

Søværnsorientering

Nummer 2 · juli 2006 · 36. årgang



To opgavesøjler – ét Søværn >> Galathea 3 - elevfinale >> Snapshots fra Grønland
En kampagne søsættes >> Værksted Danmark >> Lindormen til Estland
Istogt i svensk farvand >> Søværnet kan selv >> Sikkerhed – lokalt, nationalt og globalt



Nyt fra redaktøren

Denne sommer kommer til at stå i Havmiljøkampagnens tegn. I hvert fald for mit eget vedkommende – selv om jeg ikke engang har båd. For jeg vil vie denne sommer til at spotte blafrende SOK-vimpler til havs og i havn. Måske vil jeg endda sige "hej" og "tak for hjælpen" til en Havmiljøvogter eller to ude i sommerlandet. For det er da dejligt, at knap 3.000 lystsejlere, i skrivende stund, har støttet op omkring kampagnen og holder et vågent øje med olieforurening på havet. Dejligt, også fordi jeg satser på gode timer ved strand og vand med familien – og helst uden olieklumper mellem tærerne. Så tak!

Også tak for en spændende tur til Grønland med kontreadmiral Nils Wang, hans adjutant og to medarbejdere fra Ministeriet for Videnskab, der arbejder med

Galathea 3-ekspeditionen. Tak, fordi det ikke stormede på sejlturen om bord på TRITON tilbage fra Grønnedal til Nuuk. Det gjorde det til gengæld på vejen op. Og hold op hvor blev den kvindelige chefkonsulent fra ministeriet og jeg møj-søsyge. Men det knyttede vores bånd at kravle til og fra toiletkummen. Tilbage i Kastrup Lufthavn udvekslede vi visitkort og fandt ud af, at vi var født samme dag samme år – samme flove søsyge skæbne!

Mest flovt var det for mig, som ny SOK-journalist, og admiralen har da også siden ladet en bemærkning eller to falde. For selv om der var "stuegulv" på tilbagevejen, så gik jeg til køjs tidligt. Flovt og ærgerligt, for jeg gik glip af "Martha" på video og røde pølser med kakaomælk til... Chefkonsulenten holdt ud.

Sommer betyder rejseaktivitet for de fleste til vands, på land og i luften. For Brit Kristjánsson, SOKs webmaster, betyder det langtur med flyttevogn til Norge. Hun drager nemlig til Norge med sin mand, orlogskaptajn Arne Petersen, på et to-års ophold i NATOs tjeneste. Brit er et levende opslagsværk i søværns-encyklopædi og til stor hjælp ud i stort og småt for mange af Søværnets medarbejdere – samt hurtigt svarberedskab for mange borgere, der ringer eller mailer med spørgsmål.

Nu ved I, hun er midlertidig bortrejst – ingen er uundværlig, men Brit bliver nu alligevel svær at lade være med ikke at savne.

God sommer – og høj SOK-vimpelføring!

Indhold

To opgavesøjler - ét Søværn	3
Galathea 3 - elevfinale.....	4
Snapshots fra Grønland	9
En kampagne søsættes.....	12
Brit til Norge	14
ISLANDS FALK	
- flådens første inspektionsskib	15
Værksted Danmark	
- den nye værkstedsstruktur.....	17
LINDORMEN til Estland	20
Istogt i svensk farvand	24
Søværnet kan selv	26
Sikkerhed – lokalt, regionalt og globalt	28
Mindeankerprisen 2006	30
Boganmeldelse	31

Søværnsorientering

Bladet udgives af Søværnets Operative Kommando og dækker alle Søværnets kommandoer. Bladet udsendes siden 1993 til militært ansatte. Nuværende årgang er den 36.

Adresse: Søværnets Operative Kommando
Att: SVN ORT, Postboks 483, 8100 Århus C

Redaktion:
Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:
Kommandørkaptajn René Fuglsig,
Søværnets Operative Kommando, tlf. 8943 3005

Redaktør: Vivian Stampe, journalist,
Søværnets Operative Kommando, tlf. 2371 3572

Distribution: Kontorfuldmægtig Jette Margit Nielsen,
tlf 8943 3017, mail: lesek@sok.dk

Layout & tryk: AlphaKannike A/S, Århus, www.alphakannike.dk
ISSN 0907-5038, oplag: 8.000 eksemplarer

SVNORT kan også ses på www.sok.dk

Fotos: Fotos til artikler bedes sendes til redaktionen på mail: lesek@sok.dk. Filen skal være en tiff eller jpeg fil og i 300 dpi, som er kvaliteten til tryk.

Forsidebillede: Tyve skoleelever deltog i finalen om syv køjepladser på Galathea 3-ekspeditionen. Finalen bød bl. a på sejlads med P559 LOMMEN. Eleverne fik en oplevelse for livet med rul og vandplask. Men de var seje: "Kan I ikke gøre det igen!" var der flere af eleverne, der plagede. Foto: Henrik Bille-Hansen.

Deadline for næste nummer: 18. september 2006

To opgavesøjler – ét Søværn

TEKST: NILS WANG, CHEF FOR SØVÆRNETS
OPERATIVE KOMMANDO

I sidste nummer af Søværnsorientering bragte vi en artikel om NATO Response Force (NRF) Modus Operandi for Søværnet, altså den overordnede rettesnor for hvordan vi planlægger at omstille flådens klargøring til indsættelse i internationale operationer.

I dette nummer (side 32) bringer vi så en artikel om udviklingen af myndighedsområdet, og hvordan vi har tænkt os at fokusere indsatsen for at udvikle overvågningen og opgaveløsningen på dette område.

Jeg vil med baggrund i de to artikler benytte lejligheden til at præcisere, at modus operandi på NRF-området og den kommende på myndighedsområdet er

Gennemførelsen af
indholdet i de to
dokumenter vil give os
en Flåde, som er pro-
fessionel og relevant.

udtryk for det fokus, jeg ønsker at fastholde i udviklingen af Søværnet. Det er derfor to meget væsentlige dokumenter, der favner udviklingen af de to opgavesøjler, der tilsammen er fundamentet for hele Søværnets virksomhed.

Gennemførelsen af indholdet i de to dokumenter vil give os en Flåde, som er professionel og relevant.

Målet er klart og ambitiøst: Den dan-

ske Flåde er blandt verdens bedste, både når det gælder vores bidrag til internationale operationer og i løsningen af de nationale myndighedsopgaver.

Det er væsentligt for mig, at alle i Søværnet har forståelse for, at der er tale om to ligeværdige opgavesøjler, og at vi har et Søværn, der fleksibelt kan indsættes til støtte for løsningen af opgaver inden for begge søjler. At vi udgiver de to dokumenter, er netop udtryk for, at jeg ønsker at fastholde en styret udvikling på disse områder.

De langsigtede mål for Søværnet er både vigtige og nødvendige, og dagligdagens udfordringer må ikke ændre på, at vi når målet og udvikler et Søværn, der bedre end nogen sinde før er i stand til at løse opgaverne her hjemme og internationalt.



Kontreadmiral Nils Wang: Målet er klart og ambitiøst - den danske Flåde er blandt verdens bedste, både når det gælder vores bidrag til internationale operationer i NATO Response Force og i løsningen af de nationale myndighedsopgaver.



De tyve brandslukkende finalister og deres instruktører efter endt øvelse. Kom ikke og sig, at der ikke er krummer i de danske skoleelever – alle kastede sig over udfordringerne med tillid og krum hals.

GALATHEA 3

- ekspeditionen

Afsejlingsdagen nærmer sig

TEKST: KLAUS RANDRUP, KAPTJINLØJTNANT,
SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO
FOTO: HENRIK BILLE-HANSEN

"Hvad gør man ved en svitset øjenvippe?!" var spørgsmålet fra Ida, der netop havde slukket karbrand på

Søværnets Havarikursus. Ida var, sammen med de øvrige 19 unge, deltager i finalen for Jyllands-Postens elevkonkurrence, som Søværnet havde arrangeret.

Finalen var afslutningen på mere end et halvt års konkurrence, hvor

mere end 5.000 skoleelever og gymnasieelever har deltaget.

De syv heldige vindere af finalen kan nu se frem til deres livs eventyr, hvor de får en plads ombord på VEDDEREN, når den stævner ud på GALATHEA 3-ekspeditionen.



Skoleeleverne var alle og én ved godt mod og i højt humør - selv efter kæmpeskyer af sod og bølger af ild og varme. Udfordringer på Søværnets Havarikursus var bl.a at bekæmpe flammer ombord på en skibsmodel.

Inden de syv vindere blev udpeget skulle de dog gennemgå et hårdt program. Først gennemgik de en lettere modificeret uddannelse i redningsmidler ved Søværnets Grundskole. Dernæst skulle de have afprøvet deres sø-ben ombord på LOMMEN, hvor der bl.a. blev sprængt en mine. Endeligt skulle de igennem forskellige momenter på Søværnets Havarikursus, hvor de fik varmen at mærke... Alt dette skulle de klare, imens de havde en deadline hængene over hovedet. De skulle nemlig skrive en kort artikel om weekendens forløb, der ligeledes indgik i voteringen.

Fælles for weekendens program var, at finalisterne skulle have flyttet deres personlige grænser, samt at dommerne skulle se, hvorvidt de unge havde "dét der skal til", for at være ombord på et skib i længere tid.

Læs mere på www.galatea3.dk og på www.galatea.nu

OMBYGNINGEN FORTSÆTTER



Imens finalen løb af stablen lå VÆDDEREN tålmodigt i Skagen og lagde køl til de fortsatte ombygninger. Dernæst forlagde ekspeditionsskibet til Göteborg, hvor der blev påsat en såkaldt "Batwing" under kølen. Vingen indeholder bl.a. en multi-beam sonar og en avanceret fiskesonar, der skal bruges til forskning på Verdenshavene. Efter dokopholdet fortsatte VÆDDEREN på forskole, først for Søværnets personel og dernæst også for diverse forskere. Som en del af programmet op til afsejlingsdatoen kommer skibet også forbi Århus. Det er planlagt til den 20-23. juli.



▲ Eleverne fik den store demonstrations-pakke på LOMMEN – incl. minesprængning. Minen indeholder 750 kg. sprængstof. Afstand fra LOMMEN: 1300 meter.

▼ LOMMENS gummibåd afhentede af flere omgange finalister og medrejsende pressefolk i Hundested havn og ræsedede dem til LOMMEN.

