

SØVÆRNET 1-2011

Printvenlig PDF





LEDER

SOK og troværdigheden

En høj grad af troværdighed er afgørende for, at søværnets medarbejdere, vores samarbejdspartnere, politikerne, pressen og befolkningen kan have tillid til, at vi løser vores opgaver på et professionelt højt niveau, sådan som det forventes af os.

I søværnet har vi over en årrække opbygget en høj grad af troværdighed og goodwill i pressen og i befolkningen. Men det gode omdømme kan lynhurtigt blive ridset, hvis omverdenen oplever, at vi fejler.

I sådan en situation bliver vores troværdighed sat på en prøve. Det er ikke nok, at vi kan forklare for os selv, hvorfor vi har handlet, som vi har gjort. Det afgørende er, at vi kan give en forklaring, som også er troværdig for omverdenen.

Netop sådan en situation oplevede vi i januar i forbindelse med den meget omtalte tragiske ulykke ud for Grenå, hvor to fiskere omkom. På grund af en kommunikationsbrist fik vi først alarmeret redningsbåden fra Grenå efter en time. Årsagen til fejlen og de fremadrettede korrigerende procedurer, som bliver en følge af fejlen, fik vi forklaret parterne, der deltog i redningsaktionen. Men det var ikke tilstrækkeligt. Heller ikke selv om vi i pressen havde beklaget fejlen. Ulykken og SOKs fejl blev ved med at fylde i medierne.

Vi havde simpelthen ikke gennem medierne fået forklaret dem, som på nærmeste hold var berørt af ulykken, hvad der egentlig skete under redningsaktionen. Derfor valgte vi til sidst at invitere de efterladte til de to fiskere på besøg i SOK.

Her gennemgik vi forløbet af ulykken og redningen, og vi sagde undskyld for, at vi først efter en time fik alarmeret redningsbåden.

Også i forhold til den forlængede udsendelse af ESBERN SNARE er det forståeligt, hvis nogen i besætningen ind imellem har stillet spørgsmålstejn ved troværdigheden af de meldinger, de har fået fra SOK. Først blev udsendelsen af ESBERN SNARE med kort varsel forlænget, da den nuværende besætning måtte af sted til Aden Bugten over julen 2010. Dernæst var der problemer med tilladelsen til at passere Suez-kanalen. Også den seneste forlængelse er kommet med kort varsel, og jeg har stor forståelse for, hvis usikkerheden om ESBERN SNAREs udsendelse har givet anledning til frustration hos både besætningsmedlemmer og deres pårørende. Derfor vil jeg gerne byde et særligt velkommen hjem til ESBERN SNAREs besætning! Ligesom jeg ønsker "god vind" til alle i den besætning, der netop nu - med kort varsel - er udsendt til Aden Bugten for at fortsætte indsættelsen af ESBERN SNARE i NATO Operation Ocean Shield.

Omvendt betyder disse beslutninger om forlængelse af ESBERN SNAREs udsendelse, at det bidrag, som vi yder, er efterspurgt. Og selv om der til tider stilles spørgsmålstejn ved effekten, kan jeg konstatere, at flådestyrkerne i området bidrager til beskyttelsen af handelsskibene. Blandt andet ved at forhindre angreb, afvæbne pirater og ved at ødelægge piraternes udstyr. Det være sig våben, skiffs eller moderskibe. Foreløbig har de internationale flådestyrker siden midten af 2008 bidraget til at afværge cirka 250 angreb på handelsskibe. Hertil skal man så lægge de angreb, som ikke er blevet iværksat alene på grund af tilstedeværelsen af flådestyrkerne. Den opgave kan ESBERN SNARE nu fortsat medvirke til at løse. Det giver mening for mig.

Søværnets indsats i Aden Bugten har berettiget givet anledning til megen omtale i de danske medier, og interessen vil sandsynligvis fortsætte. Her tænker jeg selvfølgelig ikke mindst på mediernes interesse for den ulykkelige situation for de danske borgere, der er taget som gidsler af pirater.

Derfor vil jeg gerne understrege, at selvom vi alle i Danmark har ytringsfrihed, så er vi i Forsvaret underlagt reglerne om tavshedspligt. Det betyder, at vi ikke må videregive fortrolige oplysninger. Hvis du er i tvivl, om en oplysning er fortrolig, bør du derfor ikke videregive oplysningen, før det er helt afklaret, at oplysningen ikke er fortrolig.

Hensynet ved tavshedspligten er overordnet at sikre statens sikkerhed og rigets forsvar, men lige nu drejer det sig om at sikre størst muligt manøvrerum til at løse den aktuelle og eventuelle fremtidige gidselsituationer.

*Finn Hansen
Kontreadmiral*



Så kom skibet endelig!

I halvandet år var den undervejs. Men den 21. januar blev fregatten IVER HUITFELDT endelig indskrevet i flådens tal. Nu tårner det nye krigsskib sig op i havnebassinet på Flådestation Korsør, og besætningen har svært ved at få armene ned.

TEKST OG TV: PERNILLE KROER
FOTO: FORSVARETS MEDIECENTER

Det er en fornøjelse!" - seniorsergent Henrik Haugaard Christiansens svar kommer prompte på spørgsmålet om, hvad han synes om sin nye arbejdsplads. Han ville da også være et utaknemmeligt skarn, hvis han ikke syntes, at fregatten IVER HUITFELDT er et dejligt skib. Fregatten er så splinterny, at duften af frisk maling rammer næseborene allerede på vejen op ad landgangslejderen. Og indenfor er skibet indrettet imødekomende med brede gange, og med rummelige og lyse messer og lukaf'er med moderne møbler. Rigtigt gode rammer for besætningen til søs.

Én fælles arbejdsplads

Indtil videre er det kun selve skibet, der er færdigt. Frem til slutningen af 2011 skal alt det militære udstyr installeres. Men selv om IVER HUITFELDT endnu langt fra er operativ, har besætningen for første gang fået en fælles arbejdsplads, siden

alle afmønstrede efter udsendelsen med ESBERN SNARE i efteråret

"Det har været frustrerende, at der ikke har været et sted, hvor du gik på arbejde. Nu glæder jeg mig til, at skibet bliver operativt, så vi kan komme ud at sejle", siger Henrik Haugaard Christiansen.

Også marineoverkonstabel Ana Aagaard glæder sig over, at hun endelig er flyttet ind i sit lukaf på IVER HUITFELDT:

"Det har været en udfordring at tænke os som en samlet besætning. Vi har været spredt på uddannelse, udsendelse og frihedsafvikling. Men vi er meget få mennesker, der skal varetage mange opgaver, og i skarpe missioner er det vigtigt, at vi kender hinanden godt. Derfor er det godt, at vi nu er samlet", siger Ana Aagaard.

IVER HUITFELDTs chef, kommandørkaptajn Carsten Fjord-Larsen, kan kun tilslutte sig sin besætnings tilfredse udtalelser:

Stort potentiale

"Det har været fantastisk at følge fregatten og uddannelsen af besætningen. Vi opdelte perioden uden "eget" skib i faser, og satte nogle konkrete mål for hver fase. Ellers ville det ikke være til at overskue at skulle vente halvandet år på skibet. Vores mål er at samle det bedste fra korvetterne og fra kampflexerne, samt ikke mindst erfaringerne fra støtteskibene. Vi skal kunne udvise fornøden dristighed, og vi skal være mentalt klar på, at det sikkerhedsaspekt, vi kan blive indsat i, er bredt. Som besætning skal man ville sejle fregat og kende spændvidden", siger chefen for IVER HUITFELDT.

I den kommende tid venter ikke kun installationen af de militære systemer, men også måneder, hvor besætningen fortsat skal på uddannelse og ikke mindst lære at fungere sammen.

"Nu har vi platformen, og til sommer skal vi have etableret et professionelt niveau inden for skibets sikkerhed og vores evne til at bruge skibet som platform. Vi skal kunne passe på os selv, forsvare os selv og sejle skibet sikkert. Det er målet, at vi ved udgangen af 2011 kan gennemgå UNITEVAL (red: blive certificeret som besætning)", siger chefen for IVER HUITFELDT.

