

SØVÆRNET 2-2010

Udgiver
Søværnets Operative Kommando
Sødalsparken 20
Postboks 1483
8220 Brabrand
E-mail: leseks@sok.dk
Web: www.sok.dk
Telefon: 89433099

Ansvarshavende redaktør
Kommandørkaptajn Mikael A. J. Bill
Redaktion
Pernille Kroer (redaktør)
Per Andreasen

Design og produktion
Datagraf A/S

Artikler til bladet
Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere indsendte artikler og TV-indslag.
Stof til SØVÆRNET sendes til redaktionen, der træffer beslutning om optagelse.

Næste nummer udkommer
Oktober 2010

UNDER IS MED SVØMMEFØDDER OG ILTFLASKE

Instruktører fra Søværnets Dykkerkursus kom på en kold dukkert, da de i vinter lærte at dykke under metertyk is. Uddannelsen var arrangeret af det svenske forsvar. Disciplinen vil i høj grad være relevant for danske dykkere under operationer i arktiske egne

Tekst og fotos: Thomas Frederiksen, Søværnets Dykkerkursus

Kan man takke nej til en invitation fra vores svenske kollegaer, som tilbyder isdykkeruddannelse? Nej vel?

Dykning under is i meget koldt vejr er forbundet med en noget større risiko end dykning under mere normale forhold. Derfor er uddannelse et must, inden man giver sig i lag med isdykning.

Uddannelsen foregik ved Boden i Nordsverige, hvor Sveriges største elv, Luleå, løber igennem, og hvor det svenske forsvars Norbotten Regiment holder til.

Regimentet er specialister i operationer under ekstremt kolde forhold. I uddannelsen deltog dykkere fra Polen, Tyskland, Sverige, Norge og Danmark. Formålet med uddannelsen var blandt andet at få en viden om og forståelse for sikkerheden ved isdykning. Desuden skulle deltagerne blive i stand til at gennemføre gentagne dykninger i arktiske omgivelser. Det blev en lærerig, men kold oplevelse.

ALTING besværligt

Vandtemperaturen var minus halvanden grad, undervandsstrømmen 0,6 knob og lufttemperaturen 25 minusgrader over et isdække på en meter i tykkelsen.

Ved så lave temperaturer fryser grejet til på rekordtid, når dykkeren kommer op til overfladen med sit våde udstyr. Her kræves det, at dykkerteamet – og udstyret – skal kunne fortsætte opgaven, hvis det er påkrævet. Forhold, som fik de danske dykkere til at konstatere, hvad de egentlig godt vidste i forvejen:

ALTING bliver bare mere besværligt, når man skal dykke under sådanne omstændigheder. Her er selve dykningen kun en lille del af operationen, hvis man skal bjærge noget under isen. Den største del er planlægningen.

Gode erfaringer

Først skal man tage boreprøver af isen for at fastslå, om isen kan bære et dykkerteam og alt deres udstyr. Herefter skal man overveje backup, hvis

dykkeren mister kontakten tilbage til hullet; hvis han sidder fast under isen; hvis isen bryder sammen under overfladepersonellet; eller hvis man skal evakuere en tilskadekommet dykker, hvor transport med helikopter eller ambulance ikke er muligt, fordi isen ikke kan bære.

Eftersom svenskerne bruger samme udstyr, som vi gør i Danmark, fik vi mange gode erfaringer med hjem. Blandt andet erfaring med, hvordan vi behandler og bruger udstyret i så kolde omgivelser. Sikkerheden, planlægningen og udførelsen af isdykninger er bestemt noget, vi kan bruge på sigt, hvis vintrene i Danmark igen bliver så kolde som i 2010. Eller i forbindelse med dykkeroperationer ved Grønland.

DET HANDLER OM AT GØRE EN FORSKEL

Forsvarsminister Gitte Lillelund Bech bliver præsenteret for den moderne danske flåde, når hun som forsvarsminister hilser på marinesoldaterne på søværnets skibe. Og når hun møder kollegaer fra Danmarks allierede og samarbejdspartnere, modtager hun ros for den danske indsats for verdens sikkerhed. Hvad enten det er i Afghanistan eller til søs ud for Østafrika. I interviewet svarer hun på spørgsmål om forsvarets og den danske flådes betydning og forpligtelse for Danmark og for det internationale samfund – nu og i fremtiden

tekst: PERNILLE KROER
fotos: AGNETE SCHLICHTKRULL

Hvordan har du det med at være minister for en flåde, der er 500 år gammel?

Jeg er stolt over at være minister for et søværn med så lang en historie. Men det er vigtigt at sige, at jeg er minister for et forsvar med både et søværn, en hær og et flyvevåben. I det daglige er det jo det moderne søværn, jeg møder, når jeg er ude på skibene. Men da jeg for nylig besøgte søværnets officersskole, mærkede jeg historien, og så tænkte jeg over, at vi har været engageret til søs i over 500 år, og at Danmark jo altid har været – og stadig er – en af verdens største søfartsnationer. Ti procent af al verdenshandel transporteres i dag med handelsskibe, der sejler under dansk flag. Så er det naturligt, at vi som nation har en flåde.

Suverænitet

Hvad er værdien af at have et søværn med en 500 år lang historie?

Flåden er med til at understøtte og beskytte Danmark som søfartsnation. Blandt andet så danske handelsskibe kan fortsætte med at have den store andel af verdenshandlen, som de har i dag. Opgaverne, som søværnet løser, bliver også bemærket, når jeg kommer ud blandt kollegaer rundt omkring i verden. Vi møder anerkendelse for, at vi stiller op med danske flådeskibe, og at det danske søværn gør en forskel. Det samme gør sig gældende ved Grønland. Her håndhæver søværnets skibe jo dansk suverænitet, samtidig med at de løser en masse praktiske opgaver. Hævdelsen af dansk suverænitet er en forudsætning for, at Grønland fortsat er en del af det danske rigsfællesskab. Hvis ikke vi var der med søværnets skibe og med slædepatruljen Sirius, ville andre nationer jo kunne hævde, at de havde ret til arealet. Når jeg mødes med min canadiske

kollega, har vi en stående diskussion om Hans' Ø, der ligger i Kennedy Kanalen mellem Canada og Grønland. Øen er dansk, og søværnets skibe sejler med jævne mellemrum ind til øen for at hævde dansk suverænitet. Øen i sig selv er blot en lille klippeø, men det har betydning for grænsedragningen gennem vandet, og dermed for fiskeriet og adgangen til undergrunden, at øen fortsætter med at høre til Danmark.

Gør en forskel

Hvordan ser du søværnets rolle i det moderne danske forsvar?

Søværnets rolle er i høj grad knyttet til Danmarks aktivistiske udenrigspolitik, som jo startede, da Danmark i 1990-1991 deltog i blokaden af Irak i Den Persiske Golf med korvetten OLFERT FISCHER. Det er et eksempel på, at Danmark som et lille land kan være med til at gøre en forskel. Vi kan ikke være alle steder, men vi kan være dér, hvor vi kan gøre en forskel. Det gælder også nationalt. For eksempel i forbindelse med klimaændringerne. Her må vi forudsæ, at søværnet kommer til at spille en større rolle for at løse de opgaver, der følger med, når det bliver muligt at sejle nord om Grønland. Når vi er så stor en søfartsnation, er det nødvendigt, at vi har et søværn, der kan gøre en forskel.