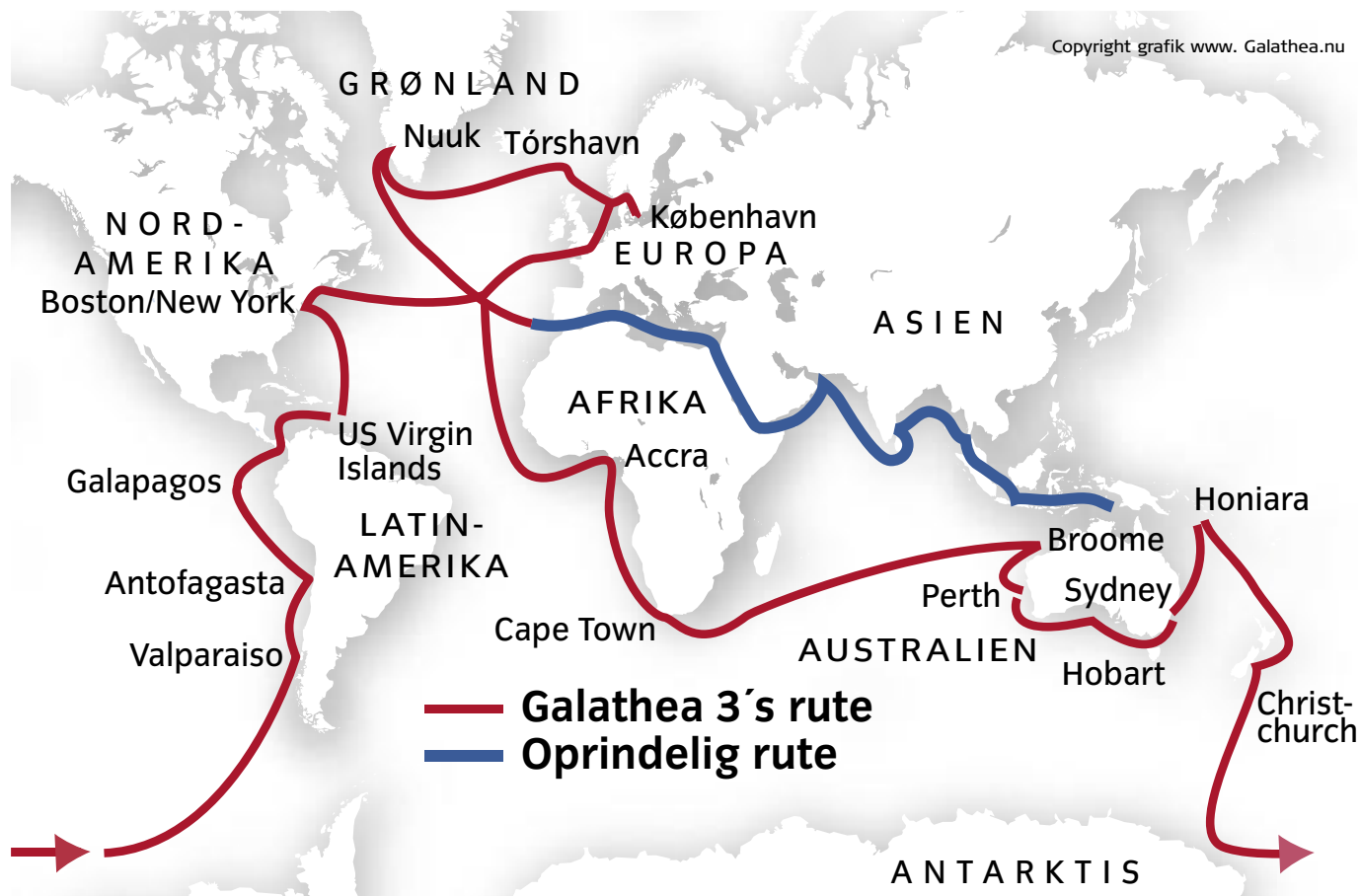




▲ Om bord på LOMMEN fik eleverne en demonstration på skydning med tungt maskingevær – noget mere imponerende end vandpistolen derhjemme!

▼ Artikelskrivning – de unge skulle vise deres evne til at formidle som en af disciplinerne, der talte med i dommernes bedømmelse.





FAKTA GALATHEA-3

- VÆDDEREN tilbagelægger 40.000 sømil (distancen to gange rundt om jorden).
- 17 havne og 5 kontinenter besøges.
- 26 lande er base for forskningsprojekter.
- 44 forskningsprojekter skal varetages af 250 forskere.
- Anders og Peter Lund Madsen gør det nørdede interessant som forskningsformidlere på ekspeditionen
- I alt 500 personer vil være involveret på ekspeditionens 8 måneders sejlads
- Kokken vil i alt skulle sørge for 47.000 rundstykker, 70.000 sodavand, 80.000 portioner mad
- 60.000 ruller toiletpapir bliver forbrugt.
- 4000 tons olie forbrændes.
- 2600 tons drikkevand skyldes ned.
- Rejsen strækker sig over 257 døgn – hvoraf 215 tilbringes på søen.
- Besætningen består af 2x50 personer, inkl. præst og læge. Besætningen skiftes på halvvejen.

DE HELDIGE VINDERE

- Søren Pors Grundahl fra Jelling
- Rikke Svane Laursen fra Hinnerup
- Signe Brokjær Nielsen fra Rønde
- Ida Andersen Tambjerg fra Århus N
- Inger Juhl fra Sdr. Bjert,
- Thomas Skov-Carlsen fra Sdr. Bjert
- Christian Riisager-Pedersen fra Vejby.



Kontreadmiral Nils Wang siger tak til kontreadmiral Niels Erik Sørensen og hans hustru Birgitte Wolffhechel Sørensen for opholdet på Grønlands Kommando.

Snapshots fra Grønland

Gå tilbage i kalenderen - til slutningen af marts - og tag med en tur til Grønland sammen med kontreadmiral, Nils Wang, hans adjutant, SOKs nyansatte journalist og to embedsmænd fra Ministeriet for Videnskab.

TEKST: VIVIAN STAMPE,
JOURNALIST (SOK)

FOTO: MICHAEL SENGER & VIVIAN STAMPE

Turen på fire dage bød i store træk på sol, storm, søsyge (for de to kvindelige rejsendes vedkommende), sejlads på TRITON og TULUGAQ, helikoptertur og festmiddag hos chefen for Grønlands Kommando, kontreadmiral Niels Erik Sørensen og hans hustru Birgitte Wolffhechel Sørensen.

Frem for alt bød turen på et møde med spændende og imødekommende mennesker - på TRITON, TULUGAQ og i Grønnedal.

Her kommer et udpluk fra scrap-bogen!



Chefkonsulent Bente Olsen og kontorchef Thorkild Meedom fra Ministeriet fra Videnskab var gode rejsefæller. Thorkild løb aldrig tør for Marlboro Lights, og Bente stod mig bi, når der var rygter om, at jeg var "gået på hylden": "Nej, Vivian er gået ned for at arbejde!" Thorkild og Bente var inviteret med på turen for at opleve sejladsen på TRITON, da de til dagligt arbejder med planlægningen af Galathea 3-ekspeditionen.



Nils Wang briefer den menige besætning på TULUGAQ om sine visioner for Søværnet. På turen fik admiralen lejlighed til at møde både menige og officerer på de sejlende enheder og ved Grønlands Kommando.





Om bord på TULUGAQ. Fra venste: Simon Felskov, teknisk officer, Morten Købke, rorgænger, Lars Bo Andersen, dæksmand. Bagerst sidder admiralen og studerer skibets gæstebog.

Simon Felskov fortæller om livet om bord:

- Generelt kan man sige, at der er tale om en god stemning om bord. De, der er heroppe, trives godt, er mit indtryk, og mange har været her rigtig mange år. En har været her siden 1978. Det er også et tegn på, at folk har det godt, når de fortsætter så lang tid. Og folk får ikke lov, i gåseøjne, til at sejle heroppe, hvis de ikke passer sammen med besætningen. Der skal bare én til, der falder uden for, så kan det ødelægge utroligt meget. Og generelt så tager folk det med ophøjet sindsro, hvis man får en opgave, der ikke er sjov, en lorteopgave – vi er et lille skib, og der skal ikke særlig meget dårligt vejr til, at vi ligger og ruller rundt, så har vi nogle opgaver, som vi er bundet af.



TULUGAQ smider jævnligt en mand over bord, og som regel er det Ole, for at træne beredskabet i tilfælde af, at det skulle gå galt. TULUGAQ milimeter-manøvrerer sig tæt på den forulykkede, og får fat i ham med en "norsk redningsbøjle" inden han hejses om bord.



Isbræen var et af de flotteste naturfænomener, vi så på turen. Vi skulle have været helt tæt på i gummibåd, men vejret tillod det ikke. Denne isbræ er død, det vil sige, at den ikke "kælver" mere. Verdens mest produktive isbræ i Diskobugten kælver mere end 20 millioner tons ismasse i døgnet.

► Flere af besætningsmedlemmerne på TRITON skal med på Galathea 3-ekspeditionen. Jeg stævnedede to af dem, der skal med på første del af turen, Christoffer Eriksen og Pia Jacobsen, begge overkonstabler, til en snak om forventningerne.

Pia arbejder som elektronikmekaniker på TRITON, og hun er den eneste tekniker, der kommer med på turen sammen med sin sergent:

- Jeg glæder mig til at se, hvordan det tekniske system reagerer – vi har nogle gange problemer med kølingen om bord på TRITON. Derfor bliver det lidt spændende at se, hvordan systemet på VÆDDEREN reagerer, når vi kommer ned mod de varme lande – der tror jeg, at jeg får lidt at bestille.

Hvad glæder du dig mest til?

- Jeg glæder mig meget til Australien, hvor vi skal sendes hjem fra, men også de andre steder. Selv om vi kun er inde et par dage, når man alligevel at få en idé om atmosfæren. Der bliver en masse oplevelser, men det bliver også hårdt arbejde om bord på skibet.

Christoffer skal fungere som logistikstyrmand på turen:

- Jeg skal lave logistikstyrmandsarbejde for vagtchefen, blandt andet kortrettelse. Vi får samtlige af de søkort, vi sejler efter i Sydafrika og Australien, fra det, der svarer til SOK i England. Så mit kortretter-gen bliver nok lidt bedre, end det er nu.

Hvad glæder du dig mest til?

- Jeg glæder mig meget til at komme tilbage til Sydafrika.

Tilbage?

- Ja, der har jeg været før. Det kunne være, jeg kunne se nogle af dem, jeg mødte dernede sidst. Der er vist nogle af dem, der er flyttet til Cape Town. Og så håber jeg lidt at få lov at se en rugby-kamp dernede. Sydafrika er sindssygt gode til rugby.

Hvad forventer du dig af livet på skibet, hvor I jo er mere end 80 procent af tiden?

- De første par uger kommer nok til at gå med at se hinanden lidt an – besætning og civile. Og så tror jeg ganske automatisk, at vi kommer ind i en daglig rutine. Det sker jo her på TRITON, når vi er ude to uger ad gangen, så bliver der en daglig rutine på et tidspunkt. Selvfølgelig, hvis vi er i gang med et forskningsprojekt, og der er hul igennem, så vil man nok lige stoppe op og se, hvad der sker.



Hvordan er det at være med til at skrive Danmarkshistorie?

- Det er et privilegium. Venner og familie derhjemme er stolte, og det er vi også selv, for søgningen har været rimelig stor, mange har søgt og er ikke kommet med.

