstamning.

Da vi friske og veludhvilede stævnede ud fra Hvide Sande, viste Vesterhavet sig fra sin mest berygtede side. Vi glædede os over, at vi nu for alvor fik lov at prøve kræfter med moder natur. Den hårde vind og høje sø var også til stor glæde for vores gæst, Mary på 75 år, som vi havde tilbudt at tage med til Thyborøn. Mary klarede turen forbløffende godt og gjorde mangt en værftsarbejder til skamme.



Fire kadetaspiranter nyder livet i Hals

Efter vi havde vinket farvel til Mary i Thyborøn fortsatte vi østover gennem Limfjorden. Vi lå en nat for anker i Venø Sund og endte i Aalborg på årets første efterårsdag.

Aalborg var en sømands drøm. Vi havde besøg af intet mindre end 4000 friske kvindfolk. Det viste sig nemlig, at der, samme dag som vi anløb, blev afholdt et stort kvindeløb, og at ruten gik lige forbi vores kajplads.

Næste stop var Hals og i skrivende stund ligger vi til kaj i Sæby, hvor vi forbereder os på at afmønstre i Frederikshavn i morgen, 4. september 2009. Bag os ligger et vellykket tre uges togt, som vi vil tænke tilbage på med følelser, når vi på mandag er tilbage på skolebænken. So long and thanks for all the fish.

Rejsebrev fra hold 5, 14. September til 9. Oktober.

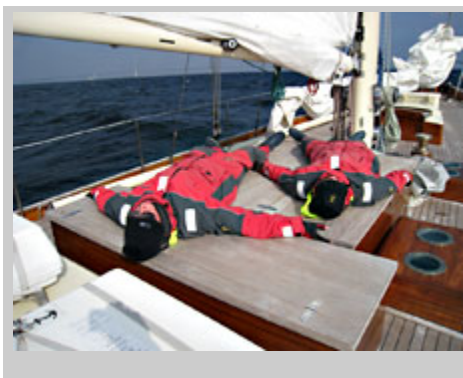


Missionen for årets sidste hold kadetaspiranter lød på rekognoscering af de danske farvande omkring Jylland, Sjælland og det fynske ø-hav.

19-10-2009 kl. 11:39

Af Kadetaspiranterne ombord på HDMS THYRA.

Efter besætningen ombord på sejlkutterne SVANEN og THYRA havde fået lov at holde en uges ferie for at komme sig over de 4 foregående holds besøg i divisionen, påmønstrede hold 5, glade og parate til nye eventyr.



Den første dag på FLS Frederikshavn går med at lære eleverne det mest basale om sejlføring og om hvordan man sejler skibet. Dagen efter bliver vi kastet ud i den virkelige verden, da turen går til Læsø.

Togtets første uger forløber stille og roligt, og er generelt præget af glimrende sensommervej. Disse dage bruges ligeledes på at finde de bedste steder at "bufte", til når man har vagtfri.

Efter disse uger har eleverne også fået en fin kulør på de steder på kroppen, som solens stråler har kunnet nå.

Kort før vi nåede halvvejs gennem togtet var divisionen en dag i Korsør, da man vurderede at det ville være sikrest for skibene ikke at anduue Omø havn i hård vind.

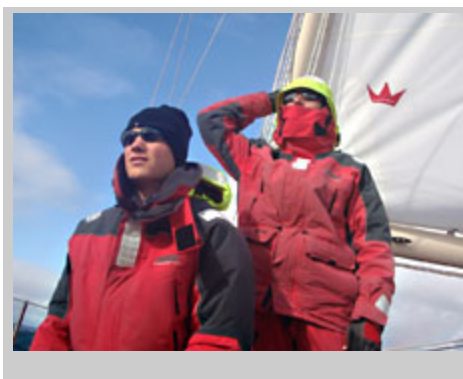
Selv et sejlskib skal bruge lidt diesel, mest til oliefyret, så efter at skibene var blevet fyldt op i Korsør, fortsatte vi til Østsiden af Sjælland, for at aflægge Holmen et besøg.

Vi havde dårligt klappet kajen, før medstuderende kom for at invitere skibene på besøg i messen på skolen, og dette endte i et hyggeligt og sobert gensyn for elever, som ikke havde set hinanden henover sommeren.

Mens divisionen befandt sig i sjællandske havne blev den traditionelle messemiddag afholdt, et arrangement, hvor skibet spiser et vist antal retter og drikker et glas portvin til.



Dagen efter blev vi ramt af turens første hårde vejr. Til sidst blev chefen nødt til at deviere fra planen og sejle skibene til Hundested i stedet for Anholt, for ikke at risikere at skibene og kadetterne gik i stykker.



Fra Hundested gik turen til Flådestation Frederikshavn igen. Selve turen var ikke særlig lang, blot 100 sømil, men vinden spillede os et pus(t) og blæste fra en højst inoportun vinkel.

Dette medførte at vi kom til at ligge og krydse, et projekt der kostede os 40 ekstra sømil. Så det endte med divisionen var til søs i 22 timer før besætningen kunne falde på køjerne igen.

