

# Søværnets Operative Kommando

## Forberedelserne

Forsvarets og dermed Søværnets forberedelser til Galathea 3-ekspeditionen startede i oktober 2005.

Kommandør Carsten Schmidt blev udpeget som chef for VÆDDEREN for den første halvdel af ekspeditionen. Desuden fik Carsten Schmidt ansvar for at koordinere Forsvarets forberedelser til Galathea 3-ekspeditionen.

Forberedelserne blev opdelt i nedenstående hovedområder. Hvert hovedområde blev dækket af en arbejdsgruppe med en udpeget formand.

- **Operativ planlægning**  
Formand: kommandørkaptajn Lars Hansen (skibschef for VÆDDEREN på anden halvdel af ekspeditionen)
- **Logistisk planlægning**  
Formand: kommandørkaptajn Ole Vester Petersen
- **Personel og opstilling af besætninger**  
Formand: kommandør Peter Stehr
- **Ombygning af VÆDDEREN**  
Formand: kommandør Carsten Schmidt

Arbejde på agterdækket af VÆDDEREN med at sætte og bjærge udstyr.  
Foto: Søværnet

Forberedelserne skete på baggrund af de rammer, som Dansk Ekspeditionsfond (DE) og de deltagende forskningsprojekter havde fastsat.



## Den operative planlægning

Den operative planlægning drejede sig om følgende aktiviteter:

- Detaljeret ruteplanlægning og beregning af tid til stationære forskningsaktiviteter.
- Tilladelser til havneanløb og gennemsejling af fremmede staters territorialfarvand.
- Ansøgninger om tilladelser til at gennemføre forskning i relevante landes territorialfarvand.

## Den logistiske planlægning

Den logistiske planlægning skulle:

- Udarbejde detaljerede planer for genforsyning og servicering af skibet under ekspeditionen.
- Opstille en intern organisation på Flådestation Frederikshavn til at servicere VÆDDEREN på døgnbasis.

Serviceringen af VÆDDEREN blev baseret på Forsvarets eksisterende kontrakter ved indsættelse af skibe i udlandet. Desuden blev der indgået en kontrakt med MAERSK BROKER om at være skibets agent under havneanløb, det vil sige stå for kontakten med lokale leverandører, når skibet ankom til fremmede havne. Denne service blev tilbudt at gælde alle forhold om bord i VÆDDEREN inkl. løsning af de behov, der måtte opstå hos forskerne.

## Personelgruppen

Søværnet havde besluttet at gennemføre ekspeditionen med to besætninger.

Den første besætning fik ansvaret for den operative og tekniske klargøring af VÆDDEREN efter værftsophold og ombygning, hvorefter besætningen selvfølgelig skulle sejle første halvdel af ekspeditionen med afslutning i Sydney.

Besætningerne blev sammensat i tæt samarbejde med Forsvarets Personeltjeneste. Såfremt besætningsmedlemmer havde behov for relevant efteruddannelse før ekspeditionen, blev dette også planlagt. I samarbejde med de to udpegede skibschefer blev der opstillet en ny skibsorganisation. Da VÆDDEREN på ekspeditionen også skulle have civile besætningsmedlemmer om bord (forskere, mediefolk etc.), var det nødvendigt at gøre den militære del af besætningen mindre end normalt for VÆDDEREN. Skibsorganisationen skal sikre, at der om bord i skibet er de rigtige personer til at løse de forventede opgaver undervejs, og at skibets besætning kan håndtere nye opgaver, når behovet opstår.

## Ombygning af VÆDDEREN

Teknisk chef Bent Hansen, Søværnets Materielkommando, havde ansvaret for ombygningen af VÆDDEREN.

Ombygningen skulle gennemføres på Karstensens Skibsværft i Skagen og på Frederikshavns Værft i perioden 13. januar 2006 til 12. juni 2006 efter følgende skitse:



Det var naturligvis nødvendigt at tage hensyn til både pladsen om bord og til alle de nye komponenters vægt, idet kravene til stabilitet samt lang- og tværskibs styrke skulle overholde alle Det Norske Veritas forskrifter herom.

Den 13. januar 2006 sejlede VÆDDEREN fra Frederikshavn til Karstensens Skibsværft i Skagen, og ombygningen startede den efterfølgende dag.

På grund af den omfattende ombygning var der udarbejdet en meget grundig og detaljeret plan, som det var nødvendigt at overholde af hensyn til tiden og den økonomiske ramme.

Det blev dog nødvendigt at udarbejde en ny og revideret udgave af planen for ombygningen allerede i uge 7, da der opstod vanskeligheder med at fastlægge antallet af sensorer og mængden af udstyr, hvortil der skulle gøres plads om bord.