Hvordan tror I, det bliver at have skoleelever med om bord?

Christoffer: Jeg tror, det bliver en rigtig, rigtig fed oplevelse for dem, og det kan da godt være, de bliver søsyge et par dage, men hvis de skal være her mere end to uger, så vænner de sig til det. Jeg var også søsyg, da jeg var værnepligtig. Rigtig søsyg. Det, at man er søsyg, beviser jo bare, at ens hjerne fungerer normalt.

Kirsten: Så er det måske derfor, du blev søsyg - ha ha.



Lars Henrik Hansen, kommandørkaptajn, overtager kommandoen på VÆDDEREN på togtets andet ben fra Sydney.

Hvad kan Christoffer og Kirsten få ud af turen?

- En meget sjov tid og en stor oplevelse. Der er ingen tvivl om, at man er med i forskningen på en anden måde, når man er med om bord frem for, hvis man hører om det i radio og tv. Man vil nok blive grebet og engagere sig på en anderledes måde.

Hvad kan de lære, som de ikke kan lære her på TRITON?

- S sammensætningen af forskellige kulturer, forsvaret, presse og civile – sammensætningen af tre forskellige kulturer giver nogle udfordringer, oplysninger og erfaringer. Man skal

lære at have med hinanden at gøre, selv om man kommer med forskellige baggrunde og kulturer. Det tror jeg helt sikkert, at vi alle sammen vil lære en hel masse af, som giver en del livserfaring, som man kan bruge i andre sammenhænge.

Hvad glæder du dig selv mest til?

- Det er det, jeg omtaler her. Jeg ser det som en udfordring – en oplevelse og mulighed for at få sig nogle erfaringer, som man ikke kan gøre sig på anden måde.

Har du prøvet noget lignede før?

- Jeg har været ude i Verden. Men jeg tror ikke, der er nogen, der har prøvet noget lignende siden Galathea 2.

En kampagne søsættes

Radio, tv og de skrevne medier skal på banen, hvis et budskab skal nå bredt ud. Og pressen er på banen, da Stop olien-kampagnen bliver skudt i gang i maj måned ved et pressemøde på Holmen i strålende solskin.

TEKST OG FOTO: VIVIAN STAMPE,
JOURNALIST (SOK)

Kl. 9.00 ankommer SOKs presseofficer og journalist til Holmen, hvor GUNNAR THORSON ligger i venteposition.

I dagens anledning forvandles broen på miljøskibet til et presserum med kampagnens plakater og brochurer, frugt og drikkevarer. Kaptajn Elo Jacobsen og hans besætning giver et godt nap med, så alt er klart før gæsternes ankomst.

DR - Københavns radio har en mand på stedet, som interviewer presseoffi-

ceren om kampagnen. Journalisten kan ikke deltage i selve pressemødet og ser ærgerlig ud. Han ville gerne have deltaget i dagens program, der byder på en tur til søs med GUNNAR THORSON. Pressen skal opleve, hvordan en flydespærring indæmmer en olieforurening - demonstreret af miljøskibet METTE MILJØ og farvandsovervågningsenheden SKADEN.

Inden afgang når kontreadmiral Nils Wang at give interview til DR Bornholm via mobiltelefonen. Budskabet og opfordringen til sejlerfolket om at melde sig

KAMPAGNENS FORMÅL

- At minimere bevidst udledning af olie i vores farvande.
- At sikre en hurtig miljøindsats på havet for at minimere skaderne på dyreliv og badestrande.
- At øge mulighederne for at finde og retsforfølge forureneren.

som havmiljøvogtere er allerede ved at få hurtige ben at gå på.

Kl. 13 betyder afgang i følge programmet. Alle deltagere er også mødt op - på nær TV 2 Nyhederne. De er kommet for sent ud af redaktionshullet, men tidsplanen skal holdes, så den samlede presse, minus TV 2, forlægges.

DEN FØRSTE SOK-VIMPEL OVERRÆKES

Selve pressemødet går i gang mens GUNNAR THORSON sejler ud på Øresund: En veloplagt admiral præsenterer kampagnens formål, og souschef for Dansk Sejlunion, Steen Wintlev, får som den første overrakt en SOK-vimpel af admiralen. Pressen filmer og fotograferer, mens Steen Wintlev pakker sin vimpel ud.

Efter Nils Wangs præsentation er pressen klædt på til at interviewe de to herrer hver især med de to miljøskibe på Sundet som baggrund - budskabet bliver præciseret og gentaget:

..."Havet er fælleseje, og vi skal alle sammen være med til at passe på det"... "vi skal ikke finde os i, at nogle bevidst sviner i vores farvande"... " Jo hurtigere en olieforurening bliver opdaget, jo lettere er det at finde ud af, hvem der er synderen"...

I det fjerne ses en motor-gummibåd



Selve pressemødet går i gang mens GUNNAR THORSON sejler ud på Øresund: En veloplagt admiral præsenterer kampagnens formål.

NY HAVMILJØLOV

Den 31. maj 2006 trådte en skærpet havmiljølov i kraft. Det betyder blandt andet, at miljøsyndere får højere bøde- og hæftestraffe, og at det ikke længere kan "betale" sig at svine i danske farvande. Bødeniveauet i Danmark ligger nu på niveau med vore nabolandes (Tyskland, Sverige, Norge og Finland). Strafferammen er hævet fra fire til seks års fængsel.



Steen Wintlev, souschef i Dansk Sejlunion, får som den første overrakt en SOK-vimpel af admiralen under pressemødet for Stop olien-kampagnen. Steen Wintlev er dermed den første, der melder sig under fanerne som havmiljøvogter for SOK.

for fuld fart. Det er TV 2 Nyhederne, der på grund af forsinkelsen har fået et alternativt lift til GUNNAR THORSON. En forblæst kvindelig journalist og fotograf kravler om bord og ser ud til at være ganske godt tilfredse med deres forsinkede entré. Det er godt nok sjovt at sejle i speedbåd! Men de undskylder dog høfligt forsinkelsen. Nils Wang tager pænt imod og giver sit oplæg, igen, for de to sene gæster.

Alle har fået det i kassen, de skal bruge, og GUNNAR THORSSON sætter nu kursen mod Holmen igen.

Kl. 15 siger pressen farvel og tak. TV-avisens journalist vil gerne have supplerende optagelser af Steen Wintlev fra Dansk Sejlunion, mens den nye SOK-vimpel stryger til vejrs. Det skal foregå ved sejl båden i Christianshavns Kanal. Og der er også flere optagelser på programmet for admiralen. TV 2 Lorry vil interviewe ham live til deres aftenudsendelse kl. 19.30 i Kastrop lystbådehavn.

Det giver tid til oprydning på GUNNAR THORSON og en bid aftensmad inden dagens sidste interview.

Kl. 20 rundes en vigtig og udbytterig dag af i admiralsens tjenestebil på vej retur til Århus. Resultaterne af dagens indsats ses på bilens tvskærm, hvor diverse nyhedsudsendelser denne aften i maj slår et slag for Stop olien-kampagnen.

HAVMILJØVOTERE

Ved redaktionens slutning havde knap 3.000 havmiljøvogtere hejst SOK-vimplen. Jo flere øjne jo større chance for at gribe hurtigt ind og mindske miljøskaderne – så jo flere havmiljøvogtere, des bedre, og SOK løber aldrig tør for vimpler!

NÆSTE SÆSON OG NÆSTE SÆSON OG NÆSTE...

Kampagnen er naturligvis ikke skudt i gang for en enkelt sejl sæson. Meningen er, at den fortsætter. Derfor følger SOK op på kampagnen og kontakter miljøvogterne efter sommerferien. Flere har ganske givet brug for at få vimplen fornyet til sæsonen 2007!

TAK FOR HJÆLPEN

Tak til alle internt i Søværnet, fra reception til admiralskontor, fra Marinehjemmeværnets fartøjer til Søværnets kuttere og miljøskibe. Alle viser stor opbakning og deltagelse i kampagnen. Også tak til kampagnens samarbejdspartnere - og tak naturligvis til havmiljøvogterne. Et er, at pressen skal på banen for at få budskabet ud – kampagnens øvrige "ambassadører" har mindst lige så stor betydning for succesen.

Brit til Norge

Brit Kristjánsson rejste i slutningen af juni til Norge – nærmere bestemt til Stavanger for en periode på to år. Brit har været i SOK 31 år, og er vel nærmest en medarbejder, der ikke kan undværes. Så heldigvis vil hun stadig fungere som webmaster for SOK fra hjemmearbejdspladsen i det lejede hus tæt på centrum. Brits øvrige arbejdsopgaver bliver fordelt på andre i den periode, hun er bortrejst.

TEKST OG FOTO: VIVIAN STAMPE,
JOURNALIST (SOK)

Søværnsorientering talte med Brit før hun og ægtemanden Arne Petersen drog af sted med flyttevognen. Det er Arne, som er orlogskaptajn i SOK, der er den egentlige årsag til rejsen. I januar fik han tilbudt et job i NATOs

Joint Warfare Centre i Stavanger og skulle sige ja med kort varsel. Det gjorde parret, og Brit glæder sig til udfordringen:

- Jeg glæder mig primært til at opleve Norge i week-ender og ferier og møde nye mennesker. Det har man pligt til, synes jeg. Opholdet er en kæmpe

mulighed for nye oplevelser og indtryk – og dem bør man benytte sig af.

Fra hjemmearbejdspladsen vil Brit afse tid til at indføre og udvikle mange af de nye funktionaliteter på internettet. Men planen er også, at der skal blive tid til at læse, male akvarel og fotografere.



31 ÅR I SOK

Britt har udfyldt mange jobfunktioner: Signaloperatør og supervisor i Bunker I og II samt daglig leder af "Skrivecentret" i 12 år – her renskrev man "i gamle dage" for hele SOKs stab – på skrivemaskine. Siden 1999 har Brit været webmaster på Presse- og Informationskontoret. Hun har aldrig savnet udfordringer i de 31 år, hun har været SOK-medarbejder.

- Jeg tror, det er fordi, SOK er en arbejdsplads, hvor jeg har fået lov til at udfolde mig og prøve kræfter med nye ting. Man får udfordringer og ansvar, hvis man vil.

UDE GODT...

Brit vil fortsat være med på øvelser, og kommer derfor et smut hjem allerede til september for at deltage i DANEX 06. Og helt hjem kommer hun og ægtemanden med sikkerhed. For hjemmet ved Hammel er kun lejet ud:

- Jeg glæder mig meget, det bliver spændende – men også dejligt at komme hjem igen. Ude godt, hjemme bedst.

Brit Kristjánsson: Opholdet i Norge er en kæmpe mulighed for nye oplevelser og indtryk – og dem bør man benytte sig af.



Inspektionsskibet ISLANDS FALK blev bygget som flådens første egentlige inspektionsskib til brug ved Island og højeste kommando den 7. april 1906. Deplacementet fuldt udrustet: ca. 796 tons. Armering: To stk. 57 mm og to stk. 47 mm patronkanoner. Besætning: Først 60 - senere 52 mand. Max fart 12,7 knob. Foto: Marinens Bibliotek.

