

SØVÆRNET 1-2012

Printvenlig PDF





LEDER

Åbenhed Ærlighed Troværdighed

God og fyldestgørende information til medarbejderne er en vigtig ledelsesopgave i alle virksomheder – også i søværnet. Ikke mindst nu, hvor vi må forudse, at forsvaret i de kommende år vil blive væsentligt forandret.

Et varsel om forandringer vil naturligt give anledning til mange spørgsmål og måske en utryghed hos jer medarbejdere. For hvordan vil forandringerne påvirke de enkelte tjenestesteder og måske den enkeltes job? De spørgsmål er det vigtigt, at vi fra ledelsens side løbende besvarer. Derfor bør det være en selvfølge, at vi kommunikerer åbent, ærligt, troværdigt og rettidigt om forandringer, så I alle ved, hvornår I kan forvente at få en afklaring om fremtiden.

Men også i hverdagen er det vigtigt for søværnet som myndighed - og for jer medarbejdere - at I kender vores strategi. Det vil sige hvilke områder, vi i søværnet skal have fokus på i fremtiden. For kun med jeres forståelse for strategien og med jeres indsats kan vi nå de mål, vi har sat.

Jeg må erkende, at vi fra SOKs ledelse ikke altid har været gode til at kommunikere ud til alle medarbejdere om beslutninger, planer og operationer, der giver jer en forståelse for, hvorfor vi handler, som vi gør.

Det vil vi nu gøre noget ved!

Kommunikation vil fremover blive en endnu vigtigere opgave for vores chefer og ledere. Fra SOK er det vores ambition, at vi løbende skal informere om relevante strategiske beslutninger og planer. Selvfølgelig under hensyntagen til politiske og operationelle forhold. Vi vil kommunikere både gennem Niveau III cheferne og direkte helt ud i de spidse ender. Og vores kommunikation skal være baseret på følgende værdier:

- sammenhæng mellem det vi siger, og det vi gør
- intern information før ekstern information
- troværdighed
- ærlighed
- åbenhed

Fra efteråret vil vi derfor arbejde på tiltag, der skal være med til, at du som medarbejder føler dig godt orienteret om, hvad der optager os i SOKs ledelse. Som noget af det første vil jeg med start inden sommerferien jævnlige udsende et nyhedsbrev til alle i søværnet. I nyhedsbrevet vil jeg – i det omfang jeg kan sige noget - informere om status på aktuelle emner, der berører søværnets og forsvarrets strategi. Desuden er der i hele forsvaret et andet tiltag, når den nye avis med det foreløbige navn FORSVARSAVISEN efter planen udkommer i september. At dømme efter udkastet til avisen, er jeg overbevist om, at den i sin form og sit indhold bliver forfriskende, interessant og spændende læsning. Derfor er min opfordring: Tag godt imod den nye avis. I har noget at glæde jer til.

Med den nye avis for hele forsvaret sætter vi samtidig det sidste punktum i bladet SØVÆRNETs 42-årige levetid. Vores verden i forsvaret og i søværnet forandrer sig. Vi skal være klar til at følge med.

Finn Hansen
CH SOK

Søværnets nye tjenestesteder

Den 3. oktober sidste år fik medarbejderne i Farvandsvæsnet en overraskende besked. Et af Danmarks ældste "væsner" skulle nedlægges, og kystredningstjenesten, kystudkigsstationerne og VTS Øresund skulle lægges ind under SOK.

De berørte medarbejdere vidste ikke, om de var købt eller solgt, og i SOK kom staben på overarbejde. Der var mindre end tre måneder til, at fusionen mellem de tidligere civile tjenester og SOK skulle være på plads den 1. januar.

Læs her om de udfordringer og tanker, som omvæltningen satte i gang.



SOK: PLANLÆGNING PÅ HØJTRYK

I SOK er det Planlægningsdivisionen, der leder og koordinerer opgaven med at integrere de tre tjenester fra det tidligere Farvandsvæsnets i SOKs organisation. Målet er én samlet organisation. Hvordan den kommer til at fungere, får medarbejderne besked om den 1. juli.

Fra starten har det vigtigste været, at de mere end 250 medarbejdere fra VTS Øresund, kystredningstjensten og kystudkigsstationerne er blevet overført til SOK én til én. Det vil sige, at alle medarbejdere kan blive på deres hidtidige arbejdsplads og arbejdssted. I hvert fald indtil SOK har overblik over, hvordan de tre tjenester skal integreres i SOK. Overblikket skal være på plads den 1. juli 2012. Den dag får medarbejderne besked om, hvordan deres jobmæssige fremtid kommer til at se ud.

Én samlet organisation

Chef for Planlægningsdivisionen, kommandør Gorm Berg-qvist, siger om planerne:

– Vi har fået en opgave, og den skal vi løse inden for de økonomiske rammer. Vi skal fremstå som én samlet organisation, der trækker på samme hammel. Men der er mange ting, der skal falde på plads, inden vi når så langt. Alt lige fra, om der skal anker eller forsvarets logo på bilerne til, hvordan vi på bedst mulig vis koordinerer funktionerne mellem SOK og vores nye tjenester. Men medarbejderne skal også vænne sig til at arbejde under nye vilkår i forsvaret. Det kan for eksempel være spørgsmål om arbejdsmiljø, indkøb af materiel, ledelsesforhold, kommandoveje og en anden sprogbrug, som skal være ens for alle, fortæller Gorm Bergqvist.

Tradition for samarbejde

SOK har en lang tradition for at samarbejde med både VTS Øresund, kystredningstjenesten og kystudkigstjenesten, og Gorm Bergqvist ser ingen betydelige problemer i, at opgaverne nu fremover skal varetages i en militær myndighed.

For VTS Øresund gælder dog, at SOK må respektere, at Sverige, som er et neutralt land, for fremtiden skal samarbejde med det danske forsvar. Ligesom der for VTS Øresund blandt andet vil være en begrænsning i, at eventuelle klassificerede oplysninger ikke kan tilgå den dansk-svenske VTS, men kun VTS Storebælt, som er rent dansk.

Derimod forudser Gorm Bergqvist, at samarbejdet med kystredningsstationerne vil fortsætte uændret, og sandsynligvis med en endnu bedre opgaveløsning i redningsarbejdet. I hvert fald udtrykker Gorm Bergqvist tilfredshed med, at de meget dedikerede og professionelle redningsmænd, fastansatte som frivillige, nu er en del af SOKs samlede redningsberedskab:

– Vi har brug for redningsmændene. De er forankrede og vellidte i deres lokalområde, og vi ønsker ikke at fratage de frivillige redningsmænd lysten til at fortsætte. Jeg forudser, at det nu bliver endnu nemmere at nå alle sejlene enheder i en redningsoperation, og det vil være med til effektivisere redningsarbejdet, slutter Gorm Bergqvist.

Retten til at flage

For kystudkigsstationerne gælder, at de indgår i farvandsovervågningen og løser vigtige opgaver for marineovervågningscentre. Kystudkigsstationerne har tidligere været en del af marinedistrikterne, så rejsen tilbage er ikke så lang. I praksis skal kystudkigsstationerne løse deres opgave på præcis samme måde, som før, men der er selvfølgelig en række forhold, der skal justeres. For eksempel ansættelsesforhold, lokale arbejdsopgaver og kontaktpersoner. En af de praktiske ting, som hurtigt er blevet justeret, er ejerskabet af flagstangen og retten til at flage. SOK har set det som en vigtig ting for både medarbejderne og søværnet, at der også fremover bliver flaget fra kystudkigsstationerne. En lille ting, som SOK er overbevist om, er med til at gøre integrationen i søværnet nem og problemfri.



VTS ØRESUND: DANSK OG SVENSK

Siden VTS Øresund blev etableret i 2007, har opgaven med at følge med i skibstrafikken i Øresund være delt mellem Danmark og Sverige. Det har ikke været uden udfordringer, men de er blevet løst. Med omlægningen af den danske del af VTS Øresund fra en civil til en militær myndighed, er der imidlertid opstået nye udfordringer i det dansk-svenske samarbejde.

Vi skulle jo nødtigt starte en ny Svenskekrig, siger Per Bæk Hansen fra sit kontor på 14. etage i et højhus i Malmø. Herfra leder han sammen med en svensk kollega VTS Øresund.

Bemærkningen bliver sagt med et glimt i øjet, og så galt går det næppe. For samarbejdet mellem den danske og svenske myndighed er hidtil gået gnidningsløst. Men omlægningen af den danske del af VTS Øresund til en militær myndighed er ikke uden udfordringer for de to nationer.

Løsninger gennem kompromisser

For hvad betyder det for den danske del af VTS Øresund, at den nu hører under det danske forsvar? Og hvordan skal SOK tackle, at Sverige er et neutralt land, som nu skal samarbejde med det danske forsvar?

Kan militære medarbejdere fra SOKs Operationscenter for eksempel tage til Malmø i uniform? Eller får de danske medarbejdere i VTS Øresund adgang til Fiin, forswarets interne intranet, hvor der kan udveksles klassificerede oplysninger?

Svaret på det første spørgsmål er nej. SOK er nødt til at respektere svensk suverænitet på svensk jord. Derfor er SOKs medarbejdere i civil, når de kører over Øresundsbroen. Svaret på det andet spørgsmål er, at medarbejderne har adgang til Fiin, men at eventuelle klassificerede informationer ikke vil blive sendt til VTS Øresund, hvorimod de kan sendes til VTS Storebælt, der er rent dansk.

– I forvejen er der forskelle på, hvad VTS Storebælt og VTS Øresund har bemyndigelse til, siger Per Bæk Hansen.

Med dette mener han blandt andet, at VTS Øresund ikke som VTS Storebælt kan pålægge et skib at sejle på en bestemt måde og udstede en bøde, hvis skibet ikke følger ordren. VTS Øresund kan alene vejlede og advare skibene.

– Måden at drive VTS Øresund på kan af gode grunde ikke være som i VTS Storebælt. VTS Øresund hører under dansk, henholdsvis svensk lovgivning. Og den fælles drift af VTS Øresund mellem Danmark og Sverige kan kun lade sig gøre, fordi vi ikke har mandat til myndighedsudøvelse, men alene kan informere og vejlede skibstrafikken. Det ville for eksempel aldrig gå, hvis en svensk medarbejder på vagt, kunne udstede en bøde til et skib på dansk område. Det samme gælder omvendt. Det ville være at afgive national suverænitet, forklarer Per Bæk Hansen, der forventer at det gode samarbejde med svenskerne vil fortsætte uændret. Også de to danske operatører, Søren Hansen og Brian Crone, ser ikke de store problemer i fremtiden. De er i dag på vagt i operationsrummet allerøverst i højhuset, hvorfra de har en formidabel udsigt over Øresund.

