

Søværnsorientering

Nummer 3 · oktober 2007 · 37. årgang



TEMA
FASTHOLDELSE



Initiativerne kort og godt - og kommentarer >> En afvejning >> Prøv det dog! >> Hoppet af >>
Amir fik sine tre ønsker opfyldt >> Europæisk seminar >> Sikkerhed for skibsfart >> Hold Afrika om bagbord >>
Mandskab søges >> Kosovo >> Journaliststuderende på sit livs sejltur >> Lithauisk oplæring på LOMMEN >>
Første Logistikofficer til søs >> Netværksbaseret operationer >> Festlige dage >> Sejler på havmiljøøvelse >>



»Søforklaringer« til kadetaspiranter

Når kadetaspiranter for eftertiden begynder på deres praktiske søfartsuddannelse, bliver det med en parlør udi maritime udtryk i baglommen. Forlaget bag »Søforklaringer – Den Maritime Opslagsbog« har foræret Søværnet 250 eksemplarer af bogen.



TEKST: DITTE ARENDT TOFT,
JOURNALISTPRAKTIKANT, SOK
FOTO: LEIF ERNST, FOTOGRAF
FORSVARETS MEDIECENTER

Azimutthruster, skødeviser og pikfald. Der er mange specielle udtryk i det imponerende opslagsværk "Søforklaringer – Den Maritime Opslagsbog", som chef for Søværnet, kontreadmiral Nils Wang netop har modtaget i 250 eksemplarer

Gave: Med smil og håndtryk modtog chef for Søværnet, kontreadmiral Nils Wang bøgerne fra udgiver Hardy Foged (til højre) og forfatteren Kjeld Søderlund.

af udgiveren Hardy Foged og forfatteren Keld Sødeslund. Det er besluttet, at bøgerne skal gives til kadetaspiranter, når de begynder på skoleskibet GEORG STAGE.

Bogen blev udgivet tilbage i december 2005 og er skrevet af den nu pensionerede kommandørkaptajn Kjeld Søderlund. Han brugte mere end 20 år på at samle de mange maritime udtryk, der findes i bogen.

Indhold

Leder	3
Tema: Fastholdelse	4
Initiativerne - kort og godt	4
Meninger - om job og fastholdelse	5
En afvejning	6
Prøv det dog!	7
Hoppet af	8
Amir fik sine tre ønsker opfyldt	9
Europæisk seminar for unge officerer	10
Sikkerhed for skibsfart gennem Malacca-strædet ..	11
Bare hold Afrika om bagbord	12
Mandskab søges til jagt på pirater	16
Livet i det danske element i Kosovo	18
Journaliststuderende på sit livs sejltur	20
Litauiske officerer under oplæring på LOMMEN ..	22
Nye bøger	23
Første logistikofficer til søs	24
Netværksbaserede operationer	26
Festlige dage i Århus	28
Sejler på havmiljøvelse	30

Søværnsorientering

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

Adresse: Søværnets Operative Kommando
Att.: SVN ORT, Postboks 1483, 8220 Brabrand

Redaktion: Ansvarshavende over for medieansvarsloven:
Kommandørkaptajn Dan Brømsøe Termansen,
Søværnets Operative Kommando, tlf. 8943 3005.

Redaktør og distribution:
Pernille Kroer, tlf. 89 43 30 21
e-mail: lesek@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: lesek@sok.dk
Billedfilen skal være en tiff- eller jpeg-fil i 300 dpi.

Forsidebillede: Fra åbent-hus-dag på Flådestation
Korsør i foråret.

Deadline for næste nummer: 15. november 2007.
Nummer 4 udkommer i december 2007.



Kurven skal knækkes

Den 4. oktober præsenterede Forsvarets øverste ledelse – som også omfatter mig – en meget omfattende plan for, hvordan vi vil forbedre bemands-situationen. En så markant investering til gavn for medarbejdere har jeg ikke oplevet i de godt 30 år, jeg har været i Søværnet. Men det er også en meget alvorlig personsituation, som har gjort det helt nødvendigt at tage drastiske metoder i brug. Selvom vi i Søværnet har gjort meget for at bringe balance i regnskabet ved at henlægge fem af vores sejlene enheder, så må mange løbe meget hurtigt, fordi vi mangler folk. Det holder selvfølgelig ikke i længden, og vi skal hurtigst muligt have bygget personelstyrken op igen, så vi kan få bemandet alle vores skibe.

Jeg bruger en hel del af min tid på at besøge Søværnets forskellige tjenestesteder, hvor jeg altid mødes med besætningen og lægger op til en åben snak om det, der ligger folk på sinde. Lige inden arbejdet med den ovennævnte plan gik i gang, havde jeg fornøjelsen af at være ude i samtlige skibe under sommerens DANEX øvelse, og jeg fik mig en snak med samtlige besætninger. Jeg gik derfor til møder i Forsvarets Direktion med et ganske opdateret billede af den "ufiltrerede virkelighed", som den opleves ude i de spidse ender. Under mine besøg hører jeg for det første mange sige, at de stadig er i Søværnet, fordi det er en attraktiv, spændende og udfordrende arbejdsplads, hvor kammeratskab og fællesskabsfølelse ofte fremhæves på positiv siden. Men jeg hører også, at hverdagen ofte bliver unødigt besværlig på grund af, at arbejdsvilkårene ikke altid giver mulighed for, at man kan få lov til at lave et ordentligt stykke arbejde. En kritisk reservedelssituation, hård arbejdsbelastning og hyppig ændring af planer er nogle af de konkrete

problemområder, som i den forbindelse fremhæves på negativ siden. Eller som man vil sige der, hvor jeg kommer fra: Alt det, som er træls!

Redningsplanen består af 66 forskellige projekter, som blev udviklet på en måned, og som til sammen medfører en økonomisk tilførsel på ca. 1 mia. kr. Alle projekter retter sig direkte eller indirekte mod øget fastholdelse og øget rekruttering. De er udvalgt ud fra ønsket om, at de enten kan styrke de forhold, som er med til at gøre os attraktive – gøre vores stærke sider stærkere – eller, at de kan fjerne eller reducere alt det trælse. Derfor rammer de også så bredt, som de gør. For det, der gør os attraktive, og det, som er træls, er mange forskellige ting.

Jeg er godt klar over, at man nogle steder har haft en forventning om, at vi i ledelsen ville benytte lejligheden til at spille ud med betragtelige lønforhøjelser. Det er imidlertid ikke nogen option, idet løn forhandles mellem arbejdsmarkedets parter i forbindelse med de årlige overenskomster. Når det er sagt, så er der dog i pakken en forøgelse af VARYD og øvrig drift for næsten 200 mio. kr., som retter sig mod den enkelte medarbejder i løbet af de næste 3 år. Også i Søværnet vil mange medarbejdere få glæde af denne pakke.

Men fastholdelse er altså meget mere end løn. Faktisk er jeg ret sikker på, at de lønninger, som det civile arbejdsmarked er villige til at tilbyde nogle af vores unge officerer og vores dygtige faglærte håndværkere er så høje, at det ligger helt uden for rækkevidden af en offentlig virksomhed som vores at blive konkurrencedygtige på lige netop det punkt. Vi kan derimod være konkurrencedygtige inden for en række af de andre områder. For fastholdelse er også geografisk stabilitet, forbedret inter-



netadgang på skibene, flere uddannelsesmuligheder for stampersonel, flere langtidskontrakter, rigtige reservedele til tiden, styrket hjælp til familierne under togter til Nordatlanten og til de varme lande, forbedrede idrætsmuligheder, øgede muligheder for merit samt tilskud på 1.000 kr. pr. mand om året til sociale arrangementer for besætningen. Bare for at nævne nogle af de mange tiltag, der findes i pakken!

Der lægges også op til en ny og meget mere modulopbygget og fleksibel officersuddannelse i Søværnet, som bl.a. indebærer flere adgangsveje til og flere spor i uddannelsen. Sammenholdt med en øget fleksibilitet på HR-området, herunder flere muligheder for merit, er der skabt en væsentlig forudsætning for at kunne give officerer, som ikke bliver optaget på VUT II et attraktivt karrierespektiv. Det er nemlig helt afgørende, at vores struktur kan honorere dette behov, hvis vi vil gøre os håb om at holde på den nødvendige faglige ekspertise på ledelsesniveau – ikke bare i Søværnet, men i hele Forsvaret.

Kurven skal knækkes, og udfordringen er nu at få den samlede pakke implementeret efter planen og så i øvrigt arbejde videre med de nye muligheder, der åbner sig i lyset af dette meget ambitiøse initiativ. Jeg vil gøre alt, hvad der står i min magt, for at følge de enkelte projekter til dørs og vil sørge for, at der løbende bliver gjort status over, hvor langt vi er nået.

*Med venlig hilsen
Nils Wang*

Initiativerne kort og godt

Reservevedle

- Indkøb af lager med kritiske reservevedle
- Optælling og registrering af myndighedsbeholdninger og lager i Danmark
- Forenkle procedurer og deleger kompetencer

Arbejdsvilkår

- Internet på alle skibe
- Vikarer til tastning og administration
- Opgradering af DeMars brugervenlighed
- Tilskud til sociale arrangementer
- Istandsættelse af nedslidte bygninger
- Mellemlideruddannelse som internat
- 12 års regionsgaranti
- OPLOG får tilført personel, så vagten kan overtages fuldt ud
- Fleksible rotationsperioder på højst tre måneder
- Støtte til pårørende
- Flere fjernarbejdspladser og kontorfaciliteter i nærheden af hjemmet
- Mere fleksible krav til Blåt Bevis
- Tilskud til øjenoperationer og tandbehandling, så Blåt bevis kan godkendes for flere
- Mere fokus på fitness og sportslige arrangementer

Karriere og uddannelse

- Stampersonel som kontraktofficerer
- Overførsel af merit fra civile uddannelser
- Ny fleksibel officersuddannelse
- Modernisering af mellemlideruddannelse
- Flere lærlinge med flere uddannelsesretninger
- Udjævning af tillæg til faglærte
- Flere langtidskontrakter
- OLFERT FISCHER som uddannelsesplatform
- Reducere HRF (High Readiness Forces) og årsprogramopgaver

» Det er TOTALT demotiverende, at vores skib hele tiden bliver kannibaliseret for reservevedle

» Der bliver aldrig taget hensyn til min familie

» Det med tjenestested er dybt uretfærdigt og tilfældigt

» Hvorfor skal en smed have mere i løn end en elektriker?

» Vi vil godt kunne invitere familie og venner ned og se, hvad vi laver

» Hvorfor kan man få internet i ørkenen i Afghanistan, når jeg ikke kan i Kattégat?

» Vi kan ikke afspadsere frihed, fordi vi sejler hele tiden og går vagt, når vi er i havn

» Hvorfor skal der 4 bilag til at bestille mødekaffe?

» Vandret karriereforløb er en by i Rusland

Meninger om job og fastholdelse

Hvad mener du om initiativerne?



**LARS STEENHOLDT,
SENIORSERGENT:**

»Jeg er spændt på at se effekten af de her tiltag. Jeg har været udstikker, så jeg ved, hvor stort

problemet med at fastholde medarbejderne er. Tiltagene er meget positive, og jeg er sikker på, at personalet ude på skibene, vil mærke en fysisk effekt inden for kort tid«.



**MORTEN MADSEN,
PREMIERLØJTNANT:**

»Som udgangspunkt synes jeg, at meget af det lyder godt, og jeg er spændt på at se, hvad det ud-

mønter sig i. Om det rent faktisk kan lade sig gøre at implementere så hurtigt, som de lægger op til, tvivler jeg på. Ud fra mit eget synspunkt er jeg glad for tiltagene om geografisk stabilitet og øget meritring. Jeg undrer mig dog over, hvorfor der ikke blev nævnt "Løn, tillæg og personalegoder" under de tiltag, som er specifikke for Søværnet«.



**VISTI SALOMONSEN,
KAPTJNLØJTNANT:**

»Der mangler nogle tanker omkring officerers karriere- og udviklingsmuligheder.

Jeg synes, der mangler nogle ideer omkring fastholdelse af premierløjtnanter, kaptajn-løjtnanter og orlogskaptajner. Det undrer mig, hvorfor tiltagene først kommer nu, men fremadrettet tror jeg, de vil have en positiv effekt. Tiltagene er konkrete og nemme at implementere, og jeg synes i vid udstrækning, at det lyder positivt«.

Spurgt under DANEX - hvis du var Chef SOK?