ISLANDS FALK

- flådens første inspektionsskib

AF KAPTJNLØJTNANT PER HERHOLDT JENSEN

En forårsdag i 1912 var inspektionsskibet ISLANDS FALK på fiskeriinspektion langs den islandske sydkyst. Vagtchefen fik øje på røg bag den høje Ingolfshøfdepynt, og meldte det til skibschefen.

Så blev der gjort klar til trawlerjagt. Underofficererne peb i deres bådsmandspiber, maskinen fik ordre til fuld fart, stopsignalflagene blev underslået, kanonerne gjort klar og løse og skarpe skud hentet op fra magasinerne.

Så rundede FALKEN pynten, og forude lå to trawlere inden for fiskerigrænsen!

Et løst varselsskud blev affyret, mens signalflagene blev højst.

Begge trawlere fiskede. Den yderste fik travlt med at hale trawlet hjem, og

endnu et løst skud smældede fra FALKEN. Kursen blev lagt mod den yderste, GOOD HOPE, der begyndte at dampe udefter.

Et skarpt skud blev der affyret, og skumsprøjtet stod i vejret for boven af GOOD HOPE, der straks stoppede op. Et fartøj blev sat i vandet fra FALKEN, og kort efter klatrede en officer og nogle menige om bord på trawleren, hvor skipperen og hans besætning opgivende stod med hænderne i lommerne. Trawleren var under arrest, og det samme skete med den anden trawler længere inde mod kysten. De blev begge ført til Seydisfjord. Resultatet var bøder og tab af fangst og fiskeredskaber.

ISLANDS FALK havde endnu engang sat sig i respekt overfor de udenlandske fiskere.

FLÅDENS FØRSTE INSPEKTIONSSKIB

ISLANDS FALK fra 1906 afløste krydserne HEIMDAL og HEKLA, der på skift havde varetaget inspektionen ved Island, som dengang var i personalunion med Danmark.

Ved Færøerne havde inspektionen siden år 1900 været varetaget af det nybyggede BESKYTTEREN. Skibet var blevet bygget med det dobbelte formål at være inspektionsskib i fredstid og mineskib under krigsforhold. BESKYTTEREN var dermed det nærmeste, flåden hidtil var kommet i retning af at bygge et skib til brug for fiskeriinspektionen.

Tilbage stod problemet med et passende skib til Island. På baggrund af erfaringerne med BESKYTTEREN blev det besluttet at bygge et egentligt inspek-



tionsskib, der kunne udføre inspektion hele året for samme udgift, som krydsernes halvårsinspektion kostede.

Skibet blev bygget på Helsingør Skibsværft efter tegninger fra Orlogsværftets Konstruktionskontor og løb af stabelen i januar 1906. Det fik navnet ISLANDS FALK og var flådens første egentlige inspektionsskib bygget udelukkende til dette formål til brug i Nordatlanten og klassificeret som inspektionsskib. Navnet var hentet fra Islands heraldiske våben.

Kommandohejsningen fandt sted den 7. april 1906, hvor skibet også indgik i flådens tal. På denne dato har flådens inspektionsskibe i Nordatlanten således 100-års jubilæum.

Efter at være inspiceret af flådeinspektøren afsejlede ISLANDS FALK i slutningen af april samme år og forblev deroppe helt frem til begyndelsen af december.

KØER OG BURHØNS PÅ FORDÆKKET

I årene frem til 1. Verdenskrig var ISLANDS FALK for det meste inspektions- og stationsskib ved Island og ind imellem ved Færøerne. Begge steder var flåden nu permanent tilstede. Skibet var ikke bygget til sejlad i is, men ikke desto mindre blev det sendt til grønlandske farvande i 1912, da der opstod et behov for at inspicere og vise flaget langs Vestgrønland.

Inden afsejlingen blev der provianteret til det forestående togt. Da fryser og køleskab endnu ikke var opfundet, tog man kødprovianden ombord i levende tilstand som i tidligere tider. Fordækket blev nærmest omdannet til et lille landbrug. På den ene side var der kostald med to køer, og på den anden side en svinesti med et stort svin, ligesom der også var bur med høns. Der var tænkt fremsynet på mælk, kød og æg.

Da verdenskrigen brød ud i 1914 fik ISLANDS FALK telegrafisk ordre til at forblive ved Island, og skibet blev stort set deroppe krigen igennem og gjorde en fremragende indsats ved både Island og Færøerne, hvor det løste mange forskellige opgaver.

Efter krigen blev ISLANDS FALK i årene 1923-28 sendt til Grønland hver sommer, da det helt store torske- og hellefiskeri begyndte på de vestgrønlandske banker. Inspektionsskibene sejlede dengang kun på togter i sommerhalvåret i de grønlandske farvande, og flåden rådede endnu ikke over et isforstærket inspektionsskib.

OVER MELVILLE BUGT UDEN SØKORT

Alle tiders store jagt på lovovertredere fandt sted i 1925. ISLANDS FALK dampede rundt nede ved Arsuk-området, da der indløb meddelelse om, at en amerikansk ekspedition flere steder op ad kysten havde overtrådt nye bestem-

melser fra samme år. Amerikanerne havde handlet med grønlandere på de bopladser, der var besøgt, og det var forbudt.

ISLANDS FALK stod nordover, men i hver koloni - som byerne blev kaldt dengang - lød beskeden, at amerikanerne var sejlet videre. Omsider kom FALKEN op til Upernavik, og der lød beskeden, at amerikanerne var sejlet helt op til Thule. Det satte skibschefen i et alvorligt dilemma, for han havde ikke søkort over Melvillebugten, der samtidig kunne være fyldt med is, og skibet var jo ikke isforstærket. Denne sommer var isforholdene i bugten tilsyneladende gunstige for besejling, men FALKEN kunne jo risikere at blive fanget i is læn- gere nordpå og drive rundt med sin 60 mands besætning det næste års tid.

Skibschefen valgte alligevel at fortsætte jagten, og han ville klare sig med et oversigtskort over Grønland i et leksikon.

Det var en af den slags chefbeslutninger, der nok skulle blive rost på højere sted, hvis det gik godt, men til gengæld være alt andet end karrierefremmende, hvis FALKEN blev fanget i isen.

Man var heldig med isforholdene, men heller ikke ved Thule fandt man amerikanerne, der var fortsat videre op til Etah. Deroppe lykkedes det endelig at indhente de amerikanske ekspeditionsskibe og få afklaret hele sagen.

ISLANDS FALK blev benyttet sidste gang ved Grønland i 1928. Herefter blev det efterhånden aldrende inspektionsskib kun benyttet til fiskeriinspektion i færøske og danske farvande og som skoleskib for kadetter frem til den tyske besættelse i 1940.

29. august 1943 blev ISLANDS FALK taget af den tyske besættelsesmagt på Holmen, hvor det lå uden besætning. Det gamle inspektionsskib totalforliste senere under krigen uden at de nærmere omstændigheder er kendt. Men det nåede at være i aktiv tjeneste i 37 år i Nordatlanten og i de danske farvande med størstedelen af årene ved Island.

Værksted Danmark

- den nye værkstedsstruktur

Hvorfor skal hele værksstedstrukturen kastes op i luften, og hvorfor fastholder vi ikke bare de værksteder, vi ved, fungerer godt?

TEKST: ANDERS PAASKESSEN, KOMMUNIKATIONS-
CHEF, FORSVARETS MATERIELTJENESTE

FOTO: CLAUDS JUST GUSTAFSEN, CHEFSERGENT,
LEDER AF KONTAKT- OG VELFÆRDESELEMENTET,
OPLOG FRH

Nogle spørger, om etablering af Værksted Danmark (Øst og Vest), der udgør grundstammen i Vedligeholdelsesniveau II (VN II), eller rettere reduktionen i den nuværende værkstedsstruktur skyldes, at vi ikke har været gode nok, eller om vi ikke er produktive nok. Dette er ikke tilfældet. Forsvarets medarbejdere er, og har altid været, produktive. Det kan ikke diskuteres. Vi kan bare se på facts og de resultater, vi opnår alle steder.

Med etablering af VN II samles faglige kompetencer, så en opgave principielt kun løses et sted, hvor den før

var spredt ud over flere steder over tre materielkommandoer. Det betyder stordrift og mulighed for, at en særlig kompetence nyttiggøres og udvikles ved konstant brug frem for, at færdigheder går i "glemmebogen", når der er langt imellem ensartede opgaver.

FLERE RESSOURCER TIL INTERNATIONALE OPERATIONER

Svaret er, at vi skal frigøre flere ressourcer fra støttestrukturen til forsvarrets kerneproduktioner, som blandt andet er dansk forsvars deltagelse i internationale operationer. Dette er et absolut krav, når vi ved, at Danmarks internationale engagement vil blive intensiveret fremover. I hvert fald kan vi se, at Danmark tilmelder endnu flere

styrker for at kunne tilgå i internationale operationer. Og det har selvfølgelig en pris!

JUSTINGER HEN AD VEJEN

Vi må også erkende, at forandringsfejsten ikke stopper, når VKDK går i luften. Tværtimod begynder den først for alvor, når vi er i gang i den nye struktur. For selvom der er udført et stort stykke arbejde med at opstille mål og rammer for VKDK, så må der ikke herske nogen tvivl om, at det sikkert ikke er på alle områder, at der er ramt 100 % rigtigt, og derfor må justeringer forventes. Og heldigvis for det vil jeg sige: For kan man indse, at tingenes tilstand bør justeres, så har man også taget et ansvar og et vigtigt skridt i forandringsprocessen.



Værksted i opbrud – tidligere smedeværksted, der nu skal være elværksted.



Lydafskærmet kanonværksted.



Den tidligere Sømine/Rigger/Havnekontorbygning under ombygning til Værksted Danmark.



Vue ud over værkstedet

VÆRKSTED DANMARK (VKDK)

1. juli 2006 er Forsvarets Materieltjeneste (FMT) operativt. Det betyder, at ca. 950 FMT medarbejdere hører under de to værkstedsregioner: Værksted Danmark Øst og Værksted Danmark Vest.

I værkstedsområderne indgår der værksteder af varierende antal. Og på værkstederne udføres selve arbejdet, herunder også detailplanlægning og kontrol. På værkstedet foregår der også en faglig udvikling, således at nye metoder og "best practice" kan udvikles til gavn for VKDKs samlede virke og de operative enheder.

1. januar 2009 vil de sidste 200 medarbejdere tilgå FMT, når flycentret ved hovedværksted Aalborg oprettes.

FMT VISION

FMT vil være Forsvarets materiefaglige- og logistiske kraftcenter, der med medarbejderne i centrum og i dialog med brugere og leverandører skaber forberedninger gennem læring. Dvs., at FMT aktivt skal leve med i udviklingen og løbende være klar til at løse tidens udfordringer. FMT skal støtte Forsvarets enheder gennem engagement og vilje til at løse vores opgaver under de givne omstændigheder.

