

Søværnsorientering

Nummer 2 · juli 2007 · 37. årgang



Esbern Snare >> Kontaktpersonen >> Hvervetogter i Nordatlanten >> Mette mødte Søværnet >>
Næsten 3000 unge mødte Søværnet >> Rollemodellen >> Festlig indvielse >> Kadetter på drømmetogt >>
Ægir's klokke i et hav af sand >> Søværnet afviser kritik >> Strand ryddet for miner >> Martha 40 år >>
Sikker trafik på Storebælt >> Flådens fregatter tager form >> Netværksbaseret Søværn >> Frøerne fylder 50 >>



Bog om ubåden SÆLEN

Bogen indeholder rejsebreve fra SÆLENS besætning under dets lange togter i 2002 og 2003.

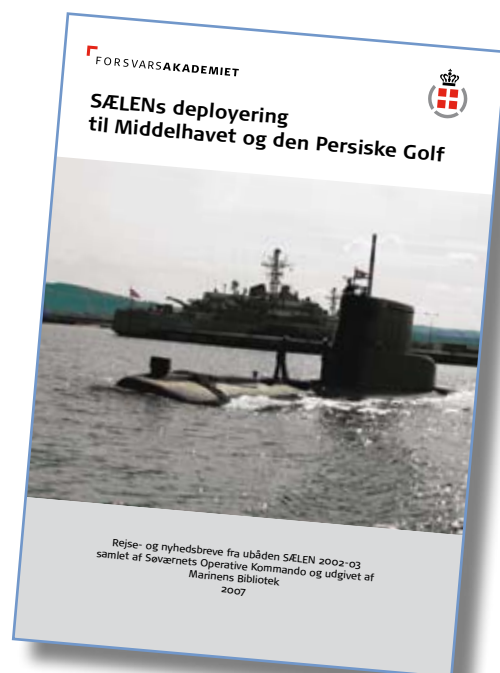
Brevene giver et godt indblik i besætningernes dagligdag.

I 2002 og 2003 opererede ubåden SÆLEN langt fra Danmark, først i det østlige Middelhav i 2002 og senere i Den persiske Bugt i 2003. Undervejs i togterne sendte besætningerne breve og billeder til familie og venner hjemme i Danmark, og brevene bringes her i deres fulde længde i den første samlede udgivelse. De viser en holdmoral, stolthed og udholdenhed, der må betegnes som førsteklasses, og det forekommer, at disse besætninger har meget at have denne stolthed i.

Der er tale om et meget langt togt, der varede fra juni 2002 til juni 2003,

udført af to ubådsbesætninger på skift. Brevene beskriver i stort og småt den dagligdag der hurtigt kommer til at præge også et sådant usædvanligt togt. Vi følger besætningerne, både når luftkølingsanlægget bryder ned, og når Forsvarsministeren og chefen for Søværnets Materielkommando er på besøg i ubåden.

Bogen kan downloades på Forsvarsakademiets hjemmeside www.fak.dk eller bestilles via Marinens Bibliotek www.map.dk. Ved bestilling opkræves et forsendelsesgebyr.



Indhold

Leder	3
ESBERN SNARE	4
Kontaktpersonen	8
Hvervetogter i Nordatlanten	9
Mette mødte søværnet.	10
Næsten 3000 unge mødte søværnet	12
Rollemodellen	13
Festlig indvielse	14
Kadetter på drømmetogt	16
ÆGIR's klokke i et hav af sand	18
Søværnet afviser kritik.	19
Strand ryddet for miner	20
MARTA 40 år	22
Sikker trafik på Storebælt	24
Østersølande trænede fælles søredning	26
Flådens fregatter tager form	28
Netværksbaserede operationer	30
Frøerne fyldte 50	32
Marinehjemmevernet tager nye fartøjer i brug ..	34
Havmiljøvogtere overværede øvelse	35

Søværnsorientering

Bladet udgives af Søværnets Operative Kommando og dækker alle Søværnets kommandoer.

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

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

Redaktør og distribution:
Pernille Kroer, tlf. 89 43 30 16.
e-mail: leseks@sok.dk

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

Oplag: 8.000 eksemplarer.

SVN ORT kan også ses på www.sok.dk

Fotos: Fotos til artikler bedes sendt til
redaktionen på mail: leseks@sok.dk
Billedfilen skal være en tiff- eller jpeg-fil i 300 dpi.

Forsidebillede: Festlig indvielse.

Deadline for næste nummer: 01. 09 2007.
Nummer 3 udkommer i oktober 2007.



Vinder ved nærmere bekendtskab



Denne karakteristik bruges som regel om personer, men jeg tror faktisk også, den passer utroligt godt på Søværnet som arbejdsplads. I hvert fald kan jeg konstatere, at stort set alle, der besøger Søværnet ude i de spidse ender, kun har ros og respekt til overs for det, vi laver. Det er uanset, om vi taler om værnepligtige, forskere, 2. G'ere, erhvervspraktikanter eller STUD SØ'ere. Hvis den antagelse er rigtig – altså at folk bare skal lære os at kende, som vi er, for at få gang i rekrutteringen – så tror jeg, vi er på rette spor. Hvis man bladrer videre i dette nummer af Søværnsorientering, vil man nemlig kunne læse en række artikler, der fortæller, at det netop er det, der arbejdes med lige nu overalt i Søværnet. At få folk til at lære os at kende. Hvad kommer der så ud af alle anstrengelserne? Det kan jeg ikke svare præcist på, men jeg kan garantere for, at det er bedre end at lade være. Alene gennem værnepligten rekrutterede Søværnet 35,7% i 2006. For første gang i mands minde er der fyldt op på det officersaspiranthold, som starter i Søværnet denne sommer. Resultater af at unge mennesker ved selvsyn kan se, at vi faktisk er stolte af

det, vi laver – fordi det, Søværnet laver, giver mening.

Og det gode ved »bekendtskabsstrategien« er, at vi alle kan hjælpe til. På SOK niveau og på skibs-niveau, men også hver enkelt af os. Tænk hvis hver 6. ansat i Søværnet skaffede én ny medarbejder i løbet af det næste halve år – så ville vi være fuldt bemanded til december!

Ja, ja Chef SOK, det er godt med dig, var det ikke bedre at holde på de medarbejdere, du har, i stedet for at ansætte nye? Jo, det er det, og der er ikke noget, jeg hellere vil. Fastholdelse er betydelig bedre økonomi med kræfter og ressourcer end rekruttering. Og jeg kan gøre en del for at gøre det mere attraktivt at være her. Fastsættelse af togtlængder, som er overskuelige for børnefamilier, er et eksempel herpå. Et andet er bestræbelserne på at lave et »togt-baseret« Søværn, hvor man enten sejler eller afspadserer/uddanner sig, og hvor vagttjeneste og vedligeholdelse først og fremmest gennemføres ved OPLOG. Det vil give en stor del af Søværnets ansatte mulighed for at skabe sig en fornuftig geografisk stabilitet. Så er der det med lønnen, som natur-

ligvis også kan være en fastholdelsesfaktor. Her skal vi naturligvis gøre, hvad vi kan (læs: har råd til), men jeg er ikke sikker på, at vi som offentlig myndighed kan gøre os håb om at være fuldt konkurrencedygtige med det private erhvervsliv på dette område i en tid, hvor der er så stort træk på kvalificeret arbejdskraft i Danmark generelt. Endelig så tror jeg også, at der er et iboende modsætningsforhold mellem begrebet »fastholdelse« og den moderne unges lyst til at prøve nye udfordringer, en observation, som – hvis den er rigtig – ikke mindst kræver nytænkning inden for uddannelsesområdet og i relation til tjeneste – karriereplanlægning.

Så ja, fastholdelse er utrolig vigtigt og nødvendigt, men det er rekruttering også. Kunsten er at skabe den rigtige balance mellem de to, så man undgår at komme i en mangelsituation. Så opgaven lige nu er sådan set rimelig simpel: Sørg for at styrke det, som gør os attraktive som arbejdsplads, og fortæl så alle, der gider høre om det, hvorfor du er stolt af at arbejde i Søværnet!

Med ønsket om en god sommer

Nils Wang, kontreadmiral

ESBERN SNARE

– nedtællingen startet

Rejsefeber

Om få måneder lyder skibsfløjten til afgang for ESBERN SNARE. Søsterskibet ABSALON vil være fuldt operationsdygtigt i slutningen af 2007, og ESBERN SNARE følger efter i starten af 2008. Rejsefeberen breder sig om bord.

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

Utålmodighed, spænding og en stor portion stolthed. Det er fællesnævneren for stemningen på ESBERN SNARE lige nu. Efter to års intense forberedelser gør det ikke noget, at skibet snart skal rigtigt i aktion, lyder det fra besætningen.

NK'EN: DET BEDSTE ER FOLKENE OM BORD

Næstkommanderende Anders Frishøj viser hjemmевant rundt på ESBERN SNARE. I det seneste år har skibet været hans arbejdsplads. Lige nu ser han det som en af sine vigtige opgaver at

holde gejsten oppe hos besætningen, indtil skibet kan meldes klart:

»Vi har været i gang længe med forberedelser, og lige nu er det lidt pres-set. Nu gælder det om at holde fokus og bevare gejsten i de sidste måneder, så vi får alle installationer på plads og bliver klar«, siger Anders.

Som næstkommanderende glæder sig til at få alle mand om bord, til at komme ud at sejle og til at få sammentømret enheden. Det allerbedste er folkene om bord, mener han:

»Besætningen er nogle herlige folk. Vi har et godt samhørighedsforhold. Vi er professionelle og kan alligevel godt bekymre os om hinandens vé og vel. Og så tror jeg, at vi alle sammen føler en faglig stolthed ved at være med til at få et helt nyt skib til at fungere. Det er en god fornemmelse«.

Personligt ser han frem til, at skibet måske skal ud i internationale operationer:

»Jeg glæder mig da sindssygt meget til måske at skulle til Afrika«, siger han og understreger samtidig, at han er glad for, at togtlængder maksimalt kan være på tre måneder:

»Vi, der sejler, mærker måske ikke så meget, at vi er længe væk. Det er værre for dem derhjemme. Derfor tror jeg det er vigtigt med støtteordninger for de pårørende i form af rejsebrev og kontakt mellem de pårørende«, slutter Anders, der har bopæl, kæreste og en søn på 9 år i Hedensted.



Carsten B. Nielsen: »Det gør ikke noget, at vi snart er færdige til at sejle«

BANJERMESTEREN: NÅR VI ALLE ER OPPE PÅ LAKRIDSERNE

Banjermester Carsten B. Nielsen har travlt. Jobbet om bord på ESBERN SNARE er hans første som banjermester, siden han afmønstrede DANNEBROG som dæksbefalingsmand og efterfølgende var et halvt år i Afghanistan.

»Skibet var et ubeskrevet blad, og det var jeg også i det her job. Jeg har brugt en del tid på at finde ud af tingene, men i dag kører jeg et tæt parløb med min kollega på ABSALON. Desuden har jeg to dygtige medarbejdere«, siger den 39 årige banjermester, der tager sig af alle personaleadministrative opgaver fra udstedelse af ID-kort til vejledning om barselsorlov. *forsættes side 6* ►



Anders Frishøj: »Jeg glæder mig da sindssygt meget«



MILITÆRT OG CIVILT

ESBERN SNARE har kunnet sejle siden 2005, men først i disse måneder er de sidste af de mange komplicerede tekniske installationer ved at være på plads. Når skibet i starten af næste år lægger fra kaj, vil det, ligesom ABSALON, kunne fungere som kommandoskib i større militære og civile operationer.

AVANCERET

Begge skibe er udstyret med de til dato mest avancerede militære systemer. Fra de store operationsrum med rækker af computere, fladskærme og højryggede stole kan skibene kommunikere med både sø-, land- og flystyrker. Skibenes radarer rækker væsentligt længere end radarerne på Søværnets

andre skibe, ligesom også våbensystemerne hører til det sidste nye. Søkrig er i dag er noget andet end på Tordenskjolds tid. Men skibene er ikke kun indrettet til krigsførelse.

NØDFORSYNINGER

Med en besætning på 99 mand og plads til i alt 300 personer kan skibene også indgå i store civile operationer. For eksempel som kommando- eller støtteskib i forbindelse med katastrofer. Skibene vil blandt andet kunne fungere som transportskib for medicin, mad og andre nødforsyninger, og på skibenes flexdæk vil der hurtigt kunne indrettes et større felthospital.

INDRETNINGEN

Skibene er *high value units*. For eksempel fordi de kan have en stab eller tropper om bord. Derfor er skibene godt beskyttede. Blandt andet er der ingen vinduer eller åbne dæk.

Indvendigt er skibene indrettet med tanke på både funktionalitet og bekvemmelighed.

Arbejdsområderne er udstyret med moderne kontorfaciliteter. Gangarealerne er brede og lyse, alle lukafer har eget bad og toilet, og opholdsarealerne minder i indretningen om en moderne færge. Dertil kommer velfærdsfaciliteter som for eksempel internetcafé, sports- og fitnessfaciliteter på flexdækket og det store cafeteria, hvor hele besætningen selv henter deres måltider.

► »Jeg har travlt, og det er godt. Så går tiden hurtigere. Det er værre for dem, der ikke har så meget at rive i. Så kan to måneder føles som to år. Nu skal vi bare knibe ballerne sammen, og det gør ikke noget, at vi snart er færdige til at sejle«, synes Carsten.

Han glæder sig til, at skibet kaster trosserne og sejler ud på mission:

»Det bliver dejligt, når det hele kører, som det skal, og vi alle er oppe på lakridserne. Så falder der en ro over skibet. Jeg glæder mig helt vildt til at komme i gang, og til tiden med besætningen, som du ikke har i dagligdagen nu. Det er en totaloplevelse«, siger Carsten.