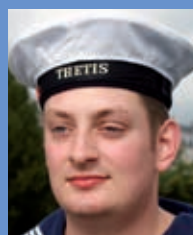
**MARINEKON-
STABEL ANJA
BÆKGAARD
BIRK, SKRIVER
(INTENDANTUR
GAST), ABSALON**

»Jeg ville gøre en indsats for, at løfter, der bliver givet, bliver holdt – hele vejen ned igennem systemet.«



**MARINE-
KONSTABEL
SANDIE JEANETT
LAURITSEN,
VÅBENGAST
THETIS.**

»Jeg ville prøve at lave bedre kommunikation fra bunden til toppen og generelt mindske de mange led i kommunikationen.«



**MARINEKON-
STABEL JAN
RUNE LIND
SØRENSEN,
HOVMESTER,
THETIS**

»Folk er i Søværnet, fordi de synes, det er fedt. Den dag, de ikke længere synes det, er det noget andet, der skal fastholde dem – for eksempel en bedre løn.«



**KAPTJNLØJT-
NANT RICHARD
KINGO
ANDERSEN,
NÆSTKOM-
MANDERENDE,
STØREN**

»Jeg ville sørge for, at sejlads- og personelplanlægningen holder. For eksempel, at tidsperioder for øvelser og kurser ikke kolliderer, men er koordineret.«



**SENIORSERGENT
KIM HEINRICH
HARTMANN
ORTMANN, LEDER
AF KAMPINFOR-
MATION, PETER
TORDENSKIOLD**

»Jeg ville undgå personelmæssig brandslukning. Så det ikke er Tordenskiolds soldater, der sejler på de forskellige enheder.«

» Det vil være kanon at kunne arbejde mere hjemme

En afvejning

Marinespecialist Per Lægg havde fået nok af Søværnet! Han ville væk, og det kunne kun gå for langsomt. Han blev servicemontør og siden mekaniker. I dag er han tilbage i sit gamle job på Flådestation Korsør

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

Energiske folk, som kom med ideer og gerne ville gøre et godt stykke arbejde, blev afvist. Initiativer blev kvalt. Retmæssige krav om løntillæg blev overhørt. Skibe kom ikke ud at sejle, fordi der manglede reservedele.

For halvandet år siden væltede summen af frustrationer over arbejdsvilkårene som et korthus for marinespecialist Per Lægg. Han fik nok! Han ville væk fra Søværnet.

KULTURCHOK

To uger senere sad han bag rattet i en kassevogn og kørte på de danske og sydsvenske veje. Han var blevet servicemontør, og et kulturchok rigere. Men til en fed hyre.

»Jeg troede ikke, at jeg var gået i stå. Men det var jeg. Det hele går meget hurtigere i et civil job, og man skal tænke selv«, konstaterer 41-årige Per Lægg.

Som servicemontør arbejdede han alene. Han skulle selv kontakte kunderne og selv finde ud af, hvor han kunne få fat i reservedele. Han arbejdede meget, og så snart han var færdig med en opgave, ventede den næste. Det var langt fra hver aften, han nåede hjem til familien i Skørpinge. I stedet overnattede han på det nærmeste hotel.

KØRTE TRÆT

»Kunden skulle jo have løst sit problem, og med den timeløn, han betalte for mig, syntes jeg, at han skulle have noget for pengene. Så jeg holdt sjældent pauser. Hvor sjovt er det også at holde en halv times frokost, når du sidder i bilen i dit eget selskab?« spørger Per Lægg.



Fordele og ulemper: Per Lægg er tilbage på flådestation Korsør efter et års orlov i et civil job. For ham blev det en afvejning af fordele og ulemper, der gjorde, at han igen valgte Søværnet som arbejdsplads.

Han kørte træt. Han savnede kollegaer, og han savnede familien. Det var heller ikke sjovt at tjene mange penge, når han aldrig havde tid til at bruge dem. Derfor tog han et nyt job som mekaniker to måneder før, at hans orlov fra Søværnet sluttede.

»Jeg havde egentlig bestemt mig til helt at kvitte Søværnet. Mit nye job var fint, men det var lønnen ikke. Så besluttede jeg mig alligevel for at vende tilbage«, siger Per Lægg.

» Jeg troede ikke, at jeg var gået i stå. Men det var jeg

EN ANDEN INDSTILLING

Han var glad den 1. maj i år, da han mødte på flådestationen igen. Siden han rejste, havde der været udskiftninger blandt lederne, og i dag har han en civil værkfører:

»Det har jeg det godt med. Min nye værk-

mester har en anden indstilling til ledelse, som jeg godt kan lide«, siger Per Lægg.

Og så er der kollegaerne. Per Lægg havde ikke tidligere tænkt over, hvor meget det betød for ham at have gode arbejdskammerater.

»Der er også sket en del her, der er forandret sig til det bedre, siden jeg rejste. Desuden har jeg selv fået en anden indstilling. Jeg har lagt noget af min faglige stolthed på hylden. Jeg løser mine opgaver så godt, jeg kan, inden for de rammer jeg har. Det er jo ikke min skyld, hvis et skib ikke kommer ud at sejle, fordi vi mangler reservedele. Og hvis noget ikke fungerer, griner jeg af det i stedet for at blive sur«, fortæller Per Lægg.

Han er glad for, at han prøvede et civil job, men han har også gjort op med sig selv, hvad han har det godt med.

Det blev en afvejning af fordele og ulemper, der gjorde, at han igen valgte Søværnet som arbejdsplads.

Prøv det dog!

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SOK

De blå kreppebølger glimter i formiddagens solskin i Havnebyerne på Odden. Et par tyske turister slentrer på havnens lille bådebro, akkompagneret af en flok mågers skrig. Yderst ved den korte mole ligger orlogskutteren LUNDEN. Her tager chefsergent Ole Starklint imod.

Han er leder af havneelementet på Søværnets Våbenkursus. Desuden er han fører på orlogskutteren LUNDEN. Derfor er den lille idylliske havn på Odden også en del af Ole Starklints arbejdsplads. Med sin fredsommelighed virker miljøet i havnen som en skærende kontrast til chefsergentens job for godt et år siden.

» Det er da positivt, når folk vil prøve noget andet

KAOTISK

»Jeg var blevet chef for tre havne her i området. Jeg havde søgt jobbet, efter at jeg i mange år havde arbejdet i København, blandt andet i Søværnets Materiel Kommando. Jeg havde hver dag brugt fire timer på transport frem og tilbage mellem min bopæl og arbejdet. Det var opslidende. Det har været lidt sådan i Søværnet, at hvis du vil gøre karriere, så drop familien«, fortæller Ole Starklint.

Med både maritime opgaver, ledelse og administration indeholdt det nye job netop dét, han gerne ville beskæftige sig med, og som han vidste, at han var god til. Så han havde ingen betænkeligheder ved at kvitte Søværnet. Det skulle han dog siden få.

ARBEJDSLØS

Der var kun halvdelen af de medarbejdere, som han ifølge jobbeskrivelsen skulle være leder for, og den nytiltrådte havnechef nåede ikke at få ansat den

resterende halvdel af medarbejderne, inden han selv forlod jobbet.

»Jeg manglede folk konstant, men opgaverne i havnene skulle jo passes. Efter de første to måneder havde jeg mere end 300 overarbejdstimer plus døgnvagt på mobiltelefonen. Jeg lavede organisationsplaner, holdt møder med andre myndigheder, lavede regnskaber, tømte skrald og vaskede toiletter«, forklarer Ole Starklint, der efter fælles overenskomst med arbejdsgiveren sagde jobbet op ved prøvetidens udløb. Herefter ventede endnu en ny erfaring. Han blev arbejdsløs.

HAR IKKE FORTRUDT

»Det var hårdt at gå derhjemme, og jeg havde aldrig tænkt over, hvor lidt man får udbetalt i arbejdsløshedsunderstøttelse. Hvis jeg ikke havde »gemt noget på kistebunden« var det endt med, at jeg havde måttet sælge mit hus,« fortæller Ole Starklint. Trods det har han ikke fortrudt sin beslutning om at prøve noget andet end Søværnet. Han havde altid drømt om et civil job, og som leder havde han selv støttet sine medarbejdere, hvis de søgte ud:

»Det er da positivt, når folk vil prøve noget andet. Får en medarbejder job uden for systemet, er det jo, fordi vi har uddannet en attraktiv medarbejder. Og kommer han tilbage, har han nye impulser med, som vi andre kan lære af. Derfor har min holdning altid været, og det er den stadig: prøv det dog!«, mener Ole Starklint.

SVÆRT

Selv havde han søgt et års orlov uden løn, så han kunne komme tilbage til Søværnet. Alligevel var det svært for ham at stå ved, at det kunne være løsningen på hans situation som arbejdsløs:

»Jeg ville ikke komme krybende tilbage. Forestillingen om, hvad mine kollegaer ville tænke, gjorde det svært for mig«, erkender Ole Starklint.

I løbet af bare ét år sagde chefsergent Ole Starklint farvel og goddag igen til Søværnet. Det blev en erfaringsrig oplevelse.



Tur-retur: Chefsergent Ole Starklint har både prøvet at arbejde uden for Søværnet og at være arbejdsløs. I dag er han glad for at være i uniform igen.

Men jobbet på Odden tiltalte ham i den grad, og i dag er han glad for at være i uniform igen:

» Jeg ville ikke komme krybende tilbage

FORDELENE

»Vi har jo også fordele, sammenlignet med at være ansat i det private. For eksempel kan vi afspadsere overarbejde. Der er i hvert fald ingen i Søværnet, der kun holder fem ugers ferie. Og så er der muligheden for at dyrke motion og få gratis lægetjek. Det er jo også til din egen fordel. Endelig har jeg talt sammen, at jeg gennem mine nu 31 år i Søværnet har været på uddannelse i mere end syv år. På hvilke andre arbejdspladser har du den mulighed? Jeg er begyndt at se på de positive sider, og efterhånden er jeg glad for at være tilbage igen«.

Hoppet af

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,
JOURNALIST, SØK



På opslagstavlen hænger en plakat med et billede af Søværnets nye skib ABSALON. I vindueskarmen står bryllupsbilledet: Brian Tranholm Nielsen i søofficeruniform med sin spanske brud.

38-årige Brian Tranholm Nielsen er HR Løn- & Vilkårshoved på Gentofte Hospital. Men plakaten og fotografiet på hans kontor fortæller deres egen historie. I mere end halvdelen af sit liv har Brian Tranholm Nielsen haft sin arbejdsplads i Søværnet:

»Jeg vil altid være søofficer. Det er jeg uddannet til, og det er en del af min identitet. Derfor var det en meget stor beslutning at forlade Søværnet. Jeg holdt af miljøet, opgaverne og kollegerne, og jeg har haft en fantastisk og lærerig tid i Søværnet«, erkender Brian Tranholm Nielsen.

Alligevel afleverede han sin uniform i sommer efter et års orlov. Han var på det tidspunkt helt afklaret med, at han ikke ville tilbage til sin gamle arbejdsplads.

STOR BESLUTNING

Brian Tranholm Nielsen peger på flere årsager til, at han søgte job uden for Søværnet:

»Jeg havde mistet arbejdsglæden. Jeg var chef for personelfunktionen i 2. eskadre, og det var et drømmejob. Men mål og midler hang ikke sammen. Det blev utroværdigt. I stedet for at arbejde med HR og skabe gode personaleforhold brugte jeg tiden på at udarbejde statistikker over de folk, vi manglede. Til sidst kunne jeg ikke se mig selv i spejlet«, fortæller han.

Også uklare tilkendegivelser af, hvad Søværnet ville med ham i fremtiden, manglende fleksibilitet i forhold til de daglige arbejdsvilkår og begrænsede muligheder for karriereudvikling fik Brian Tranholm Nielsen til at se sig om efter et job uden for Søværnet.

ALTERNATIVER

Han er imidlertid ret sikker på, at havde der været en mere klar og individuel

Efter 20 år i Søværnet er Brian Tranholm Nielsen hoppet af. Beslutningen var stor. Men springet viste sig at være det rigtige for den nu forhenværende søofficer.

Civil: Brian Tranholm Nielsen har været søofficer. I dag er han HR Løn- & Vilkårshoved på Gentofte Hospital.

plan for, hvad Forsvaret skulle bruge ham til, var han aldrig rejst:

»Som soldat skal du være parat til at gå i krig. Derfor er der nogle forhold i din karriere, som du bare ikke har indflydelse på. Sådan er det. Men der skal også være noget andet. Der bør være karrieremuligheder, der ikke nødvendigvis peger lodret opad, sådan at din karriere og løn ikke stopper, hvis du ikke kommer på VUT II/L. For eksempel at VUT II/L kan tages i flere bidder, som hver for sig giver adgang til udvikling i karrieren og mere i løn,« fastslår den tidligere kaptajnlojtnant.

Han mener også, at Forsvaret burde være mere åben over for, at civile lederuddannelser som HD eller MBA gav merit til at stige i de militære grader.

»Udstikkeren og den nærmeste leder har en stor opgave i at fornemme, hvordan den enkelte medarbejder udvikler sig, og hvor han er på vej hen. Mere fokus på og påskønnelse af de medarbejdere, der er i Søværnet, i stedet for fokus på dem, der mangler, kan være med til at skabe forhold, så folk ikke får lyst til at rejse«, konkluderer Brian Tranholm Nielsen.