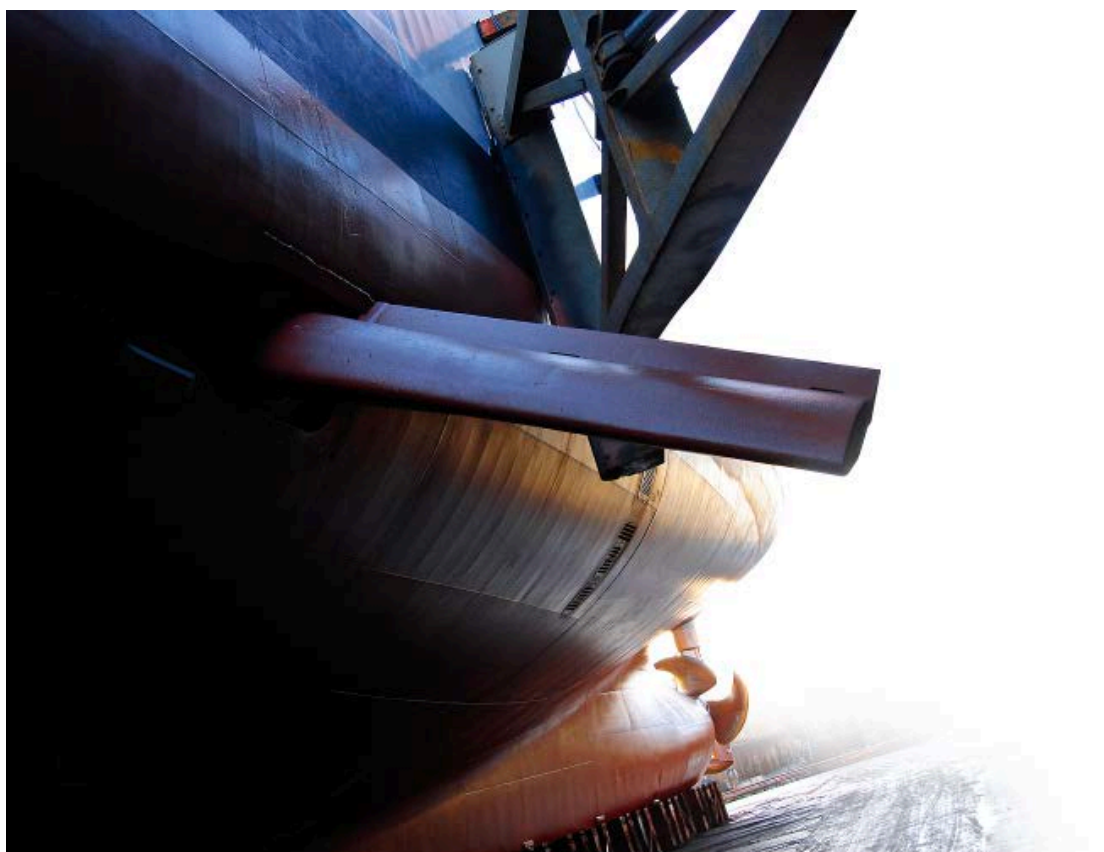


Grej er betegnelsen for udstyr, der bruges til noget bestemt. I søværnet bruger vi grej til at sejle skibene og til de opgaver, som skibene udfører. Og vi har i tusindvis af stykker grej.

Men hvordan virker grejet, og hvorfor har vi det?

Vi har besøgt inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, mens skibet var på værft i Frederikshavn. Og vi har været om bord på miljøskibet GUNNAR THORSON for at se nærmere på noget af grejet.

Nogle vil måske kalde det "nørdet". Men det er et faktum, at hvert eneste stykke grej er vigtigt for, at vi kan løse vores opgaver.



Skibets finner

Når bølgerne går højt, holder HVIDBJØRNENS stabilisatorer skibet på ret køl.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: 1. Eskadre

Et par smalle rødmalede flapper, der stikker ud fra skroget bagbord og styrbord på søværnets inspektionsskibe, er en slags horisontale ror, der har samme funktion som hajens vandrette finner: De hjælper med til at holde skibets skrog på ret køl. Og de lægger en dæmper på, at dørken skiftevis forsvinder under fødderne og presser sig op i fodsålerne, når bølgerne går højt.

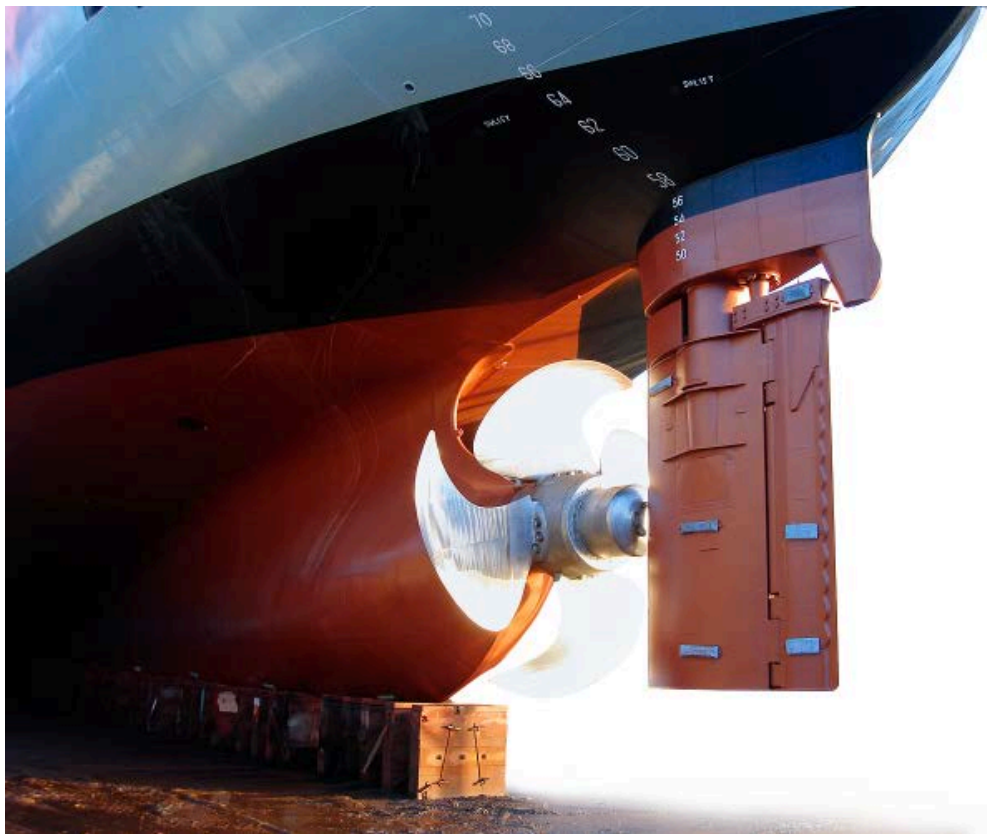
De to stabilisatorer, der er tre meter lange og halvanden meter brede, syner ikke af meget på det 113 meter lange inspektionsskib. Alligevel har de en mærkbar virkning på skibets balance i vandet. Men kun, når skibet sejler med en vis fart. Ved et tryk på en knap på skibets bro vil stabilisatorerne langsomt køre ud af skibets skrog. Stabilisatorerne sættes i mange tilfælde, så snart skibet er kommet ud på åbent hav og holder en fart på over seks knob. Det er den laveste hastighed, hvor stabilisatorerne virker som balancestang. Grunden er, at skibet i fart skubber vand i bevægelse forbi stabilisatorerne, så vandet trykker på stabilisatorerne, der så kan holde skibet opret.

Vandets tryk på stabilisatorerne kan sammenlignes med luftens opadgående tryk på vingen på et fly. Vingerne kan

kun bære flyet, når flyet er i en vis fart, så der kommer tilstrækkeligt meget luft under vingerne.

Som 24 elefanter

Sænker skibet farten til under seks knob, vil stabilisatorerne automatisk glide ind i skroget igen. I stedet hjælper to tanke med vand med til at stabilisere skibet. Tankene er formet som et U og rager to dæk op på hver side af skibet indenbords. Tankene indeholder tilsammen 120 tons vand. De stabiliserer skibet ved, at lige før skibet begynder at vippe til én side, vil der automatisk åbne sig en ventil i toppen af tanken i den side, som skibet hældes til. På den måde vil der være en større vægt, som søen kan påvirke. Når skibet så umiddelbart efter krænger til den anden side, sker det samme igen. De U-formede tanke kaldes et rulledæmpningsanlæg, og skibet skal krænge fra side til side, for at det virker. De mange tons vand, der flytter sig, kan sammenlignes med, at 24 elefanter løber fra den ene side af skibet til den anden for at holde skibet i balance.



Propellen for fuld skrue

Propellen på et skib kaldes også en skrue. Men propellen på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN minder nu mere om en blenderkniv i overstørrelse, end den ligner en skrue.

TEKST: PERNILLE KROER
FOTO: 1. Eskadre

De fire rustfrie stålblade, der udgør propellen på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, får selv den store værftsarbejder til at se lille ud, da han bliver hejst op på stilladset i tørdokken henne ved skibets agterende.

HVIDBJØRNENS propel er næsten fire og en halv meter i diameter, og det er propelbladene, der skruer sig igennem havets vandmasser og får skibet til at sejle enten fremad eller baglæns. Når rorgængerer oppe på broen trykker håndtagene til skibets to hovedmotorer i bund, vil skibet sejle for fuld skrue.

Vandet bestemmer farten

Så får hovedmotorernes 13.000 hestekræfter skrueakslen til at snurre 140 omdrejninger i minuttet. Det svarer til, at godt 90 personbiler i mellemklassestørrelsen trækker den 15 tons tunge propel.

Men det er mængden af vand, der strømmer hen til propellen, som i sidste ende bestemmer, hvor hurtigt skibet sejler. Det er også derfor, at skibet ikke flytter sig

en tøddel, lige når propellen startes. Bent Mølgaard, der er chef for vedligeholdelsesbesætningen i 1. Eskadre, har ansvaret for eftersynet af HVIDBJØRNEN på værftet i Frederikshavn. Han forklarer:

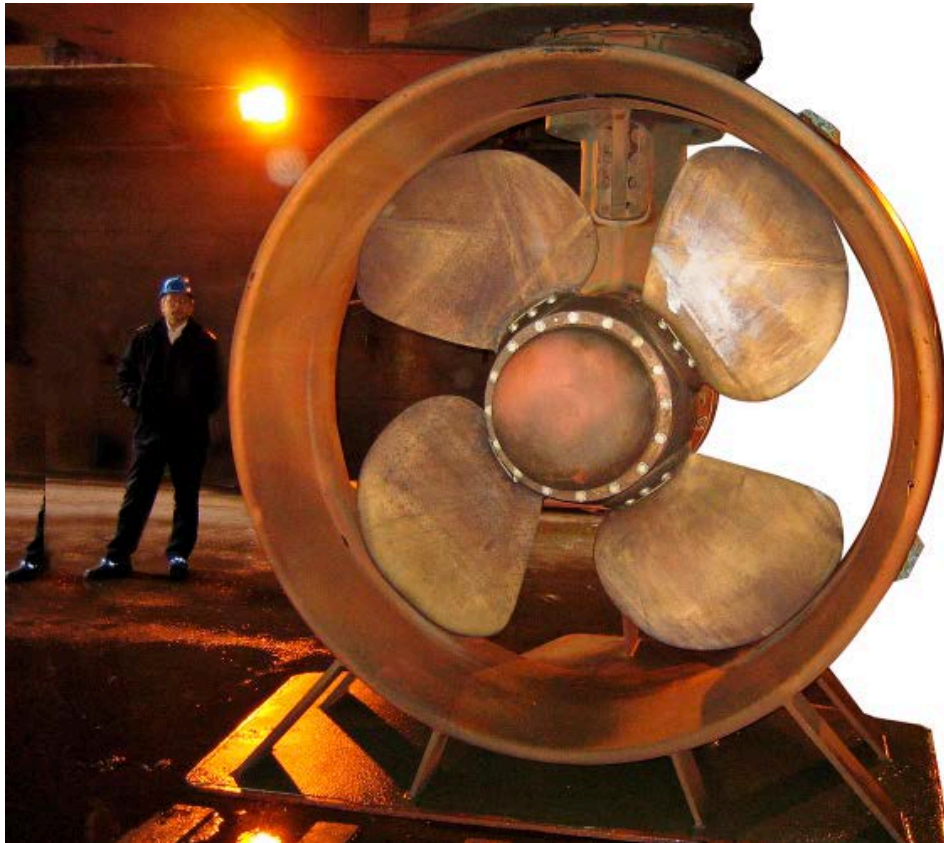
"Det er først, når propelbladene har skubbet en vis mængde vand bagud, at skibet vil begynde at sejle fremad. Derfor er skibets køl meget slank agter, så der kan flyde mest muligt vand hen til propellen. Der er eksempler på, at man ved at gøre et skib længere i forhold til bredden kan øge hastigheden med det samme maskinanlæg".

Propellen stikker ud fra kølen fire-fem meter fra agterstævnen. Bag propellen sidder skibets rør. Propelbladene kan vendes, så de skubber vandet enten bagud eller fremad. Når vandet skubbes bagud, vil skibet sejle fremad, mens det vil sakke, når propelbladene skubber vandet fremad. For fuld skrue vil et inspektionsskib som HVIDBJØRNEN normalt sejle med en hastighed på 21-22 knob.

Propellen i boven

Skibet drejer ved hjælp af bovpropellen. Den er 180 centimeter i diameter og sidder i et rør, der går på tværs af skibets bov. Når skibet drejer, roterer bovpropellen med 303 omdrejninger i minuttet. Ved at dreje propelbladene bliver vandet sendt til enten den ene eller den anden side igennem røret. På den måde vil vandtrykket skubbe skibet enten til styrbord eller til bagbord.

Bovpropellen drives af en elektromotor, der er på 900 hestekræfter, og som kan trykke med en kraft af cirka to tons ude ved skibets stævn. Elektromotoren roterer med 1180 omdrejninger i minuttet.



Take-me-home propellen

I et lodret rør cirka lige under HVIDBJØRNENS bro stikker noget frem under kølen. Det ligner en kæmpe springform til kagebagning, hvori der er en bredbladet propel i midten.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: 1. Eskadre

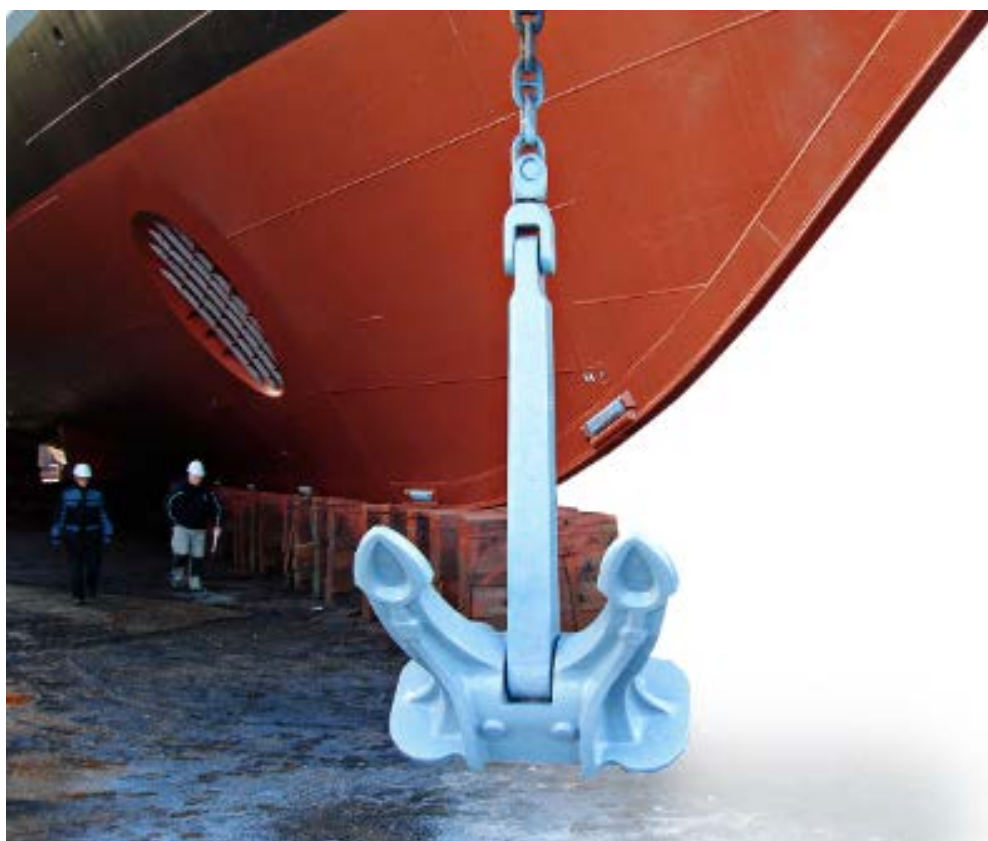
Azimutten" kaldes propellen. Navnet kunne lyde grønlandsk, men betegnelsen azimuth stammer fra et helt andet sprog, nemlig arabisk, hvor ordet ifølge Gyldendals Fremmedordbog oprindeligt betyder "vej". Ellers har ordbogens forklaring mere med himmel end med hav at gøre.

Ifølge ordbogen er en azimuth betegnelsen for "den bue på horisonten, der ligger mellem meridianen og den højdecirkel, der går gennem et himmellegeme". Eller som Wikipedia forklarer det: "retningen til et himmellegeme, målt i grader fra nord mod øst"!

Men i maritim forstand er en azimuth altså en særlig propel. Azimuttens aksel sidder normalt oppe i sit rør, men når akslen er ført ud af røret, kan azimutten bruges til at skubbe skibet til siden eller til at sejle skibet fremad eller baglæns. Det specielle ved azimutten er, at den kan rotere 360 grader, og at den lange lodrette aksel kræver, at der skal være mindst 15 meter vand under skibets køl for, at den kan føres ud af røret.

Hjem fra Grønland

Azimutten, hvis propel har en diameter på godt halvanden meter, er eldrevet og kan køre på skibets hjælpemotor eller på hovedmotoren. Som propel kan den bruges til at sejle skibet fremad, hvis den store agterpropel havarerer. Dét har inspektionsskibet THETIS prøvet, da skibet for nogle år siden måtte sætte azimutten for at tøffe hjemover fra Grønland. Under den sejlads fik azimutten kælenavnet "take-me-home"-propellen. Og hjem kom skibet, men i adstadigt tempo. Med azimutten som fremdrift kan et inspektionsskib sejle med en maksimal fart på otte knob.



Ankeret – grejet, der også er et symbol

I teologien symboliserer ankeret håbet, der holder mennesket fast i troen på Gud. Men i verdslig betydning forbinder vi et billede af et anker med noget, der har med sejlads at gøre. På et skib er ankeret et håndgribeligt stykke grej.

TEKST: PERNILLE KROER
FOTO: 1. Eskadre

De største skibe i verden har ankre, der vejer omkring 30 ton. I det lys hører HVIDBJØRNENS anker på bare 2,1 ton til i letvægtsklassen. Alligevel kan ankeret, sammen med ankerkæden, holde det 3.500 ton tunge skib fast på en bestemt position, når ankerets to spader får greb i fast grund på havbunden. HVIDBJØRNENS anker er et patentanker, som er en moderne form for anker. I modsætning til stokankeret, der blev brugt af de gamle sejlskibe, og som er den type anker, vi afbilder i symboler. Også søværnets symbol, det gyldne anker, er et stokanker.

På patentankeret er armene ikke, som på stokankeret, en fast del af ankeret. I stedet er det et par drejelige spader, der sidder vinkelret på en stang, der går på tværs af ankerets lodrette stang.

Patentankerets konstruktion har den fordel, at begge spader vil søge at grave sig ned i havbunden, når der trækkes i ankerkæden. Kaster skibet ankeret på klippegrund er spaderne derimod ikke meget bevendt. Så er det alene vægten af den tonstunge ankerkæde, der får skibet til at ligge stille, når kæden lægger sig på havbunden.

Tunge sager

De to 220 meter lange ankerkæder på HVIDBJØRNEN er tunge sager. De består hver af kædeled, der er sat sammen i elleve længder på 20 meter. Diameteren i kædeledets metal er 4 centimeter, og hver kæde vejer 8 tons og 346 kilo.

Historien bag ankeret

Ifølge Den Store Danske Encyklopædi kan ankre spores 3000 år tilbage, og ankre har sandsynligvis eksisteret lige så længe, mennesket har sejlet. Oprindeligt var et anker blot en natursten, der var hugget et hul i, men allerede ved vores tidsregnings begyndelse havde ankeret fået sin klassiske form. Mange af de tidlige ankre var fremstillet af tungt hårdt træ, der med beslag af bly fik den fornødne vægt.