NB:

Nye procedurer vil medføre nedgang i effektiviteten - bær derfor over med vores medarbejdere, som også lige skal lære de nye procedurer at kende. Vi forventer at være rimeligt sikre i sadlen ved årsskiftet!

ROS TIL MEDARBEJDERNE

Vi vil aldrig kunne nå denne vigtige milepæl, hvis ikke der havde været ydet en ekstraordinær indsats fra medarbejderne i de to regionsledelser og de afviklende materielkommandoer og værksteder. Mange har bidraget til processen - selv de som vidste, at de ikke vil få tilbudt et job i værkstedsstrukturen.

VKDK

- fordel for SOK i længden

TEKST: VIVIAN STAMPE, JOURNALIST (SOK)

FOTO: CLAUS JUST GUSTAFSEN, CHEFSERGENT,
LEDER AF KONTAKT- OG VELFÆRDESELEMENTET,
OPLOG FRH

Den nye værkstedsstruktur under Værksted Danmark, hvor alle tre værn er slået sammen under én hat, har været oprettet i søværnet siden årsskiftet – og bliver operativ 1. juli 2006. Chef for Logistik Afdelingen i SOK, Ole Vester Pedersen, er en af arkitekterne bag den nye struktur:

- Helt konkret betyder det, at skibene nu kun skal henvende sig et sted, nemlig til Operativ Logistisk Støttecenter (OPLOG) for at få assistance i form af forsyninger, reparationer, vedligeholdelse etc.

Ole Vester Pedersen mener, at strukturen fungerer og er til gavn for søværnet, selv om skibene i opstartfasen måske vil opleve en service-forringelse:

- Men man vil lynhurtigt finde ud af, at den nye struktur er en fordel, fordi man kun skal henvende sig et sted og kan kontakte OPLOG døgnet rundt. Det vil enhederne opleve som en forbedring af serviceniveauet.

FLERE LED

Tidligere tog skibene kontakt til flådestationer, hvis der skulle foretages reparationer, som så havde flere muligheder for at

gå videre med henvendelsen for at finde det rette værksted, der kunne sendte en operatør (hver af de to OPLOG kan sende op til 30 operatører/logistikere) med det rette speciale. Nu er det en operatør fra Operativ Logistisk Støttecenter (OPLOG) med en bred faglig kompetence, der møder op. Han ser, om kan han reparere skaden – hvis ikke – og det er nyt – har han et nyt komponent med, som han udskifter den gamle defekte med (dette koncept kaldes "Hole-in-the-wall"). Den defekte del sendes så til Vedligeholdelsesniveau II (VN2), der udgøres af Værksted Danmark Øst og Værksted Danmark Vest, som reparerer komponentet og lægger det på lager.

FORUDSÆTNING FOR SUCCES

Der er en forudsætning til stede, som skal være opfyldt, hvis den nye struktur skal lykkes fuldt ud, forklarer Ole Vester Pedersen:

- Forudsætningen for succes er, at reservedelslagrene til enhver tid er toptunede. Hvis teknikeren ikke har noget nyt med under armen, fungerer planen ikke.

En anden vigtig faktor, der skal være på plads i det lange løb, er antallet af dygtige teknikere. Lige nu er der mangel på dem. Men Ole Vester Pedersen tror på, at den del af strukturen er i fuldt gear omkring 2008-2009.

OPERATIV LOGISTISK STØTTECENTER (OPLOG)

er primært til for søværnets enheder, men kan også støtte andre værn og allierede.

OPERATIV LOGISTISK STØTTECENTER (OPLOG)

skal opfylde operative enheders behov for logistisk støtte – såvel nationalt som internationalt.

VEDLIGEHOLDELSNIVEAU I (VN I)

Varetages af enhederne og OPLOG i koordination efter princippet: "Hvad der kan repareres ombord".

VEDLIGEHOLDELSNIVEAU II (VN II)

Varetages af Værksted Danmark eller civil leverandør. Alt, der demonteres, repareres på Niveau II.

Det nyrenoverede
værkstedsbygning ved
OPLOG i Frederikshavn.



LINDORMEN til Estland

- salget gik stort set gnidningsfrit

I foråret 2005 tilkendegav Estland interesse i at købe kabelminelæggeren LINDORMEN med henblik på at lade den indgå i den estiske flåde som kommandoskib, skoleskib og dykkerskib. Herefter startede Søværnets Materielkommando forhandlinger med den estiske flåde.

TEKST: PETER MOLS, ORLOGSKAPTJN,
SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDO

Processen forløb hen over sommeren og havde nået et niveau af enighed nationerne imellem sidst på året. Herefter mødtes parterne i december for at afpudse den endelige kontrakt – og i januar modtog Søværnets Materielkommando den endelige kontrakt i to eksemplarer fra Estlands

forsvarsministerium - klar til underskrivelse fra dansk side.

En proces, der ikke var ligetil, da der også skulle udarbejdes en "End User" aftale, idet der var tale om eksport af militært isenkram. Herudover skulle der også udarbejdes en eksporttilladelse fra Justitsministeriet. Alt var klart og underskrevet medio februar 2006, godt et år efter opstarten, og nu kunne projektet endelig gå i gang.

GRUNDIGT EFTERSYN

LINDORMEN blev, med assistance fra Søværnets Operative Kommando, slæbt til Søby værft på Ærø for at gennemføre et skibseftersyn, hvor alt under vandlinjen blev rensat og kontrolleret. Herudover blev maskineri og alarmsystemer testet, og et større puslespil udført med assistance fra de to flådestationers tekniske afdelinger for atter at få liv i skibets navigations- og radiokommunikation. Eftersynet var berammet til fem uger, og da ingen uventede problemer opstod, forløb alt planmæssigt.

Personelmæssigt havde Søværnets Operative Kommando og Forsvarets Personeltjeneste fremtryllet en dansk nøglebesætning. Også fra Estland var en estisk nøglebesætning tilgædet skibet, der nu kunne forlægge retur til Frederikshavn.

TRE HEKTISKE UGER

Vel tilbage på flådestationen forestod nu tre hektiske uger. Skibet skulle ombordtage særlig overdragelses-norm i form af møbler, madrasser og grundlæggende skibsudstyr samt samtlige reservedele til skibsklassen udtaget fra Lager Danmark. Dette omfattede bl.a. reserveaksler, motorer og skruer, eller godt 40 m³ kasser på godt 20 tons.

Samtidig var den resterende del af den estiske forlægningsbesætning tilkommanderet, og tre ugers forskole skulle afvikles.



Underskriftceremoni i Frederikshavn - Mr Margus Padjus Estisk Ministry of Defence og orlogskaptajn Peter Mols, Søværnets materielkommando.



Ny skibschef Lieutenant junior grade Erkki Silm med gaven fra søværnet, en skibsklokke med skibets nye navn TASUJA, der betyder "Hævneren".

Fra Søværnets Materielkommando skal lyde en stor ros til alle involverede, både personallet ombord, men også ved Søværnets Operative Kommando, Eskadrerne, Flådestationerne og Depoterne, der alle bidrog på forskellig vis - så det gik stort set gnidningsfrit.

CEREMONI OG NYT NAVN

Den 12. april 2006 var afslutningen på det hele, og det færdige resultat kunne overdrages til repræsentanten fra det estiske forsvarsministerium, Mr. Margus Padjus, der kvitterede for modtagelsen ved en ceremoni i officersmessen på flådestationen. Samme dag fra kl. 8.00 førte LINDORMEN estisk flag, og flådestationen højeste ligeledes det estiske flag blandt Dannebrog som markering af, at der med overdragelsen og ejerskiftet pludselig blev tale om et officielt flådebesøg.

Den estiske besætning var stolt, og til trods for at skibet ikke officielt var overdraget til den estiske flåde men kun til Forsvarsministeriet, valgte man at offentliggøre skibets nye navn ved montering af navneskiltene. LINDORMENS nye navn er TASUJA (udtales med tryk på første a) der betyder Hævneren.

Dagen efter afsejlede TASUJA mod Estland. For besætningen blev dette en påskeferie på søen. Af sikkerhedsårsager sejlede den danske skibschef orlogskaptajn J. B. Johansen, Søværnets Operative Kommando, samt hans teknikofficer og elektriker med på turen.

Som et resultat af seneste forsvarsforlig 2005-2009 blev det blandt andet besluttet at udfase Kabelminelæggerne af LINDORMEN-klassen. LINDORMEN blev oplagt foråret 2004 og strøg endelig kommando 25. november 2004.

Fanget af din tid i Søværnet? Få et gratis abonnement på **UNDER DANNEBROG** Tidsskrift for Danmarks Marineforening



Tilmeld dig allerede i dag på www.marineforeningen.dk eller telefon 3315 2886 og modtag gratis abonnement på tre numre af Under Dannebrog.

Her kan du blandt andet få flere informationer om Marineforeningen.

I Under Dannebrog får du:

- Opdaterede nyheder om Søværnet og Marinehjemmevernet.
- Viden om traditioner og nostalgi i Marinen.
- Oversigt over kammeratskabsaftnerne og relevante aktiviteter i landets 79 lokalafdelinger og deres Marinestuer.



DANMARKS MARINEFORENING

Trondhjemsgade 5, kld. · 2100 København Ø · Telefon: 3315 2886
landskontoret@marineforeningen.dk · www.marineforeningen.dk

LINDORMEN

- den officielle overtagelse

TASUJA ankom vel til Tallinn søndag d. 16. april, og dagen gik med udtagning af de mange reservedele, ekstra rengøring og klargøring til den store officielle overdragelse af TASUJA til den estiske flåde den 17. april.



Estlands militærorkester spillede til ceremonien.

TEKST: PETER MOLS, ORLOGSKAPTJN,
SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDO

Ceremonien blev afholdt i civilhavnen, da alle kajanlæg på Tallinn Flådestationen var under en tiltrængt renovering. Officielle gæster fra Danmark var, ud over Søværnets Materielkommandos repræsentanter og den danske forlægningsbesætning, også den danske ambassadør i Tallinn fru Kirsten Geelan. Fra estisk side deltog ud over chefen for flåden Commander Peeter Ivask, både viceforsvarschefen Brigader General Alar Laneman, forsvarsministeren Mr. Jürgen Ligi og Estlands præsident Mr. Arnold Rüütel, samt et stort opbud af pressefolk.

Der blev holdt taler på kajen foran skibet, og nærmest traditionen tro kom der en byge netop da. Herefter blev gæsterne inviteret ombord, hvor de fik

en rundvisning og blev ført til minedækket, hvor selve receptionen blev afholdt. Her gik et par timer med gaveoverrækkelser og takketaler samt god mad og drikke.

Samme aften kunne vi med stolthed se i nyhederne på estisk TV3, at indflagningen af TASUJA var hovednyheden.