Han er i dag glad for sit nye job på Gentofte Hospital. Det har været udfordrende at starte i en civil og helt ukendt organisation, men han har hele tiden følt sig fagligt og ledelsesmæssigt godt funderet. Usikkerheden om fremtiden er væk. Han nyder at kunne være mere sammen med sin familie, og han har fået hjemmearbejdsplads, så han kan arbejde hjemmefra, hvis hans datter er syg. Han synes, at han har fået et andet og bedre liv.

Amir fik sine tre ønsker opfyldt

Amir Bajric flygtede fra borgerkrigen i Bosnien i 1993. Efter fire et halvt år i et flygtningecenter, fik han opholdstilladelse. I 2001 blev han udlært kok og blev dansk statsborger. I dag arbejder Amir som kok på patruljefartøjet LOMMEN. Indtil videre har han været fem år i Søværnet.

TEKST OG FOTO: DITTE ARENDT TOFT,
JOURNALISTPRAKTIKANT SOK

Duften af løg, hvidløg, tomater og kød breder sig i kabyssen på LOMMEN. Kødsovsen bliver smagt til og tilsat mere salt. De mørke blomfefarvede øjne ser dybt koncentrerede ud. Amir Bajric er i fuld gang med at forberede frokost til den sultne besætning. Han har en vigtig opgave.

Hver dag skal han sørge for, at omkring 25 mand bliver mætte og tilfredse. Det er ikke altid lige let. En blanding af folk i alle aldre gør det indimellem svært. Nogle vil kun have sovs og kartofler, andre elsker salat, de ældre vil ikke have hvidløg, og alle skriger efter kage.

»Nogle gange er de som børnehaverbørn. De vil altid have kage, og jeg har der at bage kage. Mindst en gang om ugen bliver jeg nødt til at bage, ellers driver de mig til vanvid«, siger Amir.

Han prøver at se sur ud, men det lyser ud af ham, at han godt kan lide sit arbejde og de - til tider - krævende kolleger. Det er ikke tilfældigt, at Amir har valgt et job som kok i Søværnet:

»Da jeg var dreng og så film med pirater, som sejlede på havet, tænkte jeg: det må være fedt. Og så er pigerne vilde med mænd i uniform«, siger Amir og griner.

DET FØRSTE BREV

Amir er 31 år. Han flygtede til Danmark i 1993 med sin storesøster, hendes

mand og deres seks måneder gamle baby.

»Da jeg kom hertil, boede jeg på flygtningecenter. Jeg delte ni kvadratmeter med tre andre. Det var hårdt at komme fra krig og så skulle sidde og lave ingenting. Jeg kunne ikke komme i gang med noget. Som alle andre mennesker ville jeg gerne tjene mine egne penge«, siger Amir.

Efter fire og et halvt år på flygtningecentret fik Amir opholdstilladelse. Han gik hurtigt i gang med sin kokkeuddannelse.

»Da jeg var udlært i 2001, fik jeg dansk statsborgerskab. Det første brev, jeg fik, var indkaldelse til session«.

Amir så en karriere i Forsvaret, som en oplagt mulighed for at lære danskerne og dansk kultur at kende.

»Jeg havde ikke megen kontakt med andre danskere, og det var jeg træt af. Jeg vidste, fra eks-Jugoslavien, at man får venner for livet i militæret«.

ØNSKER OPFYLDT

Når Amir ikke laver mad deltager han i alle øvelser og redningsaktioner på LOMMEN.

Til daglig bor han i Nyboder i København. Han er glad for livet på LOMMEN, men det kan være svært at undvære det derhjemme:

»Alle jobs har gode og dårlige sider. Jeg savner min kæreste og mine venner, når jeg er af sted«, siger han.

Da Amir kom til Danmark og boede på flygtningecenter, havde han tre ønsker: han ville blive til noget, udvikle sig og tjene sine egne penge. De tre ønsker har han fået opfyldt i Søværnet samtidig med, at han har et job, der giver mening.

»Når vi redder menneskeliv og holder øje med »bad guys« og miljøet, så får jeg det sgu godt. Det giver et helt unikt sammenhold, at vi oplever så stærke ting og står sammen om det. Det vil jeg huske resten af livet«.

Kok: Amir Bajric er kok på LOMMEN.



Europæisk seminar for unge officerer

Hvert år inviteres to unge danske flådeofficerer til at deltage i European Seminar for Young Officers (ESYO). I år var det kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy, Søværnets Taktiske Stab, og premierløjtnant Paw Erik Møller, ESBERN SNARE.

TEKST OG FOTO: KAPTAJNLØJTNANT JAN OLAV SKOGØY, SØVÆRNETS TAKTISKE STAB
PREMIERLØJTNANT PAW ERIK MØLLER, ESBERN SNARE

ESYO er udsprunget af de europæiske flådechefer, Chief of European Navies (CHEN), årlige møde og går på skift mellem landene. I år skulle ESYO således afholdes i Istanbul, Tyrkiet.

På CHEN-mødet behandler man et hovedemne, som går igen på ESYO. Emnet for dette års ESYO var »Maritime Security«, herunder »Maritime Situational Awareness«.

Hovedformålet med ESYO er at introducere yngre officerer for internationale møder og internationalt samarbejde. Et af de andre vigtige formål for dansk deltagelse i ESYO er, at deltagerne skal opnå: »opbygning af et netværk, som den enkelte og Forsvaret kan have glæde af i en lang årrække«.

Der fokuseres altså på behandling af hovedemnet, men i særdeleshed også på at skabe sig et netværk med andre europæiske flådeofficerer, som Søværnet, og dermed også Forsvaret, kan drage nytte af mange år frem i tiden.

De tyrkiske værter havde høje ambitioner for seminaret, hvilket også afspejlede sig i programmet. Der var planlagt syndikatarbejde og besøg ved forskellige militære etableringer fra morgen til sen aften. Programmet var virkelig godt strikket sammen, og der var hele tiden lagt vægt på en god blanding af



God mulighed: På ESYO-seminaret i Tyrkiet var der god mulighed for de unge officerer til at netværke og lære om andre landes flåder.

kendskab til det tyrkiske forsvar, herunder i særdeleshed det tyrkiske Søværn og dets mange operationer, samt det at kunne skabe sig et netværk med de mange andre flådeofficerer, som deltog. Hvert af de 19 lande med flåder i Europa havde sendt to officerer med til seminaret.

Besøgene ved diverse etableringer var bl.a. en flådebase, et flådeværft, en fregat, den tyrkiske flådes officersskole og ikke mindst det Vessel Traffic Service (VTS) center, der overvåger Bosphorus-strædet, der løber gennem Istanbul. Ved VTS besøget kunne der drages paralleller til det danske VTS system og strædere regime, idet de har

de samme udfordringer med hensyn til lodspligt og lignende.

Ved alle besøgene og ved syndikatarbejdet var der gode muligheder for at lære om de andre landes flåder, deres operationer, og hvordan de egentlig håndterer nogle af de opgaver, som det danske Søværn også løser.

Der blev skabt mange rigtig gode kontakter, og i skrivende stund er der stadig godt gang i kontakten til mange af de andre officerer.

ESYO er en rigtig god mulighed for unge officerer for at lære om de andre flåder samt at få nogle gode kontakter, der kan bruges i forhåbentlig mange år fremover.

Sikkerhed for skibsfart gennem Malacca-strædet

Søværnets Operative Kommando har deltaget i en konference i Singapore om forbedring og vedligeholdelse af sejladsikkerheden i det globalt strategiske Malacca-stræde.

TEKST: KJELD GAARD-FREDERIKSEN, ORLOGS-KAPTJEN, SOK

Hvad vedkommer initiativer i Malacca-strædet så Danmark?

Danmark er en stor søfartsnation – én af de største i forhold til landets og befolkningens størrelse. Danmark er den niende største brugernation af Malacca-strædet, målt i skibe med dansk flag agter. Dertil kommer den store mængde produkter, som danske virksomheder og detailhandel importerer fra Fjernøsten og en ikke ubetydelig eksport af danske varer den modsatte vej. Alt sammen skal transporteres gennem strædet.

Den frie sejlads gennem strædet har således afgørende betydning for Danmark både som søfartsnation og for vores industri og forbrugere.

GLOBAL RÆKKEVIDDE

Faren for maritim terror samt den reelle trussel om væbnet overfald og pirateri er realiteter, som den internationale skibsfart til stadighed må forholde sig til.

Udover faren i forhold til kriminelle handlinger medfører den stigende globale skibstrafik også en øget risiko for søulykker i form af grundstødninger og kollisioner, der igen kan resultere i omfattende olieforurening.

Uanset om årsagen er en følge af en bevist handling eller en ulykke kan konsekvenserne være blokering af vitale skibsruter med afgørende betydning for den globale samhandel og dermed økonomi.



seneste 10 år har været en stigning på 25% i forhold til antallet af skibe og på 60% i godsmængden gennem strædet. Det forventes, at både gods- og trafikmængden vil stige med yderligere 50% frem mod 2020.

Malacca-strædet er således en vital

SAMARBEJDE OM SIKKERHED

Som en følge heraf har FN's søfartsorganisation Den Internationale Maritime Organisation (IMO) iværksat en række strategiske initiativer til beskyttelse af vitale skibsruter: Protection of vital shipping lanes.

Med baggrund heri har de tre kyststater omkring Malacca-strædet: Indonesien, Malaysia og Singapore, støttet af IMO, iværksat et samarbejdsforum for at forbedre og vedligeholde sikkerheden og havmiljøbeskyttelsen i det strategiske stræde.

STRÆDETS BETYDNING

Strædets strategiske betydning kan ikke overvurderes. Mere end 50% af al verdens olietransport og 35% af den globale skibstransport går gennem strædet. Det betyder, at blokering af trafikken gennem strædet, uanset årsag, vil have en øjeblikkelig og vital betydning for den globale økonomi og forsyningsikkerhed.

Dertil skal lægges, at der igennem de

Sea-Line of Communication (SLOC) og et afgørende choke-point, ikke kun for kyststaterne, men for den globale handel mellem øst og vest.

FÆLLES ANSVAR

Tanken bag samarbejdet i Malacca-strædet er, at ansvaret for at sikre den frie passage af strædet, ikke kun er et anliggende for de omkringliggende kyststater, men i lige så høj grad påhviler brugerne af strædet i form af brugernationer, industri og andre interessenter.

Medansvaret støttes af IMO med henvisning til UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), hvor der jf. artikel 43 er mulighed for, at kyststater og brugerstater ved aftale kan indgå i samarbejde om sikring af sejladsen og beskyttelse af havmiljøet.

På konferencen var der stor tilslutning til samarbejdet fra lande i regionen samt USA, hvorimod de europæiske lande var noget mere tilbageholdende, hvilket blev bemærket i skarpe vendinger af IMO's Generalsekretær.

Bare hold Afrika om bagbord...



Den 21. juli sejlede OLFERT FISHER fra Korsør for at deltage i NATO's historiske deployering rundt om Afrika.

For den danske korvet blev det en rejse, der bød på masser af lærerige erfaringer.

TEKST OG FOTO: BESÆTNINGEN PÅ
OLFERT FISHER

Hvis man sejler sydpå, til smørret smelter, og fortsætter videre med Afrika om bagbord, så kommer man hele vejen rundt. Det ved enhver da!

Siden OLFI i 1990 deltog i den første Golf krig har alle om bord været klar over, at fremtidens maritime operationer ikke kommer til at foregå i vores egen baghave. Alligevel kom det som en overraskelse for de fleste, da NATO besluttede, at Standing Maritime Group 1 (SNMG 1) medio 2007 skulle omsejle Afrika.

Formålet med denne historiske deployering var at afprøve de maritime styrkers evne til at operere globalt samt at give NATO en bedre forståelse af, hvad der skal til for at løse potentielle konflikter på disse kanter. Vigtigst af alt, deployeringen skulle foregå i den periode, OLFI indgik SNMG1. Med andre ord: vi skulle på langfart – og det er ikke så ringe endda, når man sejler korvet.

LANGDISTANCE

Ved første øjekast syntes opgaven rimelig enkel, vi skulle jo bare holde Afrika om bagbord.

Imidlertid stod det ved nærmere eftertanke klart, at alene den lange sørejse er lidt af udfordring for et skib som OLFI, der oprindeligt er designet til ti dages operation i Østersøen.

Distancen rundt om Afrika og retur til Korsør svarer stort set til at sejle hele vejen rundt om Jorden. Den relativt kor-



te tid til omsejlingen var desuden ensbetydende med få havneophold og høj gennemsnitsfart hele vejen rundt. Frem mod afgang blev der til det sidste arbejdet med optimere skibet til langfart, så de anselige mængder af proviant og stores til de lange søben kunne opbevares om bord. Selv vores lille interimistiske motionsrum på 20 m² blev reduceret til halv størrelse efter installation af et par store kumrefrysere. De sidste dage blev brugt til at stuve grej sammen alle mulige og umulige steder.