Begge har de en fortid i søværnet, Søren Hansen som værnepligtig, og Brian Crone som reserveofficer, så de føler begge to, at det nye tilhørsforhold til SOK, er lidt lige som at komme hjem. Også Per Bæk Hansen har en fortid i søværnet gennem godt 30 år. Det har gjort overgangen fra Farvandsvænet til søværnet noget lettere. Blandt andet er har forswarets procedurer og forretningsgange hurtigt blevet integreret i VTS Øresund.

Fordele

I SOKs Operationscenter i Aarhus forventer chef, kommandørkaptajn Gustav Lang, at det dansk-svenske samarbejde om VTS Øresund vil fortsætte lige så smidigt som hidtil. Han ser endda en række fordele i, at den danske del af VTS Øresund nu hører under SOK:

– I fremtiden vil de danske medarbejdere i VTS Øresund for eksempel kunne trække på SOKs tilbud om kompetenceudvikling, ligesom det vil give en fleksibilitet med hensyn til afløsning og eventuel jobrotation mellem VTS'erne og det maritime servicecenter, MAS'en, i SOKs operationsrum. Det giver nogle muligheder, som vi hidtil ikke har haft, forklarer Gustav Lang.

Fakta om VTS ØRESUND

Organisatorisk placering:

- dansk VTS Øresund under Forsvarskommandoen/SOK
- svensk VTS Øresund under det svenske Sjöfartsværket

Formål:

- at bidrage til sikker sejlads gennem Øresund
- at beskytte havmiljøet

Overvågningsområde:

Fra svenske Kullen til syd for danske Stevns
35.000 skibe om året

Bemanding:

- en dansk og en svensk leder
- 20 VTS operatører
- tre operatører på vagt i 12 timers tårn året rundt
- fælles procedurer
- engelsk som arbejdssprog
- nationale lønftaler
- national arbejdstid: DK 37 timer; SE 34 timer
- rullende fælles vagtskema



KYSTUDKIGSSTATION: KEGNÆS

Kystudkigsstation Kegnæs på Sydals er én af fem kystudkigsstationer, som fra den 1. januar 2012 blev en del af SOK. Så langt øjet rækker, overvåger vagten skibstrafikken ud for stationen og melder skibenes navn videre til SOKs marineovervågningscenter i Frederikshavn.

Det var den 3. oktober klokken 9 minutter i 11!

Stationsleder Niels Peter Junker husker tidspunktet med minutters nøjagtighed. Lige præcist på dét tidspunkt kom vagten løbende ud fra det lille grønne udvigshus og råbte den ufattelige nyhed: "Farvandsvæsnets skal nedlægges". Niels Peter Junker og en kollega var i gang med at fjerne alger fra fyret. De troede ikke deres egne øren.

– Bagefter blev han sur over, at vi ikke ville tro ham, og det var da også et chok, erindrer Niels Peter Junker drillende.

Men nyheden var alligevel ikke det helt store chok, for kystudkigsstationerne har tidligere hørt under SOK, inden de kom under Farvandsvæsnets.

Endnu er det dog kun et rundt gult skilt med påskriften "Militært område", der

markerer, at kystudkigsstationen har skiftet status.

– Det er jo lidt ligesom at komme hjem igen, og nu bliver det noget helt andet. Nu er vi fuldgældende medlemmer af Marineovervågningscenter Nord og kan få oplysninger fra SOK. Tidligere anede vi jo ikke, når der skete noget nyt. Der var aldrig oplysninger den anden vej. Så på den måde er det en fordel for os, mener Niels Peter Junker.

Udkiggen og fyrmesteren

Niels Peter Junker er foruden stationsleder også vederlagsbetalt fyrmester ved det gule fyr, der tårner sig op bag udkigshuset.. Han har haft sin gang ved Kegnæs Fyr siden barndommen, hvor hans bedstefar passede fyret, der stammer tilbage til 1845, mens kystudkigsstationen blev oprettet i 1954. Og der bliver holdt godt øje med skibene, der passerer forbi.

På vagtens skrivebord, under det gennemsigtige skriveunderlag, ligger der en liste over skibe, som vagten skal holde særligt øje med. Det er skibe, der tidligere ikke har haft rent mel i lasten, men i stedet er krydset grænsen på fjorden med smuglergods under dæk. Også menneskesmugling er forekommet. Derfor holder vagten et særligt øje med disse skibe.

Ved aftenstide har kystudkigsstationen desuden en anden vigtig opgave. Når skumringen falder på, kontrollerer stationen, om alle fyr er tændt i det to overvågningscentres områder, der strækker sig fra Skagen til Bornholm. Det sker via en sensor, som sender en mail til stationen. Hvis ikke der er lys, kontakter vagten lodser og færger i området og beder dem se efter, om der er lys i fyret. Hvis ikke, sender kystudkigsstationen en advarsel til de passerende skibe.

Men hvad der fremover skal ske med kystovervågningen og overvågningen af de mange fyr, kan stationsleder og hans seks kollegaer endnu kun spekulere over. De venter på, at det skal blive den 1. juli.



HVIDE SANDE: REDNINGSSTATION

Næsten 90 år er der gået, siden den første redningsstation blev opført ved Hvide Sande. Gennem de mange år er frivillige redningsmænd gået på havet, når skibe eller mennesker har været i nød. I dag har redningsstationen fire fastansatte redningsmænd og syv frivillige. Alle gør de sig tanker om, hvordan fremtiden for redningsstationen bliver, når SOK den 1. juli melder planerne ud.

Det er erfarne redningsmænd, der smider, hvad de har i hænderne, når alarmen lyder. I løbet af minutter har de båden fra kaj. Én har været redningsmand i 29 år, en anden i 27, og en tredje kunne fejre 25 års jubilæum sidste år. De ved, at minutter kan afgøre liv eller død for de nødstedte på havet. Derfor er det afgørende for redningsmændene, at relationen til den myndighed, de hører til, fungerer.

En ny verden

SØVÆRNET møder de fire fastansatte redningsmænd en blæsende forårsdag på redningsstationen i Hvide Sande. Udenfor på muren hænger stadig Farvandsvæsnets blå skilt, og bag den grønne port med de karakteristiske splitflag i et kryds står redningsbåde og grej klar til udrykning. Men oppe på kontoret på første sal spekulerer de fire over, hvordan redningsarbejdet skal køre fremover, efter at de 21 redningsstationer for fremtiden skal høre under SOK. Og ude i byen står redningsmændene på mål for muntre bemærkninger, som:

- hvornår får I striber på? - har I lært at stå ret? - skal I så give kommandoer ud af vinduet?

Den sidste bemærkning med slet skjult hentydning til kommandoerne, når søværnets skibe går til kaj ved værftet over for rednings-stationen.

Det bliver da også en ny verden for redningsmændene. Stationsleder Lorentz Lauridsen har aldrig aftjent værnepligt, og han kender ingenting til forsvaret. For at blive lidt klogere har han i første omgang bedt om en ordbog: han forstår ikke alle søværnets forkortelser!

Ser tiden an

– Vores samarbejde med Farvandsvæsenet var ellers begyndt at køre rigtig godt, så det var lidt mærkeligt, siger Verner Sohn Christensen, der har været redningsmand i 26 år.

Stationsleder Lorentz Lauridsen gyder lidt olie på kollegaens undren:

– Det er ligesom, når nogen dør! Så elsker man dem åh så meget! Men med SOK, det har jo kørt godt. Gnidningerne har kun været bagateller. Så her på stationen er vi blevet enige om "lad os nu se". Vi er da spændte på fremtiden, men vi skal altså lige afvente et halvt års tid, inden vi ved, hvad der skal ske.

Grejet og tøj

Lige nu er Lorentz Lauridsens største bekymring, hvordan det skal gå, når grejet skal repareres. På stationen er de vant til at gå op til en lokal håndværker. Det håber han, at de kan blive ved med. Hvis de skal vente på en sagsgang i SOK, bliver det svært at opretholde beredskabet. Og så er der arbejdstøjet!

– Tøjet er en del af vores løn, men de har ikke fundet ud af, hvad vi skal have, siger Lorentz Lauridsen med et "hæ hæ" på læben.

– Måske skal vi have silkeunderbukser. Det er jo det sidste nye, har vi set i fjernsynet, foreslår Verner Sohn Christensen. Den nye beklædning giver anledning til muntre bemærkninger mellem mændene.

Rykker ud 75-80 gange om året

Redningsstationen i Hvide Sande rykker i gennemsnit ud til 75-80 SAR om året. På havet er det drukneulykker og kuttere, der slår læk eller får grej i skruen. På fjorden er det mest lystfiskere og turister, der har lejet en jolle og ror ud på fjorden. Redningsopgaven er lige vigtig hver gang, uanset, hvem der er i nød, men Jens Otto Grønne Pedersen, der har været redningsmand i 27 år, gør sig da sine tanker:

– Der er nogen, der nok skulle have givet sig til noget andet end at sejle, siger han tørt.

De i alt 11 redningsmænd er alle vokset op i lokalområdet, og de fleste har haft noget med vand at gøre. Derfor kender de også de fastboende fiskere, og det påvirker dem ved drukneulykker, hvis den druknede er en af deres egne.

– Så fortsætter vi nok eftersøgningen noget længere, end SOK siger, at vi skal. Det, der betyder noget, er jo at finde ham. Med druknede badegæster er det noget lidt andet. Dem kender vi jo ikke. Men det er da træls, og værst, når det er børn, funderer Jens Otto Grønne Pedersen.

Redningsstationen i Hvide Sande dækker havet fra Blåvand i syd til Husby i nord, med Esbjerg og Thorsminde redningsstationer som de nærmeste naboer.

Redningsstationens store redningsbåd er rustet til at gå 35 sømil ud, men har været hele 60 sømil ude fra kysten for at redde en lystsejler i nød. Det værste, mændene har været ude for, var dog, da der var udbrudt brand i et hollandsk containerskib. Da gik de ud i 38 sekundmeter vind.

– Så blæser det ligeud, som vi siger herovre, kommenterer Jens Otto Grønne Pedersen.

Skulle en lignende alarm lyde igen, går redningsfolkene atter på havet. Mens de venter på den første juli. Og ser tiden an.



Nyt minerydningskoncept et stort skridt nærmere

Forsvarets Materieltjeneste har med succes testet en af de to overfladedroner fra Holm-klassen, der skal bruges i et nyt minerydningskoncept. Tre spræng-ladninger på mellem 100- og 700 kilosprængstof beviste, at de to skibe kan klare mosten.