DAGEN DERPÅ

Dagen efter var der tilrettelagt et officielt besøg, hvor vi blev vist rundt i Tallinn. Først på selve flådestationen, som står foran store investeringer. Mange bygninger er fredet, og de henlå som tomme skaller, der afventede midler til istandsættelse. Men det, som var renoveret, var af absolut bedste standard. Frokosten blev indtaget i cafeteriet på flådestationen, og menuen var rødbedesuppe efterfulgt af koteletter med kar-

toffelmos. Herefter var der rundvisning på Tallinn Marinemuseum, der lå i et af ringmurens mange borgtårne, og herefter et besøg på ADMIRAL PITKA (tidligere BESKYTTEREN), hvor en dansktalende estisk officer viste os rundt ombord på et yderst velholdt skib.

AFTENSTEMNING

Samme aftenen, vores sidste i Tallinn, var alle danskere inviteret til middag med den estiske flåde. Eskadrechefen var vært og havde inviteret os på en indisk/estisk restaurant med specialiteter som elsdyr og vildsvin. Det blev en hyggelig aften.

HJEM TIL DANNEBROG

Dagen efter inden afrejse, vi nåede lige at finde det monument over Dannebrog, der er opført nedenfor borgmuren på det sted, hvor Dannebrog efter sagnet dalede ned fra himlen i 1219 og derved tilkendegav, at Guds vilje var med danskerne, som Estland på daværende tidspunkt var besat af.

LINDORMENs søsterskib LOSSEN ligger fortsat i Frederikshavn – men kan måske se frem til samme skæbne som sin søster. Det afhænger af, hvilket resultat forhandlingerne mellem Søværnets Materielkommando og Estlands civile søfartsskole fører til. Søfartsskolen er interesseret i at overtage skibet som skoleskib.



Estlands præsident Mr. Arnold Rüütel holder tale for flådens nye skib TASUJA. Bag ham ses fra højre bl.a. den danske ambassadør Fru Kirsten Geelan, chefen for Estlands Flåde, Commander Peeter Ivask, Estlands viceforsvarschef Brigader General Alar Laneman, samt Estlands forsvarsminister Mr. Jürgen Ligi.



TASUJA's ny besætning flankeret af skibschef Lieutenant junior grade Erkki Silm.



Chefen for Estlands Flåde, Commander Peeter Ivask takker Søværnets Materielkommando ved orlogskaptajn Peter Mols for samarbejdet og resultatet. Søværnets Materielkommando overrækker TASUJA en gave: Plakette med LINDORMEN våbenskjold med inskription om skibets danske tjeneste og salgsdagen 12. april 2006 for overdragelsen til Estland.

JUBILARSTÆVNE 2006

afholdes

søndag den 27. august kl. 10-16

på Holmen til minde om indkaldelsen til Søværnet

Årets Jubilærstævne er for indkaldelsesårgange med endetal **1 & 6** (25-, 40-, 50-, 60-, 65- & 70-års jubilærer).

Deltagelse er ikke betinget af medlemskab af Marineforeningen.

Ikke-jubilærer blandt Marineforeningens medlemmer kan også tilmelde sig, jubilærer har dog fortrinnsret.

Tilmeldinger ud over 200 sættes på venteliste.

Deltagerpris:

medlemmer kr. 225,-
Ikke-medlemmer kr. 250,-

Stævneprogram:

- 10.00-10.30: Ankomst & samling v. Nyholmsvagten (Henr. Gerners Plads). Kvindelige Marineres Musik Korps underholder.
- 10.30-10.40: Andagt og kranselægning ved mindestenen for Søværnets faldne under 2. Verdenskrig.
- 10.45-10.55: March til Søværnets Officersskole (SOS).
- 11.00-11.30: Stævnets officielle del, herunder Søværnets og Marineforeningens hilsner til Jubilæerne. 'Admiral Carstensens Mindebæger' uddeles.
- 11.30-12.50: Pause - Jubilæerne fotograferes, forfriskning.
- 13.00-16.00: Skafning på SOS, menu: sild, Holmens luksus biksemad m/ spejlæg - 1 øl & kaffe. Kammeratligt samvær.
- 16.00: Jubilærstævnet slutter.

SKRIFTLIG TILMELDING & BETALING, skal være landskontoret i hænde senest

fredag den 21. juli 2006, sendes til:

**Marineforeningen, Trondhjems-gade 5, kld.,
2100 Kbh. Ø.**

Betaling kan ske på Giro 2 00 16 08, eller med check, kuverten mærkes "Jubilærstævne"

Uanset betalingsmåde skal begge dele være ledsaget af tydelig & korrekt angivelse af **navn, adresse, telefon & årgang, samt primært tjenestested.**

Medlemmer påfører afdelingsnavn & medlems-hovednummer.

BEMÆRK! Billetter kan ikke købes ved personlig henvendelse på Marineforeningens landskontor.

Ret til ændringer forbeholdes.

VEL MØDT !

EDWARD JELEN
Marineforeningens Jubilærudvalg

Istogt i svensk farvand

Isbryderen DANBJØRN afgik søndag aften den 12. marts 2006 kl. 21.00 fra Flådestation Frederikshavn til isbrydningsopgave i svensk farvand for den svenske Isbrydningstjeneste. Forud for afgangen var gået to hektiske dage med klargøring af DANBJØRN og samling af besætningen på 29 mand efter alarmering fredag aften kl. 21.00.

TEKST OG FOTO: DANBJØRN

Årsagen til indsættelse af DANBJØRN i svensk farvand var dels issituationen, men også en mangel på isbrydere. Fire svenske isbrydere var på andre opgaver blandt andet i finsk område.

DANBJØRN forlagde via Sundet imod Ålandshavet, der er farvandet imellem Ålandsøerne og det svenske fastland nordøst for Stockholm.

Imidlertid blev DANBJØRN indlednings-

vis dirigeret til Kalmarsund Nord, der er farvandet imellem Øland og Sverige, da issituationen i dette område skabte problemer for skibsfarten. Vel ankommet til området den 14. marts og kun 15 minutter efter at være sejlet ind i isen, fik DANBJØRN sin første opgave. På grund af dravis og hård nordøstlig vind pakkede isen i et bredt bælte i den nordlige del af Kalmarsund fra Øland og ind til fastlandet. Isens tykkelse var op til en

meter, og isen stod i isvolde helt ned til 10 meters vanddybde. DANBJØRNS første kontakt med en sådan isvold reducerede da også farten fra 12 til kun 1 knob fremdrift, og maskineriet arbejdede på maksimal ydelse.

DANBJØRN forblev i området indtil den 24. marts, hvor issituationen lettede. DANBJØRN havde i denne periode 24 assistancer (rendebrydning, farvandsisbrydning, konvojering, friskæring og





Istogtet var for størsteparten af besætningen en sjov, spændende, udfordrende og ikke mindst lærerig oplevelse, samt i perioder tillige et hårdt og stressende arbejde.

slæbning) til skibe med destination Oskarshamn og Jättersön. Skibenes størrelse varierede fra 1000 til 48.000 TDW.

OGSÅ TID TIL VELFÆRD

Der var dog også tid til afslapning og lidt velfærd på isen i forbindelse med ventetid imellem opgaverne. Således lå DANBJØRN ved flere lejligheder parkeret i isen, hvor besætningen blandt andet afprøvede redningsmidler i vandet i den

brudte rende agten for isbryderen. Der blev også tid til nogle få modige vinterbadere, vandet var minus 2 grader "varmt", og gennemførelse af en mindre golfturnering på isen med orange bolde. Fastisen, hvor DANBJØRN lå parkeret, var 30-40 cm tyk.

FASTIS, PAKIS OG ISVOLDE

Torsdag den 23. marts fik DANBJØRN ordre om at forlægge imod Ålandshavet.

DANBJØRN ankom til det nye operationsområde Södra Kvarken fredag aften. Der var ikke umiddelbart problemer for skibsfarten i området, så DANBJØRN brugte den første tid til at lære området at kende og at få et overblik over isens udbredelse og tykkelse. Imodsætning til Kalmarsund var der i denne del af svensk farvand indført restriktioner for skibsfarten, som ville ind i området. Således skulle skibe med destination



DANBJØRN var ved flere lejligheder parkeret i isen, hvor besætningen blandt andet afprøvede redningsmidler i vandet i den brudte rende agten for isbryderen.

til havne i Ålandshavet, Bottenhavet og Bottenviken være godkendt til sejlads i is (Isklasse IA/IB) og størrelsesmæssigt være på mindst 2000 TDW, i Bottenviken dog mindst 4000 TDW. Men trods kravene skabte isen alligevel problemer for skibsfarten, ikke mindst i området udfør byen Gävle nord for Stockholm. Fastis, pakis og isvolde var svært passable og DANBJØRN måtte arbejde hårdt og længe - ofte med en fremdrift på kun 1 knob.

SKIFTENDE VINDRETNINGER

Gävle er hovedhavn for alle leverancer af flybrændstof til Arlanda Lufthavn

DANBJØRN fik også til opgave at bryde en rende i Öregrundsgrepen ind til atomkraftværket Forsmarksverket, så atombrendselsskibet SIGYN kunne anløbe havnen ved atomkraftværket.

(Stockholm), hvilket blev prioriteret meget højt. Skiftende vindretninger ændrede ofte hurtigt situationen endda

inden for få timer. Således gav nord-til østlige vinde de største problemer i Gävlebugten, mens syd- til vestlige vinde lettede på issituationen, og isen drev til havs. DANBJØRN forblev i området udfør Gävle indtil den 7. april og havde i denne periode 38 assistancer til skibe primært til havnen i Gävle.

DANBJØRN fik også til opgave at bryde en rende i Öregrundsgrepen ind til atomkraftværket Forsmarksverket, så atombrendselsskibet SIGYN kunne anløbe havnen ved atomkraftværket. Der havde ikke været et skib igennem sundet i to måneder.

DANBJØRN gennemførte under togtet



DANBJØRN var på havet og opgaveløsning i alt 29 dage i træk uden havneophold, og var kontinuerligt på en times varsel.

Der blev også tid til en mindre golfturnering på isen med orange bolde. Fastisen, hvor DANBJØRN lå parkeret, var 30-40 cm tyk.

kun korte anløb af havn for enkelte personelomsiftninger og proviantering. Således var DANBJØRN på havet og opgaveløsning i alt 29 dage i træk. Prioritering af opgaveløsningen tillod ikke havneophold, og DANBJØRN var kontinuerligt på en times varsel.

HJEM IGEN - GODT GÅET

DANBJØRN havde ingen større tekniske eller materielmæssige problemer af betydning under togtet, hvilket er godt gået af en så gammel isbryder. Det gode resultat er primært den faste vedligeholdelsesbesætnings fortjeneste.

Den 7. april om morgenen satte

DANBJØRN kursen mod dansk farvand og Flådestation Frederikshavn med ankomst den 9. april.

Istogtet har for størsteparten af besætningen været en sjov, spændende, udfordrende og ikke mindst lærerig oplevelse, samt i perioder tillige et hårdt og stressende arbejde.