På trods af de omfattende forbedringer og de forgangne måneders intensive træning, havde de fleste alligevel en lille klump i halsen, da OLFI endelig lagde fra kaj lørdag den 21. juli 2007.

FØLGESKAB

Efter afgang fra Korsør fik vi allerede i Nordsøen følge af det tyske tankskib SPESSART, som også skulle med på togtet. Sammen fulgtes vi til Rota, en flådebase i Sydspanien, hvor vi mødtes med de andre skibe i SNMG1, som vi skulle følges med rundt om Afrika. Foruden os og SPESSART bestod styrken af amerikanske NORMANDY, der også fungerede som flagskib for styrkechefen, hollandske EVERTSEN, portugisiske ALVARES CABRAL og canadiske TORONTO.

For at friske diverse maritime procedurer op efter sommerferien og få styrken til at samarbejde inden forlægningen rundt om Afrika, deltog SNMG 1 efter Rota kortvarigt i Operation Active Endeavour (OAE). Af forskellige års-



ger kunne OLFI ikke deltage, hvorfor vi fulgtes med EVERTSEN ud i farvandet omkring Madeira for at assistere ved og observere deres første missilaffyring af typen Standard MK II. Et missil, som Søværnet planlægger at indføre i de nye fregatter. Samtidig blev der tid til et kort men dejligt besøg i Funchal på Madeira- et sidste pusterum inden den lange rejse mod Sydafrika.

BLUS

Næste spændende opgave efter afsejlingen fra Europa var et længere ophold i Guinea bugten. Her gennemførte SNMG1 styrken "NATO Presence Operations", farvandsovervågning næsten som vi kender det hjemmefra. Dog ses det ikke så tit hjemme, at fiskerne om natten tænder bål i små kanoer, der ligger op til 25 sømil fra kysten. Ifølge de internationale søvejsregler er dette et tegn på en nødsituation. Ud for Vestafrika var det tegn på, at fiskerne lavede mad og havde det godt. Men det var ikke kun bål i kanoerne, som lyste op i bugten. Horisonten rundt sås enorme flammer fra de mange boreplatforme i området. Kontrasten var til at få øje på. Lokale fiskere i en kano ved siden af højteknologiske boreskibe og platforme.

ØJNE I NATTEN

Der foregår en del pirateri i området, som det var vores opgave at lægge en

dæmper på blandt andet ved at vise massiv tilstedeværelse. Derfor sejlede vi om dagen samlet i forskellige formationer, mens vi om natten finkæmmede området hver for sig.

For at gøre de maritime aktører opmærksomme på vores tilstedeværelse, blev alle skibe i området kaldt op og spurgt til deres forehavende. De små fiskeskibe som ikke havde VHF fik ofte besøg af OLFI's gummibåd, der uddelte ballcaps, SNMG1-brochurer og cigaretter. Vi lærte dog hurtigt også at tage lightere med. Alt dette for at sprede budskabet om NATO's tilstedeværelse.

For at passe på os selv, sejlede vi i hele perioden i et højere beredskab end normalt, således at vi med øjne i natten og de lette våben kunne dække hele horisonten rundt.

SYDAFRIKANSK SEJRHERRE!

Efter hele 23 døgn i søen langs Vestafrikas kyst anløb vi Cape Town den 28. august og havde fem fantastiske og gode dage i Sydafrika. Besøget gav alle i besætningen et spændende indblik i Sydafrikas fantastiske natur og de sociale udfordringer, landets farvel til apartheidpolitikken har givet.

Besøget blev dog ikke gennemført udelukkende af rekreative årsager, idet perioden også blev brugt til at udveksle erfaringer og planlægge en øvelse med den sydafrikanske flåde. Tiden blev selvfølgelig også benyttet til et par mindre

Fakta

Om rejsen

- Varighed 92 døgn fra den 21. juli til 21. oktober 2007
- Heraf 78 døgn til søs og 14 dage i havn
- Distance ca. 21.000 sømil, svarende til en rejse Jordan rundt
- Længste stræk i søen 23 døgn.

Om SNMG 1

- En permanent multinational flådestyrke til hurtig indsættelse i verdens brændpunkter
- Består normalt af 6-10 destroyere og fregatter
- Deltagere i deployeringen rundt om Afrika:
USS NORMANDY, MHCS TORONTO, HNLMS EVERTSEN, NRP ALVARAS CABRAL, FGS SPESSART og HDMS OLFERT FISCHER
- De maritime styrkers udfordringer:
 - Anti-terror, herunder at forhindre at masseødelæggelses-våben spredes
 - Sikre skibsfartens fri passage på verdenshavene, herunder forhindre ulovlig brug af havet til for eksempel pirateri og smugleri af våben, narkotika eller mennesker

reparationer, der ikke kunne udføres i søen, samt genforsyning af proviant og reservedele.

Øvelsen med den Sydafrikanske flåde hed "AMAZOLO" og foregik under stor lokal og tillige en del international mediebevågenhed, idet øvelsen både skulle demonstrere, at Sydafrika har en flåde, der er til at regne med, og at NATO nu bevæger sig længere ud på verdenshavene end tidligere og træner med nye samarbejdspartnere.



Den Sydafrikanske flåde er ikke nogen ringe samarbejdspartner. Tværtimod beviste både deres fregatter, fly og ubåde, at de er på et højt operativt niveau og fremover vil være en værdifuld allieret i enhver form for konflikt. Efter den afsluttende taktiske øvelse udråbte de sydafrikanske medier i store overskrifter endog deres egen ubåd som sejrherre.

MOD AFRIKAS HORN

Turen nordover op langs Østafrikas kyst gik gennem Mozambique Kanalen – farvandet mellem Madagaskar og Afrika, hvorefter kursen blev sat direkte mod Seychellerne. Besøget her blev primært gennemført, fordi NORMANDY skulle afgå, og staben således skifte skib til amerikaneren BAINBRIDGE. Staben formåede at skifte skib på bare tre dage. Imens nød vi de eksotiske omgivelser i dette Bounty-paradis, så de kunne, for vores skyld, godt have arbejdet lidt langsommere!

Styrkens sidste store opgave bestod i at patruljere det højspændte område ved Somalia ud for Afrikas Horn. Opgaven var at lægge en dæmper på ulovlig-

hederne ved at overvåge farvandet, demonstrere tilstedeværelse og indsamle tilstrækkelige oplysninger til at skabe et normalbillede.

Rent operativt var det nok turens vigtigste opgave, idet der her hersker en stor grad af lovløshed på havet. Alle kender historien om Danica White, der for kort tid siden blev kidnappet af pirater netop i dette område. Desuden forekommer der jævnligt smugleri af våben, narkotika og mennesker. Det virker som om, at al den nød og elendighed, der hersker i regionen, får de lokale fiskere til at optræde i en uheldig dobbeltrolle af og til. Fiskere om dagen og for eksempel menneskesmuglere om natten.

VEJRMÆSSIG UDFORDRING

Rent vejrmæssigt var området også en udfordring for både skib og besætning med meget høje temperaturer og høj luftfugtighed. Vi mærkede på egen krop, hvor stor betydning air-conditioning har for både mennesker og apparater, da vi ved et kortvarigt udfald oplevede, at temperaturen steg fra 22 til 42 grader inden for få minutter. Både

elektronik og mennesker blev øjeblikkeligt sat på vågeblus.

Fra Afrikas Horn gik turen gennem det for OLFI efterhånden godt kendte Røde Hav og ud i Middelhavet via Suezkanalen. Efter et kort ophold på Kreta den 8. og 9. oktober for overlevering af enkelte reservedele til PETER TORDENSKJOLD, overtog de tjansen som dansk SNMG 1 enhed, mens vi hastede hjem. På vej mod Danmark gennemførtes et sidste fuelstop i Lissabon, hvorefter vi ankom til Flådestation Korsør den 21. oktober 2007.

UDBYTTERIGT PÅ MANGE MÅDER.

På trods af at OLFI ikke er konstrueret til sejlads på de store oceaner, klarede både skib og besætning udfordringen uden problemer. Gode gamle OLFI kunne relativt nemt rigges til for at blive klar til langfart, og vi i besætningen havde jo øvet os dygtigt frem mod togtet. Vi skulle jo bare holde Afrika om bagbord – og med vores særlige OLFI-SPIRIT tage os godt af hinanden undervejs. Derudover var der jo hele fem andre skibe i styrken, så vi var aldrig alene og havde hele tiden travlt med at operere, træne og øve forskellige TASK GROUP discipliner eller skrive signaler, så SNMG1 staben heller ikke kedede sig.

Humøret om bord var godt under hele togtet, måske takket være de usædvanlige og spændende oplevelser, der én efter én dukkede op i horisonten. Hvilke oplevelser, der har været størst, kan være svært at afgøre.

Var det hvalerne og de springende delfiner? Ækvatordåb? Sydhavets stjernehimmel en lun aften på agterdækket? Besøget hos de små glade sydafrikanske børn fra ludfattige townships? At stå på Cape Point ved Afrikas sydspids og skue mod Antarktis? At se ind i gabet på en hvidhaj? At ligge under palmerne på Seychellerne? Eller var det mon at stå under hundevagten bag sit tunge maskingevær og se ud i tropemørket og vide, at man selv var med til at gøre en lille forskel i kampen mod det onde? Den allerstørste oplevelse er ganske givet at have deltaget – at have været der selv.

Oceanerne syd for Ækvator, Vestafri-

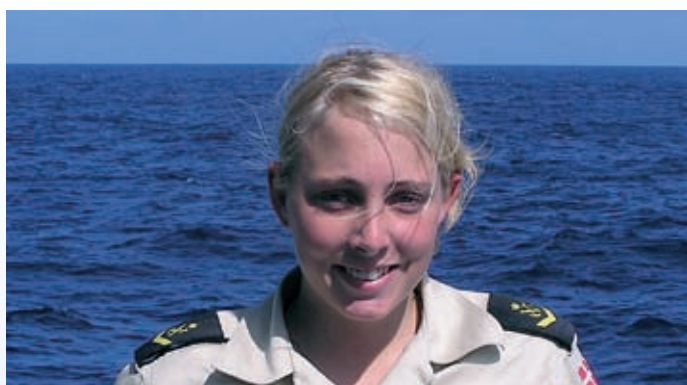
kas kyster, Mozambique Kanalen og østafrikanske farvande er endnu ikke hverdagskost for et dansk orlogsskib i en ren militær rolle. OLFI har endnu engang flyttet nogle grænser og bidraget til den fred og sikkerhed på verdenshavene, som søfartsnationen Danmark

er så dybt afhængig af. Mange lærerige erfaringer er blevet indhentet. De vil komme både Søværnet og vores allierede til gode, når vores nye skibe skal udrustes og efterfølgende indsættes i verdens brændpunkter.

Sydpå til smørret smelter og fortsæt med Afrika om bagbord, så kommer du hele vejen rundt - det er ganske vist! OLFI – BF any mission.

Læs mere om turen og se vores rejsebreve på www.forsvaret.dk/sok

Indtryk fra SNMG 1



Ane Andersen: Vi startede sammen fra Rota. Seks skibe, seks nationer. Siden er der sket meget. Vi har lært hinanden at kende på mange forskellige måder og haft mange sjove oplevelser sammen. Det, der har gjort størst indtryk, har været at se det store arbejde, der skal til for at vores samarbejde fungerer skibene imellem. Et kæmpe arbejde og megen træning.



Jonas Andersen: Det har været en spændende og begivenhedsrig tur rundt om Afrika med OLFI og min første lange rejse. Mit største indtryk er nok, at jeg har kunnet udholde tre måneder på havet langt væk fra mine kære derhjemme.



Rene Feddersen: Det har været en stor oplevelse at rejse rundt om et helt kontinent. Bare det at se mange af gasterne stå hypnotiserede og begejstrede over delfinernes leg med skumspor efter sig har været med til at gøre hverdagen nemmere. At være så lang tid på havet stiller store krav til besætnings sammenhold. Men de mange oplevelser og internetkontakten hjemover har stort set forhindret »midtvejskriser«. Alt i alt et udbytterigt togt.



Martin Åskar: Som navigationsofficer på en omsejling af Afrika med SNMG1 står man over for udfordringer, der skiller sig væsentligt ud fra det, man ellers møder. Der er blandt andet de meteorologiske fænomener, som f.eks. »freak waves« sydøst for Afrika i forbindelse med Agulhas strømmen. En anden udfordring på turen har været at holde bropersonalet på dupperne i varmen på trods af op til 23 dage mellem havneanløbene. I forbindelse med havneanløbene har der været møder mellem officerer med tilsvarende fagområder fra de forskellige skibe. Det giver en god lejlighed til at udveksle erfaringer og lære af hinandens tilgang.



Mandskab søges til jagt på pirater

Og det er ikke en sørøverhistorie!