Eskadrechefen kunne dagen efter gå ombord på SVANEN og skulle efter planen have været med et smut til Skagen, men lige efter THYRA på rekord tid havde fået sat sejl, kaldte SVANEN og måtte anmode om at blive bugseret ind igen, da deres maskine var brudt sammen. THYRA kom til undsætning, og begge skibe fik en dag

ekstra til at komme sig.

Desværre var SVANENS problemer alvorlige nok til der skulle reservedele til, og da disse ikke var til at anskaffe måtte THYRA fortsætte alene ned igennem Limfjorden.

I skrivende stund er THYRA på vej mod værftet i Hvide Sande, vi mangler nogen og 45 sømil, og en enkelt bro før vi har gennemført sommertogtet og kan drage hjem til Sjælland.

SVANEN har lidt længere, men stævner ligeledes mod Hvide Sande, så de to skibe kan få lov at ligge sammen til næste sommer, når et nyt hold kadetaspiranter skal igennem en måned i SSD3.



Georg Stage



Rejsebrev fra kadetaspiranternes togt med GEORG STAGE for perioden 14/9 – 24/9.

Der sættes sejl

Forventningsfulde og spændte mødte vi, 62 kadetaspiranter, op på Søværnets Sergent- og Grundskole mandag d. 14. september, klar til afgang til Flådestation Frederikshavn, hvor skoleskibet GEORG STAGE lå og

ventede på os.

07-10-2009 kl. 07:35

1. skifte på vegne af kadetaspiranterne om bord på GEORG STAGE.

Køjesække og anden bagage var klar på kajen og da alle var steget af busserne, var vi klar til at gå om bord og begynde på et fire ugers togt.

Efter en kort rundvisning og udpakning af bagagen på banjerne (vores soverum, som har plads til henholdsvis 42 og 21 mand), var det efterhånden blevet tid til aftenskafning. Under instruktion af overstyrmand Helle fik vi lært at sætte hængeskøjterne op og pakke dem sammen. Det var hvad aftenen forløb med, indtil det var tid at gå til køjs kl. 22.00.

Næste morgen blev vi alle purret (sømandsjargon for ”vækket”), fik pakket køjerne sammen og stillede på dækket efter morgenskafning.

Vi stævnede ud fra Frederikshavn med kurs mod den svenske skærgård, hvor det var planen at ankre, træne i riggen og øve os på navnene og brug af de over 200 tov-ender, som skal til for at GEORG STAGE kan sætte sejl.

Sådan skulle det i midlertidig ikke gå. Så snart vi kom i nærheden af det svenske territorialfarvand, blev vi kaldt op og fik at vide, at vi ikke havde tilladelse til at ankre op i svensk farvand. Tilladelsen var glippet grundet en misforståelse og derfor satte vi kursen tilbage mod Danmark og Ålbæk bugt nord for Frederikshavn.

Derfor var vi efter en dags sejlads for motor ikke nået længere end lidt nord for Frederikshavn, men eftersom vi havde sol fra en skyfri himmel gav det ingen skår i vores glæde.



Rigtræning

Vi ankrede op og lå der en dag, hvor vi entrede riggen, nogle med større velbehag end andre, men de fleste kom dog op. Masterne er lige lidt over 30 meter, så mange fik flyttet nogle grænser, og slået tanken om at det var farligt at stige til vejrs i masterne, ud af hovedet.

Her stod den også på den første fartøjstjeneste, hvilket går ud på at ro og føre en travalje (jolle). Der var lidt sø, så det var ikke helt let, men i mangel af den læ som skærgården i Sverige kunne have tilbudt, måtte vi nøjes. Efter et døgn's tid for anker vendte vi så bordsprødet imod den norske skærgård.

Efter at have hevet ankeret op (ca. 200 traveture rundt om det manuelle ankerspil) og sejlet op igennem Kattegat, nåede vi Skagerrak og skulle for første gang forsøge at sejle lidt for sejl. Sejlene blev sat, omend det tog lidt tid, da de fleste endnu ikke var særligt skarpe i alt det tovværk og rækkefølgen der skulle hales i det.

Desværre var det milde efterårsvejr lidt for mildt, og alt hvad vinden kunne tilbyde os var en fart på et enkelt knob, senere på dagen tog vinden dog lidt til og vi rundede fem knob. Sidst på aftenen nåede vi den norske skærgård, med Sverige på den ene side og Norge på den anden - der ankrede vi og flere så fra toppen af riggen solen gå ned. Søndag d. 20. om morgenen blev ankeret bjærget og turen gik imod Frederikstad for motor. Ved indsejlingen imod Frederikstad fik vi lods ombord - det er et krav idet det er meget snævert og strømfyldt.

Efter planen skulle vi blive liggende i Frederikstad i indtil tirsdag formiddag, hvilket gav mulighed for landlov til de skifter, der ikke havde vagt. Kort efter tillægning fik vi besøg af shanty sangeren Håkon. Han sang og underholdte os med shanties, som er arbejdsange til søs som både giver højt humør og gør det lettere at holde takten når der f.eks. skal hales i tovværk.

Landloven i Frederikstad blev bla. brugt til løbeture, en tur i svømmehal, gåture gennem centrum og efterfølgende lidt at drikke for at opretholde væskebalancen efter al motionen. Om bord havde vi en del fartøjstjeneste, hvor vi ud over at øve os i til- og fralægninger kunne nyde synet af de mange meget flotte sejl både og velholdte norske motorbåde af træ.

På grund af vejret blev det bestemt at vi skulle blive i Frederikstad en ekstra dag, og dermed fik alle skifter to mere eller mindre hele landlovsdage.

Onsdag formiddag d. 23 var vinden endnu ikke stilnet af som vejrudsigten tidligere havde beskrevet, men det blev besluttet at overholde afrejseplanen og vi gjorde klar til at lægge fra kaj.

Da vi kom til udløbet begyndte Skagerrak at vise tænder og vinden var 12-14 m/s med vindstød op til 18. Henover eftermiddagen fik vi sat mesansejl, mesanstagesejl, forstengestagesejl, klyver samt under- og overmørsesejl på alle tre toppe.

Efter kort tid måtte de første gaster ud til rendestenen og man skulle næsten tro, at der udbrød en epidemi. Skibet rullede op og ned og fra side til side og igennem bølger som til tider kunne skjule hele skibet. Nogle elever var meget hårdt ramt og også dele af besætningen blev ramt af søsygen. Dem som havde en smule overskud var gode til at hjælpe de ”syge” hvor der var behov for det og søen sørgede selv for at vaske rendestenen og dækket.

Til tider slog der bølger ind over som fjernede benene på flere gaster og sendte dem på en glidetur. Udkiggen blev flyttet fra bakken og gjort fast til hustaget, og rorgænger havde også sit at lave. Kursændringer på op til 10 grader for enkelte bølger var ikke enestående og der måtte lægges kræfter i. At se stævnen forsvinde i en bølge og se havet kaste sig ind over dækket var et dramatisk men dog imponerende syn.

Efter en hård nat nåede vi dog endelig østkysten ved Skagen, hvor der var læ og bølgerne blev mindre. En hård men lærerig nat i Skagerak.

Herfra går turen videre ned igennem de indre danske farvande til Marstal og derfra til landlov i Lübeck – alt sammen noget som 2. skifte vil berette om i næste rejsebrev.



Søgang

Rejsebrev 26/9-2009 Aalbæk bugt til 5/10-2009 Lübeck



GEORG STAGE. Arkivfoto

Efter vores dage i Frederikstad og et lille ophold i Aalbæk bugt var næste større destination Lübeck i det nordlige Tyskland. Det skal siges, at sejladsen dertil blev en ren bekvemmeligheds sejlads sammenlignet med turen gennem Kattegat.

07-10-2009 kl. 08:03

T.S. Jørgensen

Vi startede ud med at tanke skibet op i Frederikshavn, og derfra gik turen ned gennem Storebælt, hvor vi fik set Storebæltsbroen fra en lidt anden vinkel end normalt. Og den er god nok; der er lige så langt fra vandet til broen, som fra broen til vandet, hvis nogle skulle være i tvivl...

Vi fik chefen for Søværnets Officersskole, Kommandør Christian Nørgaard om bord i Nyborg. Han skulle så prøve livet på Gerog Stage i et par dage, og selvfølgelig møde den nye årgang af mønsterelever.

Vi havde en hyggelig aften med Kommandøren, hvor man kunne stille en masse spørgsmål, og der blev fortalt lidt om hvilke udfordringer og opgaver, vi vil møde i løbet af de næste par år. Vi gav herefter Kommandøren et lift til Gedser, hvor han fik fast grund under fødderne igen.

Turen gik nu til Lübeck hvor vi desværre måtte sejle for motor (dvs. Ingen sejl) hele vejen. Generelt må vi konstatere, at vinden har været vores fjende det meste af turen indtil nu. Det virker som om, den kun er ude på at give os modvind - Præcis som når man kører på cyke!. Men til Lübeck kom vi da, og efter en hyggelig sejlads i naturskønne omgivelser fik vi en kajplads i den gamle bydel. Så mere centralt kan det næsten ikke blive.

Planen er, at sejle fra Lübeck igen mandag d. 5 oktober, og det er allerede et par dage senere end planlagt, for vind og vejr er naturligvis imod os. Så indtil da tørner vi om vagten på skibet i de 3 skifter, og dem som så ikke har vagt hygger sig ude i byen.

Til dem der ikke måtte kende til Lübeck, så er det en gammel hyggelig by, som rummer en masse historiske bygninger og kirker. Den store turistattraktion er dog en café kaldet Niederegger. Her kan man både købe og spise alt det marzipan man kan, så der kan man godt støde på en dansk matrosuniform i disse dage.

Ellers er tingene jo forholdsvis billige i Tyskland, så der er også en del gode shoppemuligheder. Forresten har de også nogle gode øl (siger rygten). Næste stop er så Holmen og en masse eksamener, men mere om det senere!