



[JUBILÆUM 2012]

MARTHA

Medlemsmagasin udgivet af Marinehjemmeværnet



Stort jubilæumsnummer. Marinehjemmeværnet gennem 60 år:

Ildsjæle til søs

Havmiljø, redning og overvågning
Tusindvis af frivillige timer
for sikkerheden på havet

Maritime Force Protection
Søværnets skibe
er i sikker havn

MHV 1952-2012
Fra pioner til
samfundsstøtte



Kære marinere

Marinehjemmeværnets pionértid og spæde start var præget af aflagte uniformer, kasseret materiel - og et ukueligt engagement og gå-på-mod. Opgaverne var i koldkrigstiden knyttet til lokalområdet og bestod primært i overvågning af de lokale farvande og støtte til anløbende søværnsenheder. Meget relevante og samfundsnyttige opgaver - dengang.

I dag råder Marinehjemmeværnet over en moderne flåde, hvor der er god balance mellem antallet af fartøjer og deres kompleksitet. Den mørkeblå del af Marinehjemmeværnet suppleres af maritimt orienterede bevogtningsenheder, der også råder over meget moderne materiel.

Uniformerne er udskiftet - men de frivilliges engagement bevaret og er fortsat det brændstof, der driver Marinehjemmeværnet.

Marinehjemmeværnet har formået at følge med udviklingen og har i dag en højere samfundsmæssig relevans end nogensinde.

Nyd dette jubilæumsnummer af Martha. Der er tale om et historisk festfyrværkeri, der fastholder Marinehjemmeværnets 60-årige historie.

Ved vejs ende vil du sikkert være enig med mig i, at der også om 10 år vil være – Et Marinehjemmeværn Med Mening.



Jens Walther
Kommandør
Chef for Marinehjemmeværnet

MAGASINET MARTHA

Nr. 1/2012

Ansvarshavende redaktør
Kommunikationsrådgiver
Ninna Falck
Telefon: 33 47 93 13
martha@hvj.dk

Journalist
Helle Kolding (DJ)
Telefon: 21 84 22 48
helle.kolding@privat.dk

Redaktion Vest
martha@mhd-v.dk

Redaktion Øst
Elborough@hotmail.com

Adresse
Hjemmeværnskommandoen
Generalstok, Kastellet 82
2100 København Ø
www.hvj.dk/mhv



07 På havet for havmiljøet
Marinehjemmeværnets havmiljøopgave startede med to oliekatastrofer.



46

Undervands-koncept

Hvad kan fremtiden byde på? Chefen for marinehjemmeværnet sætter

kikkerten for det lange øje.

Blandt flere projekter i horisonten er et undervandsberedskab, hvor marinehjemmeværnet med droner og sonarer kan observere under havoverfladen.



21 Maritime Force Protection

Marinesoldaterne i MFP har sat kursen. Nye gummibåde og nyt koncept med hovedopgaven: beskyttelse af orlogsskibe og havnemiljøer.



15 Klar til at redde liv
Alle 30 fartøjer er klar til at rykke ud inden for en time til eftersøgning og redning. Et speciale der i dag er værnets varemærke.

Kvinder til søs

34 Pernille Nygaard elsker at sejle. Hun er en af de mange nye kvinder, der søger ind i marinehjemmeværnet. Læs også historien om Kvindeligt Marinekorps, som banede vejen for kvinderne.



MHV 1952-2012

49 Tag på en hurtig tidsrejse gennem Marinehjemmeværnets historie lige fra starten.

28 Slipshavn: Marinehjemmeværnets samlingspunkt

På en halvø ved indsejlingen til Nyborg Fjord ligger det gamle skanseværk, Slipshavn. Her har hjemmeværnets maritime skole haft til huse siden 1956. Slipshavn har en kæmpe betydning som samlingspunkt for marinehjemmeværnets frivillige - både som fagligt og som socialt mødested.



- 02 Leder
- 04 Chef SOK
- 05 Ledelsen
- 14 Mit MHV
- 25 Mit MHV
- 26 Farvandsovervågning
- 32 Uddannelsesugen
- 38 Politi og SKAT
- 41 Mit MHV
- 42 Digitalt hjemmeværn
- 44 Sejladts for videnskab
- 48 Mit MHV
- 59 Kilder
- 60 Fartøjer

Tillykke til lillebror



Marinehjemmeværnet omtaler sig gerne som barn af modstandsbevægelsen og lillebror til søværnet. I 2012 fejrer lillebror 60 års jubilæum.

Hvis vi bliver i samme terminologi, så kan forholdet imellem søværnet og Marinehjemmeværnet også ses som et klassisk forhold imellem søskende. Det er kendetegnet ved stort sammenhold. Man kan godt diskutere enkelte emner og være uenige en gang imellem, men vi finder altid en løsning, og som andre søskende, så holder vi sammen, hvis vi bliver udfordret af andre!

Marinehjemmeværnet har igennem 60 år leveret en væsentlig støtte til farvandsovervågningen i danske farvande. Under den kolde krig var fokus rettet mod oprustningen af Warszawapagtens flåde, mens farvandsovervågningen i dag er koncentreret om den almindelige skibstrafik i et af verdens mest trafikerede farvande, med passage af over 100.000 skibe om året.

Om Marinehjemmeværnets 30 fartøjer hen over året er til søs eller på varsel i havn, så er der bud efter dem. I gennemsnit er Marinehjemmeværnet indsat 5 gange dagligt i opgaver til støtte for samfundet og ikke mindst for søværnet. Særligt for søværnets vedkommende så

udgør fartøjerne et væsentligt bidrag til løsning af både eftersøgning og redning og til beskyttelse af havmiljøet. Fra søværnets operationsrum er fartøjerne ikke længere væk end en telefonopringning, og inden for kort tid er Marinehjemmeværnets fartøjer indsat med høj professionalisme i opgaver som, enten redder liv eller store værdier. Kigger man på den overordnede indsats fra Marinehjemmeværnet og samtidig betænkter, at de respektive besætninger er frivillige, som deltager ganske gratis med det største engagement, så har I min største respekt.

Jeg vil derfor gerne som chef for Søværnets Operative Kommando ønske Marinehjemmeværnet tillykke med deres 60 års jubilæum, og særligt vil jeg gerne takke alle de frivillige i Marinehjemmeværnet, som bruger weekender og aftener på at støtte det danske samfund og søværnet.

Finn Hansen

Kontreadmiral

Chef for Søværnets Operative Kommando



// Den frivillige ansvarsfølelse og det store initiativ præger i den grad også marinehjemmeværnet

Jens Hald
Den Kommitterede for Hjemmeværnet



// I leverer altid varen med stor troværdighed, og I har konstant formået at følge med tiden

Generalmajor Finn Winkler
Chef for Hjemmeværnet

Historien om frivillig drivkraft

Hjemmeværnets fundament i modstandsbevægelsen kan virke så uendeligt langt væk. Ikke mindst for dem, der er unge i dag. Som man kan se på siderne her i marinehjemmeværnets jubilæumsmagasin, blev værnet grundlagt i de sort-hvide billeders tid. Våben, uniformer og fartøjer var milevidt fra det professionelle udstyr, marinehjemmeværnet råder over i dag – og opgaverne var noget helt andet.

Men alligevel er der noget unikt, som altid har været der. Engagementet og hele ånden i hjemmeværnet. Lysten til at gøre en forskel og evnen til at handle. Ikke fordi man skal, men fordi man vil. Det er den arv, som hjemmeværnet har båret med sig fra starten, og som ikke mister sin relevans, bare fordi tiderne skifter.

Den frivillige ansvarsfølelse og det store initiativ præger i den grad også marinehjemmeværnet i dag. I leverer altid varen med stor troværdighed. I har en fast hånd på roret og kan læse vind og sø, og I har konstant formået at følge med tiden.

Marinehjemmeværnet har gennem de sidste 10 – 15 år gennemgået en markant udvikling. Nye opgaver er kommet til inden for f.eks. havmiljø og Maritime Force Protection, og på visse områder er specialiseringen så høj i dag, at frivillige f.eks. leverer input til hele Danmarks manual for eftersøgning og redning til søs og til uddannelsen af marinesoldater i Afrika. Og aktivitetsniveauet er imponerende.

Det glæder os at ønske hele marinehjemmeværnet tillykke med 60 års jubilæet.

Med jeres indsats og jeres entusiasme bidrager I alle til, at hjemmeværnet i dag fremstår som en frivillig militær organisation, som både er en troværdig samarbejdspartner og en uundværlig del af danskernes hverdag.

Hjemmeværnsledelsen

Altid på vej videre

Marinehjemmeværnets historie beskriver en enorm udvikling inden for de 60 år, værnet har eksisteret. Marinehjemmeværnet og marinehjemmeværnets frivillige har drevet sig selv frem hele vejen, siden robådene og de aflagte uniformers tid.

10 år for fuld skrue

Her i særnummeret af marinehjemmeværnets magasin, Martha, kan man følge udviklingen inden for især de sidste 10 år. Spændende 10 år, hvor marinehjemmeværnets flåde er blevet tilført 12 nye moderne fartøjer og 42 gummibåde, hvor en ny styrke inden for Maritime Force Protection er vokset frem, hvor nye opgaver er kommet til med bl.a. SKAT og universiteterne, og hvor traditionelle opgaver som redning og eftersøgning er blevet spidskompetencer.

Stafetten er båret videre

Marinehjemmeværnets historie er værnets identitet, som både nye og gamle medlemmer kan spejle sig i. Den skal helst skri-



Marinehjemmeværnet i de tidlige 1970'ere.

ves, mens den sker og bevares for eftertiden. Marinehjemmeværnet har løbende beskrevet sin historie i jubilæumsskrifter og bøger. Denne tradition videreføres nu med vægt på beskrive den nyeste udvikling.

Kender man ikke hele marinehjemmeværnets historie, slutter bladet af med et lille tillæg. Her gennemgår marinehistoriker Søren Nørby historien helt tilbage fra modstandsbevægelsen og efterkrigstiden, som hele Hjemmeværnet har sit udspring i – og op til i dag.

Tak for alle bidrag og god læselyst.
Ninna Falck, redaktør

Løste opgaver i 2011

21.000 fartøjstimer på farvandsovervågning
59 indsættelser til eftersøgning og redning
10 indsættelser til havmiljøopgaver
18 patruljesejladser med politiet
25 patruljesejladser med SKAT
53 indsættelser af Maritime Force protection
187 ny kontrakter

MHV-Flåden 2012

17 fartøjer af 800-klassen
12 fartøjer af 900-klassen
1 fartøj af 850-klassen
42 gummibåde

Medlemmer

Marinehjemmeværnet har 4.900 frivillige medlemmer fordelt på 39 flotiller. De sidste 20 år er styrketallet i snit vokset med 0,5% pr år.



Marinehjemmeværnet i dag.
Foto: Per Lynge.

Marinehjemmeværnet og havmiljøet

Flydespæringer til
inddæmning af olie.
Foto. Anders Böye,
www.ppinfo.dk



De sidste 10-12 år har marinehjemmeværnets udvikling i høj grad stået i havmiljøets tegn. Det hele startede i 2001 og 2003 med de to absolut største opgaver, som marinehjemmeværnets frivillige nogensinde har løst. ▣

AF: NINNA FALCK

Grønsund: 11 dages kamp mod olien



KURÉREN i aktion med flydespærringerne og med olie på på stævnen. Foto: Lars Hovgaard

Fire flotiller deltog, da Danmark blev ramt af sin største olieforurening til søs. Flotille 284 samlede tonsvis af olie og var i gang i 11 dage fra morgen til aften.

Torsdag den 29. april 2001 lidt over midnat kolliderede tankskibet BALTIC CARRIER og bulk carrier TERN i Kadetrenden øst for Falster. BATIC CARRIER blev ramt i styrbord side og fik et 15 kvadratmeter stort hul, hvor i alt 2.700 ton tung olie strømmede ud i havet fra en ødelagt tank.

En katastrofe under opsejling

På grund af vind og strøm drev olien mod Falster og Møn. En havmiljøkatastrofe af proportioner, man ikke tidligere havde set i Danmark, var en realitet. Hele beredskabet blev aktiveret. Søværnet, som kun havde haft ansvaret for havmiljøopgaven i et år, satte det store apparat i sving med fire miljøskibe, kuttere og helikoptere, og man tilkaldte hjælp fra bl.a. Sverige og Tyskland.

En 800-klasse skaffes til Falster

Det nærmeste Marinehjemmeværn til

opgaven var Flotille 284 Falster (1 dag 284 Østersøen). De kunne sagtens stille folk til en besætning, men deres skib, MHV 810 LUNA, var udlånt til skolen på Slipshavn. Et andet 800-klasserfartøj måtte skaffes.

Flotille 369 Holmen blev kontaktet torsdag morgen og anmodet om at sejle deres skib, MHV 816 PARIOTEN, til Stubbekøbing. En besætning med fartøjsfører Per Jetting i spidsen blev kaldt sammen suppleret med folk fra Flotille 367 Dragør. Et lyst hoved fik den idé, at man kunne spare forlægningstid, hvis man droppede at sejle fra Holmen, men kørte den samlede besætning til Køge og lånte deres MHV 815 KURÉREN og sejlede den til Stubbekøbing i stedet. Det blev hurtigt ordnet, og kl. 10.30 gik det ud af Køge Havn for fuld skrue sydpå. Knap seks timer senere ankom KURÉREN til Stubbekøbing, hvor besætningen fra Falster stod klar til at overtage.

Tidslinje

Marinehjemmeværnet er i dag en afgørende aktør i havmiljøberedskabet. Udviklingen er gået stærkt inden for de sidste 10-12 år, og ambitionerne for det frivillige beredskab vokser stadig.



Flydespærring med Søværnet

2000 Forsvarsforlig:

Nu med havmiljø

Med forsvarsforliget for 2000-2004 får Forsvarsministeriet - og dermed Søværnet - overdraget 'ressortansvaret for den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse samt den statslige maritime forureningsbekæmpelse til søs' fra Miljø- og Energiministeriet. I Marinehjemmeværnet er 4. serie af 800-klassen på anskaffelsesprogrammet.



En indsats man husker

Daværende flotillechef Hans Jørgen Jensen udtalte til Hjemmeværnsbladet om flotillens indsats: "Jeg er stolt over at kunne sige, at alle, som blev spurgt, stillede op. Sammenholdet til dagligt er stort, og når det rigtigt brænder på, er interessen for at gøre en frivillig indsats stor". Og man er stadig stolte af indsatsen. "Det er vores opfattelse, at mange dengang fik øjnene op for, hvad Marinehjemmeværnet kan bruges til, samt at opgaveløsningen gav direkte anledning til, at 900-klassen kom på tegnebordet", siger kaptajnløjtnant Michael Olsen, som er chef for Flotille 284 Østersøen i dag.



3.826 m³ olie opsamlet

Ifølge SOK flød der 2.700 kubikmeter olie ud af det store hul i styrbord side på BALTIC CARRIER. Og der blev i alt opsamlet 3.826 kubikmeter olie blandet med sand, vand og sten.

Stor samlet indsats fra HJV

Olien blev ved denne ulykke et stort problem på land, hvor flere ton var skyllet op på Bogøs, Møns og Falsters kyster ud mod Grønsund. Beredskabet kæmpede med at samle det sorte klister ind, og tusindvis af fugle måtte aflives. Hærhjemmeværnet stod hele tiden stand by, og fra Hjemmeværnskommandoen blev det gjort helt klart, at man stod parat og ventede på at blive tilkaldt. Det blev man til sidst, og der var rigeligt at gå i gang med. Der blev reguleret trafik, overvåget materiel, samlet døde fugle og rensede strande. Alt i alt ydede hele hjemmeværnet over 6.000 timer, hvor flotillen på Falster alene stod for 2.160 timers tjeneste. Flotillen blev i 2003 den første flotille, der fik et 900-klasse fartøj.

300 m³ samlet første dag

Nu startede 11 døgns hårdt arbejde for havmiljøet. Torsdag var vejret for hårdt til, at man kunne gøre noget ved den udsivende olie. Men fredag var der vindstille og tæt tåge, og nu kom KURÉREN med fartøjsfører Erling Skytte og hans besætning i gang med at trække flydespærringer i samarbejde med Søværnets Y 304 THURØ af BARSØ-klassen. Der blev i løbet af fredagen samlet ca. 300 kubikmeter olie, så der var rigeligt at arbejde med.

Samme morgen havde også Flotille 256 Vordingborg meldt sig i Stubbekøbing med deres skib, MHV 81 ASKØ. 80-klassen kunne ikke trække flydespærringer, men ASKØ fungerede som tenderskib og sejlede blandt andet proviant ud til Søværnets miljøskib GUNNAR THORSON, der var den lokale leder af hele aktionen til søs.

Natten fra fredag til lørdag trak KURÉREN fortsat flydespærringer med THURØ, mens et andet fartøj lå og græbde al den indsamlede olie op.

Pram sejles fra København

MHV 816 PATRIOTEN fra Holmen slap dog ikke i anden omgang. Nu var der brug for pramme til at opbevare og transportere

den opsamlede olie. Sådant en lå der i Lynettehavnen i København. Så allerede lørdag den 31. april om aftenen var PATRIOTEN med fartøjsfører Morten Larsen og en besætning på 8 på vej mod Vordingborg med prammen på slæb. De var fremme 10 timer efter.

Der ryddes op

KURÉREN fortsatte i mange dage det tunge arbejde med inddæmningen af olie, indtil det værste var indsamlet. Herefter overgik KURÉREN til tendertjeneste, hvor de blandt andet transportererede dykkere og ledte efter de sidste olieklatter sammen med både russiske og svenske miljøskibe. MHV 81 ASKØ fik undervejs sejlet en del provianteringer og pressesejladser, og til sidst sejlede man også med ud for at finde de sidste klatter.

Efterhånden var der ikke meget mere at samle ind til vands. KURÉREN blev liggende stand by sammen med MARIE MILJØ i Stubbekøbing til den 9. maj. Og så var opgaven slut.

Beredskabet havde også sluttet sin del af den store oprensning på strandene, og resten af oprydningen var nu op til de tre ramte kommuner.

2001: 900-klassen var et hurtigt initiativ

Beslutningen om 900-klassen var et hurtigt initiativ i 2001 kommunikeret direkte til forsvarsministeren i december 2001. Et halvt år efter var der skrevet kontrakt med Søby Motorfabrik og Stålskibsværft, og 4. serie af 800-klassen blev til 1. serie af 900-klassen.



Første MHV 900-klasse

2005: Miljøopgave sort på hvidt

I forsvarsforliget 2005 - 2009 er miljøopgaven skrevet ind. Marinehjemmeværnet skal nu deltage i havmiljøberedskabet og 5. serie af yderligere fem 900-klasserfartøjer anskaffes som erstatning for fem fartøjer af MHV 90-klassen. Desuden skal der anskaffes miljømateriel til hjemmeværnets fartøjer



FU SHAN HAI 2003:

530
ton olie

opsamlet ud for Bornholm

Det blev marinehjemmeværnet længste indsættelse nogensinde, da fragtskibet FU SHAN HAI sank ud for Bornholm og sendte tonsvis af olie ud i havet.



MHV 810 LUNA ved FU SHAN HAI, der går ned med 1.680 ton olie ombord.

Foto: Robert Juul.

Kl. 12.18 den 31. maj 2003 kolliderede den kinesiske bulk carrier, FU SHAN HAI, med det polske containerskib, GDYNIA, tre sømil nord for Hammer Odde, Bornholm. GDYNIA havde ramt FU SHAN HAI i bagbord side, hvor det havde fået et alvorligt hul i skroget og hurtigt tog meget vand ind.

På vej til hjemmeværnsfest

Samme tid var besætningerne fra det lokale

bornholmske fartøj MHV 803 ARIES og de to besøgende MHV-fartøjer, MHV 64 CRUX og MHV 810 LUNA, fra henholdsvis Hundested og Rødby i gang med frokosten. De havde alle tre ageret afviserfartøjer ved hjemmeværnets gruppekonkurrence på øen, og besætningerne glædede sig til aftenen, hvor der skulle være stor fest i hjemmeværnet. Men ingen af gasterne nåede at trække i den pæne uniform.

"Den stod lige på snuden"

Fartøjsfører Robert Juul på ARIES modtog alarmer fra SOK inden klokken var 12.30. "Vi stoppede midt i frokosten og tog af sted mod Hammeren, og LUNA og Søværnets lokale Y-kutter fulgte hurtigt efter", fortæller Robert Juul her 9 år efter. Og der mødte besætningen et voldsomt syn, da de kom frem til det store fragtskib. "Den stod lige på snuden, og selvom vi havde sat gummibåden

2008: MHV får det lokale beredskab i Øresund

Ved udgangen af 2008 besluttes det, at Miljøskibene GUNNAR THORSON og METTE MILJØ skal flyttes fra København til Frederikshavn på baggrund af anbefalingerne fra 'Forsvarsministeriets kapacitetsundersøgelse om havmiljø'. Marinehjemmeværnet står nu som det nærmeste havmiljøberedskab i Øresund. 900-klasserfartøjerne ved flotillerne i Aalborg og Frederikshavn flyttes til flotillerne i Helsingør og på Holmen.



GUNNAR THORSON og METTE MILJØ.

2010: Mange planer for MHV og havmiljøet

I forsvarsforliget for 2010 til 2014 er miljøet i fokus. Hjemmeværnets kapaciteter på havmiljøområdet skal 'yderligere nyttiggøres'. Her er planer om at forlænge 800-klasserfartøjer til at kunne medbringe flydespærringer. Det blev til et enkelt forsøg, nemlig den nuværende hybrid MHV 851 SPEDITØREN. Endelig skulle det undersøges, om marinehjemmeværnet kunne bemande Søværnets lille lægtvandsfartøj M103, som kan indsamle olie på lavt vand. Forsøget er gennemført med succes.



Indsatsen ved FU SHAN HAI udløste en belønning fra Hjemmeværnsfonden. Den uddeles her af tidligere Kommitteret for Hjemmeværnet, Erling Christensen.

Fakta

FU SHAN HAI medførte ca. 1680 tons tung olie til egen drift. Ifølge Søværnets Operative Kommando havde de svenske og danske fartøjer inddæmmet og opsamlet omkring 1.360 ton blandet olie/vand svarende til ca. 530 ton ren olie, og 10 ton havde ramt kysterne.

med lænseudstyret, måtte vi opgive. Den tog langt mere vand ind, end vi kunne nå at pumpe ud”, fortæller Robert. Besætningen havde forladt FU SHAN HAI i redningsbåden, og de var allerede i havn. Nu kunne man fra alle de mange skibe, der var ilet til stedet, blot følge, hvordan det store skib langsomt men sikkert forsvandt ned i havet, og alle skibene tudede i hornene.

MHV indsat i en måned

Herefter startede en indsats, der skulle komme til at vare næsten en måned. Først blev Robert og hans besætning sendt til Tejn for at hente en flydespærring fra det

lokale beredskab. De satte flydespærringen, men pga. af den stærke strøm, kunne de kun ligge stille med flydespærringen – ikke trække den. Den blev droppet igen samme aften, og nu blev Aries sendt ud for at tage olieprøver og holde øje med lugedæksler. Og der kom så sandelig lugedæksler op fra vraget. To lige efter hinanden fløj de 10 til 20 meter op i luften og landede i vandet igen. Ikke helt ufarligt. De blev bugseret ind til stranden ved Hammershus.

Fra solopgang til solnedgang

Dagen efter kom miljøskibene fra Sjælland, og så kunne man effektivt få trukket flydespærringer og inddæmme og skimme olien, der væltede ud fra FU SHAN HAI nede på havbunden. Det blev en stor enterprise. LUNA og CRUX's besætninger vendte hjem til planlagt tid, og nu hang den lokale flotille på opgaven.

Arbejdet med olien stod på fra solopgang til solnedgang, 7 dage om ugen i næsten en måned. Fleksible arbejdsgivere kom på en ekstra prøve. En besætning fra Dragør

blev fløjet ind og aflastede bornholmerne i en uge. Det var selvfølgelig en meget stor hjælp.

Olie i store mængder

”Hele Christiansø var smurt ind i olie og store dele af svenskekysten”, husker Robert. ”Aries var sort. Den kom på land i Rønne og blev rensat, og der blev skaffet nye fendere og trosser. Vi havde fået kedeldragter til at beskytte vores tøj, og fendere og trosser fik lov til at ligge på dækket, så vi ikke fik noget olie indenbords”, fortæller Robert Juul.

I arbejdet med at indsamle olien deltog ifølge SOK i øvrigt samtlige danske miljøskibe, fem svenske og to tyske miljøskibe, danske standby-skibe, helikoptere og landbaserede enheder. FU SHAN HAI's rederi fik desuden ordre om at få tømt resten af tankene af et bjærgnings og bugseringselskab.

Belønning

Efter den store indsats, kom der en belønning fra Hjemmeværnsfonden. Alle, der havde været på søen i en uge, fik 500 kr., og de besætningsmedlemmer, som havde været længere tid ude fik 1.500 kr. Det var også en kæmpe indsats – tæt på en entreprenøropgave.

Det meget lange forløb gav samtidig anledning til refleksion fra hjemmeværnskommandoen over, hvor lang en indsættelse, man kan forvente af frivillige Hjemmeværnsfolk på en uvarslet akut opgave. Og at flotillen på Bornholm fik et af de første nye MHV 900-klassefartøjer, var meget oplagt. Flotille 471 Rønne har siden januar 2005 rådet over marinehjemmeværnsfartøj MHV 903 HJORTØ.



En 800-klasse forlænget med 3,5 m og plads til flydespærringer.

2010: Del af international strategi

Regeringens maritime strategi fra juli 2010 understreger de samme målsætninger for marinehjemmeværnet som forliget gør. Her er særligt fokus på Østersøen og en kapacitetsopbygning på miljøområdet på tværs af landene. Det ligger også i fin forlængelse af forpligtelserne i HELCOM-aftalen, som Danmark indgik med Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Rusland, Sverige og Tyskland allerede i 1974, og som har som mål at undgå forurening af Østersøen.



Sådan fik vi MHV 900-klassen

Bygningen af MHV 900-klassen med ekstra miljøkapacitet markerede marinehjemmeværnets nye store rolle inden for havmiljøberedskabet i starten af årtusindet.

Det startede egentlig som en plan i forsvarsforliget 2000-2004 om at bygge 800-klassefartøjer. Men så tiltrådte en ny marinehjemmeværnsinspektør i Hjemmeværnskommandoen, og der lå en plan klar i skuffen. Kontreadmiral Henrik Kudsk, som i dag er Chef for Grønlands Kommando, fortæller om den hektiske tid, da MHV 900-klassen blev til.

Gode argumenter til ministeren

"Få dage efter min tiltræden som Marinehjemmeværnsinspektør fik jeg 4. december 2001 lejlighed til at briefe daværende

forsvarsminister, Svend Aage Jensby, om det potentielle projekt om forlængelse af de allerede planlagte seks 800-klassefartøjer. Projektet var forinden blevet stillet i bero. Af briefinggen fremgik bl.a. erfaringerne fra olieforeningen i Kadetrenden og på Møn tidligere i 2001. Her assisterede vi med at udlægge flydespærringer, men vores indsats var begrænset til slæbningsopgaver, da pladsen på agterdækket var for lille til selv at medbringe flydespærringer. Der var derfor gode argumenter for at bygge de næste fartøjer i en forlænget udgave, så de selv kunne medbringe og udlægge flydespær-

ringer. Ministeren fandt efter briefinggen projektet relevant og interessant, hvorfor han umiddelbart gav sin støtte til genoptagelsen af projektet", erindrer Henrik Kudsk.

Stor opbakning

Med en frist sat til 31. januar 2002, sendte daværende Søværnets Materielkommando

12 stk. 900-klassefartøjer er det blevet til i alt siden det første i 2003.





900-klassemens lange agterdæk og de to moduler med flydespærringer.
Foto: Jess Abrahamsen



Med egne flydespærringer

MHV 900-klassen er en forlængelse af 800-klassen. Den har plads til to moduler med 360 meter flydespærringer ombord. Dermed kan fartøjerne lokalt og hurtigt gå ud og helt selvstændigt starte inddæmning af en olieforurening til søs. Marinehjemmeværnet råder i dag over 12 stk 900-klassefartøjer, et forlænget fartøj af 850-klassen og 17 stk. 800-klassefartøjer. 800-klassen kan også trække flydespærringer med ud fra land – de har dem bare ikke ombord.

(SMK) i samarbejde med marinehjemmeværnsstaben de seks fartøjer i udbud indenfor den bevilgede ramme, som var uændret i forhold til den oprindelige plan om MHV-800 klassefartøjer. Og på Christiansborg var man effektive: "Allerede den 31. maj 2002 tiltrådte Finansudvalget Forsvarsministeriets ansøgning vedrørende anskaffelse af 4. serie orlogsfartøjer til hjemmeværnet til et samlet beløb af ca. 97 mio. kr", fortæller Henrik Kudsk.

Det blev værftet på Ærø

I sidste ende var der to værfter tilbage i udbuddet. Og her var det kun Søby Motorfabrik og Stålskibsværft på Ærø (i dag Søby Værft), der kunne tilbyde bygning af de seks fartøjer i forlænget udgave og samtidig opfylde alle marinehjemmeværnets krav. SMK og Søby Motorfabrik og Stålskibsværft indgik 28. juni 2002 kontrakt om bygning af seks fartøjer af MHV 900-klassen med første levering i oktober 2003.

En succeshistorie

For Henrik Kudsk står projektet tilbage som en succes, og som han siger: "Fra projektering, politisk godkendelse til kontraktunderskrivelse, var der kun gået godt et halvt år! Og så vidt jeg har erfaret, er de seks fartøjer efterfølgende blevet leveret til tiden og har til fulde levet op til de givne specifikationer og den planlagte mission."



Kontreadmiral Henrik Kudsk satte gang i processen, der førte til byggeriet af 900-klassen.
Foto: Ramus Beck



Mit marinehjemmeværn

Jeg vil gerne dygtiggøre mig

AF LENI LARSEN

Birgitte Teut. Menig sygdomsbehandler, Flotille 471 Bornholm, besætning 3.

Hvornår blev du medlem?

- Jeg blev godkendt december 2010.

Hvorfor blev du medlem?

- Jeg elsker at sejle og vil gerne dygtiggøre mig. Jeg har mere tid nu, da børnene er flyttet hjemmefra. Både min mand og begge vores drenge er også med i marinehjemmeværnet, så det er også en anderledes måde at være sammen på.

Nævn en af dine bedste oplevelser med MHV?

- Det må være MHDE SAREX turen til Køge i september 2011, hvor vi blev bedømt i vores forskellige funktioner. Jeg blev udvalgt til at blive hoisted, fordi jeg ikke havde prøvet det på dækskursuset. Det var en kanon oplevelse. Men det er lidt svært at vælge, for der er selvfølgelig flere gode oplevelser.

Hvilken aktivitet glæder du dig mest til i år?

- Jeg glæder mig rigtig meget til vores uddannelsestogt, hvor turen går til Finland.

Hvad er dit ønske for MHV fremover?

- Lidt flere folk i hver besætning, så man kan dele opgaverne lidt mere ud med hensyn til diverse øvelser. Det kan godt være hårdt engang imellem, når man kun lige er nok.

// **Det kan godt være hårdt engang imellem, når man kun lige er nok**



Vi har godt fat i opgaverne

AF LEIF BRUUN

Andreas J. Kristensen. Løjtnant, fartøjsmester og fartøjsfører for besætning 2 i Flotille 131 Esbjerg.

Hvornår blev du medlem?

- Jeg blev medlem af det grønne hjemmeværn i 1971 og overgik til marinehjemmeværnet i 1982.

Hvorfor blev du medlem?

- Jeg aftjente min værnepligt ved Ingeniørtropperne, og efter hjemsendelsen opfordrede en god ven mig til at fortsætte indenfor Hjemmeværnet. Det gjorde jeg, og det har jeg aldrig fortrudt.

Nævn en af dine bedste oplevelser med MHV?

- En af de bedste oplevelser var da Esbjerg-flotillen i 1992 havde besøg af tre skibe fra det engelske marinehjemmeværn. Jeg fungerede som forbindelsesofficer og fulgte med på en kort tur gennem

Danmark, der bl.a. omfattede et besøg i Slipshavn og en tur gennem Limfjorden.

Hvilken aktivitet glæder du dig mest til i år?

- Flotillen har for nyligt indledt et meget spændende samarbejde med redningsvæsenet i Tyskland, og derfor er jeg og en håndfuld andre "nøglemedlemmer" inviteret til Bremen i maj. Her skal vi forberede en større fælles SAR-øvelse i en simulator, og det glæder jeg mig rigtigt meget til.

Hvad er dit ønske for MHV fremover?

- Jeg synes, vi har rigtig godt fat i de opgaver, vi stilles, og det er derfor mit håb, at vi kan få lov til at fortsætte ad samme kurs, - på trods af truslerne om nedskæringer både her og der.



Eftersøgning og redning i marinehjemmeværnet



30 marinehjemmeværnsfartøjer ligger klar på en times beredskab. De er den lokale førstehjælp til søs, hvis nogen kommer i havsnød. Foto: Per Lyng.

Den opgave, der giver mest mening i marinehjemmeværnet, er nok eftersøgning og redning. Og værnene har inden for de sidste 20 år udviklet et meget stort og anerkendt speciale på området. ■

AF: NINNA FALCK

Altid klar til at redde liv

Når lystsejlere, erhvervssejlere eller andre på havet er i nød, så sætter Søværnet en SAR i gang. Her er marinehjemmeværnet nogle af de første, der alarmeres, og skibene er af sted inden for en time.



Med en 'Jason Cradle' hives en person let op i gummiåden.
Foto: Jess Abrahamsen.

Siden 70'erne har marinehjemmeværnet været på mellem 50 og 100 SAR (search and rescue) om året. Antallet af SAR er dog generelt faldet de senere år, og det skal sandsynligvis tilskrives udbredelsen af mobiltelefoner.

Hvor mange mennesker, der er blevet reddet, er der ikke tal på. Frivillig SAR-specialist, kaptajnløjtnant John Strøbæk kan heller ikke give et præcist svar "I Dragør har vi de første 10 personer, vi har reddet. Og det er ikke enestående i marinehjemmeværnet," siger han.

Men det er heller ikke antallet, der driver John Strøbæk. "Her en gang hvor jeg var på vej med Molslinjen til SAR-kursus - så kom der en mand hen på vogndækket og sagde "Hey, der er den mand, der har reddet mit liv". Der så jeg både ham, vi havde reddet, plus hans kone og hans børn. Følelsen af at det nogle gange lykkes at hive nogen op af vandet og se deres ansigter. Eller komme hjem med dem til deres familier. Det er sådan nogle ting, der virkelig rykker", forklarer John Strøbæk.

JRCC er knudepunktet for SAR

Alle SAR starter i Joint Rescue Coordination Centre (JRCC), som holder til i o-rummet i Søværnets Operative Kommandos bunker i Århus. JRCC er bemanded med personel fra Søværnet og Flyvevåbnet, og de kan trække på et beredskab, der består af Flyvevåbnets tre døgnbemandende redningshelikoptere, to – tre af Søværnets enheder, som er klar døgnet rundt, de mange redningsstationer rundt i landet, marinehjemmeværnets 30 fartøjer samt fiskeridirektoratets redningsskibe.

En times beredskab

Alle marinehjemmeværnets 30 fartøjer er i dag på én times frivilligt SAR-beredskab – døgnet rundt, året rundt. Det vil sige, at de frivillige i flotillen, som er på 'SAR-listen', straks forlader deres arbejdsplads, deres varme dyne eller søndagskaffen, når der kommer en alarm. Og så er det ellers ned til skibet, så hurtigt det i det hele taget kan lade sig gøre. Marinehjemmeværnet blev kaldt ud 59 gange i 2011.

Udstyr til alle ulykker

Marinehjemmeværnets fartøjer har materiellet i orden, når det kommer til eftersøgning og redning. Om bord findes der til eftersøgning: radar, radiopejler, projektor, varmefølsomt videokamera, infrarød kikkert og et computerprogram til udregning af søgemønstre.

Når en person i vandet skal bjærges, kan



Christian Broberg (nr 2 fra højre) lå i vandet i to timer, efter at hans båd var sunket. Heldigvis fandt besætningen fra Dragør ham. Foto: Helle Kolding.

man fra gummibåden bruge en Jason Cradle til at 'rulle' personen op ad vandet. Der rådes over alt inden for genoplivningsudstyr og en medicinkiste med halskraver og udstyr til brækkede lemmer og til kraftigt nedkølede personer – og så er der adgang

// Følelsen af, at det nogle gange lykkes at hive nogen op af vandet og se deres ansigter. Det sådan nogle ting, der virkelig rykker

til forskellige former for medicin, blodtryksmålere og udstyr til at anlægge drop mv.

Besætningerne har desuden adgang til linekaster og slæbegrøj til grundstødte skibe, slukningsudstyr og en vandkanon til evt. skibsbrande samt lænsedstyr til skibe, der er taget vand ind.

Besætningen er ryggraden

Den største SAR-kapaci-

tet ombord er dog stadig besætningen. Med fartøjsføreren i spidsen er de uddannede og trænedes til at håndtere alle former for SAR. Og marinehjemmeværnets store SAR-specialisering ligger netop i uddannelsen, træningen og organisering af SAR-opgaven.

Helt basalt har alle været på første-hjælpkursus og ved, hvordan marinehjemmeværnet løser opgaverne. Desuden er der en sygdomsbehandler i besætningen, som er særligt uddannet til at tage sig af tilskadede og syge til søs samt til at forberede patienter til helikopter eller ambulance. Sygdomsbehandleren kan desuden altid få lægevejledning via den telefonservice, der hedder 'Radio Medical'.

I SOK's o-rum har JRCC det store overblik og det overordnede ansvar for aktionerne. Foto: Helle Kolding.



Fartøjsføreren har ansvaret

Fartøjsføreren står til enhver tid i spidsen for skib og besætning - også under en SAR. Fartøjsføreren er uddannet i at beregne et søgemønster ud fra oplysninger om bl.a. beregnet ulykkessted, vind og strømforhold. Han eller hun er også uddannet til at være "On Scene Coordinator" (OSC). Det vil sige at være den, der lokalt leder en SAR-operation og dermed instruerer de andre skibe og helikoptere på opgaven.

Og så er vi tilbage ved kontrolrummet hos JRCC. JRCC har den overordnede styring med eftersøgningen som SAR Mission Coordinator (SMC). De udpeger så en OSC for operationen, blandt de enheder, der er på opgaven. Det ender så ofte med at være en fartøjsfører fra marinehjemmeværnet.

Træning

For at alle fungerer optimalt, kræver det træning. Under ledelse af fartøjsføreren træner besætningen skibets organisering af SAR-opgaverne, samarbejdet og detaljerne i de forskellige opgaver. Og når det kommer til samarbejdet med det øvrige rednings-



Fartøjsføreren har overblikket og ansvaret ved en SAR. Og han er grundigt uddannet til det. Foto: Per Lyngø.

beredskab, øver besætningen på de store nationale SAREX-øvelser med flere dele af redningsberedskabet. Ellers er der også

internationale øvelser som BALTIC SAREX øvelserne, hvor besætningerne også øver med udenlandske redningsenheder.

Først var det slet ikke prioriteret

Eftersøgning og redningsopgaven kom først rigtigt i gang i slutningen af 80'erne. Men så rykkede marinehjemmeværnet også et par klasser op i rækken.

"Vi har ombord på vores skibe det bedste grej, vi næsten kan få. Jeg tror, at vi i marinehjemmeværnet er de bedste i Danmark til SAR i dag. Kystredningsstationerne kan helt sikkert noget meget afgørende på hurtigheden, men når man skal finde manden, så er vi de bedste." Frivillig SAR-specialist Bjarne Toft Madsen, kendt af alle som BT, er ikke i tvivl om niveauet i marinehjemmeværnet.

SAR ude i kulden fra start

Efter krigen var fokus rettet mod truslen fra Øst. Opgaven med redning til søs har i sagens natur altid været der, og marinehjemmeværnet har også deltaget gennem tiderne, men hverken Søværnet eller i hjemmeværnet ofrede ressourcer på at udvikle området.

"Vi kiggede os omkring"

Sådan var det stadig, da løjtnant BT Madsen i starten af 1970'erne sejlede som fartøjsfører ved flotillen i Århus. Han havde fået udleveret en kopi af en SAR-manual fra Søværnet på 15 sider, og kun fem af siderne var direkte vejledning til fartøjsføreren om SAR. "Når vi dengang som fartøjsfører blev alarmeret af SOK, sagde de: Kan du ikke lige sejle ud og lave en SAR i Århus Bugt? Og så sejlede vi ud og kiggede os omkring", erindrer BT Madsen.

Det startede i MHD 1

Først i 80'erne arbejdede løjtnant Carsten Aagaard på Marinehjemmeværnsdistrikt 1 (MHD). Han tilbød BT Madsen et SAR kursus

i Frederikshavn, og efter kurset gik BT sammen med Carsten Aagaard i gang med at få mere styring og systematik ind i SAR-opgaven.

En mand mere dukkede op på scenen. John Strøbæk fra flotille 367. "Det trickede min nysgerrighed, og vi fik et intensivt samarbejde på hver side af Storebælt." fortæller kaptajn løjtnant John Strøbæk.

Carsten Aagaard prøvede sig i slutfirserne med at arrangere nogle store SAR øvelser med Søværnet, som hed 'Bright Eye'. Marinehjemmeværnet deltog i et par år, men det gik ikke, fordi øvelserne lå på hverdage.

En bedre SAR Manual

SOK's gamle manual trængte til en udskift-

FÆRØERNES KOMMANDO



Marinehjemmeværnets SAR-specialister på Færøerne.
Fra venstre: Bjarne Toft Madsen, Erik Grubak og John Strøbæk.

ning. Orlogskaptajn i SOK, Christen Larsen, havde været på et kursus i USA og kom hjem med en rigtig god amerikansk SAR-manual. Den fik BT Madsen fingrene i, men en engelsk manual kunne man ikke bruge i marinehjemmeværnet. Derfor satte BT sig for at lave en tilrettet dansk version. BT's SAR-manual udkom i sin første udgave i 1989 og beskrev meget mere om betydningen af vind og strømforhold i en eftersøgning end den gamle manual.

Nye tider

Efter warszawapagtens ophør i 1991 fik SAR endelig mere opmærksomhed fra både søværnet og marinehjemmeværnet. MHD 1 med Kattegats Marinedistrikt og MHD 2 med Sundets Marinedistrikt lavede sammen SAR-øvelser, SAREX, der passede til Marinehjemmeværnet, og flere frivillige kom på SAR-kurser. På sådan et SAR-kursus i 1992

mødte BT Madsen og John Strøbæk en søværnsofficer ved navn Erik Grubak. "Han var lige var kommet hjem fra SAR-kursus i England. Han var bidt af SAR og syntes, at det var rigtig vigtigt, at vi lavede noget sammen." fortæller John Strøbæk. Og det kom de bestemt også til. Orlogskaptajn Erik Grubak hoppede over til marinehjemmeværnet og er i dag chef for Marinesektion Slipshavn.

Nye input fra UK Coast Guard

I 2004 tog BT, John og Erik Grubak til England på et SAR Mission Coordination kursus (SMC) hos UK Coast Guard. "Det var et godt kursus, og vi kom hjem og lavede en bedre struktur og gode input til SAR-uddannelsen." fortæller BT Madsen

Der skulle effektiviseres

Rigsrevisionen havde nu også været inde

En vellykket redningsaktion kræver, at alle enheder arbejder efter samme principper.
Foto: John Strøbæk.



TIDSLINJE



Redning var en opgave helt fra starten.

1952-1970

Der blev udført masser af eftersøgninger, men med få retningslinjer.



1987

Øvelse Bright Eye. Første SAR-øvelse med Søværnet.

1989

Marinehjemmeværnet får egen SAR manual.



2002

Rigsrevisionen giver anledning til effektivisering af søredningsberedskabet.

2004

'SAR Danmark' udkommer første gang.

2012

MHV har sine SAR-specialister med ved SAR-øvelse på Grønland.

Redningsøvelserne tog fart i 90'erne. 90-klassen og Sikorsky, der begge er udgået i dag, træner hoist. Foto: Torben Glyum.



og kigge på søredningstjenestens effektivitet og udgav en beretning i 2002. Den resulterede bla. i, at man sammenlagde Flyvevåbnets og Søværnets redningscentraler i SOK. Den nye central kom at hedde 'Joint Rescue Coordination Centre'. Der blev også oprettet en 'Operativ Kontaktgruppe for Søredningstjenesten i Danmark' (OKD) med deltagere fra alle myndigheder i søredningstjenesten. De skulle lave en fælles SAR-manual og udveksle erfaringer til forbedrede procedurer mv. BT



SAR-specialisterne henter ny viden hos US Coast Guard i 2009.

Madsen og John Strøbæk kom med i OKD for marinehjemmeværnet.

SAR Danmark

I arbejdet med den fælles manual blev orlogskaptajn Anders Møller, som sad i Frederikshavn, en vigtig spiller. Han havde lavet en SAR-manual ud fra IAMSAR'en (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual). I den nye OKD mødte han op med sin manual og BT med sin. Sammen med repræsentanter fra de forskellige myndigheder lavede de den nye fælles manual, 'SAR Danmark', på Slipshavn. Den blev hovedsageligt baseret på kapitler fra de to manualer.

Frivillige lavede SAR-program

I 2007 lancerede Mogens og Gitte Grimstrup fra flotille 126 Hvide Sande et SAR-beregningsprogram, som de selv havde lavet. Programmet beregnede - ud fra input om vind og strømforhold - søgearealet for en eftersøgning. Det kunne tale med fartøjernes elektroniske søkort, og det var enkelt og brugervenligt. Ægteparret delte programmet gratis ud til deres kolleger, som ikke længere skulle fedte med blyanter og regnemaskine. I JRCC, var de tilfredse med det nye produkt, som hurtigt blev udbredt - også til søværnets enheder.

Hos US Coast Guard

I 2009 var John Strøbæk, BT og Erik hos US

Coast Guard i Virginia og vedligeholdt deres SMC kursus. Her lå de vandret i luften i 4 uger på et hårdt og effektivt kursus. Med sig hjem fik de nye analyseværktøjer til SAR, inspiration til nye emner til lektionerne i SAR-uddannelsen og et par friske input til arbejdet med SAR-Danmark.

Det kører stadig

BT Madsen og John Strøbæk fik i 2007 overrakt en æressabel hver for deres store indsats, og de to frivillige SAR-eksperter fortsætter stadig i det høje gear. De udsendes til undervisning på Færøerne og Serbien, til foredrag ved store internationale SAR-seminarer, og deltager i planlægningen af den årlige Østersøøvelse BALTIC SAREX og meget mere. Sidste skud på stammen er, at de begge deltager i en SAR-øvelse i Nuuk på Grønland til september i år.

Under Den Kolde Krig var fokus ikke på SAR, men på skydning og overvågning.



Maritime Force Protection



To MFP-soldater på hovedopgaven:
Bevogtning af søværnets skibe.

Maritime Force Protection er et speciale helt for sig selv. MHV-styrken blev oprettet i 2000, og med nye opgaver repræsenterer den i dag et af de udviklingsområder, der er mest fokus på i marinehjemmeværnet. 📌

AF: NINNA FALCK

Med de nye gummibåde, kan små effektive MFP-enheder rykke hurtigt ud til kystnære opgaver. Foto: Ole Friis.

Med speciale i at beskytte skibe

Før hed de 'Bevogtning og Nærforsvar'. Nu hedder marinehjemmeværnets marinesoldater 'Maritime Force Protection', og profilen er netop blevet skærpet med et nyt koncept i 2011.

Kaptajnløjtnant og MFP-officer til rådighed ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, Robert Dølling, har fulgt udviklingen i Bevogtnings- og nærforsvarsstyrken (BON) og nu Maritime Force Protection (MFP) de sidste 8 år, og han har deltaget i udviklingen af det nye koncept.

MFP er fulgt med tiden

MFP blev oprettet i 2000, og de er i dag en dybt specialiseret styrke i marinehjemmeværnet. De har deres spidskompetencer inden for sikkerheden omkring flådefartøjer og havneområder, og de indsættes ofte af Søværnet og politiet.

"De nye opgaver er knaldhamrende gode. MFP er fulgt med tiden, og det gør, at vi nu tager os mere professionelle ud", fortæller Robert. "Konceptet, 'havnebe-

vogtning' er lavet om. Vi er gået fra beskyttelse af flådestationer, som er et mere fast defineret område, over til beskyttelse af fartøjer. Det gælder både danske og udenlandske flådefartøjer eller civile skibe, som enten ligger i havn eller på reden. Og det er en meget mere kompleks opgave", forklarer Robert.

Fleksible, selvstændige enheder

MFP-flotillerne råder nu bl.a. over hurtiggående gummibåde på trailer. Snart bliver de også udrustet med kommandokøretøjer, sonarer og nye våben bl.a. tungt 12.7 mm maskingevær.

Uddannelsen og materiellet gør MFP til en meget alsidig og fleksibel styrke. De kan indsættes i militær bevogtning af flådeenheder i Danmark og i udlandet, og de

Tidslinje



2000

Bevognings- og nærforsvarsstyrken (BON) oprettes som en del af forsvarsforlig 2000 – 2004.



2001-2003

Der oprettes fem BON-flotiller samt et antal BON-grupper ved nogle af de sejlede flotiller.



2005-2009

BON indsættes nu rutinemæssigt af Søværnet til bevogningsopgaver.



2010

BON's indtil videre største opgave: 70 M/K til støtte ved Søværnets 500 års jubilæum i København.



2011

Nyt koncept. BON får nye opgaver, ny gummiåbåde, trailere og køretøjer - og styrken omdøbes til Maritime Force Protection.



Kaptajnløjtnant Robert Dølling da han var i Djibouti og undervise marinesoldater.

kan indsættes til kystnær og mere civil opgaveløsning for politi og SKAT samt i havmiljøberedskabet. I forhold til totalforsvaret kan MFP nu stille med nogle enheder, der kan operere helt selvstændigt med gummiåbåde og kommandokøretøjer, der har SINE, VHF mm.

"Vi kan hurtigt skifte position og stadig føre 'kampen'", som Robert Dølling beskriver det.

Nyt koncept – stor mundfuld

Op det er ikke småting at ændre på et koncept.

"Det, at vi har fået meget nyt udstyr, som er meget mere moderne og mere avanceret, stiller også nye krav, og det bliver en udfordring at få alle folk uddannede. Instruktørtroppen har også skulle favne nogle store nyskabelser med helt nye termer osv. Det er vi nu i gang med at kigge på", fortæller Robert.

MFP er en specialuddannelse

"Den nye MFP-uddannelse er beskrevet, og vi er oppe på næsten 490 timer efter den lovpligtige uddannelse, og så er du menig i MFP. Det er specialuddannelsen i MFP. Herefter kan du så begynde at uddanne dig til en funktion. Konceptet dækker også chef-, delingsfører- og sergentgruppen ind, og det betyder, at uanset hvilket niveau, du vil ind på, så er der en MFP-specialuddannelse til dig", siger Robert.

Halveret enhedsuddannelse

Uddannelseskrauet kan umiddelbart se voldsomt ud, men det er ikke så slemt, forklarer Robert:

"Med de nye uddannelser er enkeltmandsuddannelsen blevet forlænget og mere specialiseret, men til gengæld er enhedsuddannelsen halveret. Så når man kigger på det store billede og lægger den grundlæggende uddannelse sammen

med enhedsuddannelsen, så er den nye model kun 3 timer længere end den gamle. Vi har bare fået mere specialuddannelse og mindre traditionel enhedsuddannelse".

Vi skal i gang

Robert glæder sig over at komme i gang med det nye koncept.

"Nu er det vigtigt at komme i gang med uddannelsen og komme hjem og øve alt det nye. Vi har fået de bedste gummiåbåde, marinehjemmevernet nogensinde har rådet over. Det, der mangler, er materiellet, som personalet skal bruge – hjelme, dragter osv. Men vi må starte med at låne os frem i systemet. Det har vi gjort før", siger han.

Samarbejde med de sejlede

MFP skal også arbejde mere sammen med de sejlede i marinehjemmevernet, og det ser Robert frem til.

"Vi er jo gået fra at være klassens slemme drenge til at være med i fællesskabet. Det har været godt at følge, hvordan der er opnået en fælles forståelse for, at der er plads til begge de to våbenarter. Nu kender vi hinanden meget bedre" konstaterer han og tilføjer: "Selvfølgelig er der lidt drillerier - det skal der være".

INTOPS

Endelig har Robert Dølling et sidste stort ønske for fremtiden:

"Jeg håber personligt, at Søværnet begynder at vågne lidt op med INTOPS (internationale operationer). Hvis man kigger på MFP's opgaveløsning, så spiller det jo helt utroligt godt sammen med INTOPS", siger Robert, som selv har været i Djibouti i Afrika sammen med Frømandskorpsets minedykkere. Her underviste han de lokale marinesoldater i sit speciale: havnebevogtning. ▶

Fra BON til MFP

Maritime Force Protection, som i starten hed Bevogtning og Nærforsvar (BON), blev oprettet i 2000 i forlængelse af forsvarsforliget 2000 - 2004, men deres fundament i flotillernes forhenværende våbendivisioner peger dog helt tilbage til mari-nehjemmeværnets start. Udgangspunktet var, at BON skulle indsættes til bevogtningen af Søværnets materiel og etableringer ud over den daglige MP-tjeneste.

Op ad bakke

Der blev oprettet BON-flotiller ved flådestationerne, minedepoterne, Søværnets Operative Kommando og det daværende Søværnets Mobile Logistik og Mobile Base. Søværnet støttede i starten med instruktører og materiel, men styrken kom ikke lige godt fra start alle steder. Efterhånden som BON kom i gang med at løse opgaver, var der dog ros og tilfredshed. Opgaverne ændrede sig undervejs bl.a. i takt med Søværnets ændrede struktur og opgaver. Det var noget op ad bakke, og især manglen på gummibåde var en stor udfordring for BON-enhederne, når de skulle træne og indsættes. Man fiklede sig rundt omkring til at låne gummibåde, og der blev overført udtjente gummibåde fra Søværnet og MHV-fartøjerne.

Stor faglighed

Undervejs havde fagligheden omkring havnebevogtningen til gengæld bidt sig fast, og en stribe dygtige instruktører og frontløbere voksede frem af de frivillige rækker. Søværnet begyndte efterhånden at bruge BON rutinemæssigt til bevogtning og havnesikring ved flådeøvelser og ved besøg af udenlandske flådefartøjer i de danske havne. Største opgave hidtil var i juni 2010, da 70 mand var indsat til at støtte ved Søværnets 500 års jubilæum i København. Presset på bedre materiel førte endelig til beslutningen om indkøb af helt nye gummibåde. De er nu i 2012 landet ude i alle BON-flotillerne, der i mellemtiden har fået nyt koncept og er blevet omdøbt til Maritime Force Protection.



Øvelse: Bevogtning af GLENTEN i de tidlige BON-dage. Foto: Torben Glyum



MFP sørger for ro og orden ved ABSALON's hjemkomst i april 2009. Foto: Per Lyngø



MFP træner med de nye gummibåde. Foto: Anders Kristian Pradel.

Mit marinehjemmeværn

Husk vi er frivillige!

AF LEIF BRUUN

Bruno Højbjerg. Menig fartøjsfører for en seniorbesætning i Flotille 135 Kolding.

Hvornår blev du medlem?

- Jeg blev medlem i 1970.

Hvorfor blev du medlem?

- Fordi jeg altid har haft lyst til søen, og fordi jeg mener det alvorligt, når jeg siger: Aldrig mere en 9. april!

Nævn en af dine bedste oplevelser med MHV?

- Jeg var i 2003 på et meget spændende udlandstogt til polske Stettin. Vi var fire fartøjer afsted og blev rigtig godt modtaget af vore polske værter.

Hvilken aktivitet glæder du dig mest til i år?

- Vi var for nyligt med til at lede efter en vejrballon opsendt af organisationen

Geoforum i farvandet nord for Fyn, og selv om det ikke blev os, som fandt den, så var det en spændende oplevelse, ikke mindst fordi vi havde et meget livligt TV-hold med ombord. Så nu går min besætning og jeg og håber på, at der igen bliver brug for os ved en ny ballon-opsendelse.

Hvad er det dit ønske for MHV fremover?

- At ledelsen vil tage et skyldigt hensyn til, at MHV er en organisation, der bygger på frivillighed. For selv om vores arbejde selvfølgelig skal være professionelt og i orden, så er der altså grænser for, hvad men kan forlange af mennesker, der stiller sig frivilligt til rådighed og bruger en meget stor del af deres fritid i en - indrømmet - god sags tjeneste.



Spændende, sjovt og nyttigt

AF LEIF BRUUN

Gert Ladegaard Nielsen. Menig og aktiv i flere søgrupper i Flotille 126 Hvide Sande-Ringkøbing.

Hvornår blev du medlem?

- Jeg blev først medlem i 2010, men har da allerede gennemgået grunduddannelsen, den videregående befalingsmandsuddannelse og den ny uddannelse som operativ gummibådsfører.

Hvorfor blev du medlem?

- Det var nok fordi, min far også er aktiv i flotillen. På den måde fik jeg øjnene op for, at man i MHV beskæftigede sig med noget, der både er spændende, sjovt og samfundsnyttigt.

Nævn en af dine bedste oplevelser med MHV?

- Her må jeg nok nævne flotillens medvirken ved sidste års Skive Festival. Jeg var gummibådsfører for politiet, men da det

hele foregik under høj sol og i 23 graders varme, så var det lige til at klare..!

Hvilken aktivitet glæder du dig mest til i år?

- En af årets højdepunkter bliver uden tvivl Uddannelsesugen på Slipshavn. Jeg har meldt mig som medhjælper på det hold, der skal gøre de deltagende børn til "minidækskaster", og det skal nok blive meget, meget livligt!

Hvad er dit ønske for MHV fremover?

- Det er mit håb, at vi får lov til at beholde alle vore opgaver, - også dem i "den skarpe ende", og for min skyld må der gerne komme endnu flere til.





Skal man have et virkeligt billede af, hvad der foregår på havet, er man nødt til at være derude. Det er marinehjemmeværnet.

Foto: Per Lyngø

Farvandsovervågning:

Søværnets øjne på havet

Marinehjemmeværnets største opgave de sidste 10 år er farvandsovervågning. Det er en sømilitær opgave, der løses frivilligt for Søværnet 50 weekender om året.

AF NINNA FALCK

50 weekender om året sejler to marinehjemmeværnsfartøjer på farvandsovervågning for Søværnet. Der er afgang fredag aften, og fartøjet er tilbage søndag eftermiddag.

Den største opgave

Opgaven går under navnet SURVEX, som står for Surveillance Exercise (overvågnings-

øvelse). Øvelse er måske så meget sagt. Farvandsovervågningen er faktisk ubetinget marinehjemmeværnets største opgave for Søværnet, og det er - når man ser på mandtimer - hele hjemmeværnets største enkeltopgave for Forsvaret.

Ud over SURVEX sender marinehjemmeværnets besætninger et afgangssignal til Søværnet og oplyser deres sejladsplaner,

Tidslinje

1952

Det Maritime Hjemmeværn oprettes, og blandt opgaverne for Søværnet nævnes observations-tjeneste under sejlads.



1960'erne

Under den kolde krig i 60'erne var dele af marinehjemmeværnet i 'skærpet opmærksomhed', og fartøjerne skulle observere og melde om bevægelserne til søs.



1970'erne

Den kolde krig og oprustningen af Warszawa-pagtens flåde betød, at behovet for overvågnings-, efterretnings og varslingsystemer var stort, og her bidrog MHV til stadighed.

1986

Forsvarskommandodirektiv beskriver MHV's opgaver med farvandsovervågningen. Herefter holdt MHV-distrikterne i mange år på skift en landsdækkende farvandsovervågningsøvelse kaldet FLOTEX.



2002

MHV bliver fast etableret i farvandsovervågningen med to fartøjer hver weekend. Den samme ordning, der kører i dag. En stor gevinst for MHV på det tidspunkt er, at søværnet betaler for brændstoffet.

2012

SURVEX i weekenderne har nu kørt i 10 år og er i dag et af de faste produktionsmål.

når fartøjerne forlader havn på alle øvrige sejlads. Dermed er de faktisk også tilknyttet farvandsovervågningen.

Marinehjemmeværnets farvandsovervågning er i dag meget fast etableret og indgår i alle beskrivelser af hjemmeværnets produktion. Ifølge forsvarsforliget for 2010-14 skal hjemmeværnets farvandsovervågning ligefrem styrkes og udvikles.

SURVEX startede med brændstofmangel

SURVEX, som vi kender den i dag, startede i Marinehjemmeværnsinspektør, Henrik Kudsk tid. Kontreadmiral Henrik Kudsk, som i dag er Chef for Grønlands Kommando, kan fortælle, at han lancerede ideen i begyndelsen af 2002.

"Lige efter nytår 2002 erfarede jeg, at der var problemer med at gennemføre tilstrækkelig og kvalificerende sejltid for vore ca. 100 besætninger i marinehjemmeværnet. Det skyldtes en snæver begrænsning på vores brændstofforbrug. Jeg kontaktede derfor Chefen for Søværnets Operative Kommando, daværende kontreadmiral Tim Sloth Jørgensen med et godt tilbud til Søværnet: at vi i Marinehjemmeværnet ville sejle farvandsovervågning (SURVEX) for Søværnet med to fartøjer hver weekend året rundt, hvis de ville finansiere vores brændstof! Han var straks med på ideen og deltog efterfølgende i MHI-stævnet 2.-3. marts 2002, hvor konceptet blev godkendt af flotillecheferne." fortæller Henrik Kudsk.

Til fælles gavn

På den måde supplerede marinehjemmeværnet Søværnets enheder i weekenden, som så kunne være mere fleksible til andre opgaver. Og det ekstra brændstof og den ekstra sejladsstid skulle så målrettet bruges til at træne de enkelte besætninger, som alle skulle gennem en SURVEX i løbet af et år. I Henrik Kudsk øjne gav SURVEX besætningerne et skarpt operativt træningsmiljø, og det gav marinehjemmeværnet 'en fremtidssikrende rolle' og en skarpere intern og ekstern profil.

Altid med blikket mod havet

Farvandsovervågningen er i principet også en af marinehjemmeværnets ældste opgaver – den har bare ændret form over tid. Tilbage fra begyndelsen i 1952 gik opgaven under navnet observationstjeneste og var i høj grad

orienteret imod sikkerhedssituationen under den kolde krig. I dag er der langt flere civile formål med opgaven.

Synlig overvågning

Når marinehjemmeværnets fartøjer er på SURVEX stilles opgaven af Søværnets to maritime overvågningscentre (MOC), som råder over et skib hver. Herfra angives en præcis rute for patruljen og eventuelle objekter, der skal overvåges. Det kan f.eks. være skibe på vej gennem danske farvande, som skal have deres navn og type visuelt bekræftet som et supplement til de informationer, man elektronisk allerede råder over i Søværnets kontrolrum. Ellers kan det bl.a. handle om at kigge nærmere på skibe med mistænkelig adfærd, at kontrollere om bøjer og mærker er på plads og ellers yde en synlig patruljering af de danske farvande.

Øver undervejs

Der bliver også øvet. MOC'erne har planer for indholdet i sejladsen, men besætningerne kan også forud for sejladserne indsende forslag til aktiviteter, de ønsker at gennemføre undervejs. Det

Vi i Marinehjemmeværnet ville sejle farvandsovervågning for Søværnet med to fartøjer hver weekend året rundt, hvis de ville finansiere vores brændstof!

kan være miljøøvelser med udlægning af flydespæringer, redningsøvelser eller måske 'on the job training' med navigatører under uddannelse osv. Præcis som det var Henrik Kudsk's oprindelige tanke.

Klar til hurtig indsættelse

Med marinehjemmeværnsfartøjer på havet hver weekend har søværnet desuden to skibe på vandet, som hurtigt kan indsættes, hvis der skulle blive behov. Og det er ikke sjældent, at fartøjerne får en redningsopgave, mens de er på SURVEX.

Marinehjemmeværnets uddannelser på Slipshavn

AF NINNA FALCK

På Slipshavn udbydes hjemmeværnets mørkeblå uddannelser. Her følger man konstant med udviklingen, og lige nu afventer man den.

Flere kurser og flere kursister

Orlogskaptajn Erik Grubak har været Chef for Marinehjemmeværnssektion Slipshavn siden 2006, og han har haft sin gang på skolen siden 1993.

"I daglig tale siger vi, at Marinehjemmeværnssektionen (MHS) på Slipshavn uddanner alt fra kokken til kaptajnen", forklarer Erik Grubak, som understreger, at tingene har ændret sig meget over de seneste 10 år.

"I 1993 udbød marinehjemmeværnssektionen omkring 15 forskellige kurser, såvel maritime som fællesværns landbaserede kurser, herunder gruppeførerkurser. Siden har produktionen ændret sig i takt med Hjemmeværnets og samfundets udvikling og er blevet meget mere kompleks og mangearartet.

Vi udbyder i dag omkring 40 forskellige slags kurser. Samtidig mærkes den øgede tilgang til marinehjemmeværnet og de øgede krav til uddannelse også i antallet af kursister, som nu ligger på omkring 1000 kursister om året", siger Erik, så ikke bare indhold men også

omfanget af uddannelsesproduktionen på Slipshavn er steget meget.

Organisatoriske ændringer

Samtidig har vilkårene for produktion af uddannelser på Slipshavn ændret sig meget, bare siden Erik kom til.

"Da jeg startede i 2006, var jeg sektionschef for alt personalet på Slipshavn og dermed ansvarlig for hele produktionen. 1. januar 2007 overtog Forsvarets Bygnings- og etablisementstjeneste (FBE) driften af kommandantskabet og kabysen. Og nu, den 1. april 2012, er vi tre parter, der driver Slipshavn, da firmaet, Forenede Service, nu har overtaget driften af kabys, rengøring samt grønne arealer. FBE har 'deskfunktionen' med tilhørende bookning, og jeg er sektionschef for det, man i daglig tale kalder kerneproduktionen, dvs. officerer, kontorpersonale samt UMAK. Det er blot en ny udfordring, som vi lige skal øve os lidt i", fortæller Erik om driften af de samlede aktiviteter på Slipshavn, der efterhånden er blevet delt på mange aktører.

// Et er sikkert, og det er, at Slipshavn drives af nogle ihærdige fastansatte og ikke mindst et unikt korps af frivillige instruktører

Simulatorer en nødvendighed

I takt med den elektroniske udvikling og tilgangen af nye moderne skibe, er kravet til medlemmernes viden og færdigheder steget hastigt. Det betyder selvfølgelig meget for uddannelsesinstitutionen. "Udviklingen har senest betydet, at vi siden 2007 også har uddannet det navigatoriske personel i en navigations-simulator. 'Første generationssimulatoren' er lige nu ved at blive erstattet af en ny. Den nye simulator bliver opstillet og testet i løbet af foråret og sommeren", fortæller Erik om skolens meget avancerede trænings- og undervisningsmateriel, som snart opgraderes med 8 nye simulatorkonsoller. Det er i øvrigt de samme, som indkøbes til Søværnets Officersskole og Taktisk Kursus i Frederikshavn, og det er planen, at de tages i brug fra august/ september i år. "Den nye simulator kommer meget tæt på den virkelige sejlads med Marinehjemmeværnets 800- og 900-klassefartøjer, og alle på Slipshavn ser virkelig frem til at tage den i brug", fortæller Erik Grubak.

Båret af frivillige instruktører

Når man spørger Erik Grubak, hvad det er, der driver Slipshavn, kan han ikke give et entydigt og fyldestgørende svar. "Men et er sikkert" understreger han, "og det er, at Slipshavn drives af nogle ihærdige fastansatte og ikke mindst et unikt korps af frivillige instruktører. Slipshavn har ca. 200 fast tilknyttede entusiastiske instruktører, som gang på gang giver deres frivillige kollegaer gode oplevelser samt en masse viden, færdigheder og holdninger", fortæller Erik, og han vil gerne have flere instruktører. "200 frivillige instruktører kan lyde af meget, men de er hårdt spændt for, så Slipshavn søger stadig nye instruktører til alle vores kursustyper", siger Erik.

Slipshavn er udfordret

Slipshavn har siden november 2006 været udfordret og vil stadig blive det fremover. I november 2006 blev Slipshavn udsat for en stor oversvømmelse. Det medførte bl.a., at der gik råd og svamp i den største indkvarteringsbyg-

Tidslinje

1656-1657

Slipshavn Skanse opføres.



1801-1808

Skansen ombygges til sin nuværende form.

1883-1905

Der kører tog mellem Slipshavn og Knudshoved.



Flyvebåd som på Slipshavn fra Nyborg historiske arkiv

1916

Slipshavn udbygges til flyvebådsstation med flyvebådshangar.

1940-1945

Slipshavn benyttes som kommandostation af tyskerne.



1949

Henlagt under Fyns Marinedistrikt.

1950

De første sejlene frivillige marinere afvikler kurser på Slipshavn.



1956

Søværnet overdrager Slipshavn til marinehjemmeværnet.

1974

Slipshavn lægges ind under enhedsskolen i hjemmeværnet.

1999

Frivillige i marinehjemmeværnet bekæmper nedlæggelsesforslag.



2006

Oversvømmelse på Slipshavn med store skader på inventar og bygninger.

2007

Første navigationssimulator etableres på Slipshavn



Illustration af den nye simulator til Slipshavn i 2012.

2012

Anden navigationssimulator etableres på Slipshavn.



Udbuddet af kurser og kursister stiger år for år. Her gør et af de utallige sejlene kurser klar til afgang fra Slipshavn. Foto: Per Volder.

ning, 'barakken', som ikke stod til at redde. FBE etablerede derfor i 2008 en midlertidig indkvarteringsfacilitet i form af 4 containere - en anvendelig men kortsigtet løsning. Der har siden været arbejdet med et erstatningsbyggeri. Projektet er langt fremme, men det iværksættes sandsynligvis ikke, før den endelige politiske beslutning omkring besparelser i Forsvaret er vedtaget. "Af samme årsag er en projekteret udvidelse af simulatoren

udsat, og vi etablerer derfor midlertidigt den nye simulator i vores nuværende fritidsområde samt lærerværelse. Vi arbejder på at kunne stille nogle midlertidige fritidsfaciliteter til rådighed i den "gamle" simulatorbygning", fortæller Erik Grubak, som forudser, at der vil komme en periode med usikkerhed omkring Slipshavn, men han satser på marinehjemmeværnets ukuelige evne til at ride stormene af og komme videre.

SLIPSHAVN: FRA SKANSE TIL SKOLE

Hjemmeværnets maritime skole ligger lige midt i den fynske forsvarshistorie.

Slipshavn Skanse blev opført tilbage i 1656-1657 som beskyttelse for fæstningsbyen Nyborg. Skansen blev udbygget i 1801-1808, hvor den fik sin nuværende form, og den skulle sammen med andre skanser og anlæg skabe sikkerhed omkring Nyborg Fjord.

Slipshavn har siden huset vagtskibe i sundtoldens tjeneste og har fungeret som lodsstation. I en kort periode fra 1883 til 1905 gik der en togbane ud til Slipshavn fra Knudshoved. Stationsbygningen var det, alle i dag kender som 'Filmsalen'.

Under første verdenskrig i 1916 blev Slipshavn Marinestation udbygget med en undervands- og flyvebådsstation. Til flyvebå-

dene blev der bygget en særlig træhangar, som står på Slipshavn den dag i dag.

Under 2. verdenskrig brugte tyskerne Slipshavn, der fungerede som kommandostation for samtlige minespæringer i Store- og Lillebælt.

Slipshavn til marinehjemmeværnet

Efter besættelsestiden blev Slipshavn lejet ud af godsejer Juul Juelsberg for 1 kr. om året og henlagt under Fyns Marinedistrikt. Marinedistriktet stillede i 1949 i første omgang lokaliteterne til rådighed for Hjemmeværnsregion IV. Allerede siden sommeren 1950 havde frivillige fra hjemmeværnsflotil-



Slipshavn i 70'erne. En håndfuld kursister undervises i den helt basale våbenhåndtering.

lerne gennemført uddannelser på stedet, og den 1. april 1956 blev Slipshavn overdraget af Søværnet til marinehjemmeværnet. Skolen blev dog i 1974 lagt ind under enhedsskolen i hjemmehæren med hovedcenter på skolen i Nymindegab. Men det maritime speciale er forblevet på skolen.

Samlingspunkt

Slipshavn har siden starten været det fælles mødested i marinehjemmeværnet og er gennem årene blevet et omdrejningspunkt for marinehjemmeværnets identitet og sammenhold. Derfor har det også givet genlyd langt ud i rækkerne, når nogen har ville lave om på stedet eller ligefrem lukke det.

Slaget om Slipshavn

Op til forsvarsforliget 2000-2004 blev det fra Hjemmeværnskommandoen bla. foreslået at nedlægge Slipshavn. Det fik i den grad mobiliseret de frivillige i Marinehjemmeværnet. I 50 års jubilæumsbogen skrives der bla. at "Der blev etableret kommunikationslinjer via internettet. Møder blev afholdt i forskellige fora, og kravet om Slipshavns beståen blev fremført over for Hjemmeværnskommandoen. Forskellige lokalpolitiske krav blev fremsendt til politikerne på Christiansborg..." Flotillerådet i Flotille 367 Dragør gik lige til sagen. En delegation af frivillige med tidligere flotillechef i Dragør, Jørgen Falkenberg, i spidsen blev samlet. De havde arbejdet hektisk for at samle al nødvendig dokumentation for sagen, og så fik de foretræde for Forsvarsud-

valget med Helge Adam Møller som formand. Ingen havde nok forestillet sig denne kamp, og det endelige forsvarsforlig blev ventet med spænding. Det lykkedes marinerne at få overbevist de politiske partier om, at Slipshavn skulle bevares.



Parade foran Slipshavn i 50'erne.



'Fiskerhuset', da fiskeren stadig boede der i 60'erne.

Slimet havn i 566 år

I 1446 nævnes Slipshavn første gang som en naturhavn, mens den i 1623 omtales som 'Nyborgs gamle havn'. Slipshavn skulle efter sigende betyde slimet, sumpet havn.



Parade foran Slipshavn i de tidlige 70'ere.



Navigationkursus i 'Fiskerhuset' i 80'erne. Foto: Torben Glyum

Uddannelsesugen:

Frivillige laver uddannelse for frivillige

For tyve år siden startede man et forsøg ved distriktet i Århus. Det blev en af marinehjemmeværnets allerstørste succeser.

AF NINNA FALCK

I sommeren 2012 er det 20. gang, at Slipshavn slår dørene op for en uge med kurser og hyggeligt samvær på marinehjemmeværnets uddannelsesuge. Her præsterer man i løbet af en uge omkring 10% af et års samlede produktion af uddannelser i marinehjemmeværnet

Familien er med

I uge 28 omdannes hele Slipshavn altid til en stor lejr, hvor medlemmerne kan tage deres kærester eller ægtefæller og børn med. Her er program med aktiviteter for familien, mens mor eller far er på kursus. Det er en hel unik lejlighed til at møde sine hjemmeværnsskammerater og for familien til at opleve den verden, som tager meget tid hjemmefra for mor eller far.

Et frivilligt projekt

Det helt unikke ved uddannelsesugen er, at selvom om ansvaret går på skift mellem distrikterne, så er hele planlægningen og gennemførelsen af ugen stort set udelukkende baseret på frivillige kræfter. Overskriften for ugen er 'Frivillige laver uddannelse for frivillige', og mottoet er 'Glem ikke at være glad!'

Sådan blev ideen født

Kurt Verner er pensioneret komman-

dørkaptajn og er i dag aktiv i Flotille 135 Kolding. Han husker, hvordan det i sin tid startede, da han var chef for distriktet i Århus. "Jeg må indrømme, at det faktisk er efter idé fra hærhjemmeværnet", smiler han. Det var orlogskaptajn H.C. Hansen, som havde oplevet en uddannelsesuge ved et hærhjemmeværnsdistrikt og kom tilbage og fremlagde idéen.

"Vi havde problemer med at få folk afsted på uddannelser, og vi skulle også gøre noget for familierne, så det var en rigtig god idé. Orlogskaptajn Edda Riiser blev sat i gang. Hun fik fire af de lokale frivillige uddannelsesbefalingsmænd til sin rådighed, og de sendte programmet ud for 1992. Der stod: Tag familien med – vi garanterer børnepasning", fortæller Kurt Verner om opstarten på den første uddannelsesuge.

Folk var begejstrede

Det blev en succes. "Vi havde tænkt, at hvis der kom 80, så var vi tilfredse. Jeg tror, der kom nogle og 90, og folk var begejstrede. Vi spurgte alle flotillecheferne ved det følgende flotillechefmøde, om det var noget, vi skulle arbejde videre med. Det var der 100% opbakning til", forklarer Kurt Verner, og en ny tradition var dermed født.



Bjarne Kodal i hyggelig snak med et par af ugens børn.

Vi i MHV har fundet opskriften!

Der bliver lagt tusindvis af frivillige timer i forberedelse og afvikling af uddannelsesugen. En, der har knoklet for sagen, er Bjarne Kodal. Han er bidt af ugen, og han ved, hvad den betyder.



De store unge skal udfordres. I år tilbydes en 'minidæks gast'.



Hangaren bruges til spisning og sociale aktiviteter på ugen.



BON-soldat holder pause tilbage i 2001. Foto Torben Glyum



Mens solen skinner udenfor, er der koncentration indenfor.

"Det er ligesom med folk, der har været på Grønland. De må bare tilbage, og det kan andre ikke forstå, hvis de ikke selv har været der. Uddannelsesugen er marinehjemmeværnets faglige og sociale lim, og jeg kan ikke undvære det." Sådan siger Bjarne Kodal, IT-officer og kaptajn-løjtnant til rådighed ved Marinehjemmeværnsdistrikt Vest. Han er i år kursusleder (KUL) for fjerde gang på uddannelsesugen.

Den helt særlige ånd

Bjarne Kodal kom på uddannelsesugen første gang i 1995, og i 2000 var han næstkommanderende (NK) under KUL Flemming Dynt. "Han var en god læremester for mig og lærte mig om ånden", fortæller Bjarne, som netop lægger meget stor vægt på den særlige 'ånd', der hersker på ugen. "Det er jo ikke kun et spørgsmål om Q'er (Q = gennemført kursist). Marinehjemmeværnet er et lille værn. Det betyder noget, at vi ses – at vi holder det sociale ved lige. Hvis vi f.eks. ikke havde det sociale liv i Hangaren

om aftenen, så var der ingen uddannelsesuge", understreger han.

Effektiv på uddannelserne

"Vi i marinehjemmeværnet har fundet opskriften. Frivillige der laver uddannelse for frivillige er blevet så effektivt, at Chefen for Hjemmeværnet har kaldt os en 'Q-maskine'. Og vi kan forene det med det sociale. Hvis du laver en cost benefit-analyse, så er jeg sikker på, at uddannelsesugen giver meget for pengene", fastslår Bjarne.

"Uddannelsesugen vokser, og der er et kæmpe kursistpotentiale", forklarer Bjarne. "Der er flere overtegnede kurser i år, og hver gang, vi har udvidet, er der igen blevet fyldt ud, og nu er der ikke plads til flere udvidelser", konstaterer han om ugen, som hvert år forbedrer sig. "Vi tager de nye erfaringer med fra de årlige rapporter og lærer fra gang til gang. Vi er meget bevidst om at udvikle", siger han.

Rugekasse for nytænkning

Ugen fungerer også som rugekasse for nye

uddannelser. Sidste år udbød man f.eks. et nyt koncentreret navigationskursus, 'NAV I'. "Der er så mange tilmeldte til NAV I i år, at vi kunne dublere den, hvis der var plads", fortæller Bjarne, som kan afsløre denne sommers nye forsøg: 'Minidæks gast' for de store teenagerne. "Vores egne unge kommer jo år efter år, og vi vil da gerne holde på dem og give dem smag for selv at blive frivillige en dag." siger han. Minidæks gæsten er totalt overtegnet.

Bureaukratiet truer

Der er også lidt malurt i bægeret. De bureaukratiske krav fra de nye fælles tjenester i Forsvaret har ærgret Bjarne. "Det er det, vi kæmper allermest med. Den 'koncernmåde' at drive Forsvaret på er sikkert udmærket, men passer ikke til vores hjemmeværn", fortæller han. "Uden det kan vi ellers til enhver tid selv lave en perfekt uddannelsesuge", siger Bjarne Kodal. "Det vigtigste for mig er, at vores kursister og gæster ikke mærker de bureaukratiske stramninger".

AF NINNA FALCK

Kvinderne kan og vil

Der kommer flere og flere kvinder ind i marinehjemmeværnet. De startede som Kvindelige Marinere, men i dag er de alle MHV'ere.

Kvinder udgør et stort potentiale for marinehjemmeværnet. Bare det faktum, at kun 15 % af den aktive styrke udgøres af kvinder i dag, taler sit eget tydelige sprog om, at der er mere at hente. Og alt tyder heldigvis på, at kvinderne nu for alvor er begyndt at få øje på mulighederne for en spændende og aktiv fritid i marinehjemmeværnet.



Der kommer flere og flere

Der sker i disse år en udvikling i retning af flere og flere kvinder i det mørkeblå. Ud af 187 kontrakter i 2011 var 38 kvinder, og det vil sige 20 %

Der er i dag tre kvindelige flotillechefer ud af 39 og fire næstkommanderende ud af 39. Der sidder en lille håndfuld kvinder ved de to distriktsråd, og der kommer flere og flere kvindelige befalingsmænd og officerer. Selvom der er lidt langt mellem kvinderne, er det i dag helt naturligt, at kvinder deltager i alle former for aktiviteter og uddanner sig og bestrider alle funktioner.



Kvindelige Marinere banede vejen

Da hjemmeværnet blev stiftet i 1949 var det kun for mænd. Og sådan har det været helt frem til 1989, hvor kvinderne endelig kunne indgå på lige fod med mændene. Alternativet før 1989 var kvindekorpserne: Danmarks Lottekorps, Kvindeligt Flyvekorps og Kvindeligt Marinekorps. Kvinderne har med Kvindelige Marinere – senere Kvindeligt Marinekorps – været med hele vejen lige siden 1946. De har trænet, de har kæmpet for deres eksistens, og de har været en uvurderlig støtte for Søværnet og ikke mindst marinehjemmeværnet gennem tiderne.

Kvindernes historie

1946

Kvindelige Marinere (KM) blev stiftet 22. juni med Fru Marie Antoniette von Lowzow som initiativtager og chef.

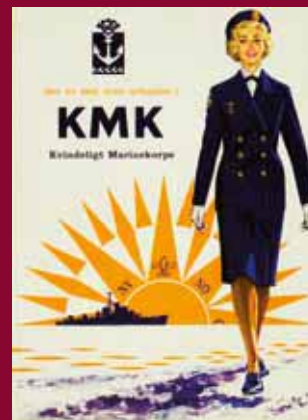
1946

Hjemmeværnet (HJV) blev oprettet 1. april, og i Hjemmeværnslovens § 20 åbnes op for tilknytning af kvinder til værnet via foreninger, der træner dem til at støtte HJV.



1951

Overenskomst mellem KM og forsvarsministeriet om tilknytning af KM til HJV og søværnsmyndigheder. KM fik bl.a. ansat en øverste korpschef. KM, som nu hed Kvindeligt Marinekorps (KMK) fik nu tilskud af staten, og man skulle ikke længer selv betale uniformer, uddannelse osv. Opgaverne var assistance til marinen og Det Maritime Hjemmeværn ved krig eller forhøjet beredskab. Specialerne var bl.a. sprog og chaufførtjeneste.



Ilse trådte vejen for andre

Ilse Strøyer blev Marinehjemmeværnets første kvindelige flotillechef, og det var i flotille 114 Aalborg-Hals, hvor man bakkede op om 'mønsterbryderen' fra starten.

Da Ilse Strøyer i 1996 blev udnævnt som fartøjsfører og flotillechef for flotille 114 Aalborg-Hals, var hun den første kvindelige af slagsen, selvom der allerede i 1989 blev åbnet op for netop kvindelige skibs- og flotillechefer i Marinehjemmeværnet.

Fuld opbakning

"Faktisk var det ikke noget, vi tænkte så meget over i flotillen, om chefen skulle være af hun –eller hankøn," husker Ilse Strøyer om overvejelserne, inden hun tog springet.

"Det er nok fordi, vi er en frivillig organisation. Der har det aldrig været af betydning, om man er kvinde eller mand, bare man klarer sine opgaver, tilføjer hun smilende.

Så hele vejen igennem følte Ilse, at hun fik flotillens opbakning og støtte som chef og fartøjsfører. Og det er først efter, at hun holdt op i 2003, at hun egentlig har tænkt tilbage på, om det var noget særligt.

Lidt stolt i dag

"Først her bagefter, føler jeg mig

faktisk lidt stolt. Men det ville jo aldrig været gået uden en god flotille og deres støtte i det hele taget, så mens jeg var i det, var det jo 'bare' noget, jeg gjorde," fortsætter hun glad.

Det blev således til syv et halvt års aktiv tjeneste som første kvindelige chef i det frivillige maritime værn, og Ilse har da også oplevet, at senere kvindelige kolleger er kommet til

hende og har snakket, inden de tog springet til uddannelsen eller udnævnelsen som flotillechef eller fartøjsfører.

Kræver opbakning hjemmefra

Her mere end tyve år efter at det blev muligt for kvinder at blive chefer, er der dog stadig forholdsvis få, der har påtaget sig opgaven. Ilse har ikke en fast forklaring på hvorfor, men hun indrømmer, at det er en uddannelse og en udfordring, der tager rigtig meget tid og mange kræfter.

"Så her er det vigtigt, at hele familien også bakker op," siger hun og forklarer videre; "Men det gælder, uanset om man er kvinde eller mand. For det at være flotillechef tager meget af ens fritid."



I 1996 blev Ilse Strøyer flotillechef som den første kvinde nogensinde.

1966

KMK fik oprettet en Sektion Øst med kontor i København og en Sektion Vest i Århus. Opgaverne overgik efterhånden til kommunikation og plotning. Alt sammen på land.



1973

KMK fik Kvindelige Marinedistrikt 1, 2 og 3 ved hhv. Århus, Korsør og Holmen. KMK's selvstændige centrale stab blev nedlagt, og korpschefen indgik i den nye Hjemmeværnskommando som inspektør for KMK.

1975

Kompagnierne blev nedlagt, og KMK'erne placeret i MHV-flotillerne med en udpeget KMK-kontaktperson, som refererede til distriktet og holdt styr på kvindernes forhold.



Pernille elsker at sejle

AF HELLE KOLDING

Mand, hus og to små børn er ingen hindring for en aktiv indsats i marinehjemmeværnet, fastslår Pernille Nygaard, der er en af de nye unge kvinder, som har meldt sig til det frivillige værn.

Med en fortid som overkonstabel i søværnet, var det næsten en selvfølge, at Pernille Nygaard fortsatte i det maritime, da hun skulle vælge en fritidsbeskæftigelse.

Vil lave noget meningsfyldt

"Jeg havde været et par år uden for systemet, men savnede sejladserne og kammeratskabet. Det er et specielt kammeratskab, man får, når man sejler på et skib," forklarer Pernille.

Derfor meldte hun sig ind i marinehjemmeværnet, som hun kendte lidt fra samarbejdet mellem netop det frivillige værn og søværnet. Her er hun tilknyttet Flotille 115 i Frederikshavn.

"Det er nærmest en naturlig forlængelse af mit professionelle virke. Det er meget vigtigt for mig, at lave noget meningsfyldt og gøre noget for andre, og det synes jeg, vi i

marinehjemmeværnet gør," tilføjer hun.

Fordomme gjort til skamme

For Pernille var det først og fremmest det maritime miljø, der lokkede. Men hun understreger også, at hendes møde med den lokale flotille også hurtigt bød på et opgør med alle hidtidige fordomme. Det var jo ikke kun en gruppe af 'gamle sømænd', der mødtes her. Selvom der er flest mænd i flotillen, er den sammensat af alle



1977

KMK oplever sit medlemsmæssige højdepunkt med 1.538 medlemmer pr. 1. januar.

1989

Kvinderne kunne nu indgå på lige fod i flotillerne med deres mandlige kollegaer mht. til uddannelser og funktioner. De kunne både blive fartøjsførere og flotillechefer. Personel, der var mobiliseringsplaceret ved Søværnet indgik i HJV's nyoprettede Tjenestestedskorps' kompagnier. Halvdelen af KMK'erne gik til det såkaldte TJEK.



1996

Første kvindelige flotillechef og fartøjsfører – i én og samme person: Ilse Strøyer fra Aalborg

2004

Tjenestestedskorpsen splittes og deles ud på flyver, hær og marinehjemmeværnet. I MHV er specialet især NCAGS - Naval Co-operation and Guidance for Shipping - og kvinderne støtter Søværnet under store nationale og internationale øvelser.

aldersgrupper og et bredt spekter af sociale baggrunde. Der er en