Pirateri er et voksende problem for den globale skibstrafik, og dermed også for dansk handel og skibs-trafik. Derfor deltager Danmark i internationale maritime styrker, der blandt andet skal beskytte civile skibe på verdenshavene. Kunne du tænke dig at være med på en af disse vigtige opgaver i 2008? Søværnets 2. eskadre søger mandskab, som er klar til at bruge op til tre måneder på at være med om bord, når Danmark rykker ud i internationale missioner.

Senest har Danmark med korvetten OL-FERT FISHER deltaget i NATOs maritime styrke, der har patruljeret rundt om Afrika. Her er piratangreb mod civile skibe en særlig stor trussel.

Under forudsætning af, at der opnås politisk godkendelse, vil Danmark også i 2008 være med i internationale maritime missioner. Det vil ske med støtteskibene ABSALON og ESBERN SNARE samt korvetten PETER TORDENSKIOLD i operationer ud for Afrikas Horn, i det Indiske Ocean, Rødehavet og det østlige Middelhav.

VIL DU GØRE EN FORSKEL?

Kunne du tænke dig at være med på en eller flere af disse deployeringer i 2008?

Vil du gøre en forskel for mennesker, som er afhængige af, at skibe med nødhjælp og andre varer kommer sikkert i havn?





Vil du være med om bord, så kontakt 2. eskadre på telefon 58 30 86 00 eller på e-mail zesk@mil.dk. Du kan også klikke ind på www.frv.dk, der er hjemmesiden for Forsvarets Rekruttering. Her kan du få mere at vide om job i Forsvaret, herunder i 2. eskadre.

Vil du være en vigtig del af indsatsen for en fri og sikker færden på verdenshavene?

Er du lige nu værnepligtig, eller har du aftjent din værnepligt? Eller er du konstabel i andre dele af Forsvaret? Så er Søværnets 2. eskadre klar til at tegne en korttidskontrakt med dig for en, to eller tre måneder.

VIL DU HAVE OPLEVELSER?

At sejle med Søværnets skibe på internationale missioner giver uforglemmelige oplevelser, hvis du vil:

- arbejde i et internationalt miljø
- opleve et tæt kollegialt kammeratskab, hvor der også er tid til sjove oplevelser
- møde fremmede kulturer og eksotiske oplevelser

HER ER DER JOB TIL DIG

Behovet for mandskab skifter hele tiden. Nedenfor kan du se de jobs, der lige nu er ubesatte:

ABSALON

- 2 kommunikationskonstabler
- 1 kampinformationskonstabel
- 1 kok
- 1 datakonstabel
- 1 artilleritekniker
- 3 forplejnings-/kabysgaster

ESBERN SNARE

- 7 kommunikationskonstabler
- 7 kampinformationskonstabler
- 2 datakonstabler
- 4 artilleriteknikere
- 2 maskinkonstabler/elektrikere
- 1 intendanturkonstabel (kontor)

PETER TORDENSKIOLD

- 1 kommunikationskonstabel
- 1 kampinformationskonstabel
- 1 våbenkonstabel
- 3 artilleriteknikere
- 1 maskinkonstabel/elektriker

FAKTA

- om 2. eskadres internationale opgaver

1990 Korvetten OLFERT FISHER sendes til den Persiske Golf i forbindelse med Iraks invasion af Kuwait. Deltager i Operation Desert Shield og senere operation Desert Storm i forbindelse med befrielsen af Kuwait.

Siden 1990 2. Eskadre deltager i operationer rundt omkring i verden. Herunder patruljering i Adriaterhavet i forbindelse med krigen i det tidligere Jugoslavien, i den Mexicanske Golf som støtte til US Coast Guard i forbindelse med jagten på smugling af narkotika, i Middelhavet for at sikre skibstrafikken ved Gibraltar mod angreb fra terrorister. I operationerne indgår kontrol og evt. boarding af mistænkelige civile skibe for eftersøgning af ulovlige våben-transporter, smugling af narkotika og personer samt menneskehandel. Herudover indgår eskortering af civile handelsskibe for at forhindre angreb fra terrorister samt kapring fra pirater.

2007 Kamp-flex'en VIBEN vender hjem efter veludført tjeneste ud for Libanon. Her har tre af eskadrens flex-enheder på skift patruljeret i et års tid på mandat fra FN som støtte til den Libanesiske regering i forbindelse med kampene i de Palæstinensiske selvstyreområder. VIBEN's opgave bestod bl.a. i at sikre skibstrafikken i det østlige Middelhav, at forhindre indsmugling af våben til de stridende parter samt ikke mindst at forhindre sammenstød mellem israelske og libanesiske flådefartøjer.

2007 Korvetten OLFERT FISCHER deltager i NATOs maritime reaktionsstyrke rundt om Afrika.

Livet i det danske element i Kosovo



TEKST OG FOTO: MARINESPECIALIST JOHNNI LYKKE MØLLNITZ

LØRDAG DEN 2. JUNI 2007

I dag kom jeg igen på farten, denne gang til Kosovo, HQ MAIN Pristina.

Jeg fik en uges varsel til at få lavet alt det, man nu skal have gjort, men jeg nåede det hele. De seneste par dage er gået meget stærkt, og lige pludselig var det lørdag. Af sted mod Kosovo. Og sikken en velkomst jeg fik.

John, MP fra SOK, som hentede mig i lufthavnen, fortalte, at jeg desværre havde vagt i aften i baren sammen med ham. Man havde sat en ny WOODSTOCK op, og alt overskud ville gå til børnehjemmet nede i Pristina.

Der var fire bands, der spillede de gode gamle sange, også dem fra første WOODSTOCK. Og der var grillmad i lange baner. Det var noget af en afslutning

på en lang rejsedag. Overskuddet blev på 345 euro, rimelig godt.

SØNDAG DEN 3. JUNI 2007

John kørte mig ud til den danske lejr (CAMP OLAF RYE), som ligger i Mitrovica, for at jeg kunne få en Balkan uniform.

Jeg kunne med det samme mærke forskellen ved at have en uniform på, som passer til den varme, vi har hernede (ca. 35 grader). Jeg vil dog stadig foretrække ørkenuniformen, som er mere behagelig i varmen.

På vejen passerede vi broen over floden Ibar, som deler Albanerne og Serberne. Stedet, hvor der stadig sker lidt engang imellem.

Lige inden vi var tilbage i Pristina, holdt vi ind ved et monument og stedet, hvor det hele i sin tid startede med, at Milošević holdt en tale mod albanerne.

Marinespecialist Johnni Lykke Mølnitz, der i 2005 var i Afghanistan, er igen på farten. Denne gang er han udsendt som chauffør i Kosovo, hvorfra han skriver hjem om hverdagen i lejren.

Begge steder holdes der vagt, da det er steder, som albanerne gerne vil ødelægge for serberne.

Ellers gik dagen med at lære at finde rundt. Jeg sluttede dagen med at grille for os i NSE. Der var kommet 15 kilo kød dagen før, oppe i DIFAC (Dining Facility, dvs. messen) hentede vi salat, og pommefritter hentede vi i en sandwich-bar.

Når du spiser inden for hegnet, skal du skrive under på en seddel. Du har tre underskrifter pr. dag. Bruger du ikke dem alle, kan du sætte et kryds i en mappe og så senere bruge dine krydser til at handle sodavand, øl, chips osv. i lejren. Tænk, hvis det var lige så nemt derhjemme.

LØRDAG DEN 9. JUNI

Vi holdt Nordisk Fest, og denne gang var det Norge, der stod for festen, hvor vi hyggede os med de tre andre lande, og hvor vi havde inviteret folk, som er hernede i anden anledning og arbejder nede i byen. Man kunne købe lodder og gaver, og overskuddet gik til SOS børnebyerne. En rigtig hyggelig aften.

Jeg var ude og køre med John nede i Pristina, så jeg kan lære de forskellige veje at kende, og i går kørte vi ud til det sted, hvor hovedkvarteret lå tidligere. John skulle tage billeder af, hvor heli-

koptererne kan lande med folk fra UN og Commander KFOR. Det var næsten som at være tilbage i Afghanistan med den vej, vi skulle køre op ad til stedet på bjerget. Otte års dagen skulle markeres for, da NATO bombede Kosovo, og gik ind i krigen mod serberne.

Jeg skulle til Dacovica for at hente et børnesangkor, der skulle synge for indbudte gæster om eftermiddagen. Det var en spændende tur at hente og bringe børnene under eskorte af det italienske Carabinieri. At køre en 50 personers bus med ca. 80 km/t hernede gynger værre end en FLEX, som ikke ved hvor bølgerne kommer fra. Italienerne ved godt, hvordan man eskorterer folk, så de kommer frem. Jeg ser frem til en ny tur med dem. Den kan kun blive begivenhedsrig.

I dag blev jeg også lige smidt ud i at være kørelærer for nye, der er ankommet. Det tog cirka to timer, så havde alle seks været igennem, og jeg havde lært byen bedre at kende. Men jeg var da glad for, at jeg dagen før havde været nede og køre med John, så jeg vidste hvordan man fandt rundt.

Når man kører rundt hernede, kan man undre sig over, at der ikke er vinduer i husene. Jeg har hørt, at det er fordi, man ikke betaler for at bo i huset, så længe der ikke er vinduer i. Men man skal være færdig med huset tre år efter, at man er gået i gang med at bygge det. Så hvis man er hurtig, kan man lige bo et par år uden vinduer.. det må være koldt om vinteren.

Langs vejene ligger autovask-stationer som perler på en snor. Rygtet siger, at de lokale mafialedere kører ind og får vasket både bil og penge. Vejen hernede er i øvrigt opkaldt efter dyr, så man nemmere kan finde ud af, hvor man kører.

SØNDAG DEN 10. JUNI 2007

Første uge gik med at udfylde papirer, få kørekort (endnu et), blive indlogeret i en FAB og gøre FAB'en til mit hjem for de næste 11 mdr. Jeg bor sammen med Michael (hærmænd), som arbejder i KFOR PYSOPS (KFOR Psychological Operations).

Min arbejdsdag starter klokken 08:00.



Tidligere hovedkvarter: Det gamle hovedkvarter for det der i dag er KPC.

Der er frokostpause fra klokken 12:00 til 13:30, og dagen slutter klokken 18:00 seks dage om ugen. Søndag er

fridag, hvis jeg ikke har tilkaldevagten i TRANSCOY (Kørselstjenesten).

I ugen, der gik, havde jeg én »mission«, som de kalder det. Jeg mener, at det bare var en tur fra A til B. Jeg var i Nothing Hill, en lejr der ligger på anden side af Mitrovice, som bemannes af amerikanere og polakker. Ordret Nothing, passer perfekt til stedet. Der var ingenting.

Ellers er tiden gået med at lære stedet at kende, og nogle af dem, jeg skal arbejde sammen med. Sammenligne priser i de forskellige PX'er (Post & Exchange, dvs. kiosk), så jeg ved, hvor jeg skal købe hvad.

Vi er 11 danskere fordelt rundt omkring i HQ MAIN. Det er lidt underligt kun at møde de andre danskere efter arbejdet, eller hvis man møder én til spisning. Vi er tre fra Søværnet, fire fra Hæren og fire fra Flyvevåbnet. Hver fredag har vi møde klokken 19:00, og bagefter står den på det, vi nok tænker mest på: mad.

I fredags havde vi fire dødsfald og nogle alvorligt tilskadekomne. En schweizisk patrulje væltede i et sving med en pansret bil. En person fik skåret et ben og en arm af, yderligere to kom svært til skade, og to blev dræbt. Samme dag væltede en anden bil et andet sted, og der var der to omkomne. En meget trist slutning på ugen.



Skiltning: Vejene er opkaldt efter dyr.

Journaliststuderende på sit livs sejltur

Som nystartet journalistpraktikant hos SOK vidste jeg intet om livet på havet.

Da jeg en blæsende dag i juli for første gang satte mine fødder på et af søværnets grå skibe, var jeg derfor lidt beklemt ved tanken om at stå til søs.

TEKST OG FOTO: DITTE ARENDT TOFT, JOURNALISTPRAKTIKANT, SOK

Søsyge, gummibåd, lækker mad og søde mennesker var ingredienserne, da jeg som journaliststuderende var med LOMMEN på en tredages tur. Ingen af mine forestillinger om livet på havet

holdt stik. Til gengæld fik jeg en oplevelse, jeg aldrig vil glemme.

SØSYGEPLASTER BAG ØRET VAR MIN REDNING

Jeg havde mange bekymringer inden min tur med patruljefartøjet LOMMEN. Det, der bekymrede mig mest, var tan-

ken om søsyge. At skulle ligge på langs i en køje i tre dage med uglet hår og opkast i mundvigen er ikke den mest ophidsende tanke. Hvis jeg ikke havde fået et søsygeplaster bag øret den første dag, var jeg hoppet over bord. LOMMEN gyngede, og med sætningen »En hånd til skibet og én til dig selv«, gængede jeg med. Selvom besætningen var sød og forstående, tror jeg, de havde svært ved at tage mig seriøst.