Saltvand bliver til drikkevand

I maskinrummet på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN står to apparater, der er livsnødvendige for besætningen. Apparaterne omdanner havets saltvand til ferskvand.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: 1. Eskadre

En besætning på et inspektionsskib bruger i gennemsnit 10 kubikmeter vand i døgnet. Det er cirka, hvad én person er tre måneder om at forbruge!

Men et inspektionsskib kan umuligt have vand til et så stort vandforbrug med i vandtankene, når skibet sejler på togt i flere uger uden at komme i havn. Derfor er det livsnødvendigt, at skibet kan omdanne saltvand fra havet til drikkevand. Det sker på to apparater, der kaldes "omvendte osmoseanlæg", og som er placeret omme agter i inspektionsskibets maskinrum.

De to anlæg har tilsammen en kapacitet til at producere 10.000 liter vand i døgnet. De dækker altså netop skibets daglige forbrug, og derfor startes de omvendte osmoseanlæg straks, når skibet lægger fra kaj.

Tryk vender strømmen

Det omvendte osmoseanlæg består af en masse kamre, hvor saltvandet suges ind i. Når kamrene er fyldt, sætter apparatet 60 bar tryk på saltvandet. Trykket presser vandet igennem en membran, der udenpå ser ud som en rulle grøn plastik. Det vand, der kommer igennem membranen, er rensat for salt.

Anlægget kaldes et omvendt

osmoseanlæg, fordi det normalt er sådan, at hvis man med en membran forbinder to kar med henholdsvis ferskvand og saltvand, så vil ferskvandet naturligt flyde over i karret med saltvand. Med ved at sætte tryk på saltvandet, vil strømmen vende, så det er saltvandet - men uden saltet – der strømmer igennem membranen, så vandet er blevet til ferskvand.

Som en si

Membranen fungerer derfor som en si, hvor kun vandet kan komme igennem, mens hullerne i si'en er for små til, at urenheder, bakterier og salt kan gå igennem. Vandet er derfor blevet til ferskt drikkevand. Men det er også kalkfrit, og det er et problem.

Derfor løber vandet fra det omvendte osmoseanlæg gennem noget, der kaldes "Jura-perler", som vandet optager kalk fra. For det er nødvendigt med kalk, hvis ikke skibets rør skal ruste. Kalkfrit vand vil nemlig tære rørene fra indersiden, mens kalken fra kalkholdigt vand vil lægge sig som en tynd hinde på indersiden af rørene og dermed beskytte rørene mod tæring. En smule kalk giver også vandet en bedre smag og gør vandet mere blidt mod huden.



Terminatoren fjerner klisterolien

Miljøskibet GUNNAR THORSONS "Terminator" klarer det beskidte arbejde, når havet skal renses efter en olieforurening.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: 1. Eskadre

Det kræver muskler at bekæmpe en olieforurening. Om det er derfor, at en del af miljøskibet GUNNAR THORSONS grej til olieopsamling har samme navn som filmen "Terminator" med skuespilleren Arnold Schwarzenegger i hovedrollen, melder historien dog ikke noget om.

Terminatoren på GUNNAR THORSON kan samle olie op fra havoverfladen, og den kaldes også en bælteskimmer. Den sænkes ned i det olieforurenede vand med en kran, og når den startes, fører den olien op på et transportbælte ved hjælp af et hydrauliktryk på 200 bar. Til sammenligning kører en almindelig højtryksrenser til hobbybrug med et tryk på omkring 130 bar. Maskinoverkonstabel Benny Nielsen fra GUNNAR THORSON forklarer:

Klisterolie

"Hvis olien er tilpas flydende, kan vi samle den op med en skimmer med børster, som drejer rundt, og hvor olien så sætter sig i børstehårene. Men hvis

der er tale om den tykke dieselolie, som vi kalder klisterolie, og som skibene bruger som brændstof, kan børsterne ikke dreje rundt. Så må vi ty til bælteskimmeren".

Når olien er samlet op på transportbæltet, føres den op i et kar, hvor der i bunden er monteret en snegl. Via sneglen føres olien gennem en slange til "juletræet", hvor der sidder nogle ventiler, der hver åbner til en af skibets tre oliecontainere under GUNNAR THORSONs orange dæk. Selv om olien bliver transporteret fra skimmeren til containeren i et lukket system, kan det ikke undgås, at skib og udstyr bliver smurt ind i olie.

"Der vil altid komme noget olie ud de steder, hvor slangerne er sat til. Og terminatorens bælte og snegl bliver også klistret til", siger Benny Nielsen. Men helt galt med oliesvineriet bliver det, hvis olien er så tyk, at end ikke terminatoren kan løfte den op af vandet.

Griseri med grabben

"Nogle gange kan olien være mere end en halv meter tyk og så stiv, at en mand kan gå på den. I de tilfælde kan vi kun samle olien op med grabben. Og så har vi olie over hele dækket og på os selv", fortæller Benny Nielsen.

Grabben, der styres af en kran, kan skovle tre tons olie op af vandet ad gangen. Når grabben har hentet en skovlfuld, svinger kranen hen over dækket og sænker grabben ned i containeren, som er under dæk. Containeren er fem meter dyb, og grabben skal føres så langt ned som muligt for at mindske oliesvineriet så godt, det er muligt.

"Efter sådan en olieopsamling er ALT smurt ind i olie, og der er ikke andet at gøre end at sende skibet på værft for at få det rengjort. Vores orange dragter er også sorte af olie. Dem er vi nødt til at smide ud. De kan simpelthen ikke gøres rene", forklarer Benny Nielsen.



Sødrone skærper skydetræningen

Når Søværnets Våbenkursus gennemfører skyde-træning, har skytterne fået en ny og krævende udfordring. En superhurtig sødrone gør skydeøvelsen mere realistisk, og skytterne bliver bedre rustet til virkelighedens opgaver

TEKST, FOTO OG TV: GLENN TERNDROP SØRENSEN

På en blæsende kold januardag bliver en gruppe løjtnanter fra Søværnets Officersskole undervist i at betjene de kraftfulde 12,7 millimeter maskingeværer på Søværnets Våbenkursus. Som en del af dagens øvelser skal skytterne skyde til måls efter den nyudviklede sødrone.

Med op imod 100 kilometer i timen pisker den specialdesignede sødrone hen over vandet, mens den trækker et splash target, som sender den vandsøjle op, skytterne skal ramme. Sødronen, der er en ombygget vandscooter, er fjernstyret og yderst manøvreedygtig, så skydeøvelsen kræver maksimal koncentration og præcision

Sødrone efterligner piratbåde

Det er først og fremmest erfaringer fra søværnets indsats mod pirateri, der ligger

til grund for udviklingen af sødronen. Piraterne ved Afrikas Horn opererer oftest i små både med stor motorkraft, som kan være meget svære at skelne fra de lokale fiskere.

Derfor har den værnsmæssige dronesektion på Søværnets Våbenkursus arbejdet på at udvikle et bevægeligt mål, som kan efterligne den type trusler, som de hurtigtsejlende piratbåde udgør.

"Da piraterne ofte camouflerer deres fartøjer som fiskerbåde, kan de være

svære at identificere som en trussel, før de er meget tæt på. Og da de samtidig kan sejle meget stærkt, skal vores skytter være i stand til at reagere lynhurtigt.

Derfor er sødronen et vigtigt element i søværnets skydetræning," forklarer kommandørkaptajn Gustav Lang, der indtil den 1. februar 2011 var chef for Søværnets Våbenkursus.

En af de store fordele ved sødronen er, at dronførereren kan stå ved siden af skytterne under øvelserne. Derved kan han tilpasse øvelsen undervejs, fordi han kan holde øje med om skytterne er parate eller ikke parate til at skyde.



Stumper på langfart

Reservedele til søværnets skibe er konstant på langfart med fragtskib over oceanernes bølger eller med fly gennem det internationale luftrum. Reservedelene har kurs mod søværnets sejlene enheder, og de er nødvendige for, at skibene kan løse deres opgaver.

TEKST: PERNILLE KROER

Søværnets skibe og skibenes udstyr består af i hundredetusindevis af enkelte dele, der hver især kan gå i stykker. Det kan være alt lige fra noget, der fysisk knækker, til en programfejl i et stykke software.

For det slider på grejet, når de teknisk meget komplekse krigsskibe bliver moslet gennem bølgerne. Derfor sker det næsten dagligt, at et eller andet går i stykker. Officer i logistik- og materielafdelingen i Søværnets Operative Kommando, Visti Salomonsen, forklarer:

"Vi har mange særlige systemer, som teknologisk er langt fremme, men som meget ofte er nyt grej, der stadig er under udvikling. Og mange af systemerne er bygget sammen af systemer med forskellige egenskaber og delfunktioner. Sammen med den belastning, der opstår, når skibet bevæger sig, er det uundgåeligt, at vi har nogle nedbrud på systemerne".

Seks uger til Afrika

Stumper bliver dog kun sendt på langfart, hvis det er nødvendigt for, at skibet kan udføre sine opgaver. Det er altså det operative behov, der bestemmer, hvordan reservedelene sendes af sted.

"Vi kan ikke have reservedele til alt med, men vi forsøger hele tiden at minimere behovet for at sende stumper ud ved at forsyne enhedernes lagre med den rigtige mængde reservedele. Vi har en del erfaring med, hvilket behov skibene i Nordatlanten har for reservedele. Derfor kan vi i de fleste tilfælde planlægge forsendelsen og fragte reservedelene med skib. Men der kan være tilfælde, for eksempel hvis helikopteren eller andet kritisk udstyr går i stykker, hvor vi er nødt til hurtigt at skaffe en reservedel", siger Visti Salomonsen.