Anders Gregersen: »Jeg er spændt på, hvad planerne præcist er med det her skib«

DÆKSGASTEN: ET GODT STED AT LÆRE

Dæksgast Anders Gregersen vil gerne ud på togt i nogle måneder i en international mission. Han glæder sig, til skibet er fuldt bemannet, og til at sejladsene ikke kun er øvelse. Lige nu kan tiden godt føles lang:

»Indtil nu har vi jo ligget i havn en stor del af tiden, og så sker her ikke så meget. Vi har god tid, og det kan godt blive lidt trivielt. Men jeg er blevet enig med mig selv om, at det er fint nok. Jeg kan lide besætningen, og det er et godt sted at lære. Mange af de ældre drenge er gode til at lære fra sig« mener Anders.

Han er 23 år og har en baggrund i civil sejlads og som værnepligtig på DAN-NEBROG. Nu glæder han sig til snart at komme ud at sejle igen:

»Det er jo grunden til, at jeg har valgt Søværnet. Jeg vil gerne have nogle oplevelser og erfaringer. Jeg tror, at det bliver spændende at sejle med ESBERN SNARE, og jeg er spændt på at se, hvad planerne præcist er med skibet«.



Jesper Olesen: »Vi kan jo se, at vi strammer skruen nu«

KOKKEN: SPÆNDENDE AT BYGGE NOGET NYT OP

Kok Jesper Olesen er 25 år og udlært kok på Hotel Kolding Fjord. Han glæder sig til alle oplevelserne, som han forventer at få som en del af besætningen på ESBERN SNARE.

»Det er også spændende at være med at til bygge noget nyt op. For mit vedkommende har jeg blandt andet været med til at bestemme grejet i kabyssen. Lige nu kan vi jo se, at vi strammer skruen og kommer derudaf. At vi snart skal af sted. Det bliver dejligt«, siger Jesper, der har det fint med måske at skulle ud på et længere togt.

»Jeg har sejlet med MCM'er til England, Skotland og Sydeuropa. Desuden har jeg arbejdet i fire måneder som kok i Sydafrika. Så jeg er vant til at være væk hjemmefra. Derfor passede det mig rigtig godt, da jeg fik tilbud om at være med på ESBERN SNARE. Jeg glæder jeg mig til, at vi måske skal være med i Task Force 150 ved Afrikas Horn. Afsavnet

ved at være væk hjemmefra opvejes af alle oplevelserne«, mener Jesper.

Han er heller ikke bekymret for røg i køkkenet, selv om han kan komme ud for at skulle lave mad til 300 mand om bord:

»Nej da. Vi er 11 mand til at sørge for maden, når vi har mange til spisning. Og der er fine forhold i kabyssen. Den eneste flaskehals kan blive ovnene. De er måske lige det mindste«.

MASKINGASTEN: DRØMMEN VAR PRÆCIST DET HER SKIB

Maskingast Christopher Klinge er stolt af at arbejde på ESBERN SNARE. Også forældrene i Sæby er stolte af deres 28-årige søn. Og kammeraterne spørger interesseret.

»Min drøm var lige præcist at være med på det her skib. Det er spændende at få det til at virke og at få 99 mand til at arbejde sammen. Og så arbejder jeg med noget andet grej til nogle andre penge, end jeg har været vant til fra mit tidligere job som mekaniker«, siger Christopher.

Han er glad for de gode muligheder for uddannelse, som besætningen har, og han synes, at det er dejligt, når skibet sejler. Nu glæder han sig til de længere ture:

»Vi har hørt lidt om de opgaver, vi måske skal løse. De lyder spændende. Særligt hvis vi skal til Afrika. Når du har været med til at sætte skibet op, vil det være spændende at se, hvordan systemerne vil reagere i varmen«.



Christopher Klinge: »Jeg arbejder med noget andet grej, end jeg har været vant til«

Snart 6000 havmiljøvogtere

STOP OLIEN-kampagnen fortsætter med succes.



Mere end 5500 lystsejlere har meldt sig som havmiljøvogtere, og hver dag kommer der flere til.

Også sejlere fra Danmarks nabolande viser interesse for kampagnen. Blandt andre en del tyske sejlere. Derfor er informationsmaterialet om kampagnen nu trykt på tysk.

»Det er utroligt positivt, at så mange er interesserede i at værne om, at andet er rent i vores danske farvande«, siger Nils Wang, kontreadmiral, chef for SOK.

SOK modtager stort set dagligt rapporter om mulige olieforureninger. Disse kan ses på STOP OLIEN-kampagnens hjemmeside www.stopolie.dk. Heldigvis har endnu ingen rapporteringer drejet sig om alvorlig olieforurening. Men det betyder ikke, at der ikke er brug for flere havmiljøvogtere.

Vil du være med til at sikre, at vi har rent havmiljø i danske farvande, og har du endnu ikke meldt dig som havmiljøvogter, så brug kuponen her i bladet. Eller giv den til en, du kender, som er interesseret i at blive havmiljøvogter.

JUBILARSTÆVNE 2007

affholdes

søndag den 26. august kl. 10.30-16.00

Årets Jubilarstævne er for indkaldelsesårgange med endetal **2 & 7** (25-, 40-, 50-, 65-, 70- og 75-års jubilarer)

Deltagelse er ikke betinget af medlemskab af Marineforeningen.

Ikke-jubilarer blandt Marineforeningens medlemmer kan også tilmelde sig, jubilarer har dog fortrin.

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 Jubilarene. 'Admiral Carstensens Mindebæger' udddeles.
- 11.30-12.50: Pause - Jubilarene fotograferes, forfriskning.
- 13.00-16.00: Skafning på SOS, menu: sild, Holmens luksus biskemad m/ spejlæg - 1 øl & kaffe. Kammeratligt samvær.
- 16.00: Jubilarstævnet slutter.

SKRIFTLIG TILMELDING & BETALING,
skal være landskontoret i hænde senest

fredag den 20. juli 2007, sendes til:
Marineforeningen, Trondhjemsvej 5, kld., 2100 Kbh. Ø.

Giro 2 00 16 08 - kuerten mærkes 'Jubilærstævne'.

Uanset betalingsmåde skal begge dele være ledsaget af tydelig og korrekt angivelse af:

Navn, adresse, telefon, årgang og primært tjenestested.

Medlemmer påfører afdelingsnavn & medlemsnummer.

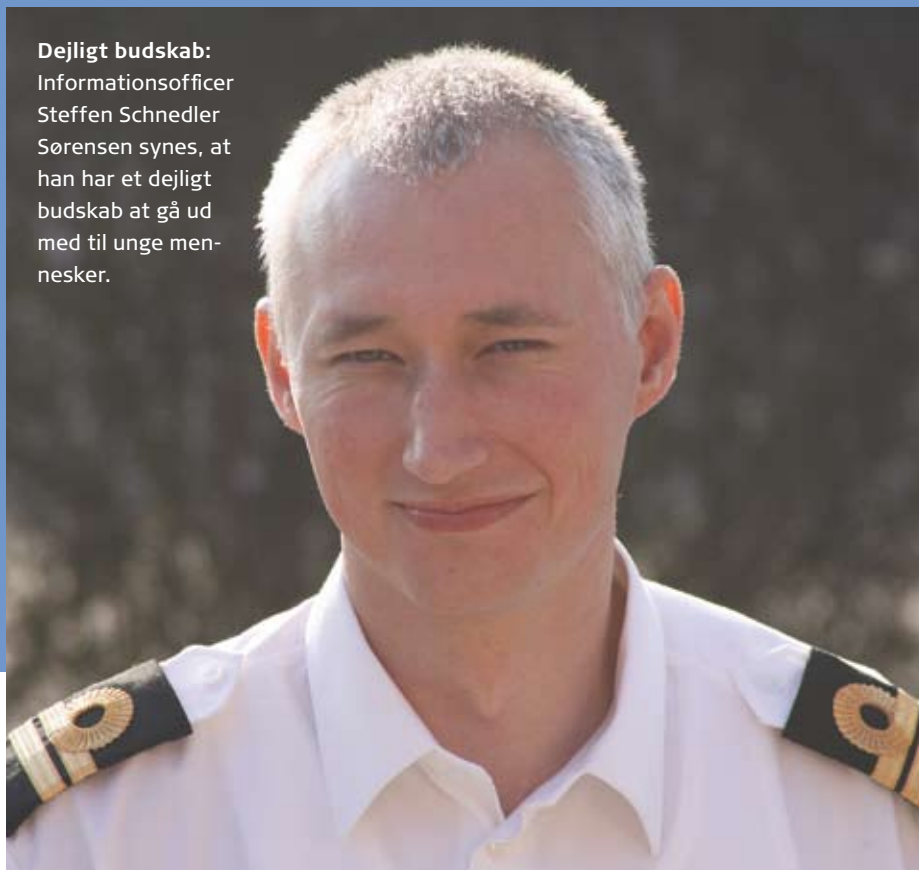
BEMÆRK! Billetter kan ikke købes ved personlig henvendelse på Marineforeningens landskontor.

Ret til ændringer forbeholdes.

VEL MØDT !

EDWARD JELEN
Marineforeningens Jubilarudvalg

Dejligt budskab:
Informationsofficer
Steffen Schnedler
Sørensen synes, at
han har et dejligt
budskab at gå ud
med til unge men-
nesker.



Ud af Søværnet - og ind igen

Steffen Schnedler Sørensen:

Uddannet civil maskinmester

Værnepligt i Søværnet

Uddannet reserveofficer

2000-2004

Sejlede på inspektionsskibene
TRITON og HVIDBJØRNEN

2005-2007

Lærer på teknisk skole og
produktionsskole

2007

ansat i SOK som informations-
officer

halvt år siden, er der dog mange, der er
blevet meget klogere.

TÆT SAMARBEJDE

I tæt samarbejde med Forsvarets Rekruttering og de lokale rekrutteringscentre har han arrangeret hvervedage på Søværnets skibe, når de er i havn. Han har haft møder med adskillige ungdomsuddannelsesvejledere. Han har deltaget i rekrutteringstogter til Grønland og Færøerne og har aftaler med uddannelsesvejlederne om, at han deltag, når de holder uddannelsesdage på skolerne. Lige nu er han tovholder på en kampagne-film om uddannelsen til konstabel i Søværnet. Den kommer som reklamespot på TV til efteråret.

»I samarbejdet med Forsvarets Rekruttering er det min rolle at gøre specielt opmærksom på Søværnet. Dels ved at vi selv holder arrangementer, dels når Forsvarets Rekruttering deltager i uddannelsesmesser og kampagner for at rekruttere unge til Forsvaret«, siger Steffen, der gerne ser samarbejdet endnu mere udbygget:

»Vi mangler folk i Søværnet nu, men det vil jo være en vedvarende opgave at rekruttere nye medarbejdere. Hvis vi kører de initiativer, vi selv har igangsat i Søværnet, op i en større skala sammen med Forsvarets Rekruttering, vil vi kunne nå rigtigt langt«, mener Steffen.

Kontaktperson

**Søværnets nye informationsofficer skaber
kontakt mellem unge og Søværnet.**

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

Informationsofficer Steffen Schnedler Sørensen er Søværnets ambassadør over for unge, der skal til at vælge uddannelse. Han startede i Søværnet i februar. Siden har han været her og der og alle vegne.

Han kontakter skoler og uddannelsesinstitutioner og tager rundt og fortæller uddannelsesvejledere om uddannelses- og jobmuligheder i Søværnet. Han koordinerer hvervedage på skibene, og han er med som Søværnets repræsentant ved andre arrangementer, hvor unge kommer for at høre om uddannelse og job.

Han fortæller om, hvor spændende det er at arbejde i Søværnet. Formå-

let er at gøre de unge interesserede i en uddannelse og et job i Søværnet. Han synes selv, at han har et godt budskab.

KLOGERE

»Det er et dejligt budskab. Vi er en spændende virksomhed, der løser en række spændende opgaver nationalt og internationalt. Vi er en ekstremt dynamisk arbejdsplads«, siger den 32-årige premierløjtnant, der har rigeligt at tage fat på.

»Når jeg kontakter vejlederne på ungdomsuddannelserne, ved de som regel ikke ret meget om, hvad Søværnet er. Jamen, hvordan i himmelens navn skal de unge så kunne vide det?« spørger Steffen retorisk.

Siden han startede i jobbet for et



Stor interesse: De unge strømmede til hvervedagene på TRITON og HVIDBJØRNEN.

På hvervetogter i Nordatlanten

De unge strømmede til vellykkede hvervedage i Grønland og på Færøerne.

TEKST: PERNILLE KRØER, JOURNALIST, SOK

FOTO: STEFFEN SCHNEDLER SØRENSEN, INFORMATIONSOFFICER, SOK

Nyheden om hvervedagene spredtes med SMS'ers hast, da TRITON og HVIDBJØRNEN i maj lagde til kaj i fire byer i henholdsvis Grønland og på Færøerne.

De unge strømmede til, ja nogle kom endda løbende, da mobilen bippede med SMS om, at der skete noget spændende på krigsskibet i havnen.

I alt knapt 2000 unge grønlændere og færinger gik op ad falderebet på TRITON og HVIDBJØRNEN for at høre om uddannelses- og karrieremuligheder i Forsvaret.

IDEEN

Hvervetogterne var resultatet af et samarbejde mellem SOK, 1. eskadre, Forsvarets Rekruttering, Grønlands Kommando og Færøernes Kommando.

Ideen er, at gøre de unge og uddannelsesinstitutionerne bevidste om Forsvaret som uddannelsesinstitution.

Fremover vil interesserede skoleklasser kunne besøge skibene, når de er i

havn. Det er således tanken, at der skal uddannes et antal medarbejdere fra 1. eskadre, som kan informere om Forsvarets uddannelser. De pågældende vil gennemgå et intensivt forløb bed Forsvarets Rekruttering, så de er klædt på til at fungere som Forsvarets frem-skudte poster i Nordatlanten.

Informationsofficer, premierløjtnant Steffen Schnedler Sørensen fra SOK

siger om hvervetogterne i Nordatlanten:

GODT GIVET UD

»Ressourcerne til hvervetogterne var godt givet ud. De unge var meget spørgelystne og interesserede i at få noget at vide om de muligheder, vi kan tilbyde dem i Forsvaret«.