»Det her er ingenting. Så skulle du prøve at sejle oppe ved Grønland«, sagde de fleste.

Nej tak, var min eneste tanke.

Jeg er journaliststuderende fra Danmarks Journalisthøjskole, og i starten af juli begyndte jeg i seks måneders praktik hos Søværnets Operative Kommando i presse- og informationsafdelingen. En landkrabbe som mig anede intet om skibe, havet eller søredning, så da jeg fik tilbuddet om en tredages tur med LOMMEN, slog jeg selvfølgelig til.

De længste sejlture jeg har været på, har været omkring 45 minutter og været med Mols-linien fra Jylland til Sjælland og tilbage igen. Det var derfor ikke med is i maven, jeg steg om bord på LOMMEN, men med de største sommerfugle flakkende rundt nogensinde.

På trods af søsyge fortrød jeg ikke ét sekund. Sjældent har jeg mødt sådan en varme, omsorg og hjælpsomhed.

OVER BØLGEN BLÅ I GUMMIBÅD

Da vi stævnedede ud fra Århus Havn, stod jeg på dækket og nød udsigten. Det bliver anderledes det her, tænkte jeg. Og

det blev anderledes end noget andet, jeg har oplevet.

Mandag ville jeg bare snuse lidt rundt, snakke med besætningen og mærke stemningen. Sådan skulle det ikke være. Pludselig stod jeg på dækket i orange dragt, redningsvest, knaldrød hjelm og klar til at hoppe i gummibåden. Et skib lækkede olie, og LOMMEN måtte tage affære. Vi blev hejst i vandet, og så gik det ellers hurtigt. Jeg var skrækslagen, men da det gik op for mig, at jeg nok ikke faldt i vandet og druknede, nød jeg faktisk turen.

Mens de andre tog prøver af vandet, fik jeg taget et par billeder. Jeg ved, at det er hverdag at komme ud med gummibåden, men for mig var det farligt, nyt og spændende. Det blev også til en tur til Anholt med tre af de menige og en premierløjtnant fra Litauen. Det var en ren fornøjelse at gå aftentur med fire unge mænd i uniform.

BRUG FOR ORDBOG

Jeg kunne godt have brugt en ordbog om bord. Ord som agterdæk, skafning, styrbord, bagbord og officersmessen, var ikke nogle, jeg kendte. Første gang der i højtalerne blev sagt »Klargøring til skafning. Vaske hænder«, må jeg have lignet en, der var landet det helt forkerte sted. Jeg var ikke klar over, at det betød spisetid. Som dagene gik, fik jeg styr på de fleste ord og følte mig knap så meget som en vindblæst journaliststuderende.

Jeg fandt hurtigt ud af, at officersmessen er det, vi på fastlandet kalder for en stue. Det var her, jeg som gæst hørte til, og hvor jeg om aftenen sad sammen med de andre og tømte frugtskålen, så film og snakkede. Jeg var på andet skafehold sammen med næstkommanderende og tre herrer fra firmaet TERMA. De var med for at afprøve en ny radar.

Maden var ikke, hvad jeg havde forestillet mig. Jeg havde tænkt, at det var noget i stil med øllebrød, fedtemadder med rullepølse og karbonader med udkogte kartofler og blege ærter. En ting er, hvad man forestiller sig, en anden ting er virkelighed. På morgenbordet var der müesli, æg, brød, ost og alt muligt andet. Til frokost var udvalget alt fra



spaghetti bolognese til friskbagt rugbrød. Vi fik laks med friske hvide asparges, mør oksesteg og svampesauce og kylling med salat til aftensmad. Pludselig forstod jeg bedre, hvorfor dagens måltider også er dagens højdepunkter.

IKKE LYST TIL AT SIGE FARVEL

Jeg skulle være med på havet fra mandag til torsdag. Da vi kom til Frederikshavn flådestation torsdag morgen, var turen slut for mit vedkommende. De andre talte om en tur i svømmehallen, øvelser og is i byen, og jeg havde ikke lyst til at sige farvel. Men min virkelighed kaldte og med hovedet og notesblokken fyldt op, fik jeg sagt tak og vist også farvel.

Inden jeg tog af sted, havde jeg mine bange anelser. For mit indre blik så jeg en flok vilde sømænd, der ikke havde været på land og set en kvinde i hal-

Klar: I fuldt udstyr og klar til en spændende tur i gummibåden.

ve eller hele år. Jeg indrømmer gerne, at jeg ikke kunne have taget mere fejl. Den besætning, jeg mødte, var dygtige og stolte søværnsfolk med respekt for hinanden og andre. De gør hver dag et vigtigt stykke arbejde og skal i lange perioder holde ud at være væk fra familie, kærester og venner, og det har jeg dyb respekt for.

Min første tur med et af søværnets skibe gjorde stort indtryk på mig. Det er en verden og en arbejdsplads som ingen andre.

Inden jeg kom i praktik hos Søværnets Operative Kommando, anede jeg ikke, hvor stort, vanskeligt og professionelt et arbejde, der hver dag udføres på havet både i nationale og internationale farvande. Det ved jeg nu.

Litauiske officerer under oplæring på LOMMEN

Tre unge officerer fra den litauiske flåde har i tre uger sejlet med LOMMEN for at lære den grundlæggende betjening af skibet. Årsagen er, at den litauiske flåde har købt FLYVEFISKEN og HAJEN

TEKST OG FOTO: DITTE ARENDT TOFT, JOURNALISTPRAKTIKANT, SOK

Sproget og de tre officerers uniformer skiller sig ud fra resten af besætningen på LOMMEN. Skibet har besøg fra Litauen. Kaptajnløjtnant Alvydas Cernauskas, premierløjtnant Andrius Jankauskas og premierløjtnant Robertas Petrikas bliver nøglepersoner om bord, når den litauiske flåde til november overtager det første skib fra Danmark. Som et resultat af forsvarsforliget er foreløbig FLYVEFISKEN og HAJEN solgt til Litauen. LOMMEN er ikke solgt endnu, men det er planen, at Litauen også køber dette skib. Et skib i FLYVEFISKEN-klassen er allerede udgået af den danske flåde. SVÆRDFISKEN mødte sit endeligt i 2006, da skibet blev hugget op på Assens skibsværft.

DE VIGTIGSTE OM BORD

»Man kan sige, at vi bliver de tre vigtigste personer om bord, så da vi fik tilbuddet om at komme med og se, hvordan det hele fungerer, sagde vi selvfølgelig ja«, siger Andrius Jankauskas. Han bliver næstkommanderende på FLYVEFISKEN. Alvydas Cernauskas bliver chef om bord og Robertas Petrikas teknisk officer.

Andrius Jankauskas er 28 år, uddannet officer i Danmark og taler flydende dansk. I 1997 flyttede han til Danmark. Litauen manglede officerer og tilbød derfor unge mænd at komme til enten USA, Tyskland eller Danmark og tage en officersuddannelse. Andrius Jankauskas havde aldrig haft noget med Forsvaret at gøre, men synes det var et spændende tilbud.

Han blev færdig med sin uddannelse i

2003 og tog tilbage til Litauen, hvor han siden har arbejdet som navigationsofficer.

»Vi skal lære, hvordan skibet opfører sig på havet, hvordan det bevæger sig ved forskellige drejevinkler og i det hele taget, hvad alle knapperne på konsollerne skal bruges til. Ellers skal vi se, hvordan besætningen er organiseret, og hvem, der gør hvad, i de forskellige ruller. Det bliver ikke helt på samme måde hos os, men det bliver alligevel en stor hjælp, når vi skal organisere vores besætning«, siger Andrius Jankauskas.

For de tre officerer fra Litauen er der travlt om bord på LOMMEN. De mange avancerede systemer på skibet tager lang tid at lære. Andrius Jankauskas er i gang med at oversætte skibsorganisationsbogen fra dansk til litauisk.

»Under øvelser og redningsaktioner, står vi på sidelinien og følger nøje med i, hvordan tingene gøres her hos jer«, siger Andrius Jankauskas.

GAMLE OG NEDSLIDTE

I foråret 2004 kom Litauen med i EU og

LITAUEN

- ligger mellem Letland, Polen, Hviderusland og den russiske enklave Kaliningrad
- har 99 kilometer kystlinie
- har et areal på 65.200 km² – til sammenligning er Danmark 43.000 km²
- har en befolkning på cirka 3.575.000
- beskæftiger 634 personer i søværnet
- har et forsvar på 18.000 mand – her regnes også hjemmevernet og reservesoldater med

NATO. Det stiller nye krav til den litauiske flåde.

»Vi er i gang med en omstrukturering af søværnet i Litauen. Vi har de skibe, vi skal bruge lige nu, men de er nedslidte og for gamle, og der er brug for nye«, siger Andrius Jankauskas. På et tidspunkt havde Litauen planer om købe skibe fra USA, men det blev ikke til noget, så da tilbuddet fra Danmark kom, sagde litauerne ja tak.

I Litauen skal skibene bruges til de samme opgaver, som de er blevet brugt til i Danmark, nemlig farvandsovervågning, fiskeriinspektion, patrulje og SAR (Search And Rescue).

»Vi har lært rigtig meget på de tre uger her, men vi er ikke klar til at sejle skibet endnu. Det tager tid at lære, og det kræver rutine«, siger Andrius Jankauskas.



Oplæring: Tre litauiske officerer under oplæring på LOMMEN. Fra venstre Andrius Jankauskas, Alvydas Jankauskas og Robertas Petrikas.

Søheltenes skibe



Historien om Søværnets torpedomissilbåde af Willemoes-klassen.

De ti torpedomissilbåde af Willemoes-klassen, der tjente Søværnet fra 1974-2000, markederede højdepunktet i den danske torpedobådsvåbens 121-årige historie.

Bogen, der er skrevet af flotilleadmiral Niels Chr. Borck og cand. mag. Søren Nørby, fortæller om bådenes tilblivelse, deres opgaver og den specielle torpedobådstaktik i kystnære operationer, som den danske flåde gennem mere end 100 år udviklede til perfektion. Desuden fortælles om livet om bord og om de mænd og kvinder, der sejlede med flådens torpedomissilbåde.

Bogen giver en rigdom af tekniske og faktuelle oplysninger, men også vurderinger af skibenes betydning i den sikkerhedspolitiske sammenhæng under Den Kolde krig. »Søheltenes skibe« er gennemillustreret med over 200 fotografier, hvoraf mange ikke tidligere har været offentliggjort. Med bogen følger desuden en DVD med film, fotos, tegninger og musik med betydning for historien.

Bogen, der er på 300 sider + DVD, er udgivet af Statens Forsvarshistoriske Museum og koster 348 kr.

Danske havforsknings-skibe gennem 250 år

Bogen omfatter samtlige danske havforsknings-skibe, inklusive VÆDDEREN, og her er virkelig drama for alle pengene, ofte med døden som ledsager.

Ikke blot omtales videnskabelige resultater, men skibene følges så at sige fra vugge til grav, og det er der kommet nogle forrygende historier ud af. I flere tilfælde med helt nye og overraskende oplysninger.

Bogen er spækket med spændende historier og illustrationer. Desuden indeholder bogen faktablokke med data for hvert enkelt skib. Bogen, der er på 280 sider og koster 398 kroner, er skrevet af Thorkild Sandbeck og kan købes hos boghandleren eller direkte hos forlaget, Skib Forlag, www.skibforlag.dk, telefon: 62 26 33 58.



GEORG STAGE

- Skole for søfolk gennem 125 år

I anledning af 125 året for Stiftelsen Georg Stages Minde, fortælles historien om Stiftelsen, uddannelsen og de oplevelser, som eleverne gennem tiderne har fortalt, de har haft om bord.

Sejlskoleskibet GEORG STAGE er en traditionsrig institution inden for dansk søfartsuddannelse. Siden 1882 har Stiftelsen Georg Stages Minde givet drenge – og fra 1982 også piger, der ønsker at fare til søs, den første undervisning i praktisk sømandsgerning om bord på GEROG STAGE. Siden Stiftelsens start for 125 år siden har over 9.500 unge fået deres første sømandsuddannelse på skoleskibet og samtidig fået en oplevelse for livet.

Bogen er udgivet af Stiftelsen Georg Stages Minde 2007 og forhandles gennem Nyboders Boghandel. Prisen er 285 kroner.



Første logistikofficer til søs

TEKST: DITTE ARENDT TOFT,
JOURNALISTPRAKTIKANT SOK

Det ene øjeblik arbejder logistikofficer Louise Rynne med lasteplaner til flexdækket på enten ABSALON eller ESBERN SNARE. Det næste øjeblik ser hun på input til budgetterne for næste år, er FDO (Flight Deck Officer) under helikopterflyvning, bestiller reservedele til skibet eller godkender menuplaner. Hendes arbejdsopgaver spænder bredt,

og hun skal være god til at planlægge og holde styr på de løse ender.