Et nyt minerydningskoncept er ved at blive udviklet af Søværnets Operative Kommando og Forsvarets Materieltjeneste. Det er indledningsvis et containerbaseret fleksibelt system, der via kommandomoduler kan styres enten fra land eller et skib afhængigt af situationen. Det bliver kaldt en modulær MCM (Mine Counter Measures) kapacitet – i daglig tale kaldet MCM Danmark. I uge 12 var tiden så kommet til at få testet de to overfladedroner, SALTHOLM og HIRSHOLM, der skal bruges i det nye koncept. Testen skulle bevise, om de kunne holde til de kraftige sprængninger, minerydning kræver.

Forventet succes

Selvom de endelige resultater endnu ikke foreligger, ser testen ud til at være en succes.

– Vi var rundt i skibet og aflæse forskellige sensorer, som Forsvarets Materieltjeneste havde monteret, og som skulle bruges til at måle effekten af sprængningerne. Vi kontrollerede også skibet visuelt bagefter, for at se om vi kunne finde nogle uregelmæssigheder. Men det hele var, som det skulle være, fortæller kaptajnløjtnant Mette Stab-Nielsen, der er chef for MCM Danmark. De store sprængladninger blev lagt af minedykkerne fra Frømandskorpset. Det hele foregik i et øvelsesområde nord for Hundested. Efter hver af de tre sprængninger blev alle sensorerne på skibet kontrolleret.

– Resultaterne skal lige nikkes af hele vejen rundt, men umiddelbart gik det rigtig godt. Det er jo lidt en milepæl i det her projekt, at vi nu, om alt går vel, snart har en tilladelse til at bruge skibene. Så det er en bekræftelse af det, vi havde forventet: skibene er efter en større ombygning, der stadig er i gang, næsten klar til brug, forklarer projektleder for det nye minerydningskoncept, kaptajnløjtnant Martin Stechmann fra Forsvarets Materieltjeneste.

Skibene er nu delvist ombygget, og arbejdet kan fortsættes fremadrettet af Forsvarets Materieltjeneste, der har fået bekræftet, at sikkerheden er i orden for personalet, og at skibene kan bruges operativt.

Løbende træning og udvikling

Konceptet er fortsat under udvikling, og både enheder og moduler vil blive forbedret yderligere. Udviklingen vil fortsætte det næste års tid, hvor installationerne vil blive endeligt færdiggjort, og de nye systemer implementeret.

– I den nærmeste fremtid skal vi træne i danske farvande. I uge 15 får vi de to moduler om bord på THETIS, der er blevet tildelt som logistisk støtteplatform for MCM Danmark i 2012, fortæller Mette Stab-Nielsen.

Det ene modul er et egentlig operationsrum pakket ind i en standard 20 fods container. Herfra kan operationer planlægges og gennemføres. Men det er også muligt at fjernstyre de ubemandede droner fra dette modul om bord i THETIS. Det andet modul er til minedykkerne fra MCM Danmark, der indgår som en vigtig del af operationen, når objekterne på havbunden skal identificeres.

– Vi skal af sted i juni på øvelsen BALTOPS12. Det bliver en helt særlig oplevelse, hvor MCM Danmark, for første gang siden starten af projektet, skal bruge systemerne uden at have et egentlig testprogram at forholde sig til. Så det bliver ret spændende. En form for minieksamen, siger Mette Stab-Nielsen.

Efter sommerferien står den så på den store øvelse DANEX/NOCO 12, hvor MCM kapaciteten vil blive afprøvet i et større øvelses scenarie endnu engang.

Lige efter bogen

Mette Stab-Nielsen og Martin Stechmann var nu ret sikre på, at dronerne kunne holde til belastningen, inden testen gik i gang, og at det her var et skridt på vejen mod endelig succes. Men ikke desto mindre har det været rart for alle parter, at få det endelig bekræftet.

– Det er et lykkeligt resultat, at det hele gik som forventet. Nu kom vi et stort skridt nærmere med, at få de her MCM-moduler operative. Men vi skal lige huske, at alle resultater skal endelig godkendes, inden det helt falder på plads. Alt tyder dog på en stor succes, fortæller Martin Stechmann.

Det er planen at SALTHOLM og HIRSHOLM er operative med alt det nye MCM udstyr fra slutningen af 2013.



Overlevelse på indlandsisen

Der stod strabadser på skemaet, da to besætningsmedlemmer fra inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN deltog i flyvevåbnets kursus i at overleve på den grønlandske indlandsis.

Termometret viste 39 graders kulde, da Peter Aagaard og Ole Johnny Frederiksen fra EJNAR MIKKELSEN slog deres lille gule telt op på indlandsisen ud for Kangerlussuaq. I slutningen af februar var de to med på flyvevåbnets kursus ARCTIC SURVIVAL. På kurset lærer deltagerne at overleve, hvis uheldet er ude i arktiske områder.

Kulden dræber

For de to deltagere fra EJNAR MIKKELSEN blev mødet med indlandsisen en kold og lærerig oplevelse. Peter Aagaard fortæller:

– Allerede under de første dages undervisning lærte vi på vores krop, at kulden er en dræber. I omkring 40 minusgrader var det ikke ligetil at få ild i primussen, og på

ti minutter udenfor fik flere at deltagerne lette forfrysninger på næsen. For mig blev de amerikanske instruktørers udtryk "If you become wet you die" et væsentligt læringspunkt.

Til at beskytte mod kulde og vind vil nødstedte som det første bruge redningsflåde eller telt. Og godt pakket ned i soveposen kunne de to sømænd da også holde varmen under teltdugen:

– Om natten sov vi ganske godt i vores lille telt, selvom min makker vistnok lærte, at det er en god idé at tage overtøj på, når man skal ud og nattisse, siger Peter Aagaard. Men et telt som indlogering holder ikke i længden.

Læ i ishus

De lave kuldegrader føles ekstremt koldere i en bidende vind. Af den grund er det nødvendigt med en ordentlig afskærmning. Derfor skulle kursisterne i det sidste døgn bygge og overnatte i en iglo, fordi det eneste byggemateriale på indlandsisen som regel er is.

– Vi skulle bruge 50-80 isblokke, og vi arbejdede det meste af dagen med at save isblokke ud. Det var fysisk hårdt, men gav også varmen. Selve byggeriet var udfordrende, og spændingen var stor til sidst, da den sidste blok i toppen skulle sættes på. Heldigvis viste det sig, at vores iglo var ganske solid og fin at overnatte i. Og næste dag kunne vi faktisk stå oven på igloen, uden at den styrtede sammen, fortæller Peter Aagaard.

Peter Aagaard synes, at kurset var fantastisk lærerigt, og han er sikker på, at søværnets inspektionsfartøjer sagtens kan udnytte den viden og erfaring, som han fik på kurset.

Fremtidigt behov

Om grunden til, at EJNAR MIKKELSEN, der er en del af søværnets division 19, havde to besætningsmedlemmer med på kurset, siger leder af division 19 og chef på EJNAR MIKKELSEN, orlogskaptajn Niels Ole Markussen:

– Vi opererer typisk alene nær kysten og i øde områder ved Grønland. På det maritime område har vi klart en unik kompetence, som kun de færreste kan matche. Derfor deltager vi i ARCTIC SURVIVAL-kurset for at udbygge vores forståelse for det operationsområde, som vi arbejder i til dagligt. For med de klimatiske forandringer, og den deraf følgende øgede trafikmængde og turisme med videre, kan vi forudse, at der også kan være behov for, at vi kan undsætte personer i de fjernere kystegne i Grønland. Af den grund vil vi i de kommende år udbygge vores kompetencer på dette område.

Det er hensigten, at flere besætningsmedlemmer fra division 19 skal deltage i ARCTIC SURVIVAL-kurset, så de bagefter kan uddanne resten af besætningerne i de mest elementære overlevelsesteknikker i kulden.

– Senere på året opererer vi sammen med slædepatruljen Sirius på Grønlands østkyst, så vi også kan lære af denne særlige enhed. Slædepatruljen har mange års erfaring med operationer under ekstreme arktiske vejrforhold i meget øde områder. Min ambition er, at vi får en form for arktisk enhedsuddannelse til alle seks besætninger i divisionen, slutter Niels Ole Markussen.

Teori og praktik

Flyvevåbnets ARCTIC SURVIVAL-kursus består af en teoretisk og en praktisk del. I den teoretiske del lærer kursisterne om teknikker til at overleve. For eksempel hvordan man bygger igloer, vigtigheden af den rigtige påklædning, føde og væske, nødsignaler og hvilke særlige forhold, man skal være opmærksom på ved kuldepåvirkninger og kuldeskader, samt ikke mindst hvordan man afhjælper kuldeskader. Instruktørerne på kurset kommer blandt andet fra US Air Force med god erfaring fra for eksempel Alaska.



OPLOG-personel står til søs

Personellet fra de to OPLOG'er, der vedligeholder og servicerer søværnets store skibe, er i fuld gang med at blive omskolet. De skal fremover kunne supplere besætningerne, både når de er i havn og ude og sejle.

Der bliver skuret og skrubbet. Til tider i de mest akavede arbejdsstillinger i det lille rum nede ved sonaren. Heri Jensen er i gang med at gøre rent på IVER HUITFELDT efter et par ugers tests af fregatten. Selvom dagen starter med moppe og spand, nyder han at være ude og sejle.

– Det er helt vildt dejligt at være ude igen. Der er altid noget at lave. Ud over pludselige fejl og reparationer er der de daglige, ugentlige og månedlige kontroller af maskiner og installationer. Og så selvfølgelig rengøring, fortæller marinespecialist Heri Jensen fra Det Operative Logistiske Støttecenter (OPLOG) i Korsør.

Han er om bord for at blive omskolet til de tre nye fregatter. Fremover skal personellet fra OPLOG'erne i Frederikshavn og Korsør kunne supplere det tekniske personel på søværnets støtteskibe og fregatter og desuden tage vagter og

vedligeholde skibene, når de er i basehavn. Det er resultatet, efter at en arbejdsgruppe har set på, hvordan OPLOG'ens opgaver kan tilpasses flådens store skibe. Selvom arbejdsgruppens anbefalinger endnu ikke er godkendt hos SOK, er processen tyvstartet, da fregatterne allerede er begyndt at sejle, og behovet derfor har været der.

Fleksibel fremtid

Udover vagter og vedligeholdelse i basehavnene, skal personellet afløse dele af skibenes tekniske division. Derfor er det nødvendigt, at de kender skibene indgående. Chef for OPLOG Korsør, kommandør Lars Gullaksen forklarer:

– Vi skal kunne supplere besætningerne både i internationale operationer, på øvelser og når de er i havn. Med de store besætninger på de nye skibe er det en nødvendighed. Og med det nye materiel og den nye teknologi er vi nødt til at få et dybt kendskab til det hele.

Nede ved sonaren får selv de mindste kroge en tur af Heri Jensen. Han ser ud til at tage det dybe kendskab seriøst. Han mener også, at han har fået et større kendskab til maskiner, komponenter og skibet generelt.