Steffen glæder sig også over besætningernes engagement i hvervedagene. Alle fra chef til værnepligtig ville gerne vise deres skib frem og var på den måde med til at give de unge et godt indtryk af Søværnet. Steffen peger dog på, at det ikke er uden problemer at rekruttere unge fra Nordatlanten:

»For eksempel er sprogniveauet, særligt i Grønland, meget varieret. Nogle unge taler flydende dansk, andre taler dårligt sproget. Desuden er vores sessionsprøver jo udformet efter danske normer«.

Alligevel er han ikke i tvivl om, at togterne var anstrengelserne værd:

»Før vidste de unge i Grønland og på Færøerne stort set ingenting om Forsvaret. Der er ingen tvivl om, at vi i dag er mere til stede i de unges bevidsthed, når de skal vælge uddannelse«.

I Grønland besøgte TRITON følgende byer: Nuuk, Qaqartog, Sissimut, Ilulissat og Aasiaat, mens HVIDBJØRNEN lagde til kaj i Thorshavn, Tveroy, Runavik og Klaksvik.

De deltagende unge var fra folkeskolens afgangsklasser, gymnasier og ungdomsuddannelser.



Mette mødte Søværnet

TEKST: JOURNALIST PER NISSEN,
GØGLERPRODUKTIONSSKOLENS MEDIELINJE
FOTO: SVEND-ÅGE EKBERG



Succes: Mettes praktikophold på TRITON var en succes

19-årige Mette Slot Tinggard fra Gøglerproduktionsskolen i Århus fik en oplevelse for livet, da hun i tre uger var i praktik på inspektionsskibet TRITON. Opholdet var et pilotprojekt for både Søværnet og Gøglerproduktionsskolen. Fra begge sider er der ønske om at fortsætte samarbejdet.

Mette Slot Tinggard fra Silkeborg tager hver dag til Århus for at deltage i undervisningen på Gøglerproduktionsskolens artistlinje. Mette er og har altid været en eventyrer, så derfor var hun ikke sen til at slå til, da hun fik mulighed for at komme i praktik på inspektionsskibet TRITON.

Først var Mette på Søværnets grundskole i Auderød, hvor hun sammen med et hold værnepligtige fik instrukser inden det tre uger lange ophold på TRITON.

»Mette kunne komme med, da et hold værnepligtige skulle af sted i deres sejlsmodul. Det passede fint med, at

Mette kunne være med til forberedelserne for at finde ud af, hvilke funktioner hun havde mest lyst til at beskæftige sig med«, siger informationsofficer i SOK, Steffen Schnedler Sørensen.

ÉN STOR FAMILIE

Mette lå desværre syg med influenza de første fire dage af sejladsen, men så prøvede hun også at ligge på infirmeriet. Det blev dog også til vagter i maskinrummet, kontrolrummet og kabysen.

»Vi havde dårligt vejr den første uge. Man sidder f.eks. i kantinen ved nogle lange borde, og lige pludselig ligger man nede i den anden ende af skibet. Skibet krængede hele 43 grader. Det var fedt at opleve«, siger Mette.

» Jeg følte mig utroligt velkommen

Mette er dog ikke i tvivl om, hvad der var det bedste ved turen.

»Det bedste var helt klart, at man er som en familie om bord. Man er der så intenst. Man kan jo ikke rigtig komme nogen steder hen. Jeg følte mig utroligt velkommen og faldt med det samme i med besætningen. Det var bare kanonrart, at man også i fritiden kunne have det rigtig sjovt«, siger Mette, som har fået en masse nye venner.

»Det kommer lynhurtigt, når man er sammen på denne måde. Og det bliver bare rigtig intenst, når man skal sam-

Samarbejde: Studievejleder Thomas Unterschlag og informationsofficer Steffen Schnedler Sørensen tror på, at samarbejdet vil føre til flere praktikophold for elever på Gøglerproduktionsskolen.

arbejde så meget. Man står jo op sammen og spiser sammen, og når man går rundt oppe på broen, er man jo med i det samme vagtskifte otte timer om dagen», siger Mette.

BOEDE NÆRMEST PÅ BROEN

Den første uge, efter at Mette var blevet rask, boede hun nærmest på broen, hvor hun fik nogle gode, lange snakke med skibschefen. Mette fik ikke rigtig sovet, fordi hun ganske enkelt ikke ville gå glip af noget.

»Det var fedt at have udsyn over det hele, selv om det godt nok kun var vand, man kunne se. Man bliver fuldstændig rolig af at sejle på åbent hav. I dagligdagen på land er der alle mulige ting, der stresser én. Så skal man nå det, og så skal man også lige nå det. Og man kan vælge, om man skal tage derhen eller derhen og tidspunkter, togrejser osv. Om bord på TRITON er man bare dér og ved, at man ikke kommer i havn før om 14 dage«, siger Mette.

ET LOVENDE SAMARBEJDE

På TRITONs togt til Grønland var Mette sammen med 16 værnepligtige og en besætning på 46 mand.

Det er første gang, at Søværnet har haft en produktionsskoleelev i sejlede praktik. Men det bliver sikkert ikke sidste gang:

»Vi mangler folk, og derfor ser vi på nye muligheder for rekruttering. Mettes praktikophold er et led i dette«, siger



Steffen Schnedler Sørensen, som vælger at se udgiften ved at sende Mette af sted som en investering.

Også fra Gøglerproduktionsskolens side er der store forventninger til det nye samarbejde med Søværnet:

» Det var fedt at opleve

»Mettes praktikophold på TRITON har været et pilotforsøg. Vi vil gerne udbygge samarbejdet med Søværnet. Der er jo uanede muligheder for uddannelse inden for Søværnet, og det har været fedt for mig som vejleder at få åbnet de øjne. Et skib er jo nærmest et flydende minisamfund, som skal kunne det hele«, siger studievejler Thomas Unterschlag, Gøglerproduktionsskolen.

FORDOMME SKYLLET OVER BORD

Mette har altid været en eventyrer. Blandt andet har hun tidligere været en uge på Grønland, hvor hun tilbagelagde 160 kilometer til fods og på cykel.

De tre ugers praktikophold på TRITON har samtidig skyllet Mettes fordomme om Forsvaret over bord. Mette var i

2004 i folkeskolepraktik hos hæren, og det var en helt anden oplevelse.

»De står hele tiden og råber én ind i hovedet og kræver flere armbøjninger, end man kan tage, sådan at man hele tiden er under ekstremt pres«, siger Mette.

Opholdet på TRITON blev en helt anderledes oplevelse.

»Det har været noget helt andet hos Søværnet. Men det fik jeg allerede en fornemmelse af efter at have mødt Steffen. Han er bare en stille og rolig fyr med god humor, så jeg tænkte, at det var da sjovt, at han var i Søværnet. Men det er nødvendigt med godt humør på et skib, fordi man skal kunne finde ud af det med hinanden, også i fritiden. Selvfølgelig har man respekt for hinanden, men de striber, man render rundt med på skulderen, betyder ikke så meget, fordi man skal have det til at fungere ude på vandet«, siger Mette.

Hos både Søværnet og Gøglerproduktionsskolen er der på baggrund af Mettes succesrige ophold på TRITON en tro på, at samarbejdet vil resultere i flere praktikophold.



Succes: 3000 unge fik sig en oplevelse og et godt indtryk af Søværnet på hvervedagen på Flådestation Frederikshavn

3000 unge oplevede Søværnet

Hvervedagen på Flådestation Frederikshavn blev både et tilløbsstykke og en succes.

TEKST: PERNILLE KROER, JOURNALIST SOK,

FOTO: FLÅDESTATION FREDERIKSHAVN

Under sloganet »Verden venter« oplevede 3000 unge en dag i Søværnet, da de var med på Flådestation Frederikshavns hvervedag i slutningen af april.

Henrik Sylvest Worm fra Flådestation Frederikshavn havde ansvaret for hvervedagen, og han var godt tilfreds, da dagens program var slut:

»På én dag nåede vi ud til 3000 unge og fik fortalt dem om, hvad Søværnet er, og hvad vi laver. Alt er forløbet per-

fekt, og flere af de unge udfyldte ansøgningsskemaer på stedet«, siger Henrik Sylvest Worm.

Hvervedagen var i forvejen annonceret på en særlig hjemmeside, via radiospots og på nordjyske skoler og ungdomsuddannelser, og de unge fik masser af oplevelser og indtryk med sig hjem.

LANGVEJS FRA

To af de unge fik endda en ganske særlig oplevelse, da de vandt konkurrencen om en tur i helikopter.

Flere forældre mødte op sammen med deres søn eller datter. En enkelt far var kørt helt fra Fredericia med sin søn for at høre om uddannelsen til officer i Søværnet.

De fleste af Flådestation Frederikshavns medarbejdere deltog i hvervedagen, ligesom medarbejdere fra Forsvarets lokale rekrutteringscentre i Ålborg, Herning og Fredericia stod klar til at besvare spørgsmål og udlevere ansøgningsskemaer.



Mange muligheder: »Søværnet har mange tilbud til de unge. Og når unge med anden etnisk baggrund opdager, at jeg taler arabisk, bliver de mere åbne og glade. Derfor vil jeg gerne være med til at fortælle dem om mulighederne i Søværnet«, siger Youssef Khater.

Rollemodellen

Han en engageret instruktør ved Holmens Idrætsanlæg. En veltrænet og dygtig marinesoldat. Han voksede op i Brønderslev. Blev født i Beirut.

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

Huden er smuk lysebrun. Håret og øjnene gnistrende sorte og ansigtstrækene umiskendeligt arabiske. Sproget er nordjysk.

Youssef Khater blev født i Beirut for 29 år siden. Som ganske lille flyttede han med sine forældre til Tyskland. Siden kom familien til Danmark.

Youssef blev indvandrer.

Han blev også et levende bevis på, at en indvandrer i Danmark ikke nødvendigvis ender som en social sag i kommunen. Blandt andet derfor har han en særlig rolle i Søværnet ved siden af sit job som idrætsinstruktør.

VIL GERNE HJÆLPE

Som soldat er han en prægtig repræsentant for Søværnet, og med sin arabiske baggrund viser han unge med anden etnisk baggrund, at det kan lade sig gøre at klare sig godt i Danmark.

Også selv om odds'ene umiddelbart siger noget andet.

Og så brænder han for at hjælpe unge til en fremtid i Søværnet.

»Jeg ved jo, at der sidder mange unge indvandrere derhjemme, som ikke kommer i gang. Ja, det gælder såmænd også grupper af danske unge. Dem vil jeg gerne hjælpe. De unge skal ikke gå og lave

ingenting. Der er masser af muligheder for dem i Søværnet, og vi har brug for de unge. Derfor synes jeg, at det er alletiders, at vi nu har sat gang i hvervearrangementer for Søværnet«, siger Youssef.

Ofte inviteres han med på hvervearrangementerne, og han havde blandt andet hovedrollen i den film, der blev produceret i forbindelse med Flådestation Frederikshavns hvervearrangement i foråret. Men han vil helst gøre endnu mere:

SKAL FASTHOLDES

»Jeg vil gerne være med til at etablere et hold, der kan rejse rundt til skoler og ungdomsuddannelser og fortælle om mulighederne i Søværnet. Vi ville kunne hverve rigtigt mange på den måde«, mener Youssef.

Desuden mener han, at det er nødvendigt at holde tæt kontakt til de unge indvandrere, der har skrevet kontrakt.

» De unge skal ikke gå derhjemme og lave ingenting

»Det hjælper ikke, at de unge indvandrere skriver kontrakt, hvis ikke de får opbakning hjemmefra. Jeg kunne godt tænke mig at holde kontakten til de unge, når de har skrevet kontrakt med Søværnet. Vi skal kunne følge dem, så vi ved, hvordan det går dem. Så vi kan

støtte dem til at blive i Søværnet«, forklarer Youssef.

Han oplever, at de unge indvandrere bliver mere åbne og glade, når de opdager, at han taler arabisk:

»Det er lettere for mig end for mine danske kollegaer at tale med dem. Jeg kan sige tingene mere direkte uden at risikere, at de kalder mig racist eller indvandrerfjendsk«, siger den libanesiske danske mariner Youssef Khater.

Youssef Khater

- 29 år
- Født i Beirut
- Opvokset i Brønderslev
- 3 søskende, der er henholdsvis ingeniør, advokat og universitetsstuderende
- 1997: værnepligtig i Hæren
- 1999: marineelev
- 2002: sejlede med korvetterne
- 2004: rejste til Dubai som fodboldtræner og dykkerinstruktør
- Tog siden til Spanien for at blive fodboldtræner
- Mødte sin danske kæreste i Spanien. Kæresten er født i Marokko
- 2006: Instruktør på Holmens Idrætsanlæg
- Arbejder desuden som konsulent for politi, kommune og SSP i sager om unge indvandrere

Festlig indvielse

SOK's nye domicil blev indviet under festlige former den 25. maj.

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

I strålende sol lagde DANNEBROG til ved honnørkajen i Århus, hvor chef for Søværnet, kontreadmiral Nils Wang stod klar til at byde velkommen til Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik.

Herefter kørte regentparret i Chef SOK's tjenestebil til Operationsbunkeren i Havreballeskoven. Undervejs demonstrerede Nils Wang de mange elektroniske installationer, som bilen er udstyret med.

Det blev til en rundvisning og en kort reception i Operationsbunkeren, inden turen, nu i kongelige biler, gik videre til Sødalsparken og SOK's nye domicil.

EKSEKUTIV OG HORN MUSIK

Både i Operationsbunkeren og i Sødalsparken havde gulvene forinden fået en ekstra omgang med moppen, mange havde svedt med oprydningen efter flytterodet, og fra morgenstunden hav-

de skansevagten øvet eksercits, og Søværnets tambourkorps havde øvet trut i trompeter og andre horn. Det så flot ud, og musikken var forrygende.

Ved ankomsten til Sødalsparken defilerede Majestæten ad flisegangen forbi skansevagt og tambourkorps på den ene side og en ivrigt knipsende hær af pressefotografer på den anden.

Indenfor fik Dronningen overrakt en buket af stabschefens hustru, fru Pernille Andersen. I kantinen talte Chef SOK og Hendes Majestæt, der bagefter med en køkkensaks klippede en rød silkesnor over. Det fik forhænget over SOK's store våbenskjold i vinduet til at glide ned, og så var det nye domicil officielt indviet.