Det tager mellem to og fire uger at sende reservedele med skib til Grønland eller Island. Derimod tager det seks uger at sejle en reservedel til området ved Afrikas Horn. Men det er ikke kun den lange sejltid, der kan være et problem:

Med reservedelen
under armen

"Når vi har en enhed i Aden Bugten, kan skibet ikke lige gå i havn. Vi er begrænset af, at vi skal ind til en bestemt havn, og at vi kun er i havn i en kort periode. Derfor ender det nogle gange med, at vi sender kritiske reservedele derned med fly. Enten som gods på et civil fly eller med et militært luftark-fly. Det tager normalt 30 dage at planlægge og sende reservedele med militær transport, fordi det tager lang tid at opnå de krævede diplomatiske tilladelser til at transportere reservedelene og til at overflyve og lande på destinationerne", fortæller Visti Salomonsen.

I helt særlige tilfælde, og kun efter tilladelse fra forsvarskommandoen, kan det blive nødvendigt at leje et civil fly til transporten. Men mange gange løses opgaven ved at købe en billet til et almindeligt rutefly og sende en tekniker af sted med stumpen under armen. Nogle gange for at han kan reparere skaden. Andre gange fungerer teknikeren blot som en kurér, der afleverer stumpen til skibet, hvorefter han rejser hjem igen.

"Når vi sender en tekniker af sted som kurér, er det for at sikre, at reservedelen kommer frem til tiden. Fordi gods som regel må vige for passagerers bagage, når et fly lastes", forklarer Visti Salomonsen.



Mediernes teddybjørne

Selv om det er 15 vintre siden, at isbryderne sidst spillede med kræfterne i isfyldte danske farvande, gentager historien sig år efter år.

De gamle isbrydere bliver mediernes kældedægger, så snart kulden bider sig fast.

TEKST, FOTO OG TV: GLENN TERNDRUP SØRENSEN

Isbryderne hører med til en rigtig vinter ligesom julemanden og en kælketur." Sådan siger nyhedschef på TV2 Nord Carsten Lorenzen, når han skal give sit bud på, hvorfor de danske medier elsker at bringe historier om de gamle isbrydere. Vinter efter vinter er DANBJØRN, ISBJØRN og THORBJØRN medie darlings både i aviser og på TV, og denne vinter var ingen undtagelse. Selvom det er 15 år siden, vi sidst havde isvinter i Danmark, var journalisterne også i år ivrige efter at få en sejltur med de gule bjørne.

"De hører med til illusionen om, at det først er rigtig vinter, når havet fryser til. Mange af vores seere husker historier om isbryderne fra deres barndom. Og det er jo de selv samme isbrydere, som sejler den dag i dag," fortæller Carsten Lorenzen.

Om bord på den gamle bjørn

Den 46 år gamle DANBJØRN er da også ren nostalgi. Indenfor er skotterne

beklædt med mørkt træ, og et lille gult skilt minder om, at man ikke må efterlade brændende cigaretter på sit lukaf!

En stige fører ned i maskinens kontrolrum, hvor måleudstyr og blinkende knapper fylder skottet fra gulv til loft. Seks kraftige dieselmotorer sørger for, at det enorme maskinrum er varmt og støjfyldt, og fra midten af rummet er der frit udsyn de 22 meter til toppen af skorstenen.

Den gode historie

Som chef for isbryderdivisionen har orlogskaptajn Jan Bøcker Johansen vænnet sig til, at isbryderne er en god historie. "Folk kan relatere sig til det, når et skib sidder fast i isen."

Opmærksomheden fra medierne stiller dog også krav til besætningen, der ofte oplever at blive forfulgt med et kamera, når de sejler isbryder.

Fra den 15. december til den 31. marts ligger isbryderne normalt på 48 timers varsel. I år blev varslene dog ændret til fem døgn. I tilfælde af kraftig frost kan beredskabet ændres, så isbryderne er klar til at rykke ud på under 24 timer.



De trodser havets kræfter

For SAR-beredskabet i SOK er Danmarks 21 redningsstationer en uvurderlig aktør. Når alarmen bipper i lommen på redningsmændene, går der ti minutter. Så er de om bord i redningsbåden og på vej ud af havnen. Også selv om havet viser tænder.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: PERNILLE KROER og SKAGEN REDNINGSSTATION

Stationsleder og redningsmand Ole M. Christensen fra Skagen Redningsstation hopper ubesværet om bord på redningsbåden LARS KRUSE.

Sammen med sine to fastansatte og syv frivillige redningsmænd har han taget springet over i redningsbåden mange gang før. For når alarmen bipper, smider redningsmandskabet, hvad de er i gang med, og stormer til stationen nede på havnen. Senest ti minutter efter er de på havet.

Netop redningsstationernes hurtighed er sammen med SAR-helikoptererne med til at gøre søredninger i Danmark til noget enestående. Fordi redningsfolkene kan være ude i et område meget hurtigt.

Tager hatten af

"Vi har aldrig oplevet, at redningsbåden ikke er gået ud. Jeg tror hellere, at

redningsmændene sætter livet på spil, end de siger nej. Jeg tager virkelig hatten af for dem", siger Bettina Himmelstrup, vagthavende officer ved SOKs Marineovervågningscenter Nord.

Når alarmen lyder i JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) i SOKs operationsrum i Århus, er det den vagthavende officer, der alarmerer redningsstationen, eventuelt via et af de to marineovervågningscentre. "Det er vigtigt, at vi hurtigt får opgaverne fordelt. Du bliver overrasket over, hvor hurtigt minutterne går. Så vi skal gøre noget hurtigst muligt med det bedst mulige udstyr, og her ligger redningsstationerne højt. De har et enormt lokalkendskab og kender strøm- og bundforhold på havet i deres område. Og de ved, hvor høj søen er derude ved den eller den vindstyrke", siger Bettina Himmelstrup. Og kendskab til lokalområdet dét har redningsmændene fra Skagen Redningsstation.

Altid klar

De to redningsbåde og firehjulstrækkeren med gummibåden på anhængeren er altid klar til hurtig udrykning fra Skagen Redningsstation.

Stationens to redningsbåde er dels den orange hurtigtgående åbne båd, som ad en sliske på et øjeblik kan sættes i vandet fra redningsstationens bådehus på havnen. Dels råder Skagen Redningsstation over en stor lukket SAR-båd, der sejler langsommere, men som til gengæld kan være på vandet i op til flere døgn ad gangen.

"Vi har nødvendigt grej med i båden, lige fra pumper og tov til hjertestarter, medicin, iltapparat og en bære. Er folk syge eller kommet til skade, er det vores opgave at holde dem i live, til de er i land. Eventuelt med hjælp fra Radio Medical i Esbjerg", siger stationsleder Ole M. Christensen.

Foruden det livreddende udstyr er redningsbåden og udrykningsbilen spækket med elektronisk kommunikationsudstyr, så redningsmændene kan finde positionen, hvor de nødstedte befinder sig, og så de kan være i telefonisk kontakt og i radiokontakt med Søværnets Operative Kommando og med de øvrige aktører i redningsaktionen. Desuden hører der et nødtørftigt forråd af dåsemad, kiks og vand med til bådenes udstyr. En redningsoperation kan godt strække sig over mange timer, og uden mad og drikke duer end ikke en redningsmand. Og redningsbådene er altid klar:

"Når vi kommer hjem fra en redningsopgave, er det første vi gør, at vi sejler over og fylder brændstof på, eller vi tanker bilen. Herefter gør vi udstyret klar til, at vi kan rykke ud igen. Når vi er klar, melder vi det til SOK. Vi har oplevet, at alarmen gik igen, endnu før vi nåede hjem til vores bopæl. Så måtte vi vende om og af sted igen", siger redningsmand og stationslederen fra Skagen Redningsstation.

En selvfølge at hjælpe

Stationsleder Ole M. Christensen fra Skagen Redningsstation er ud af fiskerslægt, og han kender havet. Ligesom stationens øvrige redningsmænd har han altid boet omkring Skagen.

De frivillige i mandskabet har et job ved siden af redningsarbejdet, som håndværkere, skolelærere eller noget andet. Heldigvis er de fleste arbejdsgivere i Skagen med på, at redningsfolkene selvfølgelig skal på havet og hjælpe. Tidligere var det mest fiskere, der kom i nød på havet. I dag er der kun få fiskere tilbage i det område på 65 kilometer kyststrækning, som redningsstationen dækker sønden for Grenen på øst- og vestkysten af Vendsyssel. Til gengæld kommer redningsmændene flere badende og lystsejlere til undsætning. Ole M. Christensen fortæller:

Hestehuller

"Man kan sige, at vi sejler ud, når andre sejler hjem! Og det er nok mest lystsejlere, vi går ud til. I sommerhalvåret sker det for eksempel jævnligt, at en lystsejler går på grund på Grenen. Så er vi meget hurtigt ude. For mange gange tror folk, at de kan vade i land. Men selv om vandet ser lavt ud, er der kæmpe hestehuller derude. Så de kan sagtens blive suget ned i et hul. Hvis dét sker, så drukner de", fortæller Ole M. Christensen.

Men også de mange fragtskibe, der passerer norden om Skagen, kan have brug for hjælp i en fart, hvis for eksempel et besætningsmedlem er kommet til skade. Eller det kan være en kutter, hvor motoren er brændt sammen, så kutteren har brug for assistance til at blive slæbt i havn.

Også ved badeulykker kan redningsfolkene komme hurtigt til undsætning. Oftest spænder de traileren med den store gummibåd på stationens firehjulstrækker, tænder det blå blink på bilens tag og træder speederen i bund ud til stranden, hvor badeulykken er sket.



Mand over bord!

En tidlig morgen forsvinder førstestyrmanden fra en hollandsk slæbebåd. Klokken 08.15 kalder skipperen Lyngby Radio. Kort efter lyder alarmen over radioen. En SAR er i gang. Som leder af operationen skal den vagthavende officer i SOKs operationsrum nu holde hovedet koldt. Men så lyder alarmen igen: Endnu en mand er faldet over bord!