Louise er logistikofficer på ESBERN SNARE, men siden oktober sidste år har hun også arbejdet på ABSALON. Da det sidst i september lykkedes at finde endnu en logistikofficer, sagde Louise farvel til ABSALON og er nu kun på ESBERN SNARE.

»Det har været en fornøjelse at lære begge skibe at kende og specielt begge logistikdivisioner, så det var både glædeligt og vemodigt at overlade pladsen

Søværnet, Hæren og Flyvevåbnet har logistikofficerer på land. Nu er logistikofficererne også rykket til havs. Kaptajnløjtnant Louise Rynne er den første af slagsen.

på ABSALON til min nye kollega«, siger Louise.

BEHOV FOR LOGISTIKOFFICER

ABSALON og ESBERN SNARE skal kunne være på havet i lang tid og operere langt væk fra Danmark. Det stiller store krav til det logistiske system, som skal være i stand til at få forsyninger ud til skibene, uanset hvor de befinder sig.

Stillingen som logistikofficer er derfor vokset ud af behovet for en person, som kan være bindeled mellem skibet og de

Fakta om Louise:

- Født i 1976
- Gift og bor i København
- 2001 afsluttede officersskolen
- Har sejlet med inspektionsskibene THETIS og HVIDBJØRNEN
- Har arbejdet under Forsvarskademet på Center for Forvaltning
- Begyndte på VUT 1 i 2005
- Juli 2006 udnævnt kaptajnløjtnant

Den første: Louise Rynne er den første logistikofficer til søs. Her med den svenske boardinghund Ribba, som var med på ABSALON under NEPTUNE WARRIOR.



forskellige samarbejdspartnere i land. De opgaver, der handler om logistik, faldt ikke naturligt ind under nogen af de eksisterende divisioner, derfor blev der oprettet en logistikdivision.

Divisionens opgaver kan deles op i en intern og en ekstern del. Den interne del er at få skibet til at fungere logistisk. Louise og resten af logistikdivisionen skal sikre, at forsyninger, teknikere og andet kommer frem til tiden, så de øvrige divisioner om bord får så gode arbejdsbetingelser som muligt.

»Mit vigtigste arbejdsredskab er faktisk min mobiltelefon. Mange af mine arbejdsopgaver består i at koordinere og skabe relationer til andre enheder i og uden for Forsvaret«, siger Louise.

De eksterne opgaver er samarbejdet med den landbaserede støttefunktion, forbindelsesofficerer i udlandet, Hæ-

rens enheder eller andre, som på en eller anden måde er involveret i skibets operationer.

EN UDFORDRING

For Louise har det været en stor faglig udfordring at blive logistikofficer. Hun havde stort set intet kendskab til logistik, så den viden hun har i dag, næsten halvandet år efter, at hun startede, har hun fået ved at prøve tingene af og se, hvad der sker. Det har ind imellem været hårdt arbejde, da der ikke findes en stillingsbeskrivelse for hendes job.

»Det har ikke været noget, der hedder "sådan plejer vi at gøre". Det har været en udfordring, men også en befrielse, da det har givet mulighed for at komme med helt nye forslag til måder at løse opgaverne på«, siger Louise.

En af de ting, hun gerne vil til livs, er den forestilling, mange har om hendes job:

»Jeg kæmper med mange fordomme om, at logistikofficeren er den gammeldags »fedtøre« (forvaltningsofficer red.) i ny forklædning. Det er langt fra tilfældet. Det er en funktion, som kræver, at man kan håndtere mange opgaver samtidig og stadig have overskud til at gribe pludseligt opståede problemer. Logistikofficeren er en moderne funktion, som er kommet for at blive«, siger Louise, der ser frem til de udfordringer, hun kommer til at stå over for de næste par år:

»Jeg er meget glad for mit arbejde, og jeg er glad for at have fået en logistikkollega, som jeg kan sparre med, så vi i fællesskab kan skabe et godt fundament for kommende logistikofficerer«.

Årets Jubilarstævne på Nyholm

Siden 1914 har Danmarks Marineforening - på vegne af Søværnet - arrangeret Jubilarstævner til minde om indkaldelsen til Søværnet.

TEKST OG FOTO: SØREN KONRADSEN, SENIOR-SERGEANT, TAK HOLMEN

Helt som traditionen byder det, blev årets stævne afviklet i Flådens Leje på Nyholm den 26. august med 248 deltagere, heriblandt 92 jubilarer.

Efter andagt ved Orlogsprovsten og kranselægning ved mindestenen for Søværnets faldne den 29. august 1943, marcherede de mange forventningsfulde gæster med Kvindelige Marineres Musikkorps (KMK) i front til Søværnets Officersskole.

Her bragte Marineforeningens landsformand, KK Jens Ole Løje Jensen, og skolens næstkommanderende, KK Mogens Maschoreck, hhv. Marineforeningens og Søværnets hilsen til jubilarerne, og der udbragtes et 3-foldigt leve for Søværnet.

Efter en forfriskning i Københavns Marineforening mønstredes gæsterne,

og frokosten blev indtaget i Officersskolens gymnastiksal. Den bestod af sild og Holmens herlige berømmede luksusbiksemad, og snakken om tjenesten i Marinen gik lystigt over de veldækkede borde. Ind imellem underholdt KMK'erne til fryd for alle.

Jubilarstævne 2008 planlægges afholdt søndag den 31. august. Tidligere og nuværende tjenestegørende jubilarer - uanset medlemskab af Marineforeningen - kan tilmelde sig. Nærmere oplysninger og stævneprogrammet bringes her i bladet i foråret 2008.



Ældste jubilar: Orlogskaptajn Karlo Bjørn Poulsen (årgang 1932), lægger Marineforeningens krans, bidstøet af landsformanden.

Hurtige informationer under netværksbaserede operationer

Nyt system sætter turbo på informationerne under militære netværksbaserede operationer.

TEKST: SØVÆRNETS ARBEJDSGRUPPE LINK 16

ILLUSTRATION: BRAGT MED TILLADELSE AF
35 DATA LINKS, ENGLAND

Ledelse af militære operationer har i de seneste årtier udviklet sig mere og mere fra, at man isoleret har set på landoperationer, luftoperationer og maritime operationer hver for sig, til at man fokuserer på værnssfælles operationer. Det kræver helhedsforståelse for den operation, man leder.

I takt hermed er der lagt store anstrengelser i at udvikle digitale systemer, som kan bruges i alle tre operationsmiljøer. Det bedste koncept, som NATO derfor satser på, er systemet LINK 16.

Systemet er selv efter de nyeste standarder for computerteknologi et meget hurtigt system, som desuden har den fordel, at det er svært at forstyrre for modparten i en konflikt.

Systemet kan bruges både til at informere og til at give militære ordrer. Det, som brugeren får præsenteret, er en lang række af standardiserede symboler, som brugeren er bekendt med, og derfor umiddelbart kan vurdere betydningen af.

LINK 16 I SØVÆRNET

Indtil videre er det planlagt, at LINK 16 skal installeres i de fleksible støtteskibe ABSALON og ESBERN SNARE og i de nye fregatter. Også de maritime helikoptere, som Søværnet står for at skulle anskaffe, vil kunne få stor gavn LINK 16.

Søværnet kan således levere moder-

ne enheder, som med LINK 16 er klar til at løse en bred vifte af opgaver i samarbejde med Danmarks alliancepartnere.

I dag er der stigende fokus på missionsforberedelse, når karakteristika omkring en forestående operation er kendt. Med den dataoverførselskapacitet, som LINK 16 har, kan man forestille sig, at mens et skib, udstyret med LINK 16, sejler til et operationsområde, går støttestrukturen hjemme i Danmark i gang med at forberede en simuleret udgave af den operation, som skibet kan forvente at møde. Via LINK 16 kan skibet så træne den forventede operation umiddelbart før, at operationen påbegyndes live.

IKKE NOGET NYT

LINK, som er en metode til at udveksle informationer via militære datatransmissionssystemer, er ikke noget nyt i Søværnet. Siden 1970'erne har Søvær-

net brugt nationalt udviklede systemer mellem danske enheder.

Da OLFERT FISCHER deltog i Golfkrigen i 1990-1991, var korvetten udstyret med NATO's LINK 11 system for at kunne kommunikere online med de øvrige NATO skibe i koalitionsstyrken.

LINK 11 er et maritimt linksystem. Det anvendes næsten udelukkende til maritime operationer, hvor skibe og fly, som løser maritime opgaver, kommunikerer sammen via et radiobaseret datanetværk. LINK 11 forventes at blive anvendt mange år endnu, eventuelt i en opgraderet udgave, som hedder LINK 22.

NATO's første LINK-system var sammenkoblingen af luftvarslingsradarer, der var opstillet langs NATO's østgrænse. Disse var forbundet via ledning.

LINK-systemer bærer i øvrigt et nummer, som henfører til rækken af udviklingsprojekter. Ikke alle systemer har nået at blive brugt i praksis.

LINK 16 - Installation

Flyvevåbnet installerer LINK 16 i F-16 kampfly, Hercules C130 transportfly, EH-101 helikoptere, og i stationære og mobile luftrapporterings og kontrolcentre.

Hæren planlægger at anskaffe et antal forbindelsesstationer (gateways) mellem LINK 16 og Hærens Battle Management System (BMS) samt Hærens Luftværnssystem. Disse Gateways vil herefter kunne servicere de dele af Hæren, som forventes at bruge LINK 16 i de internationale missioner. Søværnet installerer Link 16 i Fleksible Støtteskibe, fregatter og forventeligt også i nyanskaffelser inden for maritime helikoptere.

LINK 16

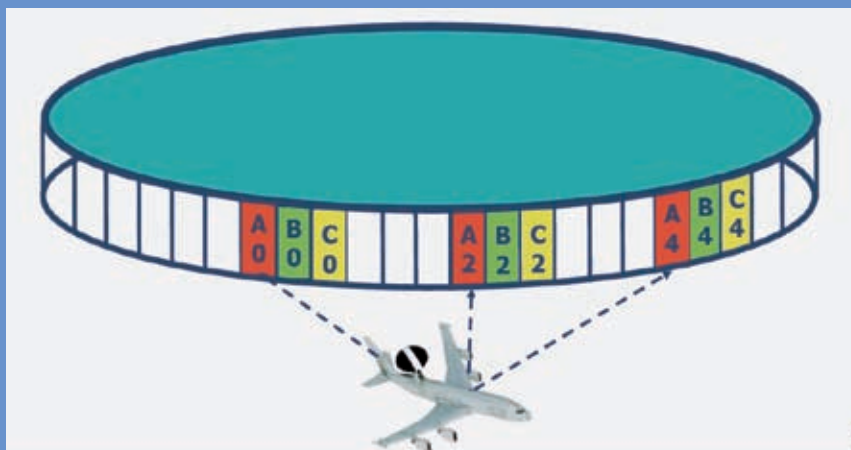
- Tekniske fakta

Link 16 er et taktisk datatransmissionssystem, som via en krypteret radio- eller satellitforbindelse overfører informationer mellem landstyrker, skibe, fly og helikoptere.

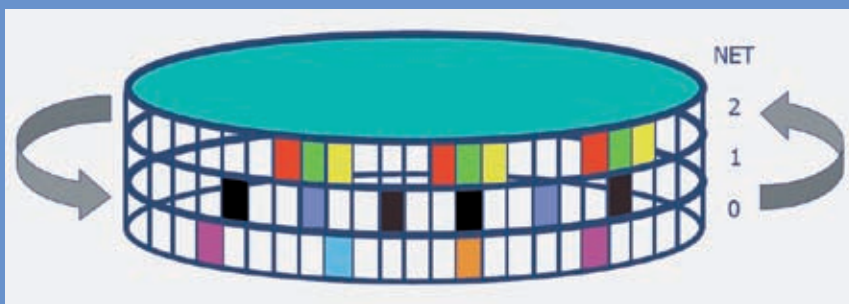
Teknisk fungerer systemet ved, at kommunikationen springer rundt mellem en række radionet bestående af radiofrekvenser eller satellitforbindelser, som til sammen danner et netværk.

LINK 16 netværket kan indeholde i alt 127 net. Hvert net opdeles i 1.536 tidsintervaller, hvor alle, som anvender nettet, får tildelt en række intervaller, hvor man kan modtage eller dele sine informationer med de andre brugere. Det hele styres af en militær kode, som skifter jævnligt.

Skal man visualisere systemets opbygning kan man illustrere hvert net som en karrusel med 1.536 billeder i et lysbilledapparat. Karrusellens billeder er så de tidsintervaller, som tildeles brugerne.