Indvielsen blev fejret med en reception i kantinen for medarbejdere og inviterede gæster, der foruden regentparret blandt andre talte SOK's nye nabo Lars Larsen fra JYSK. Herefter var der frokost for de kongelige og særligt indbudte gæster.

Den dejlige dag sluttede med en fest i kantinen for SOK's medarbejdere.





Kadetter på drømmetogt

Tre kadetter fik deres livs oplevelse, da de i nogle dage sejlede med VÆDDEREN og Galathea-ekspeditionen i Caribien.

TEKST OG FOTO: MORTEN BJØRN JENSEN, LARS VEISS-PEDERSEN OG LASSE ROER JENSEN, KADETTER PÅ 1. ÅRGANG

»There is a fire alarm in your area! Please walk towards the nearest exit!«

Dette var ordene, vi så høfligt blev mødt med, da vi ankom til Heathrow lufthavn. To timer forinden havde vi taget afsked med vores bagage i Københavns lufthavn (nogle af os for evigt).

Dette var starten på en lang, varm rejse til vores forhenværende kolonier. Vi, tre heldige kadetter fra yngste årgang, var nemlig blevet sendt til Caribien for at sejle med på Galathea ekspeditionen. Efter en lang rejse nåede vi vores mål, St. Thomas.

Her blev vi nærmest overfaldet af den lokale taxamafia, der faldt på en tur i deres benzinslugende køretøjer af ældre dato, i den forkerte side af vejen... et levn fra gammel tid, som ikke har kunnet ændres, selvom det er blevet forsøgt.

MED SNORKEL

Om bord på Vædderen, fik vi den glædelige nyhed, at vi havde fri fra fredag aften til søndag kl. 1600. Det betød, at vi havde tid til at gå på opdagelse i skibet, da det for to af os var første gang vi mødte et »rigtigt« gråt skib.

Morgenen efter ankomst vågnede vi op til duften af bacon og æg, altså brunch komplet. Herefter mødte vi chefen og banjermesteren, som inviterede os med på en snorkeltur.

Frokosten blev konsumeret i en restaurant på en lækker sandstrand.



Udsigt til land:
Fra det turkisblå hav havde VÆDDEREN udsigt til hvide, varme strande.

Overlevering:
Morten Bjørn Jensen overleverer vagten til Lars Veiss-Pedersen



Senere på dagen gik det op for os, at solcreme ikke kun er for tøser, men også for unge kadetter som os. Vi var meget forbrændte og sov på maven de efterfølgende dage. Vi sluttede dagen på et lokalt spisested, hvorefter vi tog hjem for at pleje vores stakkels røde kroppe.

PÅ VAGT

Efter en god weekend på St. Thomas stævnedes vi ud klokken 20.00 mod de dejlige, rolige, varme, bløde, azurblå

bølger. Og en masse spændende oplevelser om bord på VÆDDEREN.

Vi tre kadetter blev fordelt således:

Maskinkadetten, Lasse, røg på dagligt arbejde i maskinen, mens vi to operative kadetter, Morten og Lars, gik tårn på broen. Den ene af os fra fire til otte og den anden fra otte til tolv.

Vi, de operative, fungerede som »vagtchef« med den faste officer som bagvagt.

En typisk brovagt forløb med overtagelse af vagten, sejlads på et par kurs-

ben og ellers med at holde øje med de omkringliggende skibe. Det kunne godt være en udfordring, da civile sejlere ikke altid har søvejsreglerne in mente.

Kursbenene var heller ikke altid lige planlagte, da forskerne ofte ændrede måleområdet og derfor planen for, hvor vi skulle hen i verden.

» solcreme er ikke kun for tøser

ET BLUND

Maskinkadetten, der endnu ikke er helt indviet i maskinens mysterier, gik sammen med en konstabel om formiddagen, hvorefter han om eftermiddagen blundede til privatundervisning med vagthavende maskinofficer (hvilket er virkeligt godt klaret taget i betragtning, at han var den eneste elev). Tro det eller ej, han fik alligevel en god forståelse af funktionen af maskinen, som ikke er mulig at få på skolen.

FORSKERNE

Dagene på søen forløb med søopmålinger, seismiske målinger og prøvetagninger fra havbunden, samt vandprøver. Meget spændende når man altså forstår, hvad der foregår.

Heldigvis var forskerne meget glade for at prøve på at forklare os uvidende, hvad de laver, og hvordan det hele fungerer.

Så vi har leget med havbund, smagt på mudder og vand fra firetusind meters dybde (det smagte stadig salt) og kigget med på de seismiske målinger, mens det hele foregik.

Dette havde også to sider, da mange af forskerne også ønskede at vide, hvordan det forskellige virker på et skib, både på broen og i maskinen.

» vi stævnede ud mod de dejlige, rolige, varme, bløde, azurblå bølger

I KLIPKLAPPERE

Vi ankom til St. Croix klokken otte mandag morgen efter en uges sejlads. Her skulle vi forberede forsvarschefens besøg.

Efter en kort tale fra forsvarschefen, blev han vist rundt på skibet for at se, hvordan besætningen arbejdede på et ekspeditionsskib.

Turen gik blandt andet forbi broen, hvor Morten og Lars stod reglemente-

ret påklædt, men slet ikke som de andre, der stillede i hvid sommeruniform.

Morten, som havde mistet sin bagage, var iført kaki med lange bukser og sorte sokker i alt for store klipklappere, og Lars var i en sort sommeruniform. Dette var vi ikke helt stolte af, da det ikke er hver dag, man møder sin højeste overordnede.

UFORGLEMMELIG

Eftermiddagen gik med en rundtur på øen. Først forbi en nedlagt sukkerplantage og derefter på romdestilleri.

Efter en lærerig rundvisning, var vi kommet i rigtigt godt humør, og turen gik videre til Christianssted, hvor der blev indkøbt lidt souvenirs.

Efter en veloverstået tur med Sweeny's Safari Tours, var der reception for forsvarschefen om bord på Vædderen. For første gang på hele turen stillede vi alle ens, da den forsvundne bagage endelig havde fundet sin ejer.

Tirsdag morgen kl. 04.30 lokal tid afmønstrede vi VÆDDEREN og kørte mod lufthavnen. Her fik vi kærligheden fra de amerikanske toldere at føle, da to af vores tasker blev splittet og duppet for eventuelle sprængstoffer. Herfra gik turen til San Juan og videre til Atlanta og til sidst hjem til København.

Til slut kan vi berette, at denne tur helt sikkert vil være noget, vi aldrig glemmer, og som vi vil prale med over for vores børnebørn, når den næste Galathea ekspedition stævner ud om endnu halvtreds år.



ÆGIR's klokke i et hav af sand

Da det stolte skib Tanga blev søsat fra Schiffswerft & Maschinenfabrik NEPTUN i 1937, kunne ingen forudsige, at en klokke fra skibet 70 år senere skulle havne 5000 kilometer væk. I et land uden flåde og uden adgang til havet.

TEKST OG FOTO: PRESSEOFFICER
JESPER RØMER, CAMP BASTION

Efter det for tyskerne uheldige udfald på Anden Verdenskrig blev Tanga givet til Danmark og fik navnet ÆGIR. Det sejlede i en årrække som depotskib og skoleskib, indtil det i 1961 måtte vige pladsen for mere moderne fartøjer. Skibsklokken med ÆGIRs navnetræk blev gemt.

Årtier senere i 2007 forretter seniorsergent MP M.K. Nielsen fra Søværnet tjeneste ved DANCON ISAF hold 3 i Camp Bastion i Helmand Provinsen i Afghanistan. Sømanden er omgivet af et hav af mandskab fra hæren og flyvevåbnet og mener, at der mangler et maritimt islæt i Camp Bastion.

GRØNT LYS

Seniorsergent M. K. Nielsen foreslår, at der fremskaffes en skibsklokke til gudstjenesterne i Camp Bastion og får grønt lys af både feltpræst Thue Raa-kjær Jensen og oberstløjtnant Jan Grün-berger.

På trods af M. K. Nielsens rolige (nogle vil sige sindige, og det er ikke et skidt karaktertræk for et medlem af militærpolitiet) fremtoning og hans tilknytning til Søværnet er det efterhånden gået op for de fleste i Camp Bastion, at "Senior" er blevet tør bag ørerne, og at han nok har skabt sig nogle solide forbindelser i det våde værn.

Resultatet af Seniors forespørgsel om en skibsklokke går da også lige til det rette sted i Søværnet, nemlig til formanden for Søværnets Museumskom-

mission kommandørkaptajn Christian Nielsen.

KLOKKETÅRN

Han lover prompte, at der bliver sendt et styk ældre skibsklokke af sted til Afghanistan. Det viste sig at holde stik.

Bare fire uger senere ankommer en gråmalet skibsklokke bærende navnet ÆGIR.

Skibsklokken er ikke den mindste, og det bliver besluttet at bygge et klokketårn i mangel af et passende skot. Camp Bastions tømrer går grassat og bygger et flot og meget solidt klokketårn til den store gamle skibsklokke.

DANSKE TRADITIONER

Tonerne fra ÆGIRs skibsklokke klingede påskesøndag for første gang over Camp Bastion og lejren har ikke været den samme siden.

At se og høre den store skibsklokke i det solide klokketårn maner til eftertanke og bringer minder om Danmark, familie og traditioner.

Så længe der er en dansk tilstedeværelse i Camp Bastion, vil ÆGIRs skibsklokke også ringe hver søndag til gudstjeneste.

Nu har vi kun et problem: Hvem skal slå glas, når Senior forlader Camp Bastion efter endt tjeneste?



Klokkeklang: Seniorsergent MP, Michael K. Nielsen, syntes, at der manglede et maritimt islæt i Camp Bastion. Så han skaffede en gammel skibsklokke fra ÆGIR. Så nu ringer klokken til gudstjeneste hver søndag i lejren i Afghanistan.

Søværnet afviser kritik

Påstande om, at der blev drukket tæt på VÆDDEREN under Galathea 3 ekspeditionen, fyldte i mediernes overskrifter i maj og juni. Baggrunden var en alvorlig kritik af Søværnet, der blev fremsat af Jyllands-Posten i en fortroligt stemplet rapport til Dansk Ekspeditionsfonds bestyrelse. I rapporten blev besætningen på VÆDDEREN blandt andet beskyldt for umådeholdent drikkeri. Chef for SOK, kontreadmiral Nils Wang fandt kritikken så alvorlig, at han valgte at offentliggøre den fortrolige rapport. Samtidig blev der udarbejdet en redegørelse om forholdene om bord på VÆDDEREN under Galathea 3 ekspeditionen, som blev fremsendt til Forsvarskommandoen.

I afslutningen på redegørelsen udtaler Nils Wang:

»Det er min vision, at alle skal kunne være stolte af at være ansat i Søværnet – hver dag! Det opnås kun, hvis vi kan se os selv og vores omverden i øjnene med visheden om, at det, vi laver, er i orden og giver mening. Jeg har således et klart ønske om, at alt hvad vi foretager os skal kunne tåle dagens lys, og skulle der alligevel dukke skidt frem fra gemmerne, så lad os få det frem, så vi kan få det fjernet. Mit overordnede ledelsesdirektiv til mine chefer er, at de skal fokusere på tre ting: Sikkerhed, professionalisme og velfærd i disse begrebers bredeste forstand. Det er mit klare indtryk, at de to skibschefer på Galathea 3 har levet op til dette direktiv under togtet.

Det er denne grundlæggende indstilling til virksomhedskulturen i Søværnet, som har tvunget mig til at reagere så kraftigt på den kritik, som Jyllands-Posten har rettet mod to af mine skibschefer og deres ualmindeligt professionelle og hårdtarbejdende besætninger.

Søværnets personel kender min holdning til indtagelse af alkohol i tjenesten. Vores rusmiddelpolitik er klinkende klar, indtagelse af alkohol til søs og i forbindelse med vagt og tjeneste i land om bord i søværnets skibe må ikke finde sted.

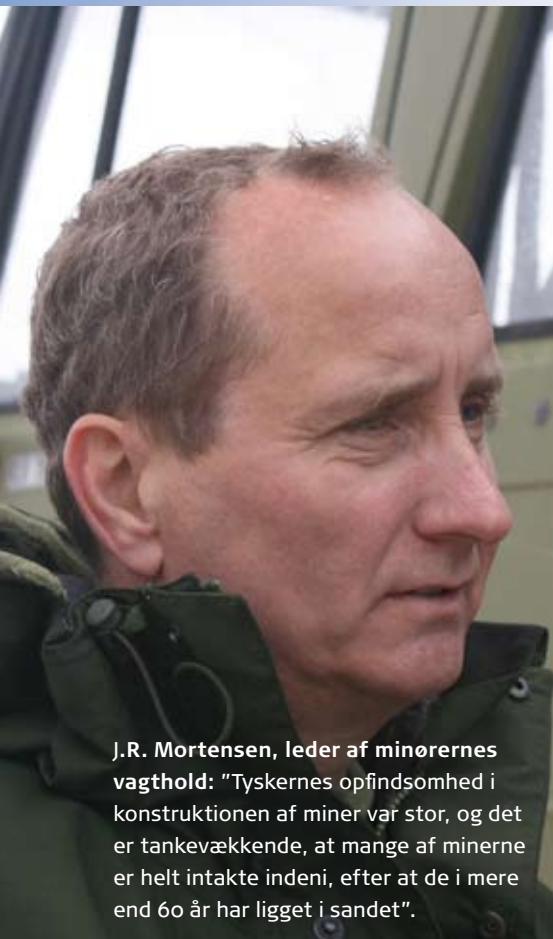
Jeg kan - efter punkt for punkt at have gennemgået de dele af Jyllands-Postens evalueringsrapport, som kritiserer Søværnet - konkludere, at kritikken på det foreliggende grundlag kan afvises.