TEKST og FOTO: Pernille Kroer

SMIT ROTTERDAM calls Lyngby Radio! - SMIT ROTTERDAM calls Lyngby Radio!" Skipperen på den hollandske slæbebåd SMIT ROTTERDAM, der er på vej fra Esbjerg til Gøteborg, har opdaget, at han mangler sin førstestyrmand. Han befinder sig lige nu på en position ud for Hirtshals. På gebrokkent engelsk kalder han Lyngby Radio og oplyser, at hans mand sidst er set, da han blev afløst på broen klokken 04.00

Spillet er i gang på Søværnets Taktikkursus. Deltagerne er SAR-personel fra søværnets og flyvevåbnets JRCC, Joint Rescue Coordination Centre, mens rollerne spilles af deltagere fra nogle af de øvrige myndigheder, der kan være involveret i en redningsaktion. Scenariet for øvelsen er så virkelighedstro, at både deltagere og rollespillere ser ud til at glemme, at det kun er en øvelse.

"Pan Pan – information all stations!"

Fra Lyngby Radio lyder en professionel kvindestemme, der beder skipperen oplyse skibets position. Et øjeblik efter lyder kvindestemmen gentagende over radioen:

"Pan Pan – information all stations!" – "Pan Pan – information all stations!"

I SOKs operationsrum hører de også alarmen. Et øjeblik efter kalder den vagthavende søofficer redningsbåden LARS KRUSE fra Skagen og redningsbåden MARGRETHE GAARDBO fra Hirtshals. Ti minutter senere melder redningsbådene, at de er på vej.

Også fartøjs-chefen for EH101 ved SAR-Ålborg bliver anmodet om assistance. Der går ti minutter, så er helikopteren i luften. Inspektionsskibet TRITON, der er under forlægning fra Grønland mod Danmark, har desuden hørt alarmen. TRITON stiller sin LYNX-helikopter til rådighed for eftersøgningen.

Imens har den vagthavende søofficer i JRCC fået telefonisk kontakt til skipperen på SMIT ROTTERDAM. Han spørger efter yderligere oplysninger på den forsvundne:

hvordan var han klædt? hvordan er hans helbred? kan han svømme?

Ny alarm

"Hør efter! Skriv disse koordinater op! Check op med SAR Danmark, hvad er hans overlevelseschancer i timer? ... det kan ikke være lang tid. Jeg tror, at han er faldet i vandet mellem klokken 04.00 og 05.00, så han har allerede ligget i vandet længe..." siger den vagthavende søofficer ud i lokalet.

Imens har flyofficeren ved pulten ved siden af kontakt til EH101-helikopteren.

Han gentager positionen og dirigerer helikopteren mod søgeområdet:

"Navy 142 er også på vej. Kan I selv finde positionen?" kalder flyofficeren over radioen.

Pludselig lyder et nyt opkald til Lyngby Radio! - Kutteren ANNA med to mand om bord har en mand i vandet! – Nu skal JRCC-vagterne koordinere og lede endnu en SAR!

Stationsleder på Nr. Vorupør Redningsstation, Benny Bak, er med i øvelsen som rollespiller:

Udvikler SAR-beredskabet

"Der kan heldigvis godt gå lang tid imellem, at vi bliver kaldt ud. Derfor er det godt at få det genopfrisket. Når vi ligger derude, tænker vi jo mest på at redde de sølle mennesker. Men det er vigtigt, at vi lærer at kommunikere rigtigt med SOK. Og det er vigtigt at vi får koordineret med de andre, der er med i en SAR", siger Benny Bak.

Det tre dage lange SAR-kursus er på skemaet syv gange om året på Søværnets Taktikkursus, og for personellet i Joint Rescue Coordination Centre er det obligatorisk at deltage i kurset en gang om året:

"Vi har holdt kurserne i fem år nu, og vi kan se, at samarbejdet mellem parterne i SAR-operationerne er blevet udviklet. Det er vigtigt, at vi ind imellem bringer parterne i søredningstjenesten sammen, så de lærer hinanden at kende og får en forståelse for hinandens arbejdsområde. Under kurserne får vi mange ting vendt, som vi kan tage med tilbage til SOK. På den måde er kurset med til at udvikle SAR-beredskabet", forklarer kursusleder Anders A. Møller fra Søværnets Taktiskkursus.



STUD SØ

TEKST og FOTO: Thomas Klose Jensen

Igen i år trak STUD SØ fulde huse, og de godt 100 deltagere fik et godt indtryk af jobbet som officer i søværnet. Også selv om den planlagte dag til søs måtte aflyses i sidste øjeblik.

STUD SØ er fortsat god reklame

Unge står i kø for at få en fremtid i søværnet. Men næste år sænker Søværnets Operative Kommando indtaget til officersuddannelsen fra 62 til blot 45 pladser og gør dermed kampen om pladserne endnu hårdere. Så hvorfor bruger SOS stadig kræfter på store hvervekampagner som STUD SØ?

Søværnet, og forsvaret i almindelighed, har de seneste år ikke haft svært ved at tiltrække folk. Alligevel fortsætter de tre værn med at arrangere hvervekampagner, der skal få endnu flere til at overveje en militær karriere. Men hvorfor ikke bare spare den tid og de penge, der lægges i arrangementer som STUD SØ? – Det har Kim Sonne et svar på. Han er chef for ledelsessekretariatet på Søværnets Officersskole (SOS) der arrangerer STUD SØ.

"Det gør vi, fordi vi gerne vil have så mange ansøgere som muligt at vælge imellem. På den måde er vi i højere grad sikre på at finde de helt rigtige. Derudover skal man også passe på at slippe foden fra speederen, for vi ved jo ikke, hvordan fremtiden ser ud. Siden 2008 steg antallet af ansøgere ganske meget, nok på grund af den økonomiske krise, men det kan jo hurtigt vende igen."

Det er dog ikke kun STUD SØ, som skal skaffe flere ansøgere til søværnet. SOS arrangerer desuden en inspirationsdag specielt for kvinder, der også skal være med til at sikre et så bredt felt af ansøgere som muligt.

En fjerdedel fra STUD SØ

At STUD SØ har en effekt på antallet af ansøgere, virker Kim Sonne ikke til at være i tvivl om:

"Vi kan jo se, at der på hvert hold kadetter er 12-15 stykker, der har været til STUD SØ. Og et hold består af mellem 36 og 46 kadetter, så jeg vil skyde på, at en fjerdedel har været til STUD SØ."

For at få et mere nøjagtigt billede af STUD SØs indvirkning på ansøgerantallet, har deltagerne i år fået en blå ansøgningsblanket med hjem fra arrangementet. På den måde kan SOS fremover få et klart billede af, præcist hvor meget STUD SØ batter.

STUD SØ 2011 blev en tør omgang

Den planlagte øvelse til søs, for deltagerne ved STUD SØ, blev aflyst i sidste øjeblik. Så kadetterne på Søværnets Officersskole stod pludselig med en udfordring.

Der var blot få timer til weekenden for kadetterne på Søværnets Officersskole. Programmet for STUD SØ, som kadetterne er ansvarlige for, var klart og skulle blot ud over rampen. Alt var, som det skulle være til to dages hvervekampagne, hvor den sidste dag bød på en øvelse til søs. Men så meldte ABSALON afbud. Besætningen var med kort varsel beordret til Aden-bugten. Og uden ABSALON ingen øvelse.

Men tovholderne på arrangementet, kadetterne M. Sandal og P.H. Sandager, lod sig ikke slå ud.

"Sådan er det i søværnet. Vi får hele tiden forklaret, at en plan aldrig bliver præcis, som man har planlagt den. Så det er noget, man er klar over. Det nytter jo ikke noget at sætte sig ned og blive irriteret," forklarer P.H. Sandager.

Med weekenden på trapperne

Som om udfordringen ikke var stor nok, var aflysningens tidspunkt heller ikke optimalt. Der var kun få timer til at få nye aftaler på plads, inden alle gik hjem på weekend.

"Det gav da lidt sved på panden, men da vi kom til eftermiddagen, manglede vi sådan set kun en bekræftelse på, om vi ville få en helo. Og det var vigtigt, for ellers kunne frømændene ikke deltage," fortæller M. Sandal.

"Var det ikke gået, havde vi også fundet en løsning på det! Men STUD SØ er jo en hvervekampagne, så det havde været ret ensformigt, hvis vi kun kunne vise skibe frem," tilføjer P.H. Sandager.

Heldigvis løb tirsdagen nogenlunde efter planen, og STUD SØ blev derfor også i år gennemført med succes. Og selvom der var langt til det åbne hav, så fik deltagerne da også en tur i bølgerne med søværnets gummibåde.

Et godt stykke arbejde

Selvom den sene ændring og det efterfølgende arbejde ikke slog benene væk under kadetterne, så mener chefen for ledelsessekretariatet i Søværnets Officersskole, Kim Sonne, dog alligevel, at de fortjener en stor ros for deres arbejde.

"Når man tager omstændighederne i betragtning, så synes jeg, at kadetterne fik stablet et særdeles hæderligt program på benene. Det kan de godt være stolte over, og det skal de have en stor ros for."



FLÅDESTATION FREDERIKSHAVN:

NYE IMPULSER OG KOMPETENCER

Flådestation Frederikshavn er i de seneste måneder blevet kigget efter i sømmene af en gruppe universitets-studerende. Desuden har medarbejderne lært at være bevidste om egne kompetencer.

TEKST og FOTO: Thomas Klose Jensen

Flådestation som universitetsopgave

En gruppe studerende fra Aalborg Universitet har brugt OPLOG Frederikshavn som case i en større opgave. Og de studerendes observationer har givet stof til eftertanke.