– Efter at have set tingene i brug kender jeg det hele meget bedre. Jeg kan ligesom se sammenhængen. Der er jo nye opgaver hele tiden, fortæller Heri Jensen. Han nyder også de ekstra udfordringer, det har givet at komme om bord på fregatten for at blive omskolet.

Som egen bukselomme

Under omskolingen har personellet fra OPLOG'erne haft mange flere timer om bord på skibene end normalt. Det har betydet, at de kender skibet og dets installationer bedre og derved hurtigere kan løse problemerne. Også når de er i land, hvor de nu har nemmere ved at se den store sammenhæng. Heri Jensen mener, at han meget bedre forstår, hvordan det maskinteknisk hænger sammen på skibet nu. Og en af hans kollegaer støtter op:

– Jeg har et meget større indblik i skibets opbygning. Jeg ved, hvordan normalbilledet ser ud. Og nu kender jeg systemerne og udtrykkene, de bruger på skibene. De er lidt anderledes end på land, forklarer Johnny K. B. Madsen, marinespecialist hos OPLOG Korsør.

Når man ser listerne med ting, der skal kontrolleres, forstår man godt, at kendskabet er blevet større. Og selvom rengøring kan lyde malplaceret, når man snakker omskoling og uddannelse, så er det en del af arbejdet, når man indgår i skibets besætning. Desuden er det nødvendigt.

– Det kan være både svært og tidskrævende at finde fejl på beskidte og olieindsmurte installationer. Så vi er faktisk nødt til at gøre løbende rent, fortæller Heri Jensen.

Der har dog været lidt mere rengøring end normalt her i starten. Først og fremmest på grund af fregattens mange besøg på værft. Desuden har der været visse begrænsninger under omskolingen, da skibet er så nyt. Mange af installationerne er stadig dækket af garantien og kan derfor kun fejlmeldes. De egentlige reparationer må vente.

– Tilbagemeldingerne er, at det går bedre med omskolingen. Vi har arbejdet på at få rengøring og lignende minimeret. Men vi indgår jo også i besætningerne med alt, hvad det indebærer, og lige nu er der behov for det. Så det job løser vi selvfølgelig også, forklarer Lars Gullaksen.

OPLOG'erne ser lyst på fremtiden og personellet glæder sig over nye udfordringer på støtteskibene og fregatterne.



Fra æselryg til firehjulstrækker

To sømænd bidrager til at højne kørsels- og færdselssikkerheden ved de afghanske hærstyrker i Afghanistan. De er en del af den nye danske kapacitetsopbygnings-enhed i ISAF.

Fire ørkenfarvede Ford Ranger Pick-ups og fem HUMVEEer suser rundt imellem hinanden på kryds og tværs. Der mangler både styring og kontrol af uddannelsen, da de to sømænd, seniorsergent Allan og korporal Jean ankommer til Camp Shorabak i Helmand provinsen for knap fem uger siden.

– Det er missionens bedste job og meget motiverende at være køreskolementor og "Babba", siger Allan.

– "Babba" er afghansk og betyder erfaren mand, fortæller seniorsergenten videre med stor troværdighed i stemmen, samtidigt med at han bryder ud i et stort smil

og skubber solbrillerne op i panden.

Allan og Jean er to af de fem mand fra Søværnet, der er tilknyttet kapacitetsopbygningsenheden (KOB).

Mentor opgaven

Afghanerne har selv overtaget ansvaret for uddannelsen af deres egne militære kørere ved centrets køreruddannelsesafdeling, der årligt uddanner knap 600 kørere til den afghanske hær.

Allans opgave er derfor primært fokuseret på idéudvikling og strukturering af planlægningen og gennemførelsen af køreruddannelsen samt på organisationsudviklingen internt i køreskolens organisation.

Jean virker som kører og sikringsmand, når parret dagligt bevæger sig rundt på Det Afghanske Regionale Militære Træningscenter i Camp Shorabak.

– Det er sikkert vanskeligt for en dansker at forstå det. Men da dette kursus med 50 elever startede op for 4 uger siden, spurgte jeg ud i klassen, hvor mange af soldaterne, der havde kørt bil før, fortæller Allan.

Ingen rakte hånden op, og Allan fortsatte derfor:

– Men, hvor mange har så siddet i en bil?

En rakte hånden op!

Allans pointe er, at man altid under sin mentorering og i samarbejdet med de afghanske soldater og førere skal huske på, at mange af soldaterne kommer fra afsidesliggende landsbyer over hele Afghanistan og måske ikke kan læse og skrive.

En helt anden verden

Springet fra æselryg til militær kører på en moderne Ford Ranger Pick-up eller en HUMVEE er for mange af soldaterne lig et kvantespring i tid ind i det 21. århundrede.

– Det er derfor nødvendigt at fortælle, hvorfor man skal kigge efter motorolien og tilstanden på bilen, inden man kører i den, siger Allan.

Afghanerne har et, set med danske øjne, meget topstyret militært hierarki, lig det man tidligere så i de tidligere østbloklønde, hvor man afventede ordrer og ikke kom med konstruktive forslag til sine førere, eller selv tog beslutninger.

Derfor var organisationsudvikling og uddelegering af opgaver og ansvar noget af det første, Allan tog fat på, da han havde set forholdene på køreskolen lidt an for fem uger siden.

Grib chancen

Heldigvis var hans afghanske samarbejdspartner, løjtnant Saboor på 25 år ikke sen til at gribe muligheden og ideen om sparring, udvikling og ansvarsdeling på kørecentret, da Allan forelagde ham ideerne hertil. Saboor fortæller med stolthed i stemmen og glimt i øjet, at Allan er den bedste mentor, han kunne tænke sig at have.

– Han har mange års erfaring med uddannelse og arbejde med unge befalingsmænd, så jeg lærer nyt hver dag. Da vi havde kendt hinanden et par dage, sagde jeg til ham: "Fortæl mig alt, hvad du ved om uddannelse og opbygning af en organisation, og hvordan vi kan gøre vores køreskole bedre, så fortæller jeg dig alt om Afghanistan og afghansk kultur."

Allan lavede herefter en organisationstegning med Saboor i toppen, og hvor hans seks befalingsmænd fik hvert deres ansvarsområde, såsom ansvar for materiel, ansvar for banens vedligeholdelse og ikke mindst forebyggende køretøjsvedligeholdelse.

Tidligere var det ikke beskrevet, hvad sergenter skulle gøre, når der var et kursus.

– Vi har nu fået beskrevet deres opgaver, og jeg har fået mere tid til at støtte og kontrollere uddannelsens kvalitet og befalingsmændenes arbejde, fortæller Saboor stolt, mens han nikker over mod Allan og Jean, der står et stykke borte og snakker

med nogle af eleverne via tolk.

– Vi følger nu en uddannelsesplan, og eleverne skal op til en slutkontrol, inden de afslutter kursus. Vi kan allerede nu se, at de opnår et meget bedre resultat end tidligere, fortæller Saboor.

Inden længe skal man desuden til at planlægge et helt nyt og stort kørselsanlæg ved Camp Shorabak. Allan er af Saboor blevet opfordret til at være med i planlægningen og opbygningen af den nye bane, hvilket Allan tager som et skulderklap på, at hans råd og dialog er en succes.



MP'erne får nye muligheder i gammel bygning

Søværnets Militærpoliti får nye bygninger til uddannelse og administration. Fremover vil militærpolitifolkene være indkvarteret i den historiske Alcatelbygning på Flådestation Korsør.

De brokker sig ikke de to fra Søværnets Militærpoliti (MP). Faktisk skal de presses for at komme med lidt indrømmelser. De seneste år har MP'erne været indkvarteret i et gammelt minedepot i skoven ved Bøstrup lidt uden for Slagelse. Det har ikke har været det mest optimale sted at runde uddannelsen for Søværnets MP'er af. Selvom udtryk som "... fin kvalitet i forhold til undervisning," og "... gode øvelsesforhold," går igen om deres nuværende bygninger, bliver de kommende lokaler på Flådestation Korsør en opgradering til noget bedre.

– Det bedste er, at vi kommer tættere på vores miljø igen. Der er nu ikke meget maritim stemning midt ude i en skov, kommer det med et lille grin fra orlogskaptajn Henrik C. Hansen, chef for MP'erne i Søværnet.

Sammen med næstkommanderende, kaptajnløjtnant Michael B. Berthelsen, viser han rundt i bygningen, der fremover skal udgøre deres hovedkvarter.

I det rette element

Stemningen er høj hos de to MP'er. De kan flytte ind i starten af april, og det er tydeligt, at de glæder sig. Det er første gang, de ser bygningen, efter at den er blevet ryddet. Alle lokaler bliver hurtigt undersøgt og kort diskuteret. Det hele er stadig tomt, og det eneste, der egentlig vidner om, at forberedelserne er i gang, er de mange kabler, der hænger ned fra lofterne. Det, og så en lettere overrasket håndværker, der er ved at bore hul til en stikkontakt.

– Jeg glæder mig virkelig til at komme tættere på flåden igen. Det bliver jo lidt ligesom at komme hjem igen. Det kommer jo også til at give nogle flere muligheder og effektivitet i uddannelsen, fortæller Henrik C Hansen.

Michael B Berthelsen er hurtig til at følge op:

– Ja, det er et godt og fleksibelt område til uddannelse. Nu har vi optimale muligheder for at træne mange forskellige scenarier. Vi kan træne mere på og med skibene. Og måske endda komme om bord spontant nogle gange, hvis undervisningen kræver det.

Jo mere de fortæller, jo mere tydeligt bliver det, at det vigtigste for dem er, at de kommer tilbage i de rette omgivelser. Og fordele, som mindre spildtid i transport, bedre samarbejde og sammenhold med eskadrene samt flere muligheder i uddannelsen, går igen i deres samtale. Bedre kontorfaciliteter og generelt mere plads trækker selvfølgelig også regnskabet opad. I underetagen er der rigelig lagerplads til boardingpakker og operativt grej til de MP'er, der står klar til udsendelse.

Nye udfordringer

Efter en tur på terrassen, hvor kommende grillfester kort er oppe at vende, går turen op mod det, de kalder et "stationært landbaseret flexdæk". Det er placeret over et af de store lagre. Et kæmpe lokale med lavt til loftet. På den ene side er der plads til undervisning og kontorer. På den anden side et lille lokale med store vinduer ud til dækket.

– Vi får mulighed for at træne en masse ting heroppe. Vi kan øve kamp på tæt hold, efterforskning og træne en masse forskellige scenarier, forklarer Henrik C Hansen.