Jeg kan af gode grunde ikke afvise, at der kan dukke nye oplysninger op, som kan underbygge nogle af Jyllands-Postens påstande. Eksempelvis lå der ved ankomst til Danmark ca. 70.000 fotografier fra ekspeditionen på skibets server, og jeg kan ikke på det foreliggende grundlag udelukke, at der blandt disse er billeder, der på den ene eller den anden måde kompromitterer enkeltpersoner og/eller Søværnet. Jeg kan derimod garantere for, at såfremt sådanne nye oplysninger giver belæg for at revurdere denne redegørelse, så vil det blive gjort.

Lad mig afslutningsvis understrege, at Søværnet har gjort sig umage for at Galathea 3 ekspeditionen skulle blive en succes. Jeg er naturligvis ked af, at Jyllands-Posten ikke deler denne opfattelse«.

Redegørelsen i sin fulde længde og øvrige dokumenter i sagen kan ses på SOK's hjemmeside www.forsvaret.dk/SOK under »Nyt og Presse/Pressemeddelelser«.





J.R. Mortensen, leder af minørernes vagthold: "Tyskernes opfindsomhed i konstruktionen af miner var stor, og det er tankevækkende, at mange af minerne er helt intakte indeni, efter at de i mere end 60 år har ligget i sandet".

Fra sommerens start har badegæster igen kunnet boltre sig på stranden og i vandet ved Skallingen. Sammen med Kystdirektoratet har Søværnets minører i det seneste år været i gang med at rydde området for miner fra krigens tid. Det er ikke småting, der er gravet frem.

To områder af Skallingen kan nu benyttes af badegæster. I et år er stranden og den kystnære havbund blevet endevendt i jagten på gamle tyske miner. Et ørkesløst arbejde, der kan minde om at sortere sand i Sahara. Hele området vil være ryddet i 2011.

RESTER OVERALT

Vinden er strid fra sydvest, regnen pisker ned, og det er bidende koldt.

Strand ryddet for miner

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER
JOURNALIST, SOK

Seniorsergent J.R. Mortensen, eller bare J.R., leder minørernes vagthold. Han kører minibussen ind på den sidste del af stranden, hvor minerydderne endnu ikke har været i gang. Området er afspærret med kraftig ståltråd og advarselsskilte.

Han trækker huen ned om ørene, hopper ud af bussen og bukker sig ned. Et øjeblik efter har han samlet noget rustent op. Det er et stykke af en gammel mine.

Der går ikke lang tid, før øjet fanger endnu flere rester af miner. Tæt strøet ligger de i sandet. Små stykker beton med alle mulige slags metalstykker indstøbt. Rustne, blåfarvede og fem til tyve centimeter i længden.

10 PROCENT TILBAGE

»Det her er ingenting«, siger J.R., »sidste år blev der fundet hele miner på stranden og i klitterne, som vi sprængte, fordi firmaet, der rydder stranden, ikke havde tilladelse til at sprænge miner på dansk grund«. Også i havbunden er der masser af minerester.

»Vi deler havbunden op i felter på 130 gange 12 meter. I går havde vi 100 hits i ét felt, og for et par dage siden nåede vi tre felter og stak spaden havbunden 150 gange«, fortæller J.R.

Det meste, som minørerne graver frem, er minerester. Men ellers består høsten af andet metal: ølkanoner, teltpløkke, pigtråd, øldåser eller stanniol fra juicekartoner.

Det skønnes, at tyskerne udlagde 70.000 miner alene på Skallingen. Efter krigen fjernede tyskerne selv 90 procent af minerne, men 10 procent blev altså tilbage. Ifølge Ottawa-konventionen har Danmark forpligtet sig til at fjerne alle miner inden 2008.

Kystdirektoratet har ansvaret for at fjerne minerne på landjorden, mens Forsvaret, og det vil sige Søværnets minører, står for rydningen i havbunden.

Minørerne afsøger havbunden med metaldetektorer fra kysten og 200 meter ud i havet. Arbejdet er trivielt og hårdt, og tempoet afhænger af, hvordan vinden blæser.

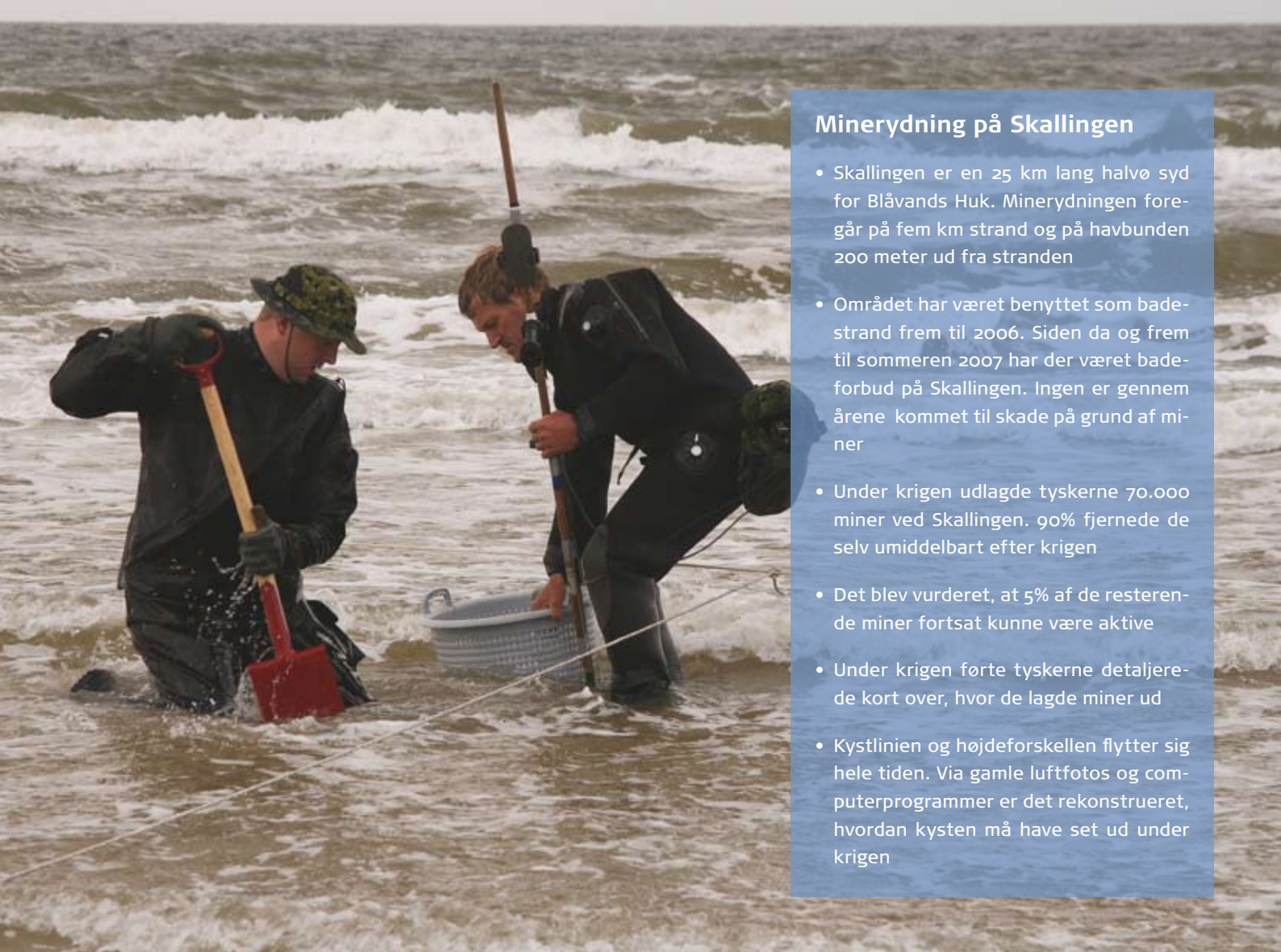
VASKER SANDET

»Vi har fastlagt kystlinien sammen med Kystdirektoratet, så vi via GPS-positioner ved, hvor vores ansvarsområde starter. Vi inddeler så området i felter med pæle og liner, også ved hjælp af GPS. Hvis det er godt vejr og lavvande, kan vi nøjes med at trække streger i sandet. Hvert felt deler vi op i mindre felter med en line, som vi kan skubbe efterhånden, som vi arbejder. På den måde er vi sikre på, at vi får afsøgt hver eneste centimeter af havbunden«, fortæller J.R., mens dagens vagthold to og to møjsommeligt kører metaldetektoren frem og tilbage, frem og tilbage, ude på en halv meters dybde.

Vandet og bølgerne giver modstand, og det gør ikke arbejdet lettere. Hvert øjeblik bipper metaldetektoren. Minøren stikker spaden i havbunden med et kraftigt hug og hælder en skovfuld sand op i en vaskebalje med huller i. Herefter vaskes sandet under vand. Tilbage i baljen bliver sten og affald. En stor del er metal, og mange metalstykker er minerester.

Hvert felt skal afsøges to gange med metaldetektor, vel at mærke med en storm imellem, så havbunden kan blive godt rusket igennem. Herefter kan feltet frigives.

»Vi kan arbejde herude fra marts til november. I vintermånederne er vejret for barskt. Blæser det for meget, eller er strømmen for kraftig, kan vi heller



Minerydning på Skallingen

- Skallingen er en 25 km lang halvø syd for Blåvands Huk. Minerydningen foregår på fem km strand og på havbunden 200 meter ud fra stranden
- Området har været benyttet som badestrand frem til 2006. Siden da og frem til sommeren 2007 har der været badeforbud på Skallingen. Ingen er gennem årene kommet til skade på grund af miner
- Under krigen udlagde tyskerne 70.000 miner ved Skallingen. 90% fjernede de selv umiddelbart efter krigen
- Det blev vurderet, at 5% af de resterende miner fortsat kunne være aktive
- Under krigen førte tyskerne detaljerede kort over, hvor de lagde miner ud
- Kystlinien og højdeforskellen flytter sig hele tiden. Via gamle luftfotos og computerprogrammer er det rekonstrueret, hvordan kysten må have set ud under krigen

Vådt og hårdt: Søgningsen efter minerester i havbunden er vådt og hårdt arbejde for minør Kim og makkeren Jan.

ikke arbejde», siger J.R. som en af forklaringerne på, at projektet tager tid. Arbejdstiden er også svingende. Den afhænger af, hvornår det er lavvande.

»I går startede vi kl. 03.00, i dag er vandet lavest klokken 14.00. Vi arbejder så længe vi kan, og indtil vi er trætte. Den friske luft og arbejdet gør, at vi ikke har problemer med at falde i søvn, når vi går til køjs i Oksbøllejren«, konstaterer J.R.

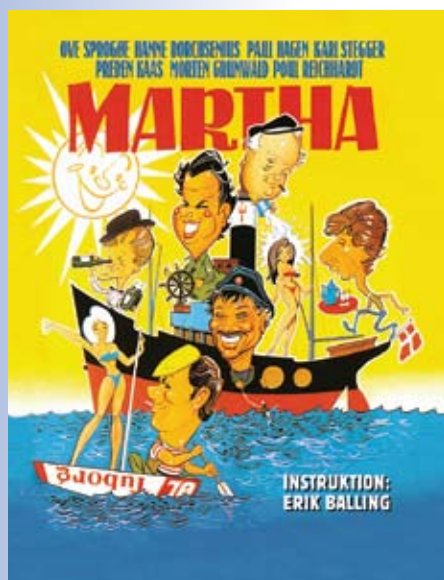
FØRSTE I VERDEN

Søværnets minører er de første i verden, der fjerner miner i havbunden så tæt på kysten. Derfor har de selv måttet finde ud af, hvordan det smartest kan lade sig gøre.

»Vores grej kan godt ligne noget, som Storm P. har fundet på, men det fungerer«, fortæller J.R. og ser ud på sine folk. De går i vand til knæene. Metaldetektorens skaft er forlænget med et kasteskaft, så den er lettere at håndtere.



Ugens høst: Pigtråd, ølkapsler, teltplokker, dåser og en masse minerester er en del af miørernes høst på Skallingen.



(Plakat: Nordisk Film)

Mogens, Mugge og MARTHA

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

Til oktober er det 40 år siden, at komedien MARTHA for første gang rullede over de danske filmklæder. Siden er filmen om den rustne skude og dens skøre besætning blevet obligatorisk inventar på alle Søværnets skibe. Nogle få kan ikke holde filmen ud, de fleste elsker den.

Mogens Bjørnson og Mugge, alias Mogens Busk Sørensen, hører til de sidstnævnte.

De gør tjeneste på henholdsvis Søværnets teknik- og taktikkursus, og de har set filmen utallige gange. Ja, faktisk er de så vilde med filmen, at de kan de fleste replikker udenad og morer sig indbyrdes med at tale som i filmen.

HVOR HYGGELIGT

»Klart, naturligvis, naturligvis«, nikker Mogens Bjørnson og slår over i MARTHA-replikkerne. Han er formand for den lokale personaleforening, og naturligvis er MARTHA en vigtig del af foreningens aktiviteter:

» Så går vi igennem Strædet

»Vi ser altid MARTHA, når vi holder generalforsamling i foreningen. Og næste gang skal vi selvfølgelig fejre MARTHA's jubilæum«, fortæller Mogens. Blandt andet med en quiz med MARTHA-spørgsmål. Han og Mugge har indtil videre fundet på 70 spørgsmål.

»Så går vi igennem strædet«, lyder det bifaldende fra Mugge, mens han vender sig om mod en kollega, der går forbi: »Goddag. Det er nok en landsmand. Hvor hyggeligt«, hilser Mugge, der måske har sat rekord i at se MARTHA:

VI ER JO FORTABTE

»Under et togt på Grønland i 1988 hav-

de jeg ofte vagten fra klokken fire til otte. På det tidspunkt skete der ikke så meget på skibet. Så satte jeg MARTHA i videoen. Det blev til 24 gange på det togt«, fortæller Mugge med et grin.

Hans bud på, hvorfor filmen er blevet kult blandt søfolk er klart:

» Vi vil gerne se noget arbejde om bord

»Den er jo herlig og virker så spontan. Det er næsten som om, at skuespillerne har improviseret nogle af replik-

kerne. Og så kan vi vel genkende noget af os selv. Faktisk tror jeg, at jeg ville kunne trives ganske udmærket på MARTHA«, siger Mugge med et drømmende smil.