OPLOG Frederikshavn har nydt at have en gruppe studerende fra kandidatuddannelsen "Global Business Engineering" på Aalborg Universitet til at gå organisationen efter i sømmene. De studerende har set nærmere på organisationens supply chain management, der omskrevet til mere forståeligt dansk er alt, der handler om indkøb, produktion, transport og lagerstyring. "Det er godt at få nogle friske øjne på. Vi kan jo af og til forfalde til vanetænkning i forsvaret, ligesom vi ofte er autodidakte inden for specialområder. Så det er rart at bliver bekræftet i, at nogle af de ting, vi allerede gør, er de rigtige," fortæller orlogskaptajn Kim Møller Nielsen Juhl. De studerende pegede i deres opgave på en række områder, hvor driften på OPLOG'en kunne optimeres. "For eksempel har de foreslået, at vi laver et prioriteringsskema over stumperne, så vi altid er sikre på at have de allervigtigste eller mest brugte stumper på lager. Og sådan noget, samt alle deres andre forslag, afføder jo en god debat internt, og vi håber at kunne føre noget af deres forslag ud i livet. Men vi har nogle rammemæssige udfordringer, som vi er nødt til at tage højde for, og derfor er det ikke alt, vi direkte kan bruge til noget," fortæller Kim Møller Nielsen Juhl.

Mere samarbejde

Kim Møller Nielsen Juhl håber, at samarbejdet med Aalborg Universitet bliver endnu større, og han kan ikke se, hvorfor det ikke skulle kunne lade sig gøre. "Vi er jo den største arbejdsplads i Frederikshavn, så hvis vi ikke skulle være interessante for universitetet, hvem skulle så? Vi har desuden nogle særlige rammer at arbejde indenfor, og derfor er vi et spændende område – både for universitetet, men også for de studerende," siger han. OPLOG Frederikshavn har siden 2007 arbejdet med organisationstilpasninger, og samarbejdet med universitetet er et af flere tiltag i den løbende forbedring af virksomheden. "Vi har arbejdet meget med værdibaseret ledelse siden 2007. Vores værdi-grundlag, der er valgt af samtlige medarbejdere, er: tillid – ansvar – fleksibilitet. Tanken er, at organisationens opgaver kan uddelegeres til yderste bæredygtige led i organisationen. Det betyder blandt andet, at den enkelte medarbejder kan tage ansvar for sine egne opgaver, og at der er gensidig tillid til, at opgaverne løses på den bedste måde. Det har vist sig at være en stor succes," fortæller Kim Møller Nielsen Juhl. Oplag Frederikshavn har et mål om at kunne kalde sig den bedste offentlige arbejdsplads i 2013, og skal det lykkes, kan det være nødvendigt at se tingene i

et nyt lys, mener Kim Møller Nielsen Juhl. Han synes ikke, at der er noget i vejen for, at den militære verden lærer noget af tankerne fra universitetet og erhvervslivet.

"I erhvervslivet tales der meget om mission, vision og strategi. Dette er jo som bekendt begreber, der er udviklet i den militære verden. Så jeg synes, at det er meget passende, at vi til gengæld kan bruge universitetet og erhvervslivet til en løbende udvikling af den militære virksomhed," siger Kim Møller Nielsen Juhl, der har store forventninger til samarbejdet.

"Internettet blev jo opfundet i et samarbejde mellem det amerikanske forsvar og universiteter. Jeg er dog ikke så ambitiøs, at jeg tror noget tilsvarende vil ske her, men jeg kan se, at der er nogle muligheder", siger orlogskaptajnen med et glimt i øjet.

Kompetencer bliver klarlagt på flådestation

OPLOG Frederikshavn fik i 2010 støtte til et kompetencekursus af Statens Center for Kompetence- og Kvalitetsudvikling (SCKK). Nu skal erfaringerne deles med andre statslige virksomheder.

Omkring 65 ansatte ved OPLOG Frederikshavn har været på kursus for at blive mere bevidste om egne og kollegaers kompetencer.

"Baggrunden for vores projekt er, at vi har en relativt høj gennemsnitsalder, og hvis vores kompetencer ikke skal være forsvundet om 20-25 år, så skal vi have gjort noget ved det," fortæller værkmester Henrik Hugger fra OPLOG Frederikshavn.

Har fået et overblik

For OPLOG Frederikshavn har kurset bidraget til at få et overblik over, hvilke kompetencer medarbejderne indeholder.

"På sigt kan vi bruge det her arbejde som et værktøj, der giver os et overblik over, hvilke kompetencer vi har, men i lige så høj grad giver os et overblik over, hvilke vi skal have forbedret," siger Henrik Hugger.

Hvordan det helt konkret skal udnyttes, ved han endnu ikke, da projektet afsluttedes 1. marts og først derefter skal implementeres i organisationen.

Videre udvikling

OPLOG Frederikshavn er ikke den eneste statslige virksomhed, der har modtaget støttekroner fra Statens Center for Kompetence- og Kvalitet i perioden fra 2008 til 2011. Det har en lang liste af andre virksomheder også, og for at dele de enkeltes erfaringer, organiseres der i marts en række åbent hus arrangementer – blandt andet hos OPLOG Frederikshavn.

Hvor mange af disse Henrik Hugger vil deltage i, ved han endnu ikke.
"Jeg regner i hvert fald med at deltage ved det sidste møde i København. Men hvor mange af de andre, jeg også møder op til, ved jeg ikke endnu. Det kommer an på, hvad de har arbejdet med. Nu hvor vi har arbejdet med at afklare vores kompetencer, skal vi til at udvikle dem, og så kunne det være rigtig interessant at høre fra andre, der har arbejdet med det område."



Det sidste togt

Det er efterhånden blevet til en del sømil for grønlandskutteren TULUGAQ, der siden 1979 har budt de til tider hårde vilkår ved Grønland trods og har nydt perioderne, hvor havet ved Grønland har vist sig fra sin smukkeste side. Fra september 2010 til februar 2011 var kutteren på værft, og til maj stævner den ud fra Flådestation Frederikshavn for allersidste gang med kurs mod Grønland. For om godt fem år er det planen, at TULUGAQ skal pensioneres.

TEKST: Thomas Klose Jensen

Foto: SOK og Thomas Klose Jensen

TV: PERNILLE KROER

Da baljen røg i frikadellerne

Siden 1984 har maskinarbejder Palle Møller Hansen sejlet fast med grønlandskutteren TULUGAQ, og de mange år har ikke skortet på oplevelser.

Grønlandskutteren TULUGAQ har været i tjeneste siden 1979, og en af dem, der har været med i en ganske betragtelig del af de år, er maskinarbejder Palle Møller Hansen. Siden han i 1984 begyndte udelukkende at sejle med TULUGAQ, har han delt mange oplevelser med den gamle kutter, og særligt en redningsaktion fra 2008, husker han tydeligt.

"Det var i midten af oktober, og det var et rigtigt lortevejr," er hans første bramfrie minde om dagen, hvor en trawler fra Færøerne var kommet i problemer og drev rundt med motorstop.

"Det var efter klokken 16, for jeg var lige kommet på frivagt. Jeg har nemlig altid vagten fra 12 til 16, så det er jeg sikker på. Der gik så en alarm, og jeg husker, at jeg sad derhenne i hjørnet og drak en cola," siger Palle Møller Hansen, peger hen i det fjerneste hjørne af skibets agtermesse og fortsætter;

"Mens jeg var på vej op for at hjælpe til, kom der en forkert sø, og før jeg nåede at få fat i lejderen, røg jeg tilbage og landede på ryggen ovre ved de stole," fortæller Palle og peger endnu engang hen i hjørnet, hvor han for blot få sekunder siden sad og drak sin cola.

"Jeg kunne knap nok komme op og gå, men altså, det var der jo ikke noget at gøre ved. Jeg skulle jo op og hjælpe til. Når man har så små besætninger (fjorten på TULUGAQ, red.), må alle hjælpe til."

En våd emhætte

Trods faldet i messen når Palle Møller Hansen op på broen til resten af besætningen. Her og på dækket arbejdes der hårdt på at få en trosse forbundet til den nødstedte trawler. Første forsøg på at skyde trossen over mislykkes, men anden gang er heldet med besætningen, og trods det stride vejr kommer både trawler og TULUGAQ sikkert i land. Men beviserne på en hård opgave taler efterfølgende sit tydelige sprog og får endda betydning for aftensmåltidet.

"Det hele sejlede, og alt værktøjet havde revet sig løst og flød på gulvet, selv om det havde været spændt godt fast med gummistropper, og ude i køkkenet havde kokken stået og lavet frikadeller. Men fordi bølgerne gik så højt, fik vi vand ind gennem emhætten. Så kokken måtte smide frikadellerne ud, og i stedet fik vi en omgang ostemadder," erindrer Palle Møller Hansen.

Nu stævner TULUGAQ så ud på sit sidste togt. Hvilke oplevelser det må bringe Palle Møller Hansen, vil de kommende fem år vise.



Ingen tid til at surmule

De otte besætninger på de seks patruljefartøjer af DIANA-klassen har måttet omstille sig til en ny roterende struktur, der gør, at de ikke som tidligere har et skib, de kan kalde deres eget. I stedet er de en besætning, der sejler en skibsklasse frem for ét skib. Men trods omstændighederne løses opgaven, og den løses godt.

TEKST, FOTO OG TV: Thomas Klose Jensen

Det er ikke perfekte forhold, som besætningerne ombord patruljefartøjerne af Diana-klassen er blevet stillet overfor, erkender stabschef i 1. eskadre kommandørkaptajn Poul-Erik Larsen.

For hvor der tidligere var to faste dobbeltbesætninger på to bestemte skibe, lægges der i eskadrens nye struktur op til større rotation, hvor alle besætningerne når at være både a- og b-besætning, inden de rokeres videre til nyt skib – ligesom også skibene må skiftes til at sejle med dobbeltbesætninger. Derfor kan besætningerne ikke længere forbinde sig til ét skib, men til en skibsklasse. Planen er nemlig, at de seks patruljefartøjer fremover skal gå på tur mellem de otte besætninger.

"Vi bygger naturligvis ikke flere skibe end højst nødvendigt, så derfor har vi otte besætninger til seks skibe. På den måde kan vi hele tiden have tre skibe på patrulje, samt skibe til andre opgaver, til værftseftersyn med videre. Når vi på skift lader de forskellige skibe sejle med dobbeltbesætning, fordeles sliddet

nogenlunde ens på skibene, og dermed bliver vedligeholdelsesopgaven optimeret,” fortæller Poul-Erik Larsen.

Svært at finde ejerskabet

Når besætningerne hopper rundt mellem skibene, bliver der ikke længere den helt samme ejerskabsfølelse over skibene, og besætningerne har derfor skullet løfte en stor udfordring i form af samkørsel af rutiner på tværs af besætninger og skibe. For selvom skibene er nøjagtigt ens, kræver det en del af besætningerne at skulle omstille sig til et nyt ”hjem”. Men selvom det kan give anledning til stress, frustrationer eller faldende arbejdsmoral, så har besætningerne været hurtige til at acceptere vilkårene, tage handsken op og tage positivt imod den nye rotationsstruktur, mener Poul-Erik Larsen.

”Vi er virkelig imponerede over vores besætninger. De er gået ind til opgaven og har løftet den. Det er rigtig godt gået.”

Accepterede situationen

B-besætningen på skibet NAJADEN havde deres første togt med nyt skib i slutningen af januar og fjorten dage frem. For chef NAJADEN Anders Peter Larsen er de flotte superlativer ovenfra glædelige, men han mener også, at hans besætning fortjener skulderklappet.

”Jeg fortalte min besætning det lige før sommerferien, hvor vi stod ud på togt. Her sagde jeg det, som det var, og at de, i de næste fjorten dage, kunne brokke sig og skælde ud, lige så meget de ville, men derefter måtte vi se frem. Og jeg er virkelig imponeret over besætningen. For selvom der kom nogle små øf i løbet af de fjorten dage, så var de ret hurtige til at acceptere situationen

og vise vilje til at løse den opgave, vi har. Der gik ikke længe, før de snakkede om, hvad der skulle ske, når vi kom over på ”vores” skib,” fortæller Anders Peter Larsen.

Anders Peter Larsen og resten af b-besætningen på NAJADEN stod også over for en anden udfordring. Nemlig at skulle sige farvel til det skib, HAVFRUEN, som har været deres faste skib, siden det stod færdigt. En af dem, der var med fra HAVFRUENS begyndelse, er marinespecialist Finn Laursen.

”Man havde jo et vist ejerskab over HAVFRUEN og var stolt af det, man havde lavet derovre, så det var lidt en bitter piller at sluge. Men sådan er det, og vi er gået ind til opgaven med godt mod. Vi har valgt ikke at se på begrænsningerne, men i stedet på mulighederne og vil nu arbejde for at få NAJADEN op i samme standard, som HAVFRUEN var i. Men jeg tror ikke, at vi vil få samme følelse af ejerskab over skibene, som vi havde med HAVFRUEN.”

Vigtigt med ejerskab

Med hensyn til ejerskabet er Anders Peter Larsen dog mere fortrøstningsfuld, men erkender også, at det særligt er her, der skal lægges nogle kræfter.

”Vi skal have tilpasset vores forskellige prioriteringer. For eksempel prioriterer nogle besætninger noget administrativt arbejde højere end andre, men det er småting, vi taler om. Derudover er det meget de samme ting, som man går op i derhjemme, der lige skal på plads. For eksempel havde jeg en magnetstavle ved mit skrivebord på HAVFRUEN, og sådan én får jeg så også hængt op her, mens den hylde, jeg havde over køjen på HAVFRUEN, ikke er så nødvendig. Så det handler om at finde et fælles niveau, og derfor har det også været vigtigt at skabe et bånd mellem de to besætninger, og det har vi brugt en del tid på ret tidligt i forløbet,” fortæller han.

Gode til omstilling

Som et passende billede på eskadrens vilje til omstilling bliver der under bladets besøg på NAJADEN ringet til skibet oppe fra Aalborg.

En redningshelikopter vil gerne holde øvelser med NAJADEN sidst på eftermiddagen, og i løbet af få minutter er dagens program med øvelser i søen tilpasset, således at skibet lægger til i en anden havn end oprindeligt, får ændret turens koordinater, hjulpet helikopteren med dens øvelser – samtidig med at skibets egne planlagte øvelser også når at blive gennemført.

Men for besætningerne er der heller ikke andet at gøre end hele tiden være klar til forandringer og tilpasse sig, mener Finn Laursen.

"Der er ikke tid til at gå at surmule over det. Vi har jo en opgave, der skal løses."

NYE BØGER OG NOTITSER

The Pacific

"Helvede ventede bag det næste hav" er undertitlen på bogen, der fortæller historien om fire amerikanske marineinfanterister og en amerikansk flådepilots oplevelser under Anden Verdenskrig i Stillehavet. Vi følger dem fra deres første kampe mod japanerne på Guadalcanal, til regnskovene på Cape Gloucester, over de blodige strande på Iwo Jima og gennem helvedet på Okinawa, frem til den sejrige, men også usikre hjemkomst efter krigens afslutning. Bogen er filmatiseret og vises på DR1 og DR HD over 10 søndage i februar-april.

Forfatter: Hugh Ambrose / ISBN: 978-87-21-03622-5
Pris: 399 kr. vejl. / Forlag: Borgen

Iver Huitfeldt og slaget i Køge Bugt 1710

Bogen, der er udgivet på norsk i forbindelse med 300-årsmarkeringen for slaget i Køge Bugt 1710, beskriver slagets forløb, baggrunden og personen Iver Huitfeldt. Læs om dramaet, da den dansk-norske flåde i begyndelsen af Store Nordiske Krig overraskende blev angrebet af den svenske flåde i Køge Bugt. Den dansk-norske flådestyrke var fuldstændig uforberedt, men kommandør Iver Huitfeldt på orlogsskibet DANNEBROGE tog kampen op og forhindrede et skæbnesvangert dansk-norsk nederlag. Skibet brød i brand under skudvekslingen og eksploderede. Huitfeldt og næsten hele hans 600 mand store besætning omkom.

Forfatter: Tor Jørgen Melien / ISBN: 978-82-7129-241-6
Pris: 200 DKK + porto / Bestilling: c.huitco@online.no
eller www.chuitfeldtforlag.no

Ministrygere af MR-/NÆS-klassen

Danmark fik kort efter afslutningen af 2. verdenskrig i alt 27 tidligere tyske ministrygere, de såkaldte Räumboote, som i Danmark først blev kaldt MR-både og senere NÆS-klassen. Skibene var et lån til Danmark fra de allierede sejrmagter for at styrke Danmarks deltagelse i at stryge de mange miner, der lå i europæiske farvande.

De tidligere tyske skibe kom til at udgøre grundstammen af ministrygere i søværnet indtil midten af 50'erne. Flere af skibene fortsatte dog som patruljebåde frem til begyndelsen af 60'erne.

Forfatter: Lars Jordt / Pris: 100 kr + porto
Bestilling: www.flaadensskibe.dk eller på telefon 22 87 20 29

Har du billeder fra Flådens 500 års jubilæum?

Jubilæumskomiteen håber at kunne slutte jubilæet af med at udgive en erindrings-DVD med de mange aktiviteter i forbindelse med Flådens 500 års jubilæum i 2010. DVD'en vil indeholde filmklip og fotos fra jubilæet, som bindes sammen af lidt tale og musik.

Derfor er komitéen gået i gang med at indsamle billeder, herunder private fotos og filmklip fra 500 års jubilæet.

Har du taget gode billeder eller optaget film fra jubilæet, og vil du bidrage med dem til DVD'en, vil vi meget gerne høre fra dig.

Du kan sende dine billeder til SOK pernikleagroer@mil.dk inden udgangen af marts og samtidig give tilladelse til, at vi må bruge materialet uden kildeangivelse i jubilæums-DVD'en.

DVD'en gøres færdig, når vinderne af gymnasiekonkurrencen har været på togt i Nordatlanten i påsken, og den vil være en gave til søværnets personel marinehjemmeværnet og marineforeningerne samt de mange, der bakkede op om jubilæet.

Dronning Alexandrines og Kong Georg den Førstes

Marinefond

Fondet uddeler årlige legater på omkring 20.000 kr til personel og pårørende til personel i Søværnet.

Dronning Alexandrine var Kong Christian 10.'s hustru, og det var på hendes initiativ, at et marinefond i 1917 blev oprettet. I 1993 blev fondet slået sammen med Kong Georg den Førstes Legat, der stammer helt tilbage fra 1888. Kong Georg var danskfødt konge af Grækenland fra 1863 til 1913.

Fondets formål er ifølge vedtægterne, at:

"Udrede understøttelse til personel i Søværnet – officerer, stampersonel, værnepligtige og civile – der under udøvelsen af deres tjeneste har pådraget sig skade på helbred eller førlighed. Endvidere til ovenstående værdige trængende børn eller efterladte."

Ansøgningsskema kan rekvireres ved kontakt til:

Søværnets Operative Kommando
Postboks 1483
8220 Brabrand
Att.: KL Palle Kjær Lauritsen.

Fristen for ansøgninger er 1. juni 2011.

Næste nummer udkommer juni 2011