Hvordan lokalet skal udnyttes, er endnu ikke helt på plads. Men det ligger jo i navnet "flexdæk", at det skal være fleksibelt og rumme flere muligheder. Og de nye opgaver med bekæmpelse af pirater gør, at MP-uddannelsen er blevet tilpasset på en række områder.

– Der er mange ting, vi skal tage stilling til. For eksempel det spil, der er mellem fanger og deres vogtere. Det kan være et stort psykisk pres at skulle håndtere, og det er noget, vi har fået mere fokus på, fortæller Michael B. Berthelsen.

Snakken går videre om de muligheder, der bliver i det store lokale. Skillevægge, så rummet kan deles op, og forskellige scenarier øves, er en af de oplagte muligheder. Hurtigt kommer samtalen ud af et sidespor og en intern joke om Ålekvaaber og Madagaskar-havet sniger sig ind i samtalen og får de to MP'er til at grine højt.

Udsigten til at blive mere effektive og få nye muligheder i uddannelsen, skinner klart igennem i deres humør. Der er ingen tvivl om de glæder sig. r

MP-uddannelsen

Uddannelsen er ved at blive moderniseret, så den passer endnu bedre til Søværnets og Forsvarets behov. Fra august bliver uddannelsen delt op i tre moduler:

1) Første modul er en militær del, hvor de kommende MP'er lærer de grundlæggende soldaterfærdigheder inden for forsvaret.

2) På andet modul trænes de politimæssige kompetencer, som en MP skal kunne udføre.

3) Det sidste modul er mere fleksibelt. Det er her, uddannelsen tilrettes det opgavespekter, som MP'erne skal arbejde inden for. For eksempel boarding, specielle skydefærdigheder og lignende inden for søværnet. Når MP'erne er færdiguddannet venter yderligere uddannelse. Blandt andet i efterforskning og kriminalteknik med henblik på, at MP'erne kan deltage i piratjagt.



Dybe dyk med ny åndegas

Fire mænd har omringet et panel fyldt med ventiler, skærme og meget andet. Det er herfra, de overvåger dykkeren i tanken under gulvet. Vi er på Søværnets Dykkerskole, hvor de er i gang med at teste en blanding af luftarter kaldet Trimix.

Rutinerne går tydeligt deres gang, og alle ved, hvad de laver. Dykker Benny Nielsen får hjælp til at få det sidste af dykkerudstyret på, så han er klar til at blive sendt i vandet. Alt kontrolleres en sidste gang, og der er overskud til at pjatte lidt, mens han venter på "go".

Vi er på Søværnets dykkerskole på Holmen i København. I den ene ende af et trykkammer er der installeret en kæmpe tank under gulvet. Den kaldes en wet-pot og gør det muligt at simulere forskellige slags dyk under kontrollerede forhold. Formålet er at kunne teste udstyr, åndegasser og træne dykkerne.

Ned til 60 meter

Når dykkerne først er kommet i wet-potten, er der ikke meget at lave for dem. De skal melde tal, som dybde og puls engang imellem. Ellers er den største udfordring faktisk at holde pulsen på 100, så forskerne får ensartede resultater.

– Det bliver jo lidt trivielt at ligge derinde i tanken. Man kigger jo bare på risten i bunden og arbejder lidt for at holde pulsen oppe. Så hjælper overfladen med lidt opmuntring engang imellem, fortæller Benny Nielsen, marinespecialist og hjælpeinstruktør på Søværnets Dykkerskole.

Benny Nielsen er en af de fem dykkere, der er med i dagens forsøg. De skal teste en blanding af åndegasser til dykning. Normalt bruger dykkerne Nitrox, der består af ilt og nitrogen. Tilsættes helium kaldes blandingen Trimix. Blandingen gør det mere sikkert at dykke på dybder ned til 60 meter.

Dykkeren i centrum

De andre dykkere når lige at tage lidt gas på Benny, inden han skal i vandet. De bliver enige om, at han snakker for meget. Selvom han er hurtig til at forsvare sig, stoppes talestrømmen, da dagens kammerleder beder om en klarmelding.

Kammerlederen er ham, der skal lede og fordele arbejdet ved dagens dykninger. Han står blandt andet for sikkerheden og planlægningen af de forskellige dyk.

– Vi har kun erfarne folk med, så de kender gamet. Fællesnævneren er høj, og vores force er jo netop, at vi er godt uddannet og fysisk fit. Så vi er skarpe, men vi vil ikke piske en stemning op. Sker der noget, er folkene fokuserede og klar til at handle, og det er sådan, det skal være, forklarer Per Haagerup, seniorsergent og sanitetsbefalingsmand på Søværnets Dykkerskole.

Per Haagerup fortæller, hvordan hele lokalet forleden gik i stå, da en dykker i tanken pludselig nøs. Den fremmede lyd fik alle til at stoppe op, så selvom stemningen kan virke afslappet, er alle mand klar, hvis der skulle ske noget.

Bobler i blodet

Dykkersyge kan være livsfarligt. Den opstår, når en dykker stiger for hurtigt mod overfladen. Luften, dykkeren indånder, vil udvide sig og stige til vejrs som små bobler, efterhånden som trykket falder på vej op. Det sammenlignes ofte med det, der sker, når man tager kapslen af en sodavand. Falder trykket for hurtigt, kan dykkeren få dykkersyge.

– Pointen med de her tests er, at vi får lavet nogle sikre tabeller, der fortæller, hvilke opstigningstider dykkerne skal bruge. Og så finder vi ud af hvilken blanding af åndegasser, der er den optimale. Vi får flere erfaringer, dokumentation og reelle tal og derved større sikkerhed for dykkeren, forklarer orlogskaptajn Niels Mejlhede, der er chef på Søværnets Dykkerskole.

Det er en svensk forsker, der leder forsøgene, da den svenske flåde overvejer at købe det samme apparat, som Søværnets Dykkerskole bruger. Svenskerne vil derfor blandt andet teste dykkerapparatet med Trimix.

En engelsk ekspert er også med for at måle boblerne i blodet. Det sker, når dykkerne kommer op efter at have været udsat for et tryk i wet-potten, der svarer til et dyk på 60 meter. Ud fra resultaterne udregner forskerne så de tabeller, der fremover kan bruges til at bestemme, hvor hurtigt man kan stige mod overfladen.

Nordisk tabel og samarbejde

Det er mange ting, der kan have indflydelse på, hvor mange bobler der dannes i blodet på vej op. Både alder, lunger, stres, kondition, gener og meget andet kan spille ind. Så der kræves mange forsøg.

– Vi får nu en nordisk tabel, der er rettet til gennem flere tusinde dyk. Det bliver rigtig godt, og vi har alle stor glæde af samarbejdet. Det er en kæmpe fordel at kunne læne sig lidt op ad hinanden og dele erfaringer. Og så kan vi måske spare nogle ressourcer, for vi kan jo også bruge resultaterne, når vi fremover skal dykke med Trimix, fortæller Niels Mejlhede, der håber på flere muligheder for nordisk

samarbejde.

Han ser faktisk næsten kun fordele, og dykkerne nyder også at dele deres erfaringer med andre fra Norden.

– Måske man kunne spare mange flere penge, hvis vi kunne finde mere fælles fodslag igennem NORDEFECO. Også med hensyn til indkøb måske, filosoferer orlogskaptajnen.

Han lader den hænge lidt i luften og slutter af med at pointere, at det i hvert fald giver mening i hans verden.

Ligesom det nordiske samarbejde har dagens tredje dyk været en succes. I hvert fald er Benny Nielsen oppe af vandet igen, og smilet er ikke blevet mindre. Imens han bliver hjulpet af med udstyret, er den næste dykker ved at gøre sig klar. Han skal dog lige vente på, at forskerne har de første resultater fra Benny Nielsens dyk, som skal vise, om alt er, som det skal være. Sikkerheden kommer først hver gang.



Nyt dykkerskib i en klasse for sig

Håndværkere arbejder på højtryk for at blive færdige med ombygningen af SØLØVEN. Når det gamle Standard Flex fartøj står færdigt, vil Søværnet have et dykkerskib i særklasse.

For den uindviede ser det uoverskueligt ud. Det meste af SØLØVEN ligner en byggeplads her i starten af februar. Tildækkede køjer, byggerod og en masse håndværkere i gang med hvert deres "lille" projekt. Diverse kabler bliver trukket, rør bliver bøjet, computere installeret og så videre. Det sidste fartøj i Flyvefisker-klassen er snart et dykkerskib.

Tæt på mål

Det har været et stort arbejde for Forsvarets Materieltjeneste (FMT) at ombygge skibet. For at overholde de civile sikkerhedsregler skulle hele motoren for eksempel tages ud, så der kunne monteres ti centimeter brandisolering overalt. Desuden er en masse følsomt og livsvigtigt udstyr blevet installeret.

– Vi skal igennem en masse tests, inden dykkerkurseleverne kan få glæde af skibet. Alt skal kontrolleres, så vi er sikre på, at udstyret virker. Men vi glæder os

helt vildt til at komme i gang, fortæller Chris Rønholt, kaptajnløjtnant og chef på SØLØVEN.

Mens ombygningen har været i gang, har den ni mand store besætning uddannet sig på alt det nye udstyr.

– Skibet står klart i slutningen af marts – og det samme gør besætningen, forklarer kaptajnløjtnanten med en sikkerhed i stemmen.

Den kan virke overraskende, omgivelserne taget i betragtning. Men skibschefen har været med fra starten af ombygningen og har fulgt FMT og skibsværftets arbejde meget tæt. Når man tænker på, at stort set alt er bygget om, og kun finishen mangler, så forstår man godt hans optimisme.

Nyt udstyr og nye muligheder

Hele den agtersten del af skibet er nu næsten ny. Før var der to store hulrum med plads til container-moduler, så skibet hurtigt kunne skifte funktion. I dag er der fyldt med forskellige slags åndegasser, generatorer, trykkammer, og hvad der ligner et virvar af rør. Men der er styr på det, forsikrer teknisk befalingsmand, seniorsergent Lars Jessen, der er en af de to dykkereksperter fra den faste besætning. Han har blandt andet designet et af de nye klokkepaneler, der skal blande de forskellige åndegasser til dykkerne.

– Det nye udstyr er "state of the art" og kan alt rigeligt. Det betyder blandt andet, at der nu kan dykkes ned til 80 meter, og man kan blive der i længere tid - med sikkerheden i top. Der kommer ikke til at mangle noget, forsikrer seniorsergenten. På dækket er bygget en ny dykkerlederstation. Her findes udstyret til at kontrollere åndegasser, dykkerklokke, kameraer og alt det andet, der skal overvåges under en dykning. Det eneste, der er genbrugt fra det gamle dykkerskib LÆSØ, er dykkerklokken.