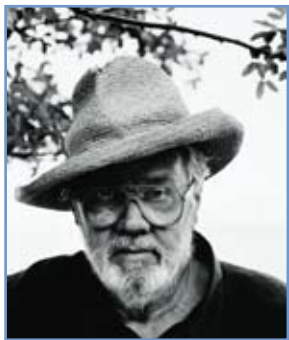
»Det kan godt være, at skibsrederen vil fortryde. Vi vil gerne se noget arbejde om bord. Der er nok at tage fat på. Men hva' vi er jo fortabte«, lyder den indforståede kommentar fra Mogens.

Jo, jo Mogens og Mugge kender og elsker filmen.

»For resten«, slutter Mogens, »hvornår ankommer frøken Lone?«



Kult: Mogens og Mugge elsker MARTHA til den mindste rustklat og replik



Husker MARTHA: Skuespiller Morten Grunwald har spillet med i mere end 50 film, men han husker stadig MARTHA. Historien siger i øvrigt, at det var Henning Bahs, der fik ideen til de senere Olsenbanden-film, under optagelsen af scenen på havnen i Piræus, hvor MARTHA's besætning skrålede »Når fjordene blåner«.

FOTO: MARK HØM

Morten og MARTHA

Skuespiller Morten Grunwald spiller 3. maskinmester Knud i MARTHA. Han husker tydeligt optagelserne til filmen.

| TEKST: PERNILLE KROER, JOURNALIST, SOK

»Vi filmede i Grækenland i halvanden måned. Imens boede vi i en lille badeby uden for Athen. MARTHA lå ude på bugten mellem alle rigmandsbådene. Grækerne har sikkert ikke kunnet forstå, hvad det var for en plimsoller«, fortæller Morten Grunwald med et stille smil, da Søværnsorientering møder ham på Østre Gasværk.

BYGGEDE HAVEMØBLER

Og en plimsoller var MARTHA. Morten Grunwald fortæller, at Henning Bahs, der sammen med Erik Balling skrev manuskriptet til filmen, fandt skibet på en skibskirkegård i Piræus. Det viste sig, at være en gammel damper fra Helsingør Værft.

»Så hyrede vi en græsk besætning, der sejlede ad helvede til, og som brugte det meste af tiden på broen til at tømre havemøbler sammen til familien derhjemme. Balling var rasende«, husker Morten Grunwald.

På spørgsmålet om hele filmen blev optaget i og omkring skibet, nikker Morten Grunwald:

PÅ HOVEDET I VANDET

»Ja, ja da. Med undtagelse af scenerne fra messen. Det var en kulisser på Nor-

disk Film. Og da jeg reddede Frøken Lone fra vandet, blev det filmet ved Charlottenlund. Men jeg sprang på hovedet i vandet fra skibet, mens det lå ud for Athen. En af de græske skuespillere advarede mig bekymret mod hajer i bugten. Jeg blev nu hurtigt samlet op i en gummibåd«, fortæller Morten Grunwald.

» Det var et godt hold

Også scenerne fra skibets maskinrum blev virkelig optaget om bord. Dog ikke helt uden problemer husker filmens 3. maskinmester:

»Pludselig, mens vi var ved at optage, røg der en sikkerhedsventil. Du har aldrig set Poul Bundgaard, Poul Reichardt og jeg springe så hurtigt. Heldigvis skete der ikke noget.«

TUBORG PARASOLLEN

Morten Grunwald kan også fortælle, at absolut ingen replikker i filmen var improviserede, og at han med en stand in for Hanne Borchsenius, filmens frøken Lone, rent faktisk padlede over til nordmændenes skib HARALD i en omvendt TUBORG-parasol:

»Jo, det var s'gu en rigtig parasol.

Bahs havde fået bygget nogle pontoner under den, så den kunne flyde. Vi skulle så padle over til HARALD. Her lå vi lige ved siden af skruen, da besætningen pludselig satte den i gang. Vi var ved at blive hakket til plukfisk«.

POETISK DRØM

Optagelserne til MARTHA fandt sted kort efter militærkuppet i Grækenland, men det danske filmhold blev hjerteligt modtaget, erindrer Morten Grunwald. Han husker også optagelserne i Grækenland som en hyggelig tid for filmholdet. Akkurat som stemningen i filmen:

»Filmen er jo en fortælling om escapisme og om, at den, der lever skjult, lever godt. Den er et eventyr og en kærlig satire. Det er helt Steinbeck'sk at skildre den type mennesker. Dagdrivere, der måske er meget lykkeligere end dem, der har travlt med at tjene penge. På den måde tror jeg, at filmen er en poetisk drøm for mange mennesker. Dertil kommer, at filmen var solidt håndværk. Erik Balling havde overblikket. Henning Bahs havde de grundlæggende ideer, og Preben Kaas skrev teksterne til sangene. Det var et godt hold, og rollerne var godt besat. Måske derfor lever filmen stadig i dag«, slutter Morten Grunwald.

Sikker trafik på Storebælt

Vessel Trafik Service Storebælt, eller VTS Storebælt, holder øje med alle skibe, der sejler igennem bæltet. De tre mand på VTS-vagtholdet hjælper skibstrafikken med at passere sikkert igennem det vanskelige farvand.

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SØK

Hvert år sejler 22.000 skibe igennem Storebælt, og VTS Storebælt holder øje med hvert eneste af dem. Alligevel er stemningen afslappet blandt de tre mand på vagtholdet. De opererer fra et trangt lokale på taget af Flådestation Korsør.

»Vi har engang haft 35 skibe på radaren på én gang, men vi har også tidspunkter, hvor der ikke er et eneste. Der er nogle, der tror, at her sker en frygtelig masse hele tiden, men som regel sker her ikke ret meget«, siger vagtholdsleder Hans Nielsen med et skævt smil. En gang imellem har vagtholdet dog travlt.

EN SERVICE

Hans Nielsen husker tydeligt, da KAREN DANIELSEN den 3. marts 2005 sejlede ind i Vestbroen, og da Søværnsorientering besøgte VTS Storebælt midt i maj, ligger et skib på grund ved Hatter Barn.

» som regel sker her ikke ret meget

»VTS-området bliver udvidet pr. 1. oktober, så det går fra Langeland i syd til Sjællands Odde i nord. Så joohh, var området allerede udvidet, ville vi da have spottet, at skibet sejlede i den forkerte retning. Så var det sandsynligvis ikke støt på grund,« korrigerer Hans sig selv. VTS Storebælt er da netop også etable-

ret for, at der ikke skal ske uheld.

Som navnet siger, er VTS en service for skibene, der sejler i Storebælt. Via skærme i operationsrummet har VTS-vagtholdet overblik over alle skibe i farvandet og kan følge dem på AIS (Automatic Identification System) længe, inden de kommer ind i VTS-overvågningsområdet. Derimod kan vagterne ikke se skibene med det blotte øje. Udsigten til bæltet fra operationsrummets vinduer er ikke noget at skrive hjem om. Der er kun et lille kig til toppen af Østbroen.

ALARMKNAPPEN

»Storebælt er et af de vanskeligste farvande at besejle i verden. Her er tæt trafik, og der er mange kritiske steder.

Vagtholdsleder Hans Nielsen: »Vi kan ikke forhindre, at skibe sejler ind i broen. Men vi kan stoppe den kørende trafik«



UAIS (Universal Automatic Identification System), der i daglig tale kaldes AIS, er et civilt automatisk informationssystem der muliggør udveksling af oplysninger mellem skibe samt mellem skibe og landstationer.

Et AIS udstyret skib udsender kontinuerligt oplysninger om f.eks. skibets navn, position, kurs, fart, dybgang, skibstype samt oplysninger om skibets last m.m. via radioforbindelse til andre AIS-udstyrte skibe eller landbaserede AIS stationer.

Landbaserede AIS stationer kan sende korte meddelelser til AIS udstyrede skibe i et givet område. AIS kan således bruges til at udsende oplysninger af betydning for skibstrafikken i det pågældende område. AIS data præsenteres for brugerne ved hjælp af elektroniske informationssystemer, der understøtter en videre databehandling, for eksempel i form af filtrering af uønskede oplysninger m.v.

(Kilde: www.ais.dk)

Broen er selvfølgelig det mest kritiske. Vi holder øje med trafikken og kan advare, når vi ser, at et skib har en gal retning. Vi kan ikke forhindre, at et skib sejler ind i Storebælstbroen, men vi kan stoppe bil- og togtrafikken», fortæller Hans og peger på de tre store telefoner på vagtbordet. Telefonerne er røde som brandbiler.

En kalder DSB. En anden kalder Østbroen ved betalingsanlægget, og den tredje har forbindelse til Slagelse Politi. Er en påsejling faretruende nær, trykker vagten på alarmknappen, der får en bom til at gå ned ved broens tilkørsel både på fastlandet og på Sprogø midt i bæltet.

PÅ LANGS OG PÅ TVÆRS

Den maksimale højde for skibe, der skal igennem Storebælt, er 18 meter ved Vestbroen og 65 meter midt under Østbroen.

»Vi har lige haft et krydstogtskib på 63,8 meter i højden. Men det var vi ikke



På vagt: VTS-vagt Robert Kaas holder koncentreret øje med skærmene, hvor han kan overvåge trafikken på Storebælt.

nervøse for. Der var jo en meter luft mellem skib og bro, og skibet havde lods om bord», fortæller Hans.

Trafikken på bæltet er først og fremmest færgerne fra Kiel, Travemünde, Göteborg og Oslo. Desuden passerer mange store krydstogtskibe på jomfrutur fra værfter i Finland. Og så er der tankskibene, som der er blevet flere af i de seneste år.

» Storebælt er et af de vanskeligste farvande

Med det nye udvidede område vil VTS Storebælt også overvåge de mange færger, der sejler på tværs, særligt nord for Storebælt.

FIRE TIMER

»Alle skibe, der vejer over 50 bruttoregistertons, eller som har en mastehøjde på 15 meter og derover har meldepligt til os. Det omfatter utroligt mange lystsejlere, som da heldigvis ikke alle melder ind. Ellers ville vi få rigtigt travlt. Men de større skibe melder ind i VTS-området, og sover de lidt i timen, kalder vi dem op«, forklarer Hans.

VTS-vagtholdet kan via en database finde oplysninger om de skibe, der mel-

der ind, og via AIS ved vagten, hvilken last skibet har med, hvor skibet kommer fra, hvor det er på vej hen, og om der er lods om bord. Herefter giver vagten skibet transit og en vejledning til at sejle gennem bæltet. Med det udvidede område tager det cirka en time fra et skib sejler ind i VTS-området i syd, til det passerer broen, og igen tre timer, til det er ude af VTS-området mod nord.

»Vi arbejder i 12 timers vagter og er nødt til at holde øje med skærmen hele tiden. Det er anstrengende i længden. Derfor deler vi vagten mellem os i en turnus på to timer, hvor én er forvagt, én er bagvagt, og en er på tilkald. På den måde kan vi holde koncentrationen«, fortæller Hans.

SIKKERHED

VTS Storebælt blev etableret efter en politisk beslutning i 1993. Formålet var hensynet til sikkerheden for brobyggerne, der arbejdede med pelonerne på Storebæltbroen.

Fra 1993 til 1998 opererede VTS Storebælt fra et skur på Sprogø, og vagtholdet blev i starten sejlet ud til øen. VTS hører budgetmæssigt under Sund og Bælt, men er referencemæssigt underlagt Søværnets Operative Kommando.

Baltic Sarex 07

Østersølande trænede fælles søredning

Uge 17 var den mest sikre periode at være på havet ved Bornholm. Aldrig før har så mange redningsskibe og -helikoptere været klar til undsætning i området.

TEKST OG FOTO: BORNHOLMS MARINEDISTRIKT

For tolvte gang har Bornholms Marinedistrikt gennemført den multinationale søredningsøvelse BALTIC SAREX med deltagelse af otte Østersølande.

25 skibe og 4 helikoptere var med fra Sverige, Finland, Estland, Letland, Litauen, Polen, Tyskland og Danmark. De fleste af skibene havde søredning som deres primære opgave, mens helikopterne var deciderede søredningshelikoptere. Øvelsen bestod af en teoretisk og en praktisk del.

» de deltagende nationer har været begejstrede

FÆLLES GRUNDLAG

Teorien lagde især vægt på at beregne søgeområde og søgemønstre, så alle skibe kunne lede og koordinere eftersøgningen i de næste dages øvelser.

Formålet med de teoretiske øvelser var at give deltagerne et fælles grundlag for de praktiske øvelser og skabe et socialt netværk. SAR (Sea And Rescue) kræver en hurtig og effektiv indsats, ellers kan det i sidste ende koste menneskeliv. Derfor er det vigtigt, at alle kender deres rolle.

Der var også to briefinger: Benedict Kjærgaard, STLG-2 fra Flyvevåbnet, gav en interessant og særdeles rele-

vant briefing om Hypettermi, og Finland briefede om kontrollen af luftenheder under SAR-operationer. Når flere fly er med i en operation, kan de styres fra fly, skib, JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) eller ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Centre).

TRE GRUPPER

Efter to dage med teori gik det løs til søs. Her blev enhederne delt i tre grupper, hver med en gruppeleder placeret på Bornholm.

Under den første praktiske øvelse fik alle enheder mulighed for at starte en SAR. Det vil sige beregne søgeområde og organisere og kommunikere instruktionerne til de øvrige enheder i operationen. At det meste af havet omkring Bornholm netop denne dag lå i tæt tåge, tog enhederne blot som en ekstra udfordring.

Under øvelsen gennemførte den lettske SAR helikopter desuden hoist øvelser med næsten alle skibe.



Lærerigt: Øvelserne under BALTIC SAREX 07 var lærerige



Hoist: Under øvelsen gennemførte den lettiske SAR helikopter hoist øvelser med næsten alle skibe

IVRIGE SKIBE

Den efterfølgende dag fortsatte med SAR-øvelse, blandt andet en stor fælles SAR, hvor SLEIPNER og den svenske coaster WARTENA simulerede kollision ud for Rønne. Det tyske skib WILHELM KAISEN skulle lede operationen.