Pirateri

Hvorfor er de opgaver, som søværnet løser, vigtige for Danmark og for danskerne?

Overordnet set, er det vigtigt, at Danmark bidrager til fred og sikkerhed ude i verden. Det er forudsætningen for, at vi kan være sikre herhjemme, og det er baggrunden for Danmarks aktivistiske udenrigspolitik. Søværnet var også med i FNs blokade af Jugoslavien i 1990'erne, og vi har flere gange bidraget med skibe til FN's maritime mission ud for Libanon. Den har blandt andet til opgave at forhindre våbensmugling ad søvejen. For et par år siden deltog Danmark også i FN's World Food Programme, da vi med inspektionskibet THETIS og en specialstyrkeenhed af frømænd og søværnets militærpoliti var med til at sikre, at der kom hjælp frem ad søvejen til den nødlidende befolkning i Somalia. Det var jo egentlig en civil opgave, som Danmark siden har fået stor kredit for i FN. Og så er Danmark gået forrest i kampen mod pirateri. Blandt andet fordi vi med ABSALON nede ved Afrikas Horn har kunnet observere, når piraterne pakkede deres både for at sejle ud. Så lå ABSALON parat og stoppede piraterne på en ikke-voldelig måde og destruerede deres mindre moderskibe, så de ikke kunne komme ud og angribe civile handelsskibe. Det var jo også ABSALON, som var medvirkende årsag til, at det kom på FNs dagsorden, at vi er nødt til at kunne stille piraterne for en dommer, når vi har grebet dem i piratangreb.

Kystnære opgaver

Hvilke opgaver vil det være særligt vigtigt, at søværnet løser for Danmark i de kommende år?

Søværnet skal fortsat forsvare Danmarks interesser fra havet. Både når det gælder de nationale og de internationale opgaver. I de hjemlige farvande er en vigtig opgave at holde øje med skibsfarten, så vi blandt andet undgår, at skibe går på grund med risiko for at forurene havmiljøet med olie. I det hele taget er det en vigtig opgave for søværnet at overvåge havmiljøet og bekæmpe forurening til søs. Desuden er der rednings- og eftersøgningsoperationer til søs, som søværnet varetager sammen med flyvevåbnet. En del af de nationale opgaver løser søværnet for det civile Danmark, og sådan skal det fortsat være. Det er myndighedsopgaver, som, når det kommer til andet end den rent praktiske udførelse, vi ikke kan delegere ud til private firmaer. Det er også et spørgsmål om troværdighed i forhold til samfundets sikkerhed.

Desuden er der de internationale opgaver, hvor kapacitetsopbygning i for eksempel afrikanske kyststater vil have et særligt fokus. Her har det danske søværn en ekspertise i at operere tæt ved kysten. Derfor vil vi kunne hjælpe andre nationer med at opbygge blandt andet egen kystvagt, så landene selv kan være med til at bekæmpe for eksempel pirateri eller våbensmugling. Endelig er der hele Arktis-problematikken, hvor der vil komme opgaver inden for "search and rescue", det vil sige redningsoperationer, og opgaver med at sikre havmiljøet i området. Det handler om, at vi ikke kan have et forsvar uden de tre værn, vi har i dag, og at Danmarks aktivistiske udenrigspolitik ikke kan fungere uden søværnet. Jeg får gang på gang tilkendegivelser af, at det danske søværn har en høj profil, når jeg mødes med kollegaer i international sammenhæng. Dét skal vi holde fast i!

“FORSIGTIGHEDEN ER EN RIG GAMMELJOMFRU, SOM UDUELIGHEDEN BEJLER TIL”

I anledning af den danske flådes 500 års jubilæum skriver forfatter, eventyrer, søfarer og TV-producent, Troels Kløvedal, sin beretning om Danmark som søfartsnation. Sådan som han også fortæller den i syv spændende TV-afsnit på DR1. Første afsnit sendes mandag den 5. Juli

TEKST OG FOTO: TROELS KLØVEDAL

De fire største farer i vores kultur og det menneskelige liv er naturkatastrofer, epidemier, fattigdom og krig.

Den første er svært at gøre noget ved, og det må vi leve med, den anden har de sidste hundrede års enestående medicinske fremskridt et langt stykke hen ad vejen skaffet os af med. Fattigdommen kan man gøre noget ved, og i Danmark er vi faktisk ret dygtige til at skabe et velfungerende samfund, som vi så politisk kan skændes om, hvordan skal se ud...men vi er meget gode til det under alle omstændigheder.

Krig er vi jo også en del af i det nye årtusinde, og vi kan så skændes og diskutere, om det skaber færre terrorister i verden, at vores unge bekæmper og dræber nogle få fanatiske religiøst opdragne unge i ufremkommelige klippelandskaber i et land så langt væk, at det grænser op til Kina..!

Den kinesiske general og militærfilosof Sun Tzu, der levede omkring Kongfuzi fødsel ca. 4-500 år før vores tidsregning, havde den mening, at krig var et udtryk for, at en stat eller en fyrstes politik var slået fejl. Krigen var et resultat af, at det ikke var lykkedes at true, intimidere eller overbevise modstanderen til at acceptere ens egne hensigter eller magtposition... Slag skulle undgås, fordi det var for kostbart og førte til armod og i sidste ende til tab hos begge parter. Og hvad skal man med et ødelagt land.

Danmarks krigshistore, som især i gamle dage var meget synonymt med flådens historie, hænger først og fremmest sammen med vores beliggenhed og vores muligheder for at kontrollere indsejlingen til Østersøen.

Europa har to store inderhave, Middelhavet med Sortehavet og så Østersøen, og hele vores flådes historie handler om at kontrollere, muligvis beherske dette ressourcerige farvand, som især var eftertragtet, før man opdagede og kunne besejle de helt store oceaner med de nye verdener.

Helt op til Torstensson-krigen i slaget ved Femern var vi herre i Østersøen, men i efteråret 1644, som svenskerne kalder "Udryddelsesslaget", gennembanker de Christian 4., hvilket fører til fredafslutningen i Brømsebro, en smuk lille, få kvadratmeter stor ø i åen mellem Småland og Blekinge, er Danmark den førende magt i Østersøen. Resten af 1600-tallet er svenskerne inde i deres stormagtstid, og vi er på andenpladsen.

Derefter melder russerne sig med nye kølvandsstriber i Østersøens vande, og efter Slaget på Reden og ranet af flåden i 1807 slår englænderne, nu verdens sejlførende stormagt, sig igennem, på trods af dansk kanonbådskrig, for at kunne føre deres varer ind og ud af Østersøen.

Efter 1864 er Tyskland den dominerende magt i Østersøen, helt op til afslutningen af første verdenskrig, hvor Danmark får det nordlige Slesvig tilbage. Så kommer først 2. verdenskrig og derefter den kolde krig, og Østersøens grænser er pludselig meget små på grund af russisk besættelse.

Forsigtigheden er en rig gammeljomfru, som udueligheden bejler til...skrev digteren William Blake (1757-1827), og med sådanne farverige udtalelser kunne de danske konger finde på at skælde deres kaptajner ud (og især Christian 4.) hvis de ikke kæmpede bravt nok under de mange søslag, som næsten alle sammen fandt sted i Østersøen... Men da vi begyndte at besejle verdenshavene, skrev Holberg, og han havde selv aktier i kinahandelen, at dansken er en vovehals... som plasker husvant til søs.