Under hele togtet havde DANBJØRN en svensk iskoordinatør ombord, søkaptajn Bjørn Killman. Bjørn var en uvurderlig støtte ikke kun i forbindelse med opgaveløsningen og samarbejdet med de svenske myndigheder, men også på grund af hans mere end 20-års erfaring indenfor isbrydning i svenske farvande.

IKKE FYRRE OG FÆRDIG

Selv om DANBJØRN er en isbryder med en alder på 41 år, er DANBJØRN en isbryder, der til fulde kan løse sin opgave i isen, og da det endnu en gang ikke var i danske farvande, at isen skabte problemer, var det godt at andre kunne bruge den danske isbryderkapacitet, og at ekspertisen således blev opretholdt efter ti år uden isbrydningsopgaver i danske farvande.

Isbryderdivisionen imødeser med glæde lignende opgaver i fremtiden.

ICE IS NICE



Den søgående drone er bygget over skroget fra en gammel Falck redningsbåd. Søværnets Våbenkursus har selv udviklet og konstrueret overbygningen.

Søværnet kan selv

- fra ide til færdigt produkt

Søværnets Våbenkursus og Søværnets Teknikskole har udviklet en søgående, fjernstyret drone. Den kan i princippet opereres fra en platform i land eller fra skib, når blot nogle få forudsætninger er opfyldt. Det er således kun fantasien, som sætter grænser for, hvad den kan bruges til i fremtiden.

TEKST: CARSTEN EWERTSEN, KAPTJNLØJTNANT,
CHEF FOR OPERATIONSAFDELINGEN, SØVÆRNETS
VÅBENKURSUS SJÆLLANDS ODDE

FOTO: VBK-FOTO

Baggrunden for at påbegynde udviklingen af en søgående drone var ønsket om at kunne tilføre en ny dimension til de eksisterende skydeøvelser - og specielt imødekomme et ønske om bevægelige sømål med høj fart.

Den søgående drone er indledningsvis tiltænkt en rolle som platform ved

trackingøvelser og til at trække et "splashtarget" efter sig i forbindelse med engagementer med småkalibret våben. Det vil ikke blive muligt at skyde direkte mod den, da styre- og kontrolsystemet ikke er beskyttet i tilstrækkeligt omfang.

PROCESSEN

Den søgående drone er bygget over skroget fra en gammel Falck redningsbåd, mens Søværnets Våbenkursus selv

måtte udvikle og konstruere overbygningen. Den største udfordring viste sig at være udviklingen af et pålideligt og driftsikkert styresystem, som kunne omsætte de elektroniske signaler fra kontrolenheden (Avionic) til mekanisk kontrol af fremdrivningssystemet.

Søværnets Teknikskole har deltaget i pilotprojektet og stået for at udvikle og teste et styresystem. I den forbindelse fik skolen skroget fragtet til København for at udvikle og tilpasse print- og hydrauliksystemerne.



Kun fantasien sætter grænser for, hvad den søgående drone kan bruges til i fremtiden.

Efterfølgende blev dronen med succes operativt testet i både København og ved Sjællands Odde. Man konstaterede ved den lejlighed, at kontrollen med den søgående drone kunne gennemføres lige så hurtigt og præcist, som tilfældet er med en Banshee drone (fjernstyret, flyvende drone).

Hermed kunne man afslutte første fase af udviklingen og fastslå, at konceptet var holdbart.

Næste fase fandt sted i andet halvår 2005, hvor man fokuserede på:

- at gennemføre test under forskellige konditioner
- at foretage diverse tilpasninger og justeringer
- at få den tekniske dokumentation på plads

Den afsluttende fase finder sted i 2006, hvor man vil søge at opnå operativ rutine og erfaring ved at deltage i forskellige øvelser og uddannelse.

FREMTIDIG ANVENDELSE

Dronen vil indledningsvis blive benyttet ved kurser og uddannelser ved Søværnets Våbenkursus. På længere sigt

kan den dog udmærket benyttes ved øvelser og f.eks:

- udstyres med et kamera, chaff og flares (Chaff: Bruges til at forvirre fjender via falske radarekkoer. Flares: Ildkugler, der bruges til at forvirre fjendens målsøgningsradarer), hvil-

ket giver nye muligheder bl.a. i forbindelse med f.eks. MULTEX (Multi Threat Exercise).

- lade den indgå som en del af en "surprise pakke" f.eks. i forbindelse med en UNITEVAL (Unit Evaluation).

FAKTA SØGÅENDE DRONE

Materiale:
Glasfiber

Længde:
6 meter

Bredde:
2,5 meter

Dybgang:
0,5 meter

Fjernstyring:
Efter samme princip som en Banshee drone (fjernstyret, flyvende drone)

Motor:
40 HK påhængsmotor

Fart:
+ 25 knob

Aktionsradius:
Afhænger af antennehøjden – da kontrollen er baseret på "line of sight"-princippet

Maritime Domain Awareness (MDA)

Sikkerhed – lokalt, regionalt og globalt

Vejen er ved at blive banet for en mere effektiv overvågning og dermed en mere effektiv indsats af Forsvarets mobile enheder i det maritime miljø.

TEKST: GORM BERGQVIST,
KOMMANDØRKAPTJN, CHEF FOR
OVERVÅGNINGS- OG BEREDSKABSDELINGEN
FOTO: SR REKLAMEFOTOGRAFI

Trusselsbilledet har de senere år ændret sig radikalt - lokalt, regionalt og i global forstand - og den danske befolkning stiller krav om en høj grad af sikkerhed i deres hverdag. Forventningen er i dag ikke udelukkende fokuseret omkring militær sikkerhed, men har fået en betydelig bredere betydning.

Sikkerhed for den danske befolkning i dag betyder: fokus på miljøet, imødegåelse af terrortruslen, bekæmpelse af narkotikahandel, illegal immigration og andre organiserede kriminelle handlinger, pirateri mm. Der er forventning om, at staten kan imødegå disse trusler.

Der er således i dag, i forhold til før, endnu større krav til, at Danmark har:

- Effektiv redningsorganisation, så ingen kommer til skade på havet som resultat af manglende ressourcer.
- Effektiv miljøbekæmpelse så der ikke skal opleves strande og fugle indsmurt i olie.
- Effektiv bevogtning af kyststrækninger og grænser for at imødekomme grænseoverskridende kriminalitet.
- Fokus på sejladsikkerheden, for herigennem at undgå kollisioner og grundstødninger.
- Fokus på imødegåelse af terrorhandling.

OPTIMERING AF FARVANDSOVERVÅGNING

Udgangspunktet for effektiv indsats indenfor alle de nævnte områder er et fuldstændigt billede af, hvad der rører sig på havet, og i tilknytning til havet. Derfor ønsker Søværnet at udvikle og optimere farvandsovervågningen. Optimeringen skal give en mere effektiv udnyttelse af Søværnets ressourcer og optimere indsættelsen af de nye MK II-enheder.

NYT KONCEPT

Til dette formål har SOK nedsat en arbejdsgruppe, der har fået til opgave at udvikle et nyt farvandsovervågningskoncept. Arbejdsgruppen tager udgangspunkt i begrebet Maritime Domain Awareness (MDA). MDA er et (oprindeligt amerikansk) begreb, der dækker over nødvendigheden af at holde en konstant bevågenhed på det maritime miljø, med henblik på at erkende uregelmæssigheder, der kan udforme sig i trusler mod samfundet, samt med henblik på at kunne sætte effektivt ind overfor sådanne trusler. Idet arbejdet tager udgangspunkt i MDA, har arbejdsgruppen fået navnet Danish Maritime Domain Awareness Working Group (DMDAWG). MDA tager udgangspunkt i kyststatens generelle berøringsflade med det maritime miljø, hvorfor udviklingen af et effektivt system til at opbygge og reagere i forhold til det maritime billede går på tværs af flere ressortområder.

Med baggrund heri tæller DMDAWG udover SOK, repræsentanter fra Kattegats Marinedistrikt (KGM), Bornholms Marinedistrikt (BHM), 1. og 2. eskadrers stabe, tillige kontaktpersoner fra Marinehjemmeværnet (MHV) og politiet. Farvandsovervågningskonceptet vil i fremtiden have en naturlig berøringsflade til øvrige interessenter i det maritime miljø, herunder bl.a. Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen, Fiskeridirektoratet, Miljøstyrelsen, de danske havne og det sejlene erhvervsliv.

OPTIMERET AUTOMATISERET OVERVÅGNING

Udgangspunktet for arbejdet er at skabe et fuldt automatiseret system for farvandsovervågningen, der integrerer samtlige de dataindhentningskilder, som kan bidrage til opbygning af såvel et historisk billede som et øjebliksbillede af de enkelte aktiviteter på havet og i tilknytning til havet. Systemet skal have base i SOK, men skal i afpasset grad kunne betjenes og læses på marinedistrikterne, ved Vessel Traffic Service (VTS), i andre styrelser operative kvarterer og i erhvervet.

Hvor Søværnets sejlene enheder og helikoptere i dag i stor udstrækning fungerer som dataindhentningsplatforme til farvandsovervågningen, er målet i fremtiden at have en automatiseret dataindhentningsproces, der kan frigøre de mobile ressourcer til indsats i forhold til afvigelse fra normalbilledet. Indsamling og behandling af data skal primært foregå ved faste installationer og eksisterende



Overvågningsrummet anno 2006. I fremtiden vil overvågningen være fuldt automatiseret, og det vil være muligt at skabe et fuldkommet billede af det enkelte skibs bevægelser, historik og gøremål her og nu.

informationstilgange, såsom meldinger fra skibe og havne, og informationer fra nationale og internationale databaser. Skibe og helikoptere skal derefter anvendes som indsatsenheder.

FULDKOMMENT BILLEDE

Fremkomsten af Automated Information System (AIS) har givet mulighed for følge et skib kontinuerligt i det kystnære miljø. Kombineres oplysningerne fra AIS med radarbilledet og data om de enkelte mål indhentet fra tilgængelige databaser, vil det fremover være muligt at skabe et real-time, fuldkomment billede af det enkelte skibs bevægelser, historik og nutidige gøremål. AIS forventes i fremtiden at blive suppleret af det mere vidtrækkende Long Range Identification and Tracking System (LRIT-systemet), hvor det globalt vil blive muligt at følge et skibs bevægelser via internettet. Endvidere er det internet-baserede SAFE SEANET-system under introduktion. Med dette system, der udvikles i EU-regi, vil det være muligt at trække på oplysninger om de enkelte handelsskibes bevægelser, ladninger, forsikringsforhold, besætningsoplysninger, ejerforhold m.v. Behandling og sammenkøring af data i disse og tilsvarende systemer vil tilsammen give det fuldkomne billede af det enkelte skib, og gøre det

muligt at konstatere skibets eventuelle afvigelse fra det normale billede.