Herefter kom en meget krævende fase med at placere udstyret til de forskellige forskningsprojekter. En fase der tog lang tid, fordi det ikke var endeligt afklaret, hvem der havde fået plads på ekspeditionen og dermed heller ikke hvilket udstyr, der skulle om bord. Da der samtidig var forsinkelser i leverancer, kunne værftet i Skagen ikke færdiggøre ombygningen til den planlagte tid, selvom der fra værftets side blev udvist meget stor fleksibilitet og forståelse for problemerne.

Det betød, at ombygningen af VÆDDEREN blev tre uger forsinket, hvilket medførte et stort tidspres på besætningen. Skibet skulle nu tilriges på 2½ døgn i stedet for syv. Men med en ekstraordinær indsats, hvor besætningen arbejdede mere eller mindre i døgn drift, blev skibet klart til tiden.

### **Forberedelsesprocessen generelt**

Forberedelsesprocessen i Forsvaret forløb gnidningsløst i takt med, at de ydre rammer for Galathea 3-ekspeditionen blev fastlagt.

Arbejdet i både logistik- og personelgrupperne blev hurtigt gennemført. Denne hurtige afvikling af arbejdsopgaver gjorde, at de to grupper kunne hjælpe med at løse ad hoc-problemer, der opstod inden afsejlingen.

Da planlægningen efter årsskiftet 2005/06 gik ind i den mere konkrete fase, var det endnu ikke besluttet, hvilke

forskningsprojekter, der kom med på ekspeditionen, og hvilket udstyr, de skulle bruge.

Beslutningen om hvilke forskningsprojekter, der ville få lov til at deltage i ekspeditionen, var kun den første af en lang række, der hver især ville få betydning for forberedelsesprocessen – ikke blot på VÆDDEREN, men også hos den enkelte forsker.

Da det var bestemt hvilke projekter, der skulle med på ekspeditionen, skulle det også fastlægges, hvor mange pladser det enkelte projekt kunne tildeles om bord, og på hvilke dele af ekspeditionen forskningsprojektet skulle deltage. Herefter blev det endelig tid for de projektsansvarlige forskere at søge om økonomisk støtte til deres projekter. Og for de fleste forskere var netop denne økonomiske støtte altafgørende for, hvorvidt projektet overhovedet kunne deltage i ekspeditionen.

Karikaturkrisen fik også betydning for planlægningen pga. uroligheder i visse lande, og det blev besluttet, at den oprindelige sejlplan ikke kunne bruges.

Ændringen af sejlruten betød, at forskellige forskningsprojekter, der var knyttet til geografiske lokaliteter på den oprindelige rute, skulle i gang med at finde ud af, om deres projekter kunne gennemføres på andre geografiske lokaliteter på en ny rute. Endelig skulle den stationære forskningstid på den nye rute beregnes i forhold til det ekstra tidsforbrug, der måtte komme ved at sejle syd om Afrika i stedet for gennem Suez-kanalen.

## **Ekspeditionen**

Ekspeditionen var planlagt med en ekstremt stram tidsplan og med en høj gennemsnitshastighed på 14 knob (sømil pr. time). Den meget stramme tidsplan lagde et stort pres på VÆDDERENS skibsledelse og faste besætning. Enhver form for forsinkelse på grund af vejret, tekniske havarier eller andre udefra kommende forhold ville få konsekvenser for tiden afsat til forskning, såfremt forsinkelserne ikke kunne indhentes ved at udnytte det resterende fartoverskud, som VÆDDEREN kunne præstere.

De enkelte forlægninger på togtet vil ikke blive gennemgået her, da de bliver beskrevet af de enkelte togtledere og forskningsprojekter. Blot skal det konstateres, at på trods af et 1½ døgn's dokningsophold i Stavanger, mødet med orkanerne Florence og Gordon, mange tekniske havarier, forsinkelser som følge af logistik og reparation af CTD-spil i Cape Town, og at det i forhold til ruteplanen blev nødvendigt at forlænge havneanløbene med 8 timer fra Azorerne til Sydney, lykkedes det at gennemføre det planlagte forskningsprogram. Den samlede forskningstid fra København til Sydney blev oven i købet øget med ca. 20 %.

At det planlagte forskningsprogram kunne gennemføres og endda forøges mellem København og Sydney trods ovenstående udfordringer, skyldes udelukkende den meget

motiverede og hårdt arbejdende besætning på VÆDDEREN. Besætningen knoklede under alle havneophold for at få afhjulpet alle tekniske havarier og gennemført alle nødvendige eftersyn på materiellet, så afgangen kunne finde sted (næsten) som planlagt.