» de største problemer er sprogbarrieren

Knap var øvelsen sat i gang, før VHF'en blev jammende af samtlige skibe. Der kan faktisk være alt for mange skibe med i en SAR, og det bliver heller ikke nemmere, når alle er ivrige og klar til at assistere.

WILHELM KAISEN havde desuden problemer med at organisere assistancen til de nødstedte, da han konstant blev kaldt på radioen. Alt i alt var det meget lærerigt og understregede betydningen af god radiodisciplin.

På den sidste dag for BALTIC SAREX 07 øvede deltagerne hele spektret af mulige ulykker til søs, fra dykkerulykke, til et muligt flystyrt og et sejlskib, der var sunket efter at være påsejlet.

SPROGFORBISTRING

Vigtigheden af at træne samarbejdet med vores nabolande kan ikke understreges nok, da et af de største problemer er sprogbarrieren. Skibsledelsen kan engelsk, men den menige besætning kan oftest kun tale modersmålet. Derfor kan kommunikationen være ret problematisk. Det kan skabe nogle uheldige situationer, som dette års øvelse viste. Derfor vil landene nu forsøge at sikre, at mindst én på et indsatshold kan engelsk.

VISIONEN

BALTIC SAREX 07 er den største søredningsøvelse, der er gennemført i

Østersøen, og de deltagende nationer har været begejstrede for udbyttet af øvelsen. Det store antal deltagende enheder og observatører understreger øvelsens betydning. Visionen er at samle alle nationer omkring Østersøen i én øvelse.

Rammerne for BALTIC SAREX 07 var optimale, men fremtidige øvelser kan med fordel også indeholde de deltagende nationers JRCC og MRCC (Marine Rescue Coordination Centre). Desuden vil Bornholms Marinedistrikt fremover give de deltagende nationer en mere aktiv og ansvarlig rolle. Allerede i 2008 har Finland fået ansvar for at gennemføre en lufttevakueringsøvelse.

BALTIC SAREX 08 er planlagt til uge 19 i 2008, hvor forhåbentlig også en russisk enhed vil deltage.

Designet af Flådens største kampenheder nogensinde er ved at være på plads, og forberedelsen af byggeriet, der starter i begyndelsen af 2008, er i fuld gang. For Forsvarets Materieltjeneste er det en ny udfordring at tilrettelægge installationen af det militære udstyr. Udstyret skal installeres, mens skibene stadig befinder sig på civilt værft. Det er ikke prøvet tidligere.



AF KOMMANDØRKAPTJEN
ANDERS BECK JØRGENSEN, LEDER
AF PATRULJESKIBSPROGRAMMET

I december 2006 indgik Søværnets Materielkommando (SMK) kontrakt på 2,2 mia. kr. med Odense Staalskibsværft A/S om bygning af tre patruljeskibe. Det betød, at Søværnet med udgangen af 2006 havde 19 skibe under operativ klargøring, bygning eller i ordre på danske værfter. Et så omfattende nybygningsprogram er ikke set magen til i nyere tid, idet Søværnet traditionelt har håndteret ét, måske to skibsprojekter ad gangen.

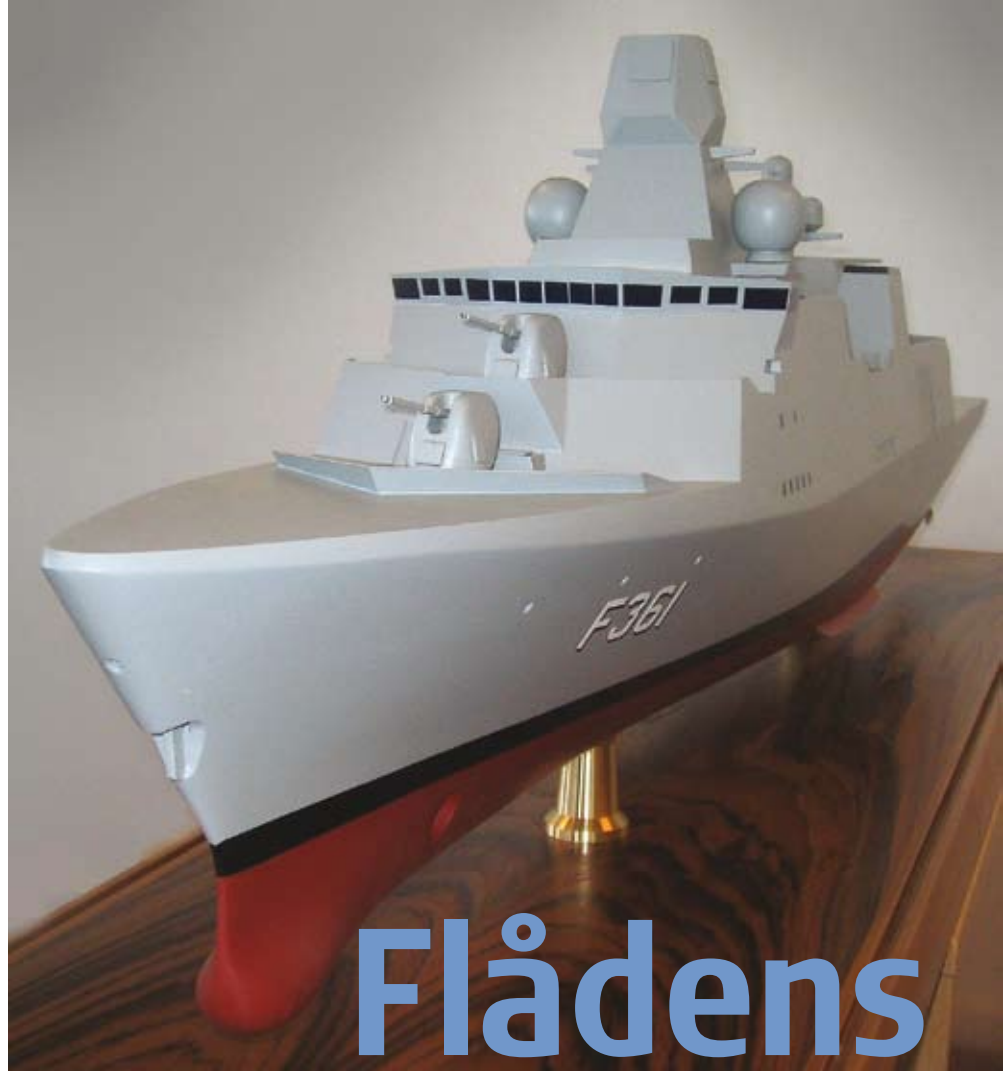
At SMK i 2006 forestod et så stort og alsidigt nybygningsprogram og en så omfattende og gennemgribende fornyelse af Flåden, kunne næppe være et flottere og mere værdigt punktum

for den nu nedlagte SMK efter 40 års virke, ligesom Søværnet næppe heller kunne ønske sig en bedre optakt til sin 500 års fødselsdag i 2010. Depechen og de mange kontrakter blev dermed overdraget Forsvarets Materieltjeneste (FMT), og det har i sandhed givet den nyoprettede tjeneste en både travl, spændende og udfordrende hverdag.

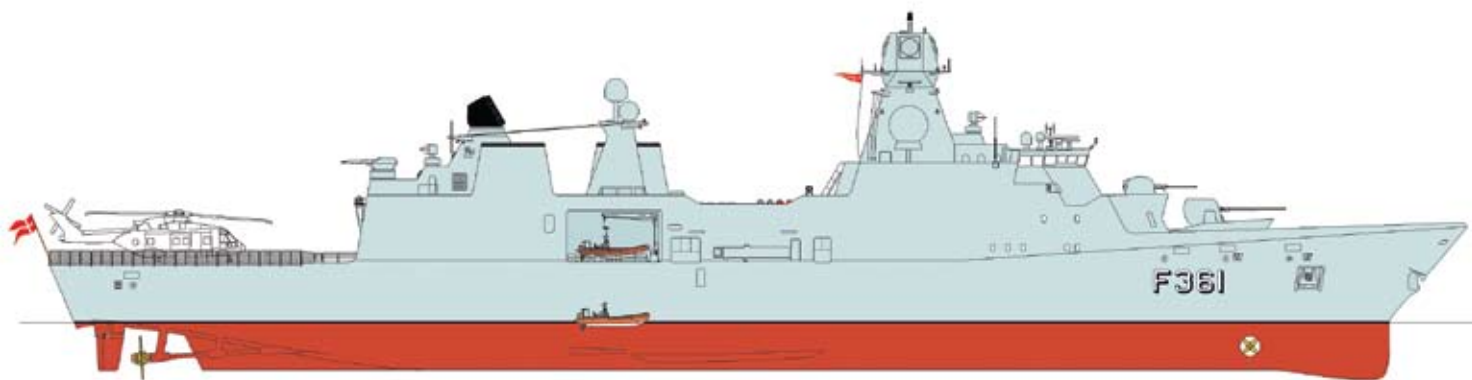
NYE MULIGHEDER

Søværnets patruljeskibe skal afløse de aldrende korvetter af NIELS JUEL-klas-sen. De nye enheder vil tilføre Forsvaret en tidssvarende maritim kapacitet, der i realiteten giver Søværnet et punch, der vel kan siges at ligge over vores hidti-

dige vægtklasse. Det politiske ønske om at etablere et maritimt område-luftforsvar, der er globalt deployérbart, er på sin vis med til at forme Søværnets fremtidige rolle. Dels fordi luftforsvars-kapaciteten – under anvendelse af sensorerne APAR, SMART L og SM2 mis-silerne – vil sætte Søværnet i stand til at spille en fremtrædende rolle i kom-mende multinationale task forces, dels fordi kapaciteten åbner nye strategiske muligheder, herunder en intercept-mulighed mod ballistiske missiler. Dette sidste vil dog kræve en opgradering af sensorerne, hvilket er betinget af en forudgående politisk beslutning og tilførsel af yderligere projektmidler.



Flådens fregatter tager form



Markant: Patruljeskibets markante profil – her med en 127 mm og en 76 mm kanon på fordækket

Det politiske og økonomiske grundlag for patruljeskibene faldt på plads den 29. juni 2006, da Finansudvalget godkendte realiseringen af patruljeskibsprogrammet til et samlet beløb på 4,7 mia. kr. Efterfølgende blev der indgået kontrakter om bygning og levering af de tre platforme og om levering af en række større militære systemer og sensorer i december 2006 – lige inden SMK trak stikket ud. De økonomiske midler er i vid udstrækning disponeret, hovedparten af typevalgene er foretaget, og patruljeskibsprogrammet er således i god gænge, så den første stålplade i byggeriet kan skæres i begyndelsen af 2008.

De tre patruljeskibe vil efter planen være klar til operativ indsættelse omkring 2012. Inden da skal alle interessenter lægge sig yderligere i selen for bedst muligt at forberede den udfordrende og krævende militære installationsfase, som i vid udstrækning vil finde sted på byggeværftet parallelt med byggeriet, og hvis succesfulde gennemførelse er afgørende for, at patruljeskibene bliver færdige til tiden. At binde an med at færdiggøre og udruste Flådens krigsskibe med militært udstyr på et civil byggeværft, er så vidt vides ikke sket tidligere. Der står således ganske meget på spil.

BAGGRUNDEN

Forhistorien for denne beslutning daterer sig tilbage til 2004. Umiddelbart efter afleveringen af ABSALON i 2004 indledte værftet og SMK en række drøftelser om realisering af patruljeski-

bene. Der var enighed om, at løsningen af denne udgave skulle gribes radikalt anderledes an sammenlignet med støtteskibenes udrustningsforløb, hvor den militære udrustning pågik – og fortsat pågår – ved de to flådestationer (OPLOG). Der var bl.a. enighed om, at værftet skulle afsætte mere tid til at færdiggøre produktionstegningerne, før produktionen af patruljeskibene begyndte. Ligeledes skulle byggeperioden forlænges for at begrænse antallet af skibsværftsarbejdere og andre håndværkere om bord i skibene i de kritiske faser af skibenes udrustning.

Som en konsekvens af, at installationsarbejderne gribes anderledes an, blev der i begyndelsen af 2006 nedsat en arbejdsgruppe, som bl.a. skulle undersøge, hvordan installations- og udrustningsopgaverne gennemføres på den mest hensigtsmæssige måde under optimal udnyttelse af Forsvarets kapaciteter og kompetencer.

Arbejdsgruppen (benævnt AG MIL INST) præsenterede i slutningen af 2006 SMK for en fyldig og gennemarbejdet rapport med en række afledte anbefalinger. Efterfølgende har der været afholdt orienteringsmøder ved de respektive installationsværksteder i Korsør og Frederikshavn for at orientere om rapportens konklusioner og anbefalinger. Orienteringsmøderne havde også til formål at lodde stemningen blandt de berørte medarbejdere. Rapportens indhold blev i overvejende grad positivt modtaget, om end der var forhold, der skal undersøges nærmere,

hvilket vil ske i god tid inden byggefasen sættes i gang. FMT har megen opmærksomhed rettet mod den militære installationsfase på byggeværftet, der som nævnt er afgørende vigtig for hele programmets samlede succes og rettidige afslutning.

FREGATTER

FMT har i marts 2007 ladet fremstille en skibsmodel i skala 1:100. Modellen må betegnes som en arbejdsmodel, da den langt fra viser skibet med sin fulde udrustning. Den giver dog beskueren et tydeligt indtryk af skibets linier og »topside«. Selvom patruljeskibet har samme skrogform som ABSALON-klassen og i øvrigt har et omfattende komponentsammenfald med støtteskibene, ses det meget tydeligt af modellen, at patruljeskibet er ét dæk lavere og derfor har et andet visuelt udtryk end sine lidt ældre søstre.

Den på sin vis ikke helt dækkende betegnelse »patruljeskib« har givetvis været gjort til genstand for menings-tilkendegivelser og måske endog mis-hagsytringer, da betegnelsen i sømilære kredse giver associationer om en langt mindre og mere beskedent udrustet enhed. Da patruljeskibet i størrelse, kapacitet og udviklingsmuligheder er på omgangshøjde med andre NATO-flåders moderne fregatter, har CH SOK for nylig besluttet at typebetegne Flådens nye kampenheder »fregatter«. Dette vil blive hilst velkomment i vide maritime kredse. Danmarks stolte fregattraditioner kan nu videreføres.