Datamængden i et sådant system vil blive enorm, og det vil ikke være menneskeligt muligt for systemoperatøren at afgøre, hvorvidt et skib skal gøres til genstand for øget opmærksomhed på baggrund af de utallige oplysninger om skibet. Det bliver derfor nødvendigt at introducere en række datakvalifikationsfunktioner og filtre, der automatisk gør opmærksom på, om en kontakt (et skib) falder udenfor normalbilledet og derfor skal gives særlig opmærksomhed.

UDVEKSLING AF DATA MELLEMLANDE

Arbejdet med udformning af tilsvarende systemer er i gang i næsten alle kystlande i den industrialiserede del af verden. Det danske system kommer i udstrakt grad til at udveksle oplysninger med systemer i andre lande - i en form, der tillader et lavt klassifikationsniveau og dermed en høj hastighed på dataudveksling. SOK følger i denne forbindelse, i regional og global sammenhæng, tæt udviklingen indenfor MDA og de tilhørende systemer. SOK deltager således, specielt i europæisk sammenhæng, i arbejdsgrupper, der styrer udviklingen af MDA-systemer. Herigennem sikres,

at Danmark følger med udviklingen på området, så det danske system i fremtiden kan fungere integreret med tilsvarende systemer i udlandet.

PRÆVENTIV EFFEKT

Udover de mobile enheders aktive indsats som højindsats-beredskab, vil farvandsovervågningssystemet, og den dertil hørende operative styring af indsatsenhederne, have en præventiv effekt overfor skibe og/eller enkeltpersoner, der ønsker at overtræde dansk lovgivning. Bevidstheden om, at man ved passage af de danske farvande er underkastet en nøje granskning af sin virksomhed, vil skabe vanskelige vilkår for kriminelle og fremme ansvarlig optræden på og i tilknytning til dansk territorium.

SYSTEMET KLART I 2008

En samkøring af data i elektronisk form, samt anskaffelse af egnede systemer til behandling og videreformidling af data, er allerede i gang - og et fuldt automatiseret farvandsovervågningssystem forventes klar i 2008. Den stadige internationale udvikling indenfor området vil sideløbende og i fremtiden stille store krav til opfølgning på arbejdet i form af stadig finjustering af systemet.

Prismodtagere af Mindeankerprisen 2006 var den danske kadet Anders Peter Larsen og den norske kadet Yngvar Olsen – henholdsvis til højre og venstre side af kontreadmiral Nils Wang. Yderst til højre er det direktør, Bendt Fogh. Yderst til venstre står den norske ambassadør, Ole Peter Kolby.



Mindeankerprisen 2006

TEKST: KIM SONNE, KAPTAJNLØJTNANT,
KONTAKT- OG VELFÆRDSOFFICER

Mindeankerprisen er stiftet den 20. november 1983 af direktør Bendt Fogh. Han havde i mange år haft den tanke, at der manglede noget udsmykning udenfor den norske sømandskirke i København. Et symbol med maritimt præg. Dette blev starten på et omfattende samarbejde med søkrigsskolen i Bergen. Man forsøgte først at bjærge et anker fra panserskibet "Eidsvoll", der blev sænket af tyskerne i Narvik havn den 9. april 1940. Men ankeret fra "Eidsvoll" stod ikke til at bjærge.

FUNDAMENT - TRE TONS RULLESTEN

Det lykkedes derimod at overtage et 1,5 tons stokanker, som i sin tid har været placeret ved det gamle Fort Norske Løve ved indgangen til Karl Johans Vern orlogsstation i Horten. Soldaterne

ved rekrutskolen "Harald Hårfagre" blev bedt om en håndsækning i forbindelse med projektet, og i løbet af nogle uger blev der indsamlet tre tons rullesten langs den norske kyst, fra Tromsø i nord til Horten i syd. De tre tons sten blev fragtet til København af en norsk fregat. Stenene skulle bruges som fundament for mindeankeret.

Mindeankeret blev officielt overleveret til Kong Håkons Kirke i København søndag den 20. november 1983. Dronning Margrethe og Prins Henrik samt kronprinsparret Harald og Sonja deltog som æresgæster.

TILDELES NORSK OG DANSK KADET

Statutterne for Mindeankerprisen er, at prisen tildeles en kadet fra den norske og danske søofficersskole som har udvist flid, saglighed, initiativ samt gode kammeratlige egenskaber. Prisen blev

uddelt første gang i 1983 til kontreadmiral Marquard Orning, den norske søkrigsskoles daværende chef, som tak for den store hjælp med projektet. Prisen blev ikke uddelt i 1984.

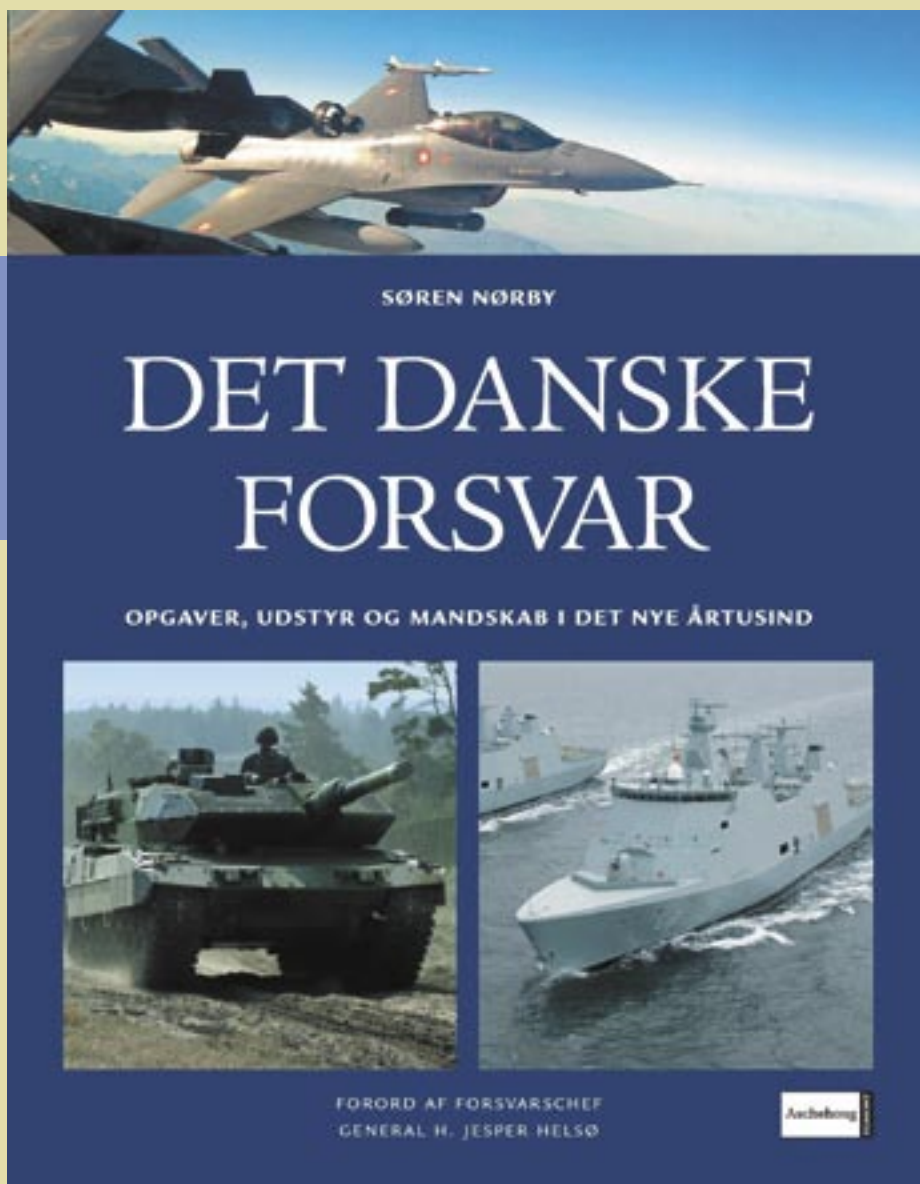
I 1985, 1986 og 1987 blev prisen uddelt til en norsk kadet. Siden 1988 er prisen blevet uddelt til både en dansk og en norsk kadet. Uddelingen finder sted på Den Kgl. Norske Ambassade i forbindelse med invitation af bl.a. to norske kadetter til kadetbal ved Søværnets Officersskole.

PRISMODTAGERE 2006

I år fandt overrækkelsen sted fredag den 10. marts, og prismodtagere var den danske kadet Anders Peter Larsen og den norske kadet Yngvar Olsen.

Prisen består af et gedigent skibsur og barometer i messing, monteret på en træplade. Det er i år 22. gang, at prisen uddeles til en kadet.

Gennem historien har det danske forsvar kæmpet imod kendte fjender på traditionelle slagmarker. I dag er fjenden ofte ukendt og krigszonerne uklare. Det er en realitet, som forsvaret er i fuld gang med at omstille sig til.



Ny bog...

Titel: Det danske forsvar
– Opgaver, udstyr og
mandskab i det nye
årtusind

Forfatter: Søren Nørby
Sider: 265 sider, illustreret
Forlag: Aschehoug
Pris: 329 kr.

OMTALE FRA FORLAGET:

Gennem historien har det danske forsvar kæmpet imod kendte fjender på traditionelle slagmarker. I dag er fjenden ofte ukendt og krigszonerne uklare. Det er en realitet, som forsvaret er i fuld gang med at omstille sig til. DET DANSKE FORSVAR gennemgår de forskellige redskaber, herunder våben, udrustning og materiel, som forsvarets enheder vil benytte i løsningen af fremtidens opgaver. Læs f.eks. om søværnets fleksible støtte-skibe, korvetter og minerydningsfartøjer, om flyvevåbenets kampfly, helikoptere

og transportfly, om hærens Leopard-kampvogne, M-109'ere og Piranha III'ere og om den danske soldats uddannelse, udrustning og våben.

Bogen er gennemillustreret og med forord af forsvarschef, general H. Jesper Helsø.

SØREN NØRBY (f. 1976) er cand.mag. i historie fra Københavns Universitet. Han har bl.a. arbejdet på Orlogsmuseet, Handels- og Søfartsmuseet samt på Marinens Bibliotek og er forfatter til en række bøger og artikler om det danske forsvars historie.

MAGASINPOST
Id-nr. 46332



Returadresse/afsender
Postbox 1325
8210 Århus V

Stop olien..! - før den breder sig

Din hjælp er vigtig

Sejler du i de danske farvande, kan du melde dig som Havmiljøvogter for SOK.

Du kan gøre en forskel for havmiljøet i Danmark. Ved olieforurening på havet er hurtig reaktion vejen til effektiv bekæmpelse. Det giver færre skader på miljø og dyreliv og bedre muligheder for at retsforfølge forureneren.

Læs mere på www.89433099.dk



Søværnets Operative Kommando

i samarbejde med Søfartsstyrelsen · Miljøstyrelsen · Danmarks Rederiforening
Hjemmeværnet · Danmarks Fiskeriforening · Farvandsvæsenet · Danske Havne · Dansk Sejlunion