– Det var egentlig planen, at meget fra det gamle skib skulle genbruges. Men udstyret var simpelthen forældet i forhold til de nye krav, forklarer Chris Rønholt. Stort set alt udstyret er derfor nyt på SØLØVEN. Ifølge både Chris og Lars, er det et dykkerskib, der vil være topmoderne, når det er operativt.

Effektiv luksus

På dykkerkursus får både elever og lærere stor fordel af skibet. Skibet er noget større end det gamle, og derfor er en række muligheder fulgt med. For eksempel kan mandskab og elever nu overnatte om bord uden at gå i havn og derved udnytte tiden lagt bedre end før.

– I det hele taget kommer alle nok til at nyde godt af, at de kan komme indendørs. På orlogskutteren LÆSØ stod dykkerne udenfor, fra de forlod havnen, til de var tilbage, fortæller chef for Søværnets Dykkerkursus, orlogskaptajn Niels Mejlhede. Han glæder sig til, at undervisningen både kan blive bedre og mere effektiv og så endda i "luksuriøse" forhold, hvis man sammenligner med det gamle dykkerskib.

– Der er lokaler om bord, så vi kan undervise før dykning og give hurtig feedback. I det hele taget bliver vi mere effektive, forklarer chefen.

Når SØLØVEN er fyldt op med instruktører, elever og besætning, vil der være 30 mand om bord. Ud over de faste opgaver for dykkerkurset, vil skibet kunne løse opgaver for såvel politiet som frømandskorpset.

Alle glæder sig til at tage det nye skib i brug, når de sidste ting er installeret og testet, og når SØLØVEN endelig bliver overdraget fra FMT til søværnet.



Et sprængfarligt job

Koncentration, dedikation og professionalisme. Tre evner man som minimum skal besidde, hvis man vil være minedykker. Nøgleordet er øvelse.

Ansigerterne er trætte. Flere dages øvelse uden den store søvn begynder at sætte sine spor hos minedykkerne fra Frømandskorpsets EOD-afdeling. De mangler at afsøge havnen ved Kyndby Hus på Nordsjælland for miner og IED'er som den sidste del af et øvelses set-up.

Minedykkerne tegner lidt det billede, Hollywood efterhånden har fået bygget op af elitesoldater. De er afslappede, professionelle og engagerede, og så skinner det igennem, at de synes det, de laver, er spændende. Men det er også et must, at de går op i deres arbejde, for en dedikeret indsats er nødvendig, hvis de skal holde evnerne skarpe.

– Krigsmæssigt har vi en lang række opgaver. Alt lige fra at sweeppe havne og strande ved landgang, rydde for antipersonel- og søminer, sikre områder, og så videre. Man kan sige, at alt, der er vådt og kan bortsprænges eller demonteres, ligger inden for vores område, fortæller orlogskaptajn Lars Møller, der er chef for Frømandskorpsets EOD-afdeling.

Alt lige fra konventionel ammunition over til miner af alverdens slags og kreativt

konstruerede IED'er, som er blevet så kendte fra krigene i Irak og Afghanistan, skal de kunne håndtere. Og dagens øvelse har da også fået dem forbi almindelige miner, en stor IED og en dansk antiinvasionsmine (Tp17)

To klik der siger det hele

Det gamle søopmålingsskib SKA14 er base for dagens øvelse. I styrehuset er det sergent Martin, der agerer gruppefører. Alle meldinger og beslutninger går via ham ind til hovedkvarteret, der i dag består af to mand og en radio på kajen. Martin har netop fået "GO" på at hæve den gamle danske anti-invasionsmine, som er blevet uskadeliggjort.

– Det eneste tidspunkt, jeg vil høre fra jer, er, når der er ti minutter tilbage, fortæller han over radioen til de fire minedykkere, der er ude for at løse opgaven i vandet.

To hurtige klik i højtalerne fortæller, at dykkerne har modtaget og forstået budskabet. Det er et meget godt billede af den måde minedykkerne arbejder. Med korte og præcise meldinger.

– Hos os bliver man målt på det, man viser og gør, og ikke alt det man siger. Det nytter ikke noget at være stor i kæften og verdens bedste minedykker den ene dag, hvis man så opfører sig som idiot den næste. Vi har respekt for det, man beviser, fortæller en af minedykkerne.

Dykkerne spørger, når de har spørgsmål, og ellers virker det til, at alle er med og ved, hvad der skal foregå. Der er en høj grad af indforståethed, der giver sikkerhed folkene imellem.

Skal mestre det meste

Verden har ændret sig, så det har været nødvendigt for minedykkerne at tilpasse deres opgaver. Det har været nødvendigt med en bredere ammunitionsuddannelse for at kunne deltage i piratjagten i Somalia og kunne støtte op om de andre missioner, forsvaret er ude i.

– Vores dykkere skal kunne mestre et meget bredt sortiment. Men det sværeste er nu IED'erne, der er improviserede sprængladninger, sat sammen mere eller mindre kreativt. De kræver derfor en masse erfaring og indgår sidst i vores uddannelse for de få udvalgte, forklarer Lars Møller.

Minedykkerne er ikke frømænd, men får en uddannelse, der gør, at de kan arbejde fuldt sammen med dem. Ud over den kæmpe række af opgaver de løser i eget regi, indgår de som en combat supportgruppe for frømændene. For eksempel hvis frømændene finder IED'er og miner på deres vej, så kan minedykkerne kaldes frem og rydde området. De er specialisterne inden for deres felt.

– Vores folk skal kunne alle grundprincipperne for mine- og ammunitionsrydning. Så gælder det ellers om, at de skal være hurtige til at tænke og tage beslutninger, også når de er pressede. De skulle gerne have så meget styr på dykningen, at det er alt det andet de bruger energien på, fortæller Lars Møller.

Minedykkerne skal mindst på øvelse tre til fire gange om året for at holde deres færdigheder ved lige. Og så får de ellers masser af erfaring gennem deres daglige træning og opgaver for Forsvaret og de civile myndigheder.

En ny dag truer

Tp17'eren er blevet hævet og ved at blive slæbt tilbage til skibet. Udsigten til snart at komme hjem og på buffen begynder at løfte stemningen en anelse. Ikke at der er nogen, der har været sure, men trætte det er de. Dog har det hjulpet en del på humøret, at opgaven med at hæve den danske antiinvasionsmine har betydet, at de må droppe dræberfутten klokken ti. Øvelsen kommer i første række.

– Dykkerne er på forskellige niveauer, så øvelsen kommer nogle gange før virkeligheden. Det vil sige, man tager nogle beslutninger, man ikke havde taget i virkeligheden, for at træne et scenarie. Som nu for eksempel at de hæver

Tp17'eren. Den havde nok fået lov at ligge i virkeligheden, fortæller Christian, der er en af de to, som styrer øvelsen fra kajen.

Mens den store gamle danske mine slæbes det sidste stykke om bord på skibet, står en af dykkerne, der ikke skal i vandet mere, og nyder en kop kaffe. Da han er sikker på, at de fire dykkere i gummibåden kan høre ham, får han lige slynget en bemærkning ud:

– Det er nu utroligt som man kan brænde sig på sådan noget frisk kaffe, griner han.

En udstrakt finger, der ikke betyder "OK", sendes tilbage fra den lille gummibåd, med de fire minedykkerne, der har løst dagens sidste opgave. Med den store mine sikkert placeret bagerst på dækket, kan de også kravle om bord og gøre klar til at pakke sammen.

– Jeg slukker også snart, hvis ikke jeg får en spand kaffe, mumler den ene af dykkerne.

Klokken nærmer sig midnat, og om godt seks timer går det løs igen med at rense resten af havnen.

Fakta om minedykkerne

- Der er konstant cirka 33 minedykkerne tilknyttet Frømandskorpset.
- Uddannelsen foregår i fem moduler, hvor minedykkerne langsomt bliver opkvalificeret.
- Det tager cirka tre år at blive uddannet, men man bliver aldrig helt færdig, for der kommer hele tiden nyt til.

Civile opgaver for minedykkerne:

- Minerydning efter 2. Verdenskrig.
- Afsøgning af Skallingen.
- Støtter hærens ammunitionsryddere.
- Støtter politiet for eksempel i eftersøgning af gerningsvåben.
- Støtter Skat for eksempel med skrog-inspektion af store skibe.
- Støtter generelt ved større arrangementer som statsbesøg eller COP15



Headhunted til job i Saudi Arabien

Et job under det saudiarabiske indenrigsministerium hvor han skulle arbejde med maritim kapacitetsopbygning og træning af Saudi Arabiens kyst- og grænsevagt. Dét tilbud fik premierløjtnant Johannes Kidmose uventet en sommerdag for to år siden. Johannes Kidmose sagde ja tak, og i dag, halvandet år senere, er han tilbage i søværnet, mange erfaringer rigere.

Han troede først, at det var en joke, men den var god nok. En headhunter havde kontaktet ham med tilbud om et job i Saudi Arabien. Han skulle være en del af et projekt, der arbejdede med kapacitetsopbygning og træning af den saudiarabiske grænsekontrol til lands og til vands. Dét tilbud kunne Johannes Kidmose ikke sige nej til.

Partnerskaber på arabisk

Projektet var solgt til Saudi Arabien af den tyske virksomhed EADS-Cassidan.

Virksomheden producerer blandt andet kystradarer og kontrolsystemer. Under ledelse af den danske tidligere chefpolitiinspektør Kai Vittrup skulle Johannes Kidmose stå i spidsen for et team, der blandt andet stod for træning og uddannelse af medarbejderne i den saudi arabiske kystbevogtning langs den 3200 lange kystlinje. Som en del af jobbet besøgte teamet jævnligt regionens hovedkvarter for at få et overblik over, hvad de havde af grej, hvordan de opererede, og hvordan de trænede og uddannede deres medarbejdere.

– Der var tale om at etablere partnerskaber, og under møderne sad vi ofte på tæpper på gulvet og drak sød te og spiste dadler. Hvis vi da ikke blev inviteret til *kabsa*, der er et arabisk måltid bestående af ris med et helstegt får på et kæmpestort fad. Den største delikatesse var dyrets bagende, så den fik gæsterne. Det var kød med et ordentligt fedtlag, og jeg må indrømme, at det blev jeg træt af. Hele måltidet var krydret med en masse krydderier, for eksempel kardemomme, kanel og peber, fortæller Johannes Kidmose.