Forsvaret er godt i gang med at indføre teknologi, der gør det muligt at gennemføre militære og civile operationer via digitale netværk. I Søværnet er den nye teknologi allerede ved at blive taget i brug.



De første: "De nye fregatter bliver Søværnets første egentlige netværksbaserede enheder", siger Arne Mikkelsen, der leder Søværnets arbejdsgruppe for netværksbaserede operationer

Netværksbaserede operationer

TEKST: REDIGERET AF PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

En sammenkobling af informations-, kommando- og kontrolsystemer i digitale netværk vil give chefen for en militær eller civil operation optimal kommando og kontrol.

Princippet er, at alle deltagere i en netværksbaseret operation får en fælles forståelse af operationen. Og fordi alle kan se og forstå, hvad der foregår, bliver operationen mere effektiv.

Når teknologien er fuldt på plads, vil for eksempel chefen for en militær operation kunne bruge alle sine sensorer og våben i en koordineret og samtidig indsats.

TRE FASER

Indførelsen af den nye teknologi i Søværnet sker i tre faser:

Fase 1: Opbygning af de fundamentale kommunikationsnetværk

Fase 2: Sammenkobling af sensorer (for eksempel radarer) til lands og til vands

Fase 3: Integration af våbensystemer

Allerede nu har mange af Søværnets enheder adgang til Forsvarets Interne Internet (FIIN), Internettet og NATOs klassificerede netværk (NSWAN). Det betyder, at enhederne nu kan chatte, e-maile og gå på internettet.

Ifølge Arne Mikkelsen, der leder Søværnets arbejdsgruppe for netværksbaserede operationer, har dette ændret enhedernes måde at kommunikere på:

PÅ FÅ MINUTTER

"Erfaringerne fra de seneste års øvelser viser, at chat i vid udstrækning har erstattet mundtlig kommunikation. Chat bruges også til at gennemføre ordrer på taktisk niveau. Desuden har e-mails i stort omfang erstattet signaler, der dog fortsat bruges som reserve."

Arne Mikkelsen peger på, at downloads af informationer fra nettet også har gjort behovet mindre for at sende signaler. Desuden bliver situationsbilledet (Common Operational Picture) hyppigere og mere præcist opdateret regelmæssigt. Opdateringen af billedet sker dog endnu ikke tids tro (i "real time").

"Det, der under DANEX 2005-øvelsen startede med udveksling af informati-

on mellem kollegaer på sagsbehandler niveau via FIIN, fra lukaf til lukaf, udviklede sig hurtigt til også at blive metoden, hvormed de daglige ordrer og situationsrapporter blev spredt. På den måde tager det kun ganske få minutter at sende og modtage mange siders ordre og information mellem styrkechefen, chefen for den taktiske stab og de deltagende enheder", siger Arne Mikkelsen.

» **e-mails har i stort omfang erstattet signaler"**

FÆRRE SIGNALER

I de efterfølgende øvelser, DANEX 2006 og NEPTUN WARRIOR i 2005 og 2006, blev chat-room og e-mails også brugt til at udveksle informationer. Resultaterne var åbenlyse:

Under DANEX 2006 steg operations-tempoet markant, fordi kommunikationen både omfattede chat, e-mail, signaler og mundtlig kommunikation. Og mens Søværnets Taktiske Stab under NEPTUN WARRIOR-øvelsen i 2004 modtog omkring 6000 signaler, var antallet af signaler under den tilsvarende øvelse i 2006 på under 2000. Langt størstedelen af den taktiske kommunikation i 2006 skete således via chat og e-mail til enhederne og mellem styrken på land.

Søværnets Taktiske Stab kan dog først afgive ordrer og direktiver alene via websites, når alle enheder og samarbejdspartnere er på satellit 24 timer i døgnet alle ugens dage.

Den nødvendige teknologi, som gør det muligt at gå fra fase 1 til fase 2, forventes klar omkring 2012. Det falder sammen med, at Søværnets nye fregatter er klar. Målet er, at fregatterne bliver Søværnets første egentlige netværksbaserede enheder.



Operationsrummet: På ESBERN SNARE og ABSALON er operationsrummet udstyret med den nyeste teknologi



Frøerne fyldte 50

Boarding af skibe, fast-roping fra helikoptere og befrielse af gidsler.

Frømandskorpset fejrede sit 50-års jubilæum med bulder og brag.

TEKST: ANDERS V. FRIDBERG,
JOURNALIST, FORSVARETS MEDIECENTER
FOTO: PER AMNITZBØL RASMUSSEN,
FORSVARETS MEDIECENTER

Gummibåden med fire frømand sejler i høj fart frem mod huset på bredden. Frømændene har deres våben spændt fast på ryggen, og deres hoveder er skjult under sløringsnet. 50 meter fra land ruller frømændene sig i vandet i et såkaldt watercast. Gummibåden drejer rundt, og de fire frømand kampsvømmer ind mod deres mål. Kun de slørede hoveder stikker over vandet, så mængden ligner en flok sæler. De fire frømand

udgør sikringsdelen af en større styrke, som skal angribe huset, nedkæmpe de onde og befri de gode.

Hele seancen er en kulmination på Frømandskorpsets opvisning i anledning af deres 50-års jubilæum, den 21. juni.

På den store L-formede kaj uden for flådestation Kongsøre har små 500 gæster og et mindre antal pressefolk taget opstilling. Tilskuerne udgør en blanding af pårørende, forhenværende medlemmer af korpset og VIP'er fra Forsvaret og de internationale styrker, som Frømandskorpset arbejder sammen med. Æresgæsten er kronprins Frederik, i dette selskab også frømand nr. 210 el-

ler slet og ret Pingo. Inden det koordinerede angreb har gæsterne set frømændene demonstrere deres evner til at boarde skibe, sprænge sig igennem døre og springe i faldskærm.

KASKADER AF VAND

Vrooom. Skud flænger stilheden og vandmelonhovederne på vagterne ved huset eksploderer i røde skyer. Frømændene har gjort det af med den fjendtlige vagtstyrke og går i position på stranden, mens den første del af hovedstyrken roligt sejler ind mod målet i en Zodiac-gummibåd.

De nu otte frømand omringer huset. Fra syd høres den karakteristiske lyd

af en Huey helikopter. Vietnambussen, som helikopteren kaldes, dukker op bag skoven, og flyver i lav højde frem mod huset. Tæt på målet hænger helikopteren stille i luften. På begge sider smides tykke tove ud, og seks frø mænd glider hurtigt mod jorden. Indsættelsesmåden kaldes fast-roping og er en af de mange måder, frø mændene kan angribe et mål på. Fast-roping kræver gode kræfter i armene, for frø mændene har kun dem at stole på, fra de glider ud af helikopteren, til de står på jorden eller dækket af et skib.

Boom. Styrken har kun lige ramt jorden, før det første brag lyder. Frø mændene har sprængt sig igennem husets første dør. Den planmæssige indtrængen bremses et øjeblik, da motorsaven, der skal åbne den næste dør ikke vil starte. De tekniske problemer giver dog kun the bad guys i huset et øjebliks pusterum, før frø mændene sparkende og skydende stormer videre, sikrer rummene og binder deres fanger. Samtidig påkalder patruljens radiomand luftstøtte fra et gunship.

Første skud er for kort og sender kun en kaskade af vand op i luften, andet skud træffer. Få øjeblikke efter er frø mændene og deres fanger oppe i helikopteren og på vej væk. Aktionen er forbi, og det samme er opvisningen.

VI VIL GERNE VISE, HVAD VI KAN

Opvisningen og en stor udstilling af frø mændenes våben og andet grej giver publikum en unik mulighed for at se en flig af frø mændenes normalt så lukkede verden. Og det, de ser, er tæt på virkeligheden.

»Vi vil gerne vise noget af det vi kan. De mere spektakulære dele. Det er jo svært at vise, at vi også kan ligge ti dage i et observationsstade. Men det, vi viser, er meget realistisk, bortset fra, at vi jo ofte vil arbejde om natten«, siger Tot.

JEG ER STOLT AF FRØMANDSKORPSET

En af de begejstrede deltagere ved jubilæet er chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Nils Wang. Han er glad for lejligheden til at vise offentligheden nogle af de ting, som

moderne specialoperationsstyrker som frø mændene kan:

»Jeg er utrolig stolt af Frømandskorpset. Det er nogle ekstremt dedikerede og professionelle soldater, som løser nogle afgørende opgaver for både Søværnet og Danmark. Der er mange hændelser, som viser, at vi har behov for en styrke, der kan gribe ind fra havet og

eksempelvis befri gidsler. Frø mændene kan mange ting, men det er evnen til at kunne gribe ind fra havet, der er korpsets eksistensberettigelse«, slutter Nils Wang.

Har du lyst til at se opvisningen, kan du klikke dig ind på www.forsvarskanalen.dk, hvor der hele sommeren vil ligge indslag fra jubilæet.





Marinehjemmeværnet tager nye fartøjer i brug

Marinehjemmeværnet har i de senere år taget seks nye fartøjer af 900-klassen i brug. De nye skibe er udviklet til at løse mange forskellige opgaver. Blandt andet bekæmpelse af miljøforurening til søs.

900-klasse skibene er knapt fire meter længere og teknisk mere avancerede end forgængeren 800-klassen. Det første 900-klasse skib blev taget i brug i 2004, og kaptajnløjtnant Per Skou, der er fartøjsofficer ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, siger om de nye skibe:

»Vi får flere og flere forskelligartede opgaver. Ikke mindst bekæmpelse af miljøforurening til søs. Derfor blev 900-klassen udviklet til, at vi på dette område kan gøre en ekstra indsats. Blandt andet har vi flydespærringer om bord«.

Også teknisk adskiller 900-klasse skibene sig fra skibene af 800-klassen.

De nye skibe er udstyret med det sidste nye inden for navigation og pejling af nødsendere, satellitkompas, night-vision, antikollisionsradar, elektronisk søkort og meget mere.

TÆT SAMARBEJDE

De nye skibe er udviklet i et tæt samarbejde med fagfolk fra Søværnets Operative Kommando, og netop samarbejdet med Søværnet er væsentligt for marinehjemmeværnets virke.

De to værn mødes ikke kun ved øvelser, men i høj grad også i hverdagen, for eksempel i forbindelse med søredninger, overvågningsopgaver, ved plan-

lægningsmøder og i mange andre sammenhænge. Om denne tætte relation fortæller Per Skou:

»Hver eneste weekend året rundt har vi mindst to marinehjemmeværnsfartøjer på vagt, som overvåger de danske farvande i tæt samarbejde med Søværnet, nærmere bestemt Søværnets Operative Kommando, Kattegat Marinedistrikt og Bornholm Marinedistrikt».

DØGNET RUNDT

Fartøjsførerne og den øvrige besætning på marinehjemmeværnets skibe har alle på frivillig basis gennemgået en ofte langvarig og alsidig uddannelse i deres

Havmiljøvogtere overværede øvelse

Fire havmiljøvogtere oplevede oliebekæmpelse på havet, da de var med på øvelse med MARIE MILJØ, SØLØVEN og marinehjemmeværnsfartøjet BUDSTIKKEN.

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

Invitationen til øvelsen var præmien i en konkurrence, som Dansk Sejlunion og Søværnet sidste år arrangerede som en del af STOP OLIEN-kampagnen 2006. Og de fire havmiljøvogtere med ledsagere var ikke uden grund begejstrede for dagen.

Trin for trin fik de demonstreret, hvad der sker, når SOK modtager en melding om mulig olieforurening på havet. Vinderne sejlede ud fra Kalundborg med miljøskibet METTE MILJØ. Ude i øvelses-

området så de, hvordan olie inddæm-
mes med flydespærre, inden de med
gummibåd sejlede over til BUDSTIKKEN,
som i dagens anledning spillede oliesyn-
der. Her overværede havmiljøvogterne
»afhøringen« af skibschefen. Derefter
gik turen igen i gummibåd til SØLØVEN.
På alle skibene fik havmiljøvogterne de-
monstreret udstyr til oliebekæmpelse,
ligesom en hoist-øvelse med helikopter
var en del af dagens spændende pro-
gram.

AF: JOURNALIST HELLE KOLDING

forskellige funktioner, inden de stikker til søs og deltager i de mange opgaver, marinehjemmeværnet stilles over for.

»Alene en fartøjsføreruddannelse tager fem år. Det er en krævende uddannelse men også kompetencegivende, og den kan bruges i det civile liv«, siger Per Skou.

Kun en uddannet fartøjsfører må styre marinehjemmeværnets skibe, og fartøjsføreren er altid chef om bord. De er på skift til rådighed døgnet rundt:

»Vores opgave er at stå til rådighed i de indre danske farvande. Vi kan med under en times varsel være på havet og klar til indsats. Med vores fartøjer kan vi endda gå tættere på kysten end Søværnets skibe. Vi stikker ikke nær så dybt som dem, og det kan udnyttes eksempelvis i Vadehavet«, fastslår Per Skou.



På tæt hold: De fire vindere og deres ledsagere fik en spændende dag. På tættest hold oplevede de, hvordan Søværnet og Marinehjemmeværnet bekæmper olie på vandet.

Returadresse/afsender
Postbox 1325
8210 Århus V



Stop olien..! - før den breder sig

Sejler du i danske farvande - så bliv havmiljøvogter for SOK

Som havmiljøvogter sejler du med den rød-hvide SOK-vimpel synlig i vinden - så potentielle olieforurenere tydeligt kan se, at du holder øje med havmiljøet.

Og med SOK's telefonnummer på vimplen kan du hurtigt rapportere om eventuel olieforurening på din kurs. På den måde er du med til at sikre, at dansk farvand er rent farvand.

Gør en forskel: Meld dig som Havmiljøvogter på www.sok.dk eller 8943 3099



Søværnets Operative Kommando
8220 Brabrand . Telefon: 8943 3099 . E-mail: stopolien@sok.dk . www.sok.dk

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