Besætningsskiftet i Sydney forløb gnidningsfrit. Kommandør Lars Hansen og hans besætning var højt motiverede og godt forberedte til anden del af ekspeditionen

### **Samarbejdet med togtlederne og de øvrige forskere**

Skibsledelsens samarbejde med togtlederne forløb på en meget god og tillidsfuld måde. Alle uden undtagelse havde en pragmatisk tilgang og forståelse for løsningen af de små og store problemer, som uundgåeligt måtte opstå under ekspeditionen. For skibsledelsen var den daglige sparring med togtlederne en vigtig inspirationskilde.

På alle måder bidrog togtlederne med gode råd og vejledning til skibsledelsen om de videnskabelige aspekter, hvilket gjorde det muligt løbende at optimere skibets sejlads og drift i relation til de forskellige forskningsprojekter. Dermed kunne ekspeditionstiden udnyttes optimalt, og i mange tilfælde blev forskningstiden som nævnt forøget.

Landsætning af forskerhold på Deception Island januar 2007. Foto: Søværnet





Hjemme igen... Ud over de mange tusinde pårørende og interesse-rede københavnere stod den første besætning på VÆDDEREN med Carsten Schmidt i spidsen også klar ved kajkanten for at tage imod.  
Foto: Søværnet

Inden afsejlingen fra Danmark var det med den første togtleder, professor Minik Rosing, aftalt, at der skulle holdes et antal foredrag undervejs om de forskellige forskningsprojekter. Det var håbet, at foredragene kunne bidrage til besætningens forståelse for, hvad forskningen gik ud på, og hvad den i sidste ende kunne føre til. Dernæst ville det være en god anledning for pressen til at udbygge sin viden om de forskellige projekter og derved give medierepræsentanterne en god ballast til at formidle forskningen til offentligheden.

Foredragene, der blev holdt i VÆDDERENS helikopterhangar, blev et dagligt tilløbsstykke for alle vagt- og arbejdsfrie om bord. Det var indtrykket, at intentionerne med foredragene til fulde blev indfriet. Desuden virkede det som om, forskerne betragtede foredragene som en god udfordring i at formidle deres viden og projekter for menigmand. Ligeledes blev foredragene endnu et positivt tiltag til at øge fællesskabet mellem VÆDDERENS militære og civile besætninger.

Samarbejdet med de mange forskellige forskningsprojekter og deres medarbejdere forløb på forbilledlig måde, præget af gensidig respekt og forståelse.

### **Samarbejdet med medierne**

Samarbejdet med pressen forløb generelt gnidningsfrit, og medierepræsentanterne gjorde, hvad de kunne for at dække de daglige aktiviteter. Dog skulle nogle af medierepræsentanterne lige finde deres "søben", inden dækningen kom helt på ret kurs.

Det faglige samarbejde med pressen om bord var organiseret med en daglig pressebriefing efter dagens første møde i skibets ledelse. Ved pressebriefingen blev pressen orienteret om dagens videnskabelige program og sejlads m.v. I den daglige pressebriefing deltog skibets næstkommanderende som skibschefens repræsentant, togtlederen og efter behov skibschefen eller andre fra skibsledelsen.

I løbet af ekspeditionen blev der under pressebriefingen introduceret et nyt indslag kaldet "dagens forsker". Det var en projektleder eller forsker, som kunne give en status for et forskningsprojekts arbejde og eventuelle resultater, som regel med en direkte relation til enten VÆDDERENS position på den planlagte rute eller dagens program.

Et andet fast element i samarbejdet med pressen var et gensidigt introduktionsmøde, *Pressen møder videnskaben*, der blev afviklet på afsejlingsdagen fra havn, så nye påmønstrede forskningsprojekter og medierepræsentanter kunne afstemme forventningerne til gavn for det kommende samarbejde.

### **Jorden rundt og hjemad**

Den 18. april 2007 kl. 21.02 lokal tid krydsedes VÆDDERENS sydgående spor fra d. 14. september året før, hvorved den fysiske jordomsejling var en realitet.

Sent om aftenen den 24. april passeredes "bøje 1" ved Skagen, hvilket efter gammel tradition i marinen blev markeret med et glas champagne på dækket.

Under passage af Kronborg bragede kanonerne, og salutten blev besvaret af VÆDDEREN. Derefter blev HKH Kronprinsen, forsvarschefen og Søren Haslund-Christensen m.fl. modtaget om bord for at sejle med de sidste sømil gennem Sundet.

VÆDDEREN ankom under stor bevågenhed til Langelinie-kajen i København den 25. april 2007 kl. 18.15. For mange var det et bevæget møde med dansk havn, efter at de i flere år havde været med til at forberede denne enestående ekspedition og ikke mindst havde deltaget i et 4½ måneders intensivt, spændende og succesfuldt togt halvvejs rundt om Jorden.