Uforberedt

Selve projektet, som det tyske firma skulle levere, gik ud på, at der langs hele den saudiske grænse til lands og til vands skulle opføres adskillige tårne med radarer, AIS-systemer samt radio- og kameraovervågning. Disse skulle høre under en sektor med tilhørende operationsrum. Desuden skulle ledelsen, det vil sige de højtstående officerer i kystvagten, have en anbefaling til et koncept for grænse- og kystvagtkontrol, foruden en anbefaling til organisationsændringer, der var nødvendige for, at det hele kunne køre. Johannes Kidmose fortæller om sine forudsætninger for at indgå i projektet:

– Jeg vidste intet om kapacitetsopbygning andet end, hvad jeg kunne læse mig til. Så jeg var lidt forvirret over, hvorfor Kai Vittrup ville have netop mig til jobbet. Men han forklarede, at han ville have én med sund fornuft, og én der ikke var højere på strå, end at han kunne arbejde igennem også på det manuelle niveau. Jeg har da heller aldrig skrevet så mange rapporter og læst så mange dokumenter, som jeg gjorde i starten af jobbet, fortæller Johannes Kidmose.

Erfaringerne

Siden ændrede Johannes Kidmose flere gange både titel og arbejdsområde. En dansk kaptajnløjtnant, Hjalmar Traugot-Olsen, og en tidligere estisk flådechef kom senere til. Så var de tre til at arbejde med koncepterne i projektet og til at rådgive om, hvad systemerne skulle kunne. Ansvarsområdet gjaldt nu både kystbevogtning og grænsekontrol. Om erfaringerne siger Johannes Kidmose:

– For mig var jobbet en fantastisk mulighed for at udvikle mig og arbejde i en helt anden kultur. Samtidig havde jeg under udsendelsen løbende kontakt til chefen for maritim kapacitetsopbygning i Forsvarskommandoen, Felix Ebbestad, og lejlighedsvis også John Ærø Hansen fra SOK, der er ansvarlig for sikkerhedssamarbejdet med nationer, der er i gang med at udvikle, eller endnu ikke har, egen kystvagt, siger Johannes Kidmose og fortsætter:

– På det professionelle niveau har jeg fået et meget omfattende billede af, hvordan man skal gribe kapacitets- og kababilitetsopbygning an. Komplexiteten i det gør, at når vi i IMKA (*International Maritim Kapacitetsopbygning, red.*) eller i SOK får en god idé til kapacitetsopbygning, så kan jeg byde ind med, hvad jeg ser, at grundlaget skal være. For eksempel hvad angår træningsanalyse, og hvordan man kan udvikle koncepterne i en mellemstlig kultur, forklarer Johannes Kidmose, der ved sin afgang fra projektet fik mulighed for at finde sin egen afløser. Det betyder, at kaptajnløjtnant Thomas Schwartz for øjeblikket arbejder videre på projektet.

– Det giver god mening for søværnet, at officerer på "tjenestefrihed uden løn", arbejder med det her område, så de kan arbejde videre med kapacitetsopbygning, når de er tilbage i tjenesten. Det er en win-win, mener Johannes Kidmose.

Baglandet

Selv om Johannes Kidmose var opsat på at tage jobbet, var han dog i første omgang forsigtig med at sige endeligt ja. Der var familien, hans hustru og lille nyfødte datter, at tage hensyn til, men heldigvis var hans hustru med det samme klar til at følge med.

Desuden var han netop optaget på VUT I, men måtte nu søge om et års udsættelse, hvilket han fik. Endelig var det vigtigt for ham at orientere sin chef, chefen for 1. Eskadre. Heldigvis fik han også her opbakning til at tage af sted. Hans kontrakt i projektet løb i et år, så da det blev tid til at søge på VUT I igen, lagde han igen billet ind. Indtil han i maj af projektledelsen blev bedt om at fortsætte til december. Altså i endnu et halvt år. Så måtte han igen bede om udsættelse på VUT I. Nu har han søgt for tredje gang, og denne gang har han lovet at møde op. Indtil da gør han tjeneste i SOKs afdeling for kapacitetsopbygning. Han er hjemme igen, og han hører til i søværnet.



5 mand på en Decca-station

I 1940'erne og 1950'erne opprioriterede Danmark søopmålingen langs den grønlandske vestkyst. Opmålingen foregik med skib og Decca-signaler. Derfor blev et antal unge officerer og menige hver sommer sendt til Grønland for at etablere og bemande Decca-stationer på land. I 1951 og 1952 var den dengang 25-årige kadet og senere søløjtnant Kristian Jensen én af dem. I sin gamle scrapbog med breve, optegnelser og fotos fra opholdene i Grønland giver han med ungdommens friskhed et autentisk vidnesbyrd om det isolerede liv blandt fem mand på en Decca-station.

En gul scrapbog, tung af talrige små sort-hvid billeder og optegnelser, et falmet huebånd fra Søværnets Officersskole og omhyggeligt gemte breve til sin elskede Lene derhjemme. Det er 86-årige Kristian Jensens håndgribelige minder om dengang i 1951 og 1952, da han var udsendt til Grønland.

Det første år for at blive oplært i driften af Decca-stationer langs den grønlandske vestkyst og året efter som leder af en gruppe på fire mand, der skulle færdiggøre

og bemandede Decca-stationen i det øde område ved Enoch Havn på øen Disko. Minderne fortæller om det tætte og fandenivoldske sammenhold mellem mændene, som sammen gennemgik trængsler og slid og delte oplevelser, savn og galgenhumoristiske løjer under opholdene på Grønlands vestkyst. Men i modsætning til de gamle optegnelser er erindringerne stadig friske, når Kristian Jensen, nu 60 år efter, ved sofabordet i sit hjem i Frederiksværk, beretter om de to sæsoner på Grønland, hvor mændene knyttede bånd, der senere blev til venskaber for livet.

Officer på seks måneder

Om forhistorien til sine to ophold i Grønland fortæller Kristian Jensen:

– I januar 1951 bestod jeg den sidste eksamen på min uddannelse til civilingeniør, og jeg nåede lige at blive gift med Lene den 27. januar, inden jeg den 1. februar skulle stille i Arresødallejren med udsigt til 24 måneders værnepligt. Danmark var lige indtrådt i NATO, og forsvaret havde brug for alle, der kunne kravle og gå. Derfor blev jeg sammen med 24 af mine studiekammerater som det første hold indkaldt til en ny kort officersuddannelse. Den bestod af otte ugers elementær træning og fire måneder på Søværnets Officersskole.

Den 1. august blev vi udnævnt til kadetter med jakkeuniform, kasket, dolk og fine hvide handsker og det hele. Efter et års tjeneste blev vi så udnævnt til løjtnanter, selvom udnævnelsen ganske vist blev en måned forsinket. Så vi fik udskudt vores lønforhøjelse fra 1,50 kr. om dagen til 750 kr. om måneden, erindrer Kristian Jensen med forstilt fortvivlelse.

To måneders ventetid

Tre stationer var han på oplæring på, inden han den 17. september skulle være rejst tilbage til tjeneste på Holmen. Men da alle køjer på søopmålingsskibet HEJMDAL var besat, blev han sat i land i Grønnedal for at vente på rejsemulighed hjem. Han kom til at vente længe. Først den 8. november, to måneder senere, kunne han langt om længe sende et radiobrev hjem til Lene:

"Hurra afgang herfra den 8. aften med HUGO NIELSEN (kryolitskib, red.) rejsetid 7-8 dage. Hurra! Kristian".

Den 16. november 1951 var han hjemme og kunne endelig omfavne Lene på kajen. Vinteren gik med at klargøre Decca-grejet til næste togt, lære at morse og meget mere. Og så blev det forår 1952.

"De skal til Grønland"

Som nyudnævnt løjtnant skulle Kristian Jensen nu gøre tjeneste i Søværnets Televæsen. Fordi han var nygift, havde han søgt om ikke at komme til Grønland, men sådan skulle det ikke flaske sig. Ganske vist blev han udstukket til en tjans som afmagnetisør på afmagnetiseringsstationen for skibe på Aarhus Havn, men allerede på den første dag i tjenesten blev han kommanderet til at stille inde hos Teletjenesten. "De skal til Grønland!", lød ordren, og selv om den unge kadet forsøgte sig med et "jamen", var der ingen pardon. Få dage senere gik han om bord på Grønlands Handels skib DISKO og måtte vinke farvel til sin Lene. Turen gik til Nuuk og herfra videre nordpå til Diskobugten. Men selv om han kun modvilligt var rejst til Grønland, skinner begejstringen over alt det nye, han oplever, alligevel

igennem i et radiobrev til Lene, dateret den 20. august:

"Grønland i sigte isbjerge hvaler og nordlys Kærligste hilsner Kristian"

Kæledyr

"I deres deres isolerede og ensformige tilværelse på stationen fangede de fem "mænd"- chef Kristian Jensen, telegrafist Ejvind, kok Johnsen, altmuligmand "Plys" og maskinist Kaj – en ræveunge, som blev døbt "Foxy", og som blev helt tam. Desuden havde de lånt en hundehvalp, "Sprut", på Kronprinsens Ejlande. Og skønt "Foxy" åd Kajs sokker, var mændene meget glade for begge de to kæledyr, som kunne lege sammen i timevis. Den fornøjelse varede en måned, så bed "Sprut" ræveungens snor over, og han stak af.

Søopmåling med Decca-signaler

Decca-signaler var datidens GPS. Signalerne blev udsendt fra Decca-stationer på land til søopmålingsskibet, der sejlede frem og tilbage. I et stort lukaf under broen på opmålingsskibet sad gaster og modtog signalerne på Decca-modtagere. Apparaterne læste signalerne fra stationen og omsatte dem til værdier, der blev vist med et rødt og et grønt ur.

Den røde linje viste, hvor skibet befandt sig, og den grønne værdi viste det samme på en krydsende grøn linje. Hvor de to linjer krydsede hinanden, var skibets position. Værdierne blev aflæst sammen med havdybden på ekkoloddet og noteret i bøger. Hjemme på Søkortarkivet i København blev notaerne så i vinterens løb omsat til nøjagtige søkort.

Kristian Jensens breve og scrapbog indeholder beskrivelser og skitser af Decca-stationen i Enoch Havn. På stationen var den 1700 meter wire lagt ned ad fjeldet og hen over dalen af holdet, der i sommeren 1951 havde gjort de første forberedelser til stationen.

Derfor måtte Kristians Jensens mandskab, sammen med en anseelig del af HEJMDALS besætning, spænde wiren, så den 85 meter lange kobberantenne blev bragt til at hænge lodret ned lige over antennehuset. Wiren var året før, under stort møje gjort fast i nogle kæmoestore sten omkring 700 meter oppe på et fjeldet og blev nu fastgjort til en betonblok på brinken på den modsatte side af dalen.

Fint skal det være

I den afsondrede hverdag fandt mændene på en særlig grønlandsk inspireret jargon. De holdt for eksempel "badevaskemik" med vand, de havde hentet i elven og opvarmet i gruekedlen i maskinhuset, "drikkemik", når noget særligt skulle fejres, "puklemik", når alle mand gav den en skalle eller "oprydtemik", når der skulle ryddes op.