Man kan bygge flere net sammen til et netværk. Skulle dette visualiseres, vil netværket så bestå af maksimalt 127 karruseller, som er bygget oven på hinanden, og hvor hver enkelt brugers sender og modtageperioder ligger fast ved deres placering på nettet. Samtidig kan det enkelte net anvendes til specielle formål som f. eks. elektronisk krigsførelse eller krig mod ubåde.



Julemærke

Marineforeningens julemærke 2007 er udkommet og kan købes på Marineforeningens landskontor, Trondhjemsgade 5, kldr., 2100 København Ø, åbent mandag og fredag kl. 10.00 - 14.00.

Julemærket kan også bestilles via e-mail på landskontoret@marineforeningen.dk eller købes i en af Marineforeningens lokalafdelinger, se www.marienforeningen.dk

Julemærket, der i år viser »Englændernes sidste skændselsdåd« under Flådens Ran i 1807, leveres i en mappe med 15 stk. julemærker og en beretning om Flådens Ran for 100 år siden.



Festlige dage i Århus

ESBERN SNARE var med, da Tall Ships Races 2007 besøgte Århus. Samtidig blev det skibets første adoptionsbesøg i byen. Christian Madsen, nyudnævnt premierløjtnant og navigationsofficer, skriver om de festlige dage i starten af juli.

TEKST OG FOTO: CHRISTIAN MADSEN,
PREMIERLØJTNANT, NAVIGATIONSOFFICER,
ESBERN SNARE

Som nyudnævnt premierløjtnant mønstrede jeg den 1. juli **ESBERN SNARE**, som lå ude på Århus Bugt. I de følgende dage ventede et omfattende program.

Vi ankom planmæssigt til Århus mandag den 2. juli klokken 09.30. På kajen ventede repræsentanter for byen for at byde os velkommen. Blandt andre borgmester Nicolai Wammen og chef for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Nils Wang.

Vel i havn fik vi travlt med at forberede aftenens reception, inden vi skulle

deltage i den officielle adoption af skibet. Den forgik i byrådssalen på Århus Rådhus klokken 14.00. Først var der taler af borgmesteren og chef for **ESBERN SNARE**, Dan Naetz Rasmussen, inden begge parter underskrev adoptionsdokumentet.

HAVKAJAK

Et kærkomment øjeblik var udvekslingen af gaver. **ESBERN SNARE** modtog en havkajak fra Århus Kommune til stor glæde for skibets besætning. Skibet skænkede et større maleri til Århus Kommune.

Klokken 18.30 havde vi dækket op til reception på flexdækket. De indbudte gæster var fra Århus Kommune, Århus

Brandvæsen, Århus Havn, Marineforeningen, Søhistorisk Selskab, SOK og ledelsen for Tall Ship Races. Desuden deltog vi fra skibets besætning. Receptionen blev en god lejlighed til at knytte nye bekendskaber og lære nye mennesker at kende. En god afslutning på vores første dag i Århus.

Tirsdag begyndte tidligt med, at vi skulle forhales til kaj 145. Herefter gik vi i gang med det daglige arbejde og med at gøre klar til aftenens grillarrangement, hvor Århus Marineforening og Søhistorisk Selskab var inviteret. Desuden fik vi tid til at opleve Århus by.

Grillaftenen var et socialt arrangement, der begyndte på en måde, der nok bedst kan sammenlignes med det lidt nervøse første stævнемøde for et nyforelsket par. Alle skulle lige se hinanden an og lære hinanden at kende, før den måske lidt anspændte stemning blev løst. Dagen efter var vi inviteret på en hyggelig genvisit i Marienforeningen og Søhistorisk selskab, hvor vi udvekslede gaver og – naturligvis - historier fra gamle dage.

ÅBENT SKIB

I mellemtiden var repræsentanter fra SOK og Forsvarets Rekruttering gået i gang med at indrette flexdækket med forskellige stande og displays til brug ved »Åbent skib« under Tall Ships Races besøg i Århus fra torsdag den 5. juli til søndag den 8. juli. I løbet af dagene blev **ESBERN SNARE** besøgt af op til 2000 interesserede. Foruden »Åbent skib« demonstrerede vi flere gange søredning i havnebassinet med LYNX helikopter og skibets gummibåd.



Underskrifter: Chef for **ESBERN SNARE**, Dan Naetz Rasmussen, og borgmester Nicolai Wammen underskriver adoptionsdokumentet



Fylt: Broen på ESBERN SNARE blev hurtigt fyldt af et interesseret publikum



Flexdækket: Der var stor interesse for udstillingen på flexdækket



Gaver: I forbindelse med Århus' adoption af ESBERN SNARE udveksledes gaver.

Sejler på havmiljøøvelse

I sommer var fire havmiljøvogtere inviteret med på havmiljøøvelse ud for Kalundborg. Annie Andersen fra Hundige var en af dem. Hun skriver her om sin oplevelse af øvelsen.

TEKST OG FOTO: ANNIE ANDERSEN,
NÆSTKOMMANDERENDE PÅ DET GODE SKIB
MANI AF HUNDIGE

Sidste år meldte jeg mig til SOK som havmiljøvogter, og i den forbindelse deltog jeg i Dansk Sejlunions konkurrence om deltagelse i et havmiljøtogt. Glad blev jeg derfor, da jeg i vinter modtog meddelelse om, at jeg var en af de fire heldige vindere.

Selve havmiljøtogtet fandt sted søndag den 24. juni, og det blev en oplevelse, som jeg sent vil glemme. Alle fire vindere måtte tage en ledsager med, og jeg havde valgt min søster, som netop har miljø som speciale.

POPCORN

Vi blev modtaget på Kalundborg Bane­gård af to repræsentanter fra SOK, som forklarede om dagens program: En fik­ tiv indberetning om en olieforurening og hele den procedure, som så sættes i gang. Derefter gik vi om bord i METTE MILJØ, det ene af SOK's to fartøjer i »miljø-klassen«.

Første opgave var at lokalisere »olie­forureningen« (til lejligheden en stor plamag af popcorn) og ikke mindst »synderen«, som blev spillet af en af marinehjemmeværnets kuttere. Da det drejede sig om en stor olieplamag, var et af SOK's patruljefartøjer SØLØVEN også blevet tilkaldt.

Nu var vi så heldige at komme om bord i SØLØVENS store gummibåd, så vi på nærmeste hold kunne se, hvordan SØLØVEN lagde 300 meter flydespær­ ring ud. En større operation, der be­ skæftiger 12 mand på agterdækket.

Flydespær­ringen blev derefter »samlet op« af METTE MILJØ, og sammen trak de to fartøjer flydespær­ringen i U-facon, så METTE MILJØ i tilfælde af en rigtig forure­ ning kunne pumpe olien op i sine tanke.



Boarding: Med fuld fart på gummibåden boarded vi hjemmeværnskutteren

En spændende operation at overvære. Nu var det fint vejr med ringe vind, men jeg kan da levende forestille mig, hvor vanskeligt det kan være i hård sø.

FORHØR

I mellemtiden skulle vi så også passe på, at »miljøsnyderen« ikke forsvandt, og med fuld fart på gummibåden boarded vi hjemmeværnskutteren, som i første omgang nægtede alt.

Derefter blev der holdt »forhør«, indsamlet bevismateriale og taget billeder, så alt bagefter kunne dokumenteres. Det er godt nok en større operation, der sættes i gang.

Og så var vi ekstra heldige: Marine­kutteren skulle samtidig lave en red­ningsøvelse med helikopter. En line blev firet ned, mens helikopteren svævede lige over hovederne på os, og det skal tages helt bogstaveligt. Så trak helikopteren lidt ud til den ene side, så linen gik skråt ned.

SUPER PROFESSIONELT

Man følte, at man næsten kunne røre ved helikopteren. Larmen var enorm, og »søen« blev pisket op, så man næsten ikke troede, at skibet lå stille. Så fik vi lægge om bord, og flere personer blev hejst op og ned.

Et kvarter efter kom helikopteren igen, og alt blev gentaget i omvendt rækkefølge. Det var super professionelt udført. Jeg stod i mit stille sind og håbede, at jeg fik tilbudt et »lift«, og jeg må tilstå, at jeg ville have sagt ja uden at betænke mig. Det var enormt spændende at overvære.

Så gik vi igen om bord i gummibåden, og i fuld fart sejlede vi over til SØLØVEN, hvor vi kravlede op ad skibssiden på en lejder.

EN FANTASTISK TUR

Selv om skibet er stort, er der alligevel ikke megen plads, hvor det enkelte be­ sætningsmedlem kan være »sig selv«,

og det må stille store krav til den enkeltes sociale egenskaber. Til sidst sluttede vi af med kaffe og kage i officersmessen, inden vi igen blev sat i land i Kalundborg.

Det var en oplevelse langt ud over det sædvanlige, og min respekt og agtelse for Søværnet er steget flere grader. Mandskabet om bord på SØLØVEN og METTE MILJØ virkede meget kompetent og dygtigt. Ligeledes det frivillige mandskab om bord på hjemmeværns-kutteren.

Også en anden ting gjorde et stort indtryk på mig: Det var helt klart, at alle kunne lide deres arbejde og brændte for det. Og for mig som lystsejler er det en rigtig god fornemmelse.

En helt fantastisk tur! - Jeg kunne blive ved med at fortælle - og jeg må tilstå, at både min søster og jeg havde virkelig svært ved at få armene ned bagefter.

En meget stor TAK til alle medarbejderne i SOK, der var med til at give mig en oplevelse for livet.



Olien inddæmnes: SØLØVEN lægger flydespærring

Med sejlerhilsen

Annie - næstkommanderende på det gode skib MANI af Hundige

Læs og se flere billeder fra havmiljø-velsen på familien Andersens hjemmeside: <http://zier.dk/>



SØVÆRNET SØGER
UNGE, DER SØGER LØN
UNDER UDDANNELSEN

TAG DIT SVENDEBREV OG BLIV KONSTABEL I FØRSVÆRET. Søværnet søger unge til Elektronik- og Automatikteknikeruddannelserne.
Ansøgningsfrist 19. oktober 2007.

Ring til søværnets vejleder Arne Thanning på 32 66 45 51 mellem 10⁰⁰ - 15⁰⁰ i uge 41 og hør mere. Eller SMS "konstabel" til 1277 og få din første "lønseddel" og flere informationer tilsendt.

Forsvarets uddannelser
Et sprøget eller et såkaldt forbej

Læs mere på www.forsvaretsuddannelser.dk

Et godt tilbud: Søværnets lærlingeuddannelser er et godt tilbud til unge elektronik- og automatikmekanikerelever. Det fortælles på plakater og i en folder, der er sendt ud til landets tekniske skoler.

Kampagne skal skaffe lærlinge

En iøjnefaldende markedsføring over for elever på landets tekniske skoler skal få flere unge til at søge ind på Søværnets lærlingeuddannelser.

Der er lige nu ledige pladser på Søværnets lærlingeuddannelser. Desuden mangler Søværnet medarbejdere, der har svendebrev.

Det er baggrunden for en utraditionel og iøjnefaldende kampagne, der er rettet mod unge på landets tekniske skoler.

På plakater og i en folder, der er sendt ud til skolerne, kan de unge læse om det spændende uddannelsesforløb for

konstabelelever i Søværnet og om mulighederne for job efter endt læretid.

"Vi har et godt tilbud til de unge. Dels får de svendebrev, der svarer til de tilsvarende civile uddannelser, dels for de løn under hele uddannelsen", siger informationsofficer Steffen Schnedler Sørensen.

Kampagnen startede i september og kører til slutningen af oktober.

Returadresse/afsender

Postbox 1325

8210 Århus V



Tak for opmærksomheden..!

6000 havmiljøvogtere - en ren gevinst for danske farvande

En flåde af frivillige havmiljøvogtere holder øje med havmiljøet i de danske farvande.

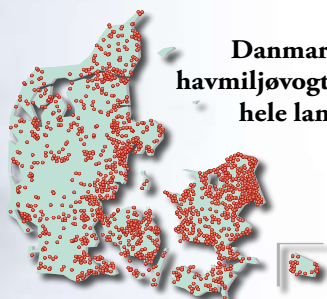
Næsten 6.000 lystsejlere har meldt sig som havmiljøvogtere. De har sat den rød-hvide SOK-vimpel på deres båd og har et vågent øje rettet mod eventuel olieforurening af det danske havmiljø.

Havmiljøkampagnen er i dag godt kendt af danske og udenlandske skibe i vores farvande, og meget tyder på, at havmiljøvognernes tilstedeværelse på havet har en præventiv virkning over for potentielle olieforurenere.

Kampagnen har desuden skabt stigende interesse i udlandet, og korpset af frivillige havmiljøvogtere omfatter nu også svenske og tyske fritidssejlere.

SOK takker havmiljøvognerne for indsatsen i sejlersæsonen 2007. Har du endnu ikke meldt dig som havmiljøvogter, så gør det nu. Du kan stadig nå det.

Læs mere på www.sok.dk



Danmarks næsten 6000 havmiljøvogtere kommer fra hele landet. Her bor de



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