Ville vi være i verden, måtte vi lære at sejle, og romeren Ister, der havde mødt os, sagde, at vi var verdens bedste skibsbyggere, var sørøvere og derfor befandt os det meste af somrene ude på havet..

Digterne vidste det og førte os i vores identitetshistorie, opdagelseshistorie, ud i den norrøne verden, og hvor vi med tusinde af favne under kølen lærte at besejle det sortladne hav.

Vores komplicerede geostrategiske placering gjorde os verdenskendte på godt og ondt, og vi var dyre at komme i nærheden af, med vores øresundstold, og Kronborgs kanoner...der luder ved Sjællands port.. hvor vi som en effektiv prop kontrollerede Østersøens givtige handel og rige fiskevande.

Det lille land ligger der, med sit krogede hovedland med ryggen mod verdenshavet og godt 400 øer omgivet af sten og sandrev, som gjorde det meget svært at komme ned gennem...fra Hollandsk...kattens gat og videre ned gennem de snævre sunde og bæltter. Det har et langt stykke hen ad kølvandsstriberne gjort vores flådehistorie til ét med selve Danmarkshistorien. Vi er alle sammen sømænd, og man skal lede meget længe i kirkebøgerne for ikke i enhver dansk familie at finde en bundgarnsfisker, hovmester, styrmand, maskinmester, vesterhavsfisker, kok eller en oldefar, der startede som messedreng, der stak af med en pæreskude fra Fejø og endte i handelsflåden, eller en rigger, fyrbøder, letmatros, bådsmand, jungmand, der blev en fuldbefaren "Deep Water Sailor" på de store oceaner, eller havde en fætter, der slog sig ned på en sydhavsø eller på Pampas i Argentina.

Og alle dem på passagerlinerne, der sejlede til den nye verden i Amerika, eller Rundede Hornet i en brandstorm i de brølende Fyrre eller oplevede Kapstaden ved "Kap det Gode Håb", inden man virkelig sejlede på varmen ud i det Indiske Ocean.

Men allerflest søfolk var der i Den kongelige Danske Marine, hvor vores flåde med Holmen flere gange gennem århundrederne var landets største arbejdsplads og har været mellem verdens 10 største orlogsflåder. Skibe, der først blev bygget, hvor egetræet fandtes, Slotø i Nakskov Fjord, Sønderborg og i Slesvig-Holstein, dernæst på stranden under Københavns Slot, så på Bremerholmen, derefter på Nyholmen, og senere blev der bygget på alle landets store skibsværfter og her til sidst på Odense skibsværft, hvor skibsbyggerne er ved at færdiggøre Flådens allernyeste fregat Iver Huitfeldt, opkaldt efter chefen fra slaget i Køge bugt 1710, som reddede den danske flåde i sidste sekund.

Og mange af Holmens "faste stok", de ansatte i flåden, bor stadig i verdens

første store rækkehusbyggeri, Nyboder, hvor også skibspræsterne fra Holmens kirke den dag i dag har deres embedsboliger.

Jeg har haft den fornøjelse de sidste tre år at sejle rundt med flådens skibe, dels i danske farvande men også i svenske, norske farvande og på lange togter rundt om hele det Grønland, der kan besejles, fra Etah, nord for Thule, til Nordøstrundingen i Nordøstgrønland og ligeledes på den modsatte pol i Antarktis ombord på Vædderen på Galathea ekspeditionen. Alt sammen fordi jeg har produceret, fortalt, den danske flådes historie gennem 500 år. Det er blevet til syv TV udsendelser, som vil blive sendt her op til jubilæet, og hvor jeg starter med et interview med Dronningen ombord på Dannebrog, hvor hun dels viser mig skibet, men også fortæller om sin far Frederik 9. som ung søofficer, Østersøens betydning i Danmarks historie, Kongeskibets betydning for hendes eget Danmarksbillede, og hun fortæller om dansk ekspeditionshistorie på Grønland og kongeskibets 8 rejser op mellem isfjeldene.

Jeg har gennemløjet alle de gamle kølvandsstriber, hvor flådehistorien har udspillet sig igennem århundreder, ligget stille med flådens skibe over mange historiske skibsvrag med sunkne, endnu ikke hævede kanoner. Ligget for anker i Kongedybet, hvor slaget på Reden foregik for godt 200 år siden, besejlet Bohuslen i den svenske skærgård og stået på de steder, hvor Tordenskjold gjorde sine bedrifter og fik efterkommere med alle de piger, der ikke kunne stå for hans vovemod og enestående sømandsskab... og charme..

Danmarks som sømagt i renæssancen beskriver jeg med de store søhelte Peter Skram og Herluf Trolle stående på dækket ombord på flådens moderne skibe på de positioner, hvor søslagene fandt sted i Østersøen.

Stockholms skærgård besejles og på Storetorvet i Stockholms Gamla Stan fortæller jeg om vores tvetydige, altid tøvende Christian 2. , som blev til svenskernes Christian Blod efter blodbadet.

De mange svenskekrige hvor Danmarks eksistens med stormen på København hænger i en ganske tynd tråd. Englandskrigene med unge Peter Willemoes som den moderne søofficer, der med sit mod og ungdommelige charme fører flådens ære ind i et nyt århundrede, og jeg står på museumsskibet Peter Skram under Holmens mastekran sammen med forhenværende udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen og taler med ham om Danmarks rolle under Den kolde krig.

Da Absalon vender hjem fra Aden bugten og fra farvandene omkring Somalia efter den moderne sørøverbekæmpelse, har skibet Kronborg om styrbord, medfølgende kronprins Frederik, der fortæller mig om sin glæde ved sølivet, inden skibet lægger til kaj efter endt togt foran Amalienborg.

DANSKE SØHELTE GENNEM 500 ÅR

Sejre og nederlag har alle én ting til fælles: de skaber helte, som lever videre i historien. Det gælder også de slag, som gennem århundreder er blevet udkæmpet fra danske flådeskibe

TEKST: SØREN NØRBY OG JAKOB SEERUP
FOTOS: MARINENS BIBLIOTEK, ORLOGSMUSEET

Danmarkshistorien er fuld af krige, og sejrene og nederlagene har påvirket både landets udseende og den danske identitet.

Begivenhederne huskes blandt andet i kraft af de helte, som vi kender fra de forskellige krige.

Det gælder også de danske søhelte, hvor navne som Tordenskiold, Willemoes og Juel får klokkerne til at ringe hos mange. De har alle på søen vovet liv og lemmer for Danmark og har derved vundet titlen "helt".

Helte er et overmennesker, som på én gang er fiktion og virkelighed. De lever op til vores idealer om at være modige, handlekraftige og opofrende. Helten træder med sine tapre og modige handlinger ud af mængden og bliver et individ af en ganske særlig støbning.

Men han opnår kun sin heltestatus gennem andres anerkendelse og beundring. Heltestatus er beslægtet med ære – og at blive betragtet som en helt er en enorm æresbevisning. Men helten vinder sin ære ved en indsats for andres, for eksempel nationens, ære.

Det heltedige er særligt forbundet med krige og katastrofer, hvor ekstreme handlinger er påkrævet. Helten sætter her hele sin viljestyrke ind på en sag, og heltens liv og virke bliver underordnet den højere sag. Heltens dødsforagt er også et centralt element, og faktisk er chancen for at blive anset for en helt væsentligt større, hvis man ikke overlever den påkrævede gerning.

De danske søhelte var alene om at kæmpe mod fjenden. Under dem var ofte flere tusinde tapre menige. Men vi husker slagene for dem, der stod i spidsen og traf de afgørende beslutninger. De søhelte, som flådens heroiske indsats har skabt, er således alle officerer.

DANMARKS STØRSTE SØHELTE

Danmark var engang en betydningsfuld europæisk magtfaktor, men blev gradvist reduceret til en lilleputstat. Historien om Danmark rummer en lang række aggressive og defensive krige – de fleste af dem har vi tabt, men ét sted har vi ofte været sejrrige og fundet helte, der reddede dagen: på søen.

Bogen "Danmarks største søhelte" fortæller historien om om de største danske søhelte. Begavede, farverige, udfarende, bemærkelsesværdige, selvopofrende og dødsforagtede enere. Den fortæller om de træfninger, slag og krige, de deltog i. Om deres liv og levned, død og eftermæle.

OLFERT FISCHER

Olfert Fischer er mest berømt for sin rolle som chef for den danske defensionslinje ved Slaget på Reden i april 1801. Han blev såret under slaget og måtte flytte fra det ene skib til det andet, efterhånden som de blev beskadiget af den engelske kanonild. I tidens løb har flere danske orlogsskibe været opkaldt efter søhelten, senest korvetten OLFERT FISCHER, der er mest kendt for sin deltagelse i den første Golf-krig i 1990.

Fischers karriere var lige ved at slutte, før den rigtig var begyndt. Som ung, nyudnævnt løjtnant havde han en aften været med til en særdeles uheldig episode, hvor en ung, fattig pige var blevet lokket til at have sex med ham og to andre løjtnanter på vagten. Det foregik så voldsomt, at pigen klagede til myndighederne, og der blev rejst sag mod officererne. De blev dømt til kassation, men dommen blev af kongen formildet til et års degradering til matros.

I 1797 udmærkede han sig til gengæld ved fremragende sømandskab og formåede at redde sin besætning ved en voldsom storm ved Kapstaden. Andre skibe forliste med stort tab af liv i samme storm.

Olfert Fischer er et godt eksempel på, at en søhelt godt kan have både gode og dårlige sider.

PETER JANSEN WESSEL

Den bedst kendte danske søhelt er uden tvivl Peder Jansen Wessel – adlet som Tordenskiold i 1716 efter en bemærkelsesværdig karriere under Store Nordisk Krig 1709-1720. Som person var Tordenskiold alt dét, som kræves af en helt: modig - grænsende til det dødsforagtede, initiativrig og dygtig i kamp.

Han blev i 1709 udnævnt til søkadet, og da han viste stort initiativ samt evne til at omgås de rigtige mennesker, fik han allerede i 1712 kommandoen over fregatten Løvendals Galej. Som chef for denne fortsatte han med at udmærke sig, og der findes stort set ikke et søslag under Store Nordiske Krig, hvor han ikke deltog i forreste linie.

Ombejlet

I krigen var Tordenskiold en uortodoks modstander, og mangen en svensk admiral fik grå hår i hovedet over den unge danskers uventede manøvre og

dødsforagtende gå-på-mod. Ofte angreb han overlegne svenske skibe, men var alligevel i stand til – med dygtighed og held – at undslippe efter at have tilføjet fjenden skader.

Allerede mens han levede fik Tordenskiold heltestatus. Ikke mindst efter slaget ved Rügen i april 1715, hvor han var med til at sikre den danske flåde en massiv sejr over en svensk styrke. Han var samtidig en ombejlet ungkarl, og i lejligheden i Strandstræde afløste den ene vilde fest den anden til omgivelsernes store forargelse.

I 1716 vandt han en stor sejr over en svensk forsyningsflåde ved Dynekilen. Af de 44 svenske skibe blev 17 erobrede – heraf ni svenske orlogsskibe – mens resten blev ødelagt. Tabet af skibene og deres vigtige last var medvirkende til, at svenskerne opgav forsøget på at erobre Norge.

Soldaterne

Tre år senere erobrede han Marstrand med dens vigtige fæstning Karlsten. Det er fra belejringen af Karlsten, at vi har anekdoten om Torden-skiolds soldater. Tordenskiold skulle efter sigende have ladet sine soldater marchere rundt i Marstrands gader, så de syntes flere, end de var. Om historien er sand vides ikke, men det lykkedes Tordenskiold at skræmme svenskerne til overgivelse, og som tak for sejren blev Torden-skiold udnævnt til viceadmiral.

Kort efter krigens slutning i 1720 døde Tordenskiold i en duel med en preussisk adelsmand – en markant ende for en mand, der måske ville have haft svært ved at finde sin plads i fredstidens Danmark-Norge.

EDOUARD SUENSON

For at opnå titlen af helt kræves ikke kun mod og dødsforagt, men også at man er på det rigtige sted på det rigtige tidspunkt. Det var orlogskaptajn Eduard Suenson, da han i 1864 vandt en af krigens få sejre. Han var da chef for flådens Nordsøeskadre, som blandt andet inkluderede fregatten Jylland. Den 9. maj 1864 mødte de danske skibe den østrig-ungarske eskadre bestående af skruerfregatterne Schwartzberg og Radetzky nær øen Helgoland ud for Jyllands kyst.

Efter ca. 2 timers hård kamp udbrød der brand om bord i Schwartzberg, og det blev slagets vendepunkt. Branden fik østrigerne til at søge tilflugt på neutralt engelsk farvand ved Helgoland, hvor danskerne ikke kunne fortsætte kampen. Som øverstkommanderende for de danske skibe ved Helgoland blev Suenson udråbt til helt, selvom sejren ikke fik nogen betydning for krigens udfald. Men sejren havde stor moralsk værdi, og flåden og Suenson havde genrejst nationens ære. De danske tab var 14 døde og 55 sårede, mens østrigerne havde 37 døde og 68 sårede.

PETER WILLEMOES

Lev stærkt – dø ung! Denne enkle leveregel dækker fint manges opfattelse af, hvordan en rigtig helt skal være. Det giver ikke ekstra point i heltekarakterbogen, at have stor succes i livet og ende sine dage som en gammel mand. Så hellere leve stærkt og udfolde sit potentiale fuldt og helt – før man dør, ramt af fjendens kugler. Netop sådan kan man sammenfatte søhelten Peter Willemoes' liv. Willemoes blev født i Assens på Fyn i 1783. Han kom på Søkadetakademiet i København i 1795, og blev fem år senere udnævnt til løjtnant. Hans tid på

akademiet var præget af, at han var en urolig og antiautoritær natur. De gale streger blev i tidens ånd straffet med arrest og tørre tæsk. Men Willemoes klarede sig alligevel igennem uddannelsen og belønnedes i april 1801 med kommandoen over det lille Flydebatteri Nr. 1, som var en del af den danske defensionslinje mod den engelske flådes angreb ved Slaget på Reden den 2. april 1801.

Chef som 17-årig

I dag skal man være 18 år for at få lov at tage et kørekort. Men i 1801 kunne en dreng på 17 år godt føre kommando over et fartøj i kamp. Willemoes havde evner som chef, og han fik lov til at demonstrere sine evner på en meget udsat post. Flydebatteri Nr. 1 var ikke stort mere end en pram med kanoner på. Der var ingen dækning for mandskabet, og i løbet af de 3½ time, som slaget varede, tog batteriet imod den ene dødbringende salve efter den anden fra de engelske skibe. Det lille batteri havde haft slagets største tabsprocent med ti døde og 34 sårede ud af en besætning på 129 mand.

Efter slaget blev Willemoes samlingspunkt i det københavnske selskabsliv. Slaget på Reden var ikke nogen dansk sejr, men de der havde kæmpet under slaget blev alligevel fejret som helte. Det hjalp også, at den unge Willemoes så godt ud med viltre lokker og brune øjne.

Men selvom Willemoes overlevede det dramatiske slag på Københavns Red i 1801, blev det alligevel hans skæbne at dø i kamp. Han mødte sit endeligt om bord på det danske linjeskib Prinds Christian Frederik ved slaget på Sjællands Odde den 22. marts 1808, hvor han blev ramt i hovedet af en engelsk kanonkugle. Lev stærkt – dø ung!

SØVÆRNETS PARAPLY DÆKKER OVER DANMARK

De nye fregatters radar er så kraftig, at man fra en fregat ud for Djursland kan se fly lette fra Københavns Lufthavn og Stauning Lufthavn samtidig. Missilerne ombord er i stand til at sikre et stort hav- og landområde mod angreb fra luften

TEKST: CHRISTIAN BRØNDUM FOTO: FORSVARETS MATERIELTJENESTE

De to jagere, der brøler af sted lige over havoverfladen, har kurs mod gruppen af skibe med den danske fregat IVER HUITFELDT placeret yderst mod havet, hvorfra en trussel vil komme. Fregattens langtrækkende overvågningsradar er spændt ud som en paraply over skibene, der er ved at evakuere civile, der skal væk fra kampene på land.

Men kampflyene med hver to sømålsmissiler under vingerne har andre planer. De skal ramme det danske krigsskib først, og, hvis muligt, et af troppetransportskibene bagefter.

De to fly har allerede passeret grænsen for IVER HUITFELDTs overvågningsradar, der sidder som en stor sort roterende skærm i masten bagerst på skibet. Radaren ser 400 kilometer i alle retninger, men ved at stryge tæt over vandet kan kampflyene undgå opdagelse lidt endnu.

Men da de nærmer sig 300 kilometer, må førerflyet op i højden for at tage et hurtigt kig efter skibene med sin egen radar. Et glimt på en af skærmene i IVER HUITFELDTs operationsrum er nok til at advare om en mulig trussel fra havet. Nu tager teknikken over.

Ingen venligtsindede missiler

Da den store radar igen har fået fat i målet, kan radaren se ikke ét, men to fly med lige under overlydsfart med kurs stik mod dem. IVER HUITFELDTs målfølgeradar, APAR'en, øverst i masten midt på skibet er proppet med følsomme plader, der registrerer målenes retning, afstand og højde. Men radaren er mere end øjne. Systemet kan håndtere et større antal mål på samme tid, og da de to kampfly bryder 150 kilometers grænsen, vågner fregattens missilhangar midt i skibet. De første to missiler mangler kun chefens tryk på en knap for at gå til vejrs. Hvis det lykkes de to kampfly at affyre deres egne missiler, inden de selv bliver ramt, vil IVER HUITFELDTs radarsystem automatisk affyre missiler mod dem.

”Vi kan indstille systemet, så det selv beslutter, hvornår det skal affyre luftforsvarsmissiler. Men vi foretrækker, at systemet giver et varsel på få sekunder, inden chefen skal beslutte, om der skal affyres et antal missiler”, siger kommandørkaptajn Torkil Nissen fra Forsvarets Materieltjeneste. APAR radaren finder selv ud af, om det er et fly eller missil, der er på vej.

”Hvis målet manøvrerer hurtigt og med over to gange lydens hastighed med kurs mod os, er det et missil. Vi må også regne med, at det er fjendtligt. Der findes ikke venligtsindede sømålsmissiler”, tilføjer Torkil Nissen

IVER HUITFELDT er den første af tre moderne, kraftfulde og fremtidssikrede fregatter, der bygges på Lindøværftet ved Odense, og som bliver de sidste skibe, værftet skal bygge, inden det lukker. Med den store radar kan de tre kommende fregatter overvåge og beskytte meget store områder. En fregat ud for Djursland kan med sin radar se fly lette og lande i Stauning Lufthavn i Vestjylland og Københavns Lufthavn samtidig. Med sine langtrækkende missiler kan den engagere mål på afstande væsentligt over 100 kilometer væk. Og er de ikke nok, råder fregatterne over yderligere et antal forsvarslinjer: Kortere rækkende men meget hurtige og manøvredygtige missiler af typen ESSM, der ligeledes styres af APAR radaren.

Slipper de angribende missiler igennem de yderste forsvarslinjer, er der to artillerisystemer klar: En hurtigskydende radarstyret 35 millimeter maskinkanon, Oerlikon Contraves Millennium, der programmerer granaterne til at eksplodere i bestemte afstande foran det angribende missil og overdænger dem med tungstenschagl. På samme måde som hvis man førte et haglgevær frem foran missilet. Dertil kommer den hurtigskydende radarstyrede 76 millimeter luftmålskanon, Oto Melara, der affyrer granater med en lille sensor, den føler, når den er tæt på målet, hvorefter granaten eksploderer.

Sidste forsvarslinje udgøres af et system, der med et større antal morterer udskyder ladninger, der skal forvirre det angribende missils. Alt sammen giver det de højteknologiske fregatter en forsvarsevne, som gør det muligt at bruge dem selv i potentielt højspændte konflikter, hvor en eller flere parter råder over kampfly med sømålsmissiler. Det Sydkinesiske Hav med Nordkorea i nærheden og Det Arabiske Hav med naboskabet til Iran er eksempler på sådanne områder. Og naturligvis dækker Søværnets paraply, hvis det utænkelige skulle ske, at en væbnet konflikt skulle opstå omkring Danmark.

Fakta om fregatterne

Længde: 139 meter

Bredde: 20 meter

Samlet vægt: 5.452 ton

Fart: over 28 knob

Besætning: 101 personer

Prøvesejladser forventes foretaget i slutningen af 2011 og i 2012.

Pris for tre fregatter: knap 5 mia. kr.

FRA KORVET TIL FREGAT – VIA ESBERN SNARE

Besætningerne fra korvetterne er gået i intensiv træning, så de er klar til at mønstre de kommende fregatter. Inden da skal de indgå som tredje besætning for de fleksible støtteskibe

TEKST OG FOTOS: ESBERN SNARE

Endelig vand under fødderne!

”Efter endt afrigning og opklaring, aftrædning efter forsyningsrulle RAS! På post for helikopterflyvning – Triple Romeo! Bagbord gummibåds- og kranbesætning tørn til!”

Korvetbesætningerne har igen fået vand under fødderne. Det skete for alvor under øvelsen BRILLIANT MARINER i april, hvor den kommende fregatbesætning trænede enhedssejlads med ESBERN SNARE. Øvelsen var spækket med forskellige elementer, som skulle træne skibet og hele dets besætning. Og mandskabets fleksibilitet blev testet til det yderste.

En stor forandring for korvetsejlerne er, at der nu kan lande helikoptere på skibet. Derfor trænede besætningen alle typer af helikopteroperationer, ofte samtidig med eller i forlængelse af andre aktiviteter. For eksempel gummibådssejlads, havari og RAS, der betyder Replishment At Sea eller genforsyning af olie under sejlads.

Under BRILLIANT MARINER-øvelsen var ingen problemer for store til at kunne overvindes. En natlig boarding af et civilt handelsskib blev udført i høj sø. En udfordring for boardingholdet, der skal op ad den svingende lodslejder. Så er det godt, at ESBERN SNARE er udstyret med infrarødt kamera, så man fra broen kan følge med i, hvad der foregår ude i mørket og være klar til at gribe ind. I det hele taget blev gummibådene flittigt brugt under øvelsen, og da øvelsesledelsen aflyste en planlagt boarding på grund af høj sø, blev træningen ændret til en test af i hvor høj en sø, gummibådene egentligt kan sættes.

Alt i alt var BRILLIANT MARINER 2010 en god start for den kommende fregatbesætning, der om kort tid skal indsættes med ESBERN SNARE som flagskib i NATOs stående flådestyrke SNMG1. Besætningen lærte meget og blev mange erfaringer rigere. Men vigtigst var det at få vand under fødderne igen og vise, at ånden fra korvetterne lever videre, og at de seneste mange måneders uddannelse og træning har båret frugt.

Den tredje besætning på støtteskibene

I efteråret og vinteren har besætningen, der skal sejle den første fregat IVER HUITFELDT, lært at sejle fleksible støtteskibe. Det giver god mening, fordi støtteskibene og fregatterne på mange områder er identiske.

Derfor har uddannelsen i sejlads med ABSALON og ESBERN SNARE været en træning i at sejle fregatterne. Samtidig er det idéen, at besætningen skal afløse de faste besætninger på de fleksible støtteskibe. Det sidste bliver aktuelt allerede i efteråret 2010, hvor den kommende fregatbesætning bliver sat ind som besætning på ESBERN SNARE, der afløser ABSALON som kommandoskib for NATOs stående flådestyrke SNMG1. Den endelige evaluering af enheden fandt sted i forbindelse med BALTOPS-øvelsen i de første uger af juni.

DRØMMEN, ÆREN OG DEN DANSKE FLÅDE

En vindbidt eftermiddag i marts mødes to mænd på Søværnets Officersskole. Der er 61 år imellem dem. Den pensionerede kommandør Svend Schack von Fyren Kieler er iført et nydeligt jakkesæt og har en lang karriere som søofficer bag sig. Den unge løjtnant Jesper Birkelund Nielsen er iført søofficerens mørkeblå uniform med en enkelt gylden stribe på hver skulder. Om få måneder tager han hul på sin karriere i den danske flåde.

Sammen med historiker Søren Nørby diskuterer de skolens og flådens udvikling

TEKST: PER ANDREASEN
FOTOS: JEPPE WAHLSTRØM

Kieler: Jeg var søspejder og så tit flådens skibe sejle forbi. Jeg byggede modeller af flådens skibe og holdt flådemanoevrer i et bassin i baghaven. Da jeg gik i gymnasiet, fik jeg en flot brochure fra søværnet, der hed 'Bliv søofficer!'. Danmark var besat, så det var ikke nogen let beslutning, men på et tidspunkt må man jo træffe et valg, og det her blev altså mit.

Nørby: Og det har du aldrig fortrudt?

Kieler: Ikke spor, tværtimod! Jeg har haft en pragtfuld tilværelse i flåden med spændende og farlige oplevelser. Det har ikke afskrækket mig på nogen måde.

Nielsen: Min far og mor mødtes på et Mærsk containerskib på vej til Singapore fra San Francisco, så det har vel altid ligget i mit blod, at jeg skulle til søs. Da jeg gik på HTX, var jeg til en uddannelsesmesse, hvor jeg hørte om søværnet. Jeg blev hurtigt grebet af idéen om at blive marineingeniør.

Nørby: Hvad var din drøm, da du startede i søværnet, Kieler?

Kieler: Jeg ville gerne gøre mit arbejde så godt som muligt. Ansvaret måtte komme, når man mente, jeg var moden nok til det. Jeg var over tredive år, da jeg blev chef for den store minestryger SØHESTEN, der sejlede patruljesejlad i Østersøen under den kolde krig. Det var både spændende og oplivende, når man sprængte sådan en farlig mine, så vandet stod op over det hele.

Nørby: Har du en admiral i maven, Jesper?

Nielsen: Nej, som tekniker kan jeg aldrig få sådan en stilling. Jeg vil bare gerne sejle på flådens skibe og have det store tekniske ansvar.

Nørby: Fagene på skolen er ændret. Får I stadig undervisning i dans, boksning og fægtning?

Nielsen: Dans er på frivillig basis. Fag som fægtning og boksning er udgået, men vi har en masse idræt, så vi kan leve op til de fysiske krav.

Nørby: Havde I tvungen lektielæsning, Kieler?

Kieler: Det havde vi. Vi sad i klasseværelserne og en skoleofficer kom rundt for at se, om vi læste. Det havde skrappe konsekvenser, hvis man ikke gjorde det. En af mine ældre kammerater, som blev admiral og chef for Søværnets Operative Kommando senere hen, kom til at gabe kæben af led. Det syntes læreren jo ikke var spor sjovt, så min kammerat fik rettet kæben op, og så fik han ellers ikke fri den følgende weekend.

Nørby: Der er jo sket nogle ændringer i flåden igennem årene. Fordi det er dyrt at opretholde alle kapaciteter, har man valgt nogle fra. Hvad tænker du om det, Kieler?

Kieler: Jeg er fra en tid, hvor vi skulle være klar med kort varsel. Det er ikke den samme situation i dag med terrortruslen og pirateri. Men vi, der oplevede den tyske besættelse, mener, at flåden bør være parat til at gå i krig. Jeg synes, at flåden er blevet for lille og ensidig. Når man ser på vores lange historie, så sker der lige pludselig noget igen, som vi som regel ikke har været forberedte på.

Nielsen: Der er stor forskel mellem dengang og i dag, og jeg tror, det er til det bedre. Jeg tror ikke, vi vil opleve krige eller angreb som dem, vi så under anden verdenskrig. Men kriser, som for eksempel tsunamier og måske noget ustabilitet, hvor FN eller NATO griber ind. Flåden er blevet mindre, men kan komme vidt omkring. Vi har fået nogle større, kraftfulde skibe og så en god uddannelse, så vi kan måle os med amerikanerne og briterne.

Kieler: Nu er der jo ingen, der ved, hvordan fremtiden bliver. Jeg var ombord på skoleskibet HVIDBJØRNEN, da flåden blev sænket. Næstkommanderende antændte en bombe i skibets ammunitionsmagasin, og vi sprang over bord, inden den sprang.

Jeg var med til at svømme tilbage efter skibets motorbåd, og da vi kom ombord igen, råbte vores kammerater til os, at vi skulle hale tyskernes hagekorsflag ned og hejse vores store søndagsorlogsflag. Det foregik under beskydning fra tyskernes maskinpistoler, men vi ville ikke se skibet gå ned med det tyske hagekorsflag. Desværre sank skibet så langsomt, at tyskerne kunne nå at komme ombord og hejse deres flag igen. Det var umuligt for os at forhindre.

Da vi efterfølgende var internerede her på skolen, fik vi ros for en god indsats. Viceadmiral Vedel, som havde beordret flådens sænkning, gav hånd og roste vores deltagelse med ordene "Vi ældre har altid sat en særlig ære i at tjene under det danske orlogsflag. Det glæder mig, at I unge ønskede at ære flaget under de omstændigheder, I var ude i." Jeg nævner det, fordi vi stadig skal gøre vores bedste for at tjene Danmarks navn og sag.

Nielsen: Det er også den indstilling, jeg har til det. Jeg vil også ud at tjene mit land.

Kieler: Det er en væsentlig ting vi er fælles om!

FLÅDEN FOR LIVET

Nørby: Antagelseskriterierne var jo meget interessante i din tid, Kieler. Man skulle have ordentlige tænder, ikke have briller og måtte ikke være homoseksuel.

Kieler: Ja, jeg mødte op med mit frisvømmerbevis og regnede med, at det nok skulle hjælpe mig med at blive optaget, men fik så at vide at det skulle vi alle nok lære, så det hjalp ikke meget. Man skulle have matematisk studentereksamen og selvfølgelig skulle man have et godt helbred. De stakkels sproglige studenter, der gerne ville ind i marinen, blev nødt til at tage et ekstra kursus i matematik og fysik. Sådan var betingelserne altså dengang.

Nielsen: Vi skal have den matematiske eller tekniske studentereksamen. Man skal være fysisk stabil og kunne leve op til nogle helbreds krav. Man skal have gode dansk og engelskkundskaber for at blive optaget, og så er der nogle intelligens-tests. Hvis man kan bestå, bliver man optaget på grundskolen i Frederikshavn. Så gennemgår man værnepligten og lidt skoleskibssejlad. Vi var den første årgang, der fik lov til at sejle på skoleskibet Georg Stage, og det var meget sjovt.

Kieler: Dengang havde marinen ikke noget stort sejlskib, men vi havde de gamle toldkrydsere SVANEN og THYRA. Dem sejlede vi med på kadettogtet, så vi fik alligevel undervisning i at sejle med store sejl. Jeg kan godt tænke mig, at det er en fordel nu, at man kan sejle med Georg Stage, fordi det viser lidt om den respekt, man skal have for vind og vejr.

Nielsen: Ja, og så det med at alle skal samarbejde for at kunne løse en opgave.

Kieler: Ja, men det kan man altså også opleve i mindre skibe.

Nørby: Boede du på skolen dengang, Kieler?

Kieler: Ja, dengang var Søværnets Officersskole en kostskole. Vi lærte hinanden godt at kende, både de stærke og svage sider, og det var jo ikke nogen dårlig ting. Det skabte mange kammeratskaber, og jeg er sikker på, at de for manges vedkommende har holdt livet igennem.

Nielsen: Jeg har aldrig haft så godt kammeratskab, som jeg har med gruppen af teknikere på skolen. Om vi så laver lektier her på skolen til langt ud på natten eller besøger hinanden, så har vi et fællesskab, som holder os sammen. Vi har også allerede diskuteret meget, hvordan vi skal forsøge at holde kontakten til hinanden, når vi er færdige og bliver spredt for alle vinde.

Kieler: Det er herligt! Skal man passe et arbejde, så betyder det forfærdeligt meget, at man har nogle gode venner, som man kan stole på.

Nørby: Kieler, kan man nogensinde forlade søværnet mentalt, eller er det for resten af livet, når man har været der?

Kieler: Det kan man vel, men for hovedparten af dem jeg kender, har marinen gjort så stort et indtryk, at man vil holde ved det og bevare det, så længe man lever. Vi pensionerede søofficerer holder pensionistfrokoster, hvor der møder 50 mennesker op for at snakke om gamle dage. Det er både meget interessant og hyggeligt, synes jeg.

DET ER HER, DET SKER

I dagene omkring Flådens 500 års jubilæum bliver der masser at se på, når de mange danske og udenlandske flådeskibe lægger til i Københavns Havn.

Se TV-indslag om, hvad du kan opleve

TV-STAFETTEN

Følg med i TV-stafetten, hvor søværnets enheder og myndigheder fortæller om deres hverdag gennem et videokamera.

TV-stafetten blev sendt videre til TRITONs besætning, som i dag sejler på VÆDDEREN

ET DØGN MED ELITEN

En deling værnepligtige fra søværnet tog til "Et døgn med Eliten" på Flyvestation Aalborg. Her prøvede de kræfter med nogle af de udfordringer, de møder, hvis de senere vælger at søge ind i Frømandskorpset, Jægerkorpset eller slædepatruljen Sirius

EN UNDERLIG LUGT

Kolde betonvægge, en underlig lugt og daglige besøg af rotter. Det var hverdagen for medarbejderne, da søværnet i 1948 begyndte at benytte Bunker II i Havreballe Skov i det sydlige Århus.

Den nu 80-årige Svend Erik Vendeløv var den første værnepligt-ige kommunikatør i bunkeren. I foråret vendte han tilbage til sin gamle arbejdsplads, for at se hvad der var sket i løbet af de seneste 62 år

ÅRETS FØRSTE TOGT

For nylig satte SVANEN og THYRA ud på årets første togt fra Frederikshavn. Forberedelserne af søværnets to sejlskibe begyndte i Hvide Sande i april, og det skulle vise sig, at den lange, hårde vinter også havde sat sit præg på de oplagte både.

Alligevel blev de klar, så kadetterne kan se frem til at lære havet og skibene at kende

PÅ FN-MISSION I KOSOVO

Kommandørkaptajn Helge Christensen er for tiden udsendt til Kosovos hovedstad Pristina. Her arbejder han som stabsofficer i FNs hovedkvarter i landet. Et job, der giver både udfordringer og stof til eftertanke

Tekst og FOTO: Helge Christensen

Den serbiske hær forlod Kosovo i juni 1999, efter et intensivt luftbombardement af NATO-fly. Den internationale NATO-ledede KFOR styrke med dansk deltagelse har siden været indsat, og landet har været under administration af FN. En af mine opgaver i "Military Liason Component" er netop kontakten mellem FN og KFOR.

Jeg deltog i den maritime handelsembargo af Serbien-Montenegro i 1991-92 og arbejdede i et NATO hovedkvarter under krigen mod Serbien. Dengang var Kosovo på afstand, og det er derfor spændende at være her nu og opleve landet og befolkningen. Der er sket en god og positiv udvikling siden krigsafslutningen i 1999.

Jeg er i daglig kontakt med et FN-team, der er udstationeret i den urohærgede nordlige del af landet i byen Mitrovica. Broen over floden Ibar, der forbinder Mitrovicas overvejende albanske bydel i syd med den overvejende serbiske i nord, er kendt fra nyhedsmedierne og især billeder af ophidsede folkemængder. Senest i 2004 opstod der uroligheder her som meget hurtigt bredte sig til hele Kosovo.

Fortsat spændinger

Jeg har ofte betragtet trafikken over broen i Mitrovica. De fleste bilejere har to sæt nummerplader (albansk og serbisk). Det er fast rutine, at man skifter nummerplader, afhængigt af hvilket område man kører ind i, og det beskriver vel grundlæggende dagligdagen for befolkningen, hvor der lurder spændinger og frustrationer overalt.

Situationen i specielt den nordlige del af landet er præget af spændinger mellem befolkningsgrupper, en stor arbejdsløshed, kriminalitet og vold. Kosovo regeringen er under stort pres for at finde løsninger og især at bekæmpe en omfattende korrupsion. KFOR styrken skaber den nødvendige militære sikkerhed i landet, og FNs tilstedeværelse bidrager til den politiske stabilitet.

For nyligt blev der skudt på et kontor tilhørende det danske Liaison Team i den nordlige del af landet, og der var efterladt et trusselsbrev ved døren. Sådanne episoder giver ikke anledning til frygt, men vi søger i stedet at finde årsager og afhjælpe disse. Vi har forståelse for frustrationerne og det dybe had, der stadig ligger gemt. Jeg er heller ikke bange for at færdes alene og føler mig tryk i landet og i det kvarter, hvor jeg bor. Trafikken er måske det mest frygtingydede, og det kræver mod og dristighed at passere gennem Pristina i myldretiden. Ligeledes er vejene overalt i Kosovo i meget dårlig stand.

Europas yngste land

Jeg tror, at mange har et indtryk af Kosovo som et snavset og trist land, men virkeligheden er anderledes. Uden for storbyen Pristina er der den smukkeste natur i bjergområderne, hvor der stadig er vildtlevende bjørne. Man passerer stadig ruiner af bygninger fra krigen, men genopbygningen pågår overalt, og stadig flere vender tilbage fra flygtningetilværelsen. Der er dog lang vej, før hadet er væk, og forsoningen er tilendebragt. Jeg tror på, at jeg er en lille brik i den proces, og det er jeg glad for. Kosovo kalder sig Europas yngste land og det med en slags stolthed.

Kosovo mangler dog stadig næsten alt, og desværre er en af konsekvenserne blandt andet, at landet har Europas højeste børnedødelighed. Hospitalsvæsenet fungerer, men langt fra optimalt, og det gælder også for næsten al infrastruktur.

At leve på albansk

Jeg har lært at leve på albansk og har lært mig det mest nødvendige albanske ordforråd. Tjenesten som enkeltmandsudsendt i FN-regi indebærer, at man må klare sig selv i perioden, herunder kost og logi. At leve på denne måde skaber imidlertid også gode kontakter til lokalbefolkningen og samtidig gode venner. Det er en enestående oplevelse.

Jeg bor i centrum af Pristina hos en albansk familie og bruger fritiden til at udforske byen og i weekenderne hele landet. Tjenesten som FN soldat har den fordel, at der er bevægelsesfrihed overalt og ingen begrænsninger, som ellers er pålagt KFOR soldater.

Det er vigtigt, at vi som FN soldater kommer ud i landet, viser tilstedeværelse og skaber tryghed. Vi er som FN repræsentanter upartiske og neutrale, og alle skal trygt kunne henvende sig. Jeg har kun mødt venlighed og gæstfrihed overalt.

Jeg har da også kun mødt gæstfrihed overalt, og jeg mærker ofte glæde og respekt for den danske indsats i Kosovo. De danske styrker er vellidte og respekteret af befolkningen. Ligeledes opererer mange danske organisationer i landet, herunder Dansk Flygtningehjælp, og deres indsats er også værdsat. Den internationale politistyrke, EULEX, har også mange danske medarbejdere. Danskerne mødes en gang om måneden i hyggelige rammer og udveksler erfaringer.

Opholdet i Kosovo har lært mig meget om Balkan, konflikterne og FNs arbejde. Og på det menneskelige plan har det udviklet mig meget. Efter et ophold ude bliver prioriteterne anderledes og dagligdagens problemer mindre.

Jeg glæder mig til at gense familie og venner, men når jeg sidder i flyet på vej hjem, så har jeg med sikkerhed efterladt en lille del af mit hjerte i Kosovo.

FAKTA

- United Nations Mission in Kosovo (UNMIK) blev etableret den 10. Juni 1999 med vedtagelsen af sikkerhedsrådets resolution 1244 og har siden arbejdet ihærdigt for en fredelig udvikling i landet.
- Kosovo (serbisk) eller Kosova (albansk) udråbte sig den 17. februar 1998 som selvstændig stat. Tidligere var det en autonom provins i det sydlige Serbien.
- Landet har Europas største børnedødelighed.

NYE BØGER

Feltherrer – Montgomery, Patton og Rommel i krig

Af Terry Brighton

FELTHERRER er en levende og velopløst skildring af Anden Verdenskrig med udgangspunkt i de tre militære nøglepersoner – generalerne Montgomery, Patton og Rommel. Terry Brighton sammenligner deres grandiose egoer og vidt forskellige militærstrategier og giver samtidig et indblik i de to allieredes indædte rivalisering.

Forlag: Thaning og Appel

Vejl. pris: 349,95 kr.

www.thaningogappel.dk

Dansk Orlogshistorie 1510-2010

Af Hans Christian Bjerg

DANSK ORLOGSHISTORIE 1520-2010, der udgives i anledning af Flådens 500 års jubilæum, er også Danmarks historie. Danmark har på grund af sin geografiske beliggenhed ved indsejlingen til Østersøen altid været en maritim nation. Bogen beskriver blandt andet kampen for dominansen i Østersøen gennem flere århundreder, for den danske søhandel og for overlevelse, når Danmark blev angrebet.

Udgiver: Statens Forsvarshistoriske Museum

Vejl. pris: 100 kr. excl. forsendelsesomkostninger

Bestilling: thm@thm.dk Kan desuden købes i Orlogsmuseets butik og gennem Nyboders Boghandel

Danmarks største søhelte

Af Thomas Lyngby, Søren Mentz, Søren Nørby og Jakob Seerup

DANMARKS STØRSTE SØHELTE fortæller for første gang i samlet form historien om landets begavede, farverige, udfarende, bemærkelsesværdige, selvopofrende og dødsforagtende søhelte. Den fortæller om de træfninger, slag og krige, de deltog i, om deres liv, død og eftermæle.

Forlag: Gads Forlag

Vejl. pris: 299 kr.

Dansk Orlogsheraldik 1959-2010

Af Hans Christian Bjerg

DANSK ORLOGSHERALDIK 1959-2010 er udarbejdet og redigeret af orlogshistoriker Hans Christian Bjerg, der siden 1982 har deltaget i udformningen og tildelingen af søværnets våbenskjolde og siden 1989 også af marinehjemmeværnets. I bogen præsenteres samtlige heraldiske våben, der er

udarbejdet i søværnet og marinehjemmeværnet i perioden 1959 til 2010.

Udgiver: Statens Forsvarshistoriske Museum

Vejl. pris: 300 kr. excl. forsendelsesomkostninger

Bestilling: thm@thm.dk Kan desuden købes i Orlogsmuseets butik og gennem
Nyboders Boghandel

Næste nummer udkommer oktober 2010