– Vi var vores eget lille samfund, og vi lod skægget gro og gik rundt i islandske sweatere. Men for at stationen ikke skulle ende som en vildmandslejr, fastsatte vi nogle regler. For eksempel holdt vi bademik lørdag mellem klokken 13 og 17, hvorefter de fire mænd klædte om i rent arbejdstøj til lørdag og søndag, og jeg mødte i hvid skjorte, fortæller Kristian Jensen, der i et brev til Lene, dateret den

29. juni, desuden skriver:

"En anden ting er, at vi straffer dem, som enten i tale eller på anden vis opfører sig mindre pænt, mens vi spiser. De siger alle sammen, at deres mødre ikke vil kunne kende dem, når de kommer hjem."

Trængsler, jargon og barske løjer

Til at sætte grejet i land og slæbe det op til stationen brugte mandskabet et åbent landgangsfartøj, LCM, og en Weasel, der var et mindre bæltekøretøj. Begge dele efterladt af amerikanerne, og begge i en miserabel stand. I et forkortet uddrag af sit brev til Lene, dateret den 17. maj, skriver Kristian Jensen:

"Vi satte LCM'en op til iskanten klokken 22, og da klappen var nede, kørte Weaselen, slæden og jeg op over isen, op på land og videre. Men så trak Weaselen ned til højre i et hul og kunne ikke rettes op. Så måtte vi have slæden af, og jeg kørte solo op – og tilbage igen."

Da jeg kom derned var den blevet rettet op. Men så begyndte motoren at larme ad H til. Efter at løjtnant Møller og jeg havde stået på hovedet i maskinen i en time, skar vi remmen til kølevandspumpen over og tog den ud. Den var helt tævet i stykker. Så var der ingen køling mere, og vi gav besked om, at folkene på LCM'en skulle bære alt ud og sætte det på land. En slæde blev i en fart konstrueret på HEJMDAL, men da den skulle sendes ind, var motorbåden brændt sammen."

Polarræven led en krank skæbne

Kristian Jensens utallige breve til Lene, der er skrevet med en frisk ungdommelighed, vidner om savn, knokkelarbejde og indbyrdes gniderier mellem de menige, men også om stolthed og en venskabelig galgenhumor, der ind imellem kunne udvikle sig til barske løjer. Som da de i officersmessen på HEJMDAL fik den idé at fange en polarræv, fordi de havde set én luske rundt om deres affaldsdyng. Ræven blev fanget i et laksenet og sendt til Zoologisk Have i København. Den 5. juni skriver Kristian Jensen hjem:

"Vi kom til at snakke om i messen, at Zoo ikke ejer en polarræv, og vi har masser af ræve her. Så tænkte vi, om det ikke skulle lykkes (at fange en). Det var skæg, og det lykkedes efter et forgæves forsøg. Nu er den lille djævel, som åd sig ud af Deccakassen (på halvanden kubikmeter, red) efter tre timer om bord i HEJMDAL, på vej hjem med BJØRN CLAUSEN"

– Polarræven led en krank skæbne i Zoo's rovdyrhus. Den boede i et elendigt bur, vist i ret mange år. På buret var der opsat et skilt med ordene: "Gave fra kommandørkaptajn I.W Tegner", husker Kristian Jensen.

Tidsfordriv

I de første uger i Enochs Havn knoklede mændene med at opføre stationen. Året før havde andre bygget et mandskabshus og støbt fundamenter til maskinhus og antennehus. Derfor ventede der endnu en del arbejde, inden stationen var i drift. Men da først stationen var køreklar, fik mændene mere tid. Når de ikke passede deres "Decca-vagt", som alle fem gik i tørn, blev tiden fordrevet med læsning eller musik på grammofonen i det lille fællesrum i mandskabshuset. Vandreture, jagt og fiskeri af de fede laks i elven var også populære aktiviteter. Stationen lå

fuldstændigt isoleret og havde kun kontakt med omverdenen – det vil sige HEJMDAL og de tre andre stationer - via radioen. Bortset fra, når forsyningskutteren MÅGEN kom derop med proviant og ikke mindst de længe ventede breve og pakker hjemmefra. Og når mændene var blevet for langhårede, kom en barber fra HEJMDALS besætning med saks og barberkniv.

Søværnets mærkedage

En ny opdateret udgave af "Søværnets Mærkedage" er udkommet, nu med billeder i farver.

Publikationen blev første gang udgivet i 1984 og opdateret i 2005, og den har været flittigt brugt i søværnets enheder og myndigheder. Desuden har den været brugt i undervisningen i søkrigshistorie på Søværnets Officersskole og ved den daglige morgenmønstring på skolen. Publikationen er også meget efterspurgt uden for søværnet, da den giver en meget hurtig og kortfattet oversigt over søværnets og flådens historie.

Bag publikationen står orlogshistoriker Hans Christian Bjerg, der siden 1975 har undervist i krigshistorie på Søværnets Officersskole. Hans Christian Bjerg er endvidere redaktør på Tidsskrift for Søværnen og er medredaktør på web-tidsskriftet The International Journal of Naval History. Senest udgav han i forbindelse med søværnets 500 års jubilæum 2010 bogen Dansk Orlogshistorie 1510-2010. Publikationen "Søværnets Mærkedage" kan bestilles ved Forsvarets Trykkeri i Korsør.

Holmens Hæderstegn

For 25 års tro tjeneste i søværnet modtog udsendte i søværnets nordligste og sydligste operationsområder i februar Holmens Hæderstegn.

På inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN kunne skibschefen overrække hæderstegnet til en overrasket marinespecialist Henning Graulund-Jørgensen. Grunden til Henning Graulund-Jørgensens overraskelse var, at han ikke selv havde tænkt på, at der "allerede" var gået 25 år.

Et par uger senere under varmere himmelstrøg i Aden Bugten modtog tre besætningsmedlemmer også Holmens Hæderstegn. Modtagerne var seniorsergent og banjermester Carsten Bering Nielsen, orlogskaptajn og teknikofficer Claus Jørgen Davidsen og skibschefen, kommandørkaptajn Anders Friis. Da skibschefen jo selv var blandt modtagerne, var det skibets næstkommanderende, orlogskaptajn Mads Buhl Jørgensen, der stod for overrækkelsen.

Holmens Hæderstegn blev indstiftet i 1801 af Hans Majestæt Kong Christian VII med et kongeligt brev, der om indstillingen til hædersbeviset blandt andet lød: *

".... I disse år ej at have udstået korporlig straf eller have sådanne laster, som måtte forstyrre huslig lyksalighed såsom opsætsighed, drukkenskab og slet forhold mod kone og børn."

I dag er ordlyden fra 2005 en smule anderledes, men meningen den samme: "den pågældende skal være kendt som en brav mand eller kvinde, der ved troskab, duelighed og flid og i øvrigt god opførsel i tjenesten samt ved ulasteligandel i sit private liv."

Søredning skildres på frimærker

Søredningstjenestens livsvigtige indsats i danske farvande er markeret med to nye frimærker, som Post Danmark har udsendt i serien "Norden ved havet".

Med en kystlinjepå 7.314 km spiller havet en vigtig rolle i danskernes liv. Den store aktivitet til søs – både erhvervsmæssigt og i fritiden – indebærer desværre også, at der næsten dagligt er behov for eftersøgnings- og redningsaktioner ude over vand. Det, der kaldes SAR-operationer – Search and Rescue.

Denne vitale opgave, som løses af Søværnets Operative Kommando og flyvevåbnet, er nu kommet på frimærker.

Motiverne er fotograferet af Steen Larsen, der også stod bag Norden-frimærker.

På frimærkerne ses søværnets gummibåd, der blandt andet bruges ved søredninger, og flyvevåbnets redningshelikopter.

Smukt, vedkommende og dramatisk

Lene Reipuert, der er chef for Post Danmark Frimærker, siger om de nye frimærker:

– Vi har i de seneste år kørt frimærke-temaet "Norden ved havet" sammen med de øvrige nordiske lande. Det har resulteret i en række smukke og vedkommende motiver, og i dette tilfælde nu også tilsat masser af drama og dynamik.

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. Ansøgningsfristen er den 1. maj 2012.

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.: Klaus Randrup R. Rasmussen

Fristen for ansøgning er den 1. maj 2012.

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

Støt kurs

Bogen blev udgivet i december 2011 i anledning af, at det i 2011 var præcist 275 år siden, at den danske flåde for første gang opererede ved Grønland, og at det var 60 år siden, at Grønlands Kommando blev oprettet. I bogen beretter forfatteren om flådens virke i Grønland lige fra da fregatten Blaa Heyren satte sig i respekt over for hollandske hvalfangere i 1730'erne og frem til i dag, hvor søværnets moderne inspektionsskibe og inspektionsfartøjer sørger for suverænitetsbevarelse, fiskeriinspektion og søredning langs Grønlands kyster.

Forfatter: Per Herholdt Jensen

Antal sider: 328

Vejl. pris: 399 kr.

Forlag: Nautilus Forlag

Koldkrigerens hemmelighed

Bogen, der udkom den 12. april, er en spændingsroman, der er omhyggeligt researchet og godt forankret i den sømilitære virkelighed og i den internationale politiske mummespil under den kolde krig. Bogen, der starter med en kollision mellem en dansk motortorpedobåd og en norsk fiskekutter, er bygget op om jagten på en spion for Waszawapagten. Bogen fortæller om et lille hjørne af den kolde krig, om "MTB-bisserne" – besætningen på motortorpedobåden – og livet for dem i 1960'erne og 1970'erne. Deres motto kunne have været "lev stærkt dø ung". I hvert fald var deres opgave at tage det første skrald, hvis Waszawapagten angreb Danmark.

Forfatter: Peter Bogason Bogason

Vejl. pris: 150 kr. i trykt udgave, 100 kr. som e-bog

Forlag: Snorres Forlag

Kan bestilles på: www.koldkrigeren.dk,

eller e-mail: peter@bogason.dk

Københavns Befæstning

Bogen fortæller historien om et af Danmarkshistoriens største og mest omstridte forsvarsværker. Københavns Befæstning, der blev opført fra 1885-1894. I den første samlede fremstilling af Københavns Befæstnings militære historie fortælles om Danmarks sikkerhedspolitiske problemer i spillet mellem stormagterne og den rivende militærteknologiske udvikling i årene op til 1. Verdenskrig; om de forsvarspolitiske overvejelser bag anlægget; om den planlagte anvendelse af Københavns Befæstning i kamp og om de centrale aktører i en dramatisk periode af Danmarkshistorien.

Forfattere:

Jens Ole Christensen,

Michael H. Clemmensen,

Ole L. Frantzen m.fl.

Antal sider: 360

Vejl. pris: 349 kr.

Forlag: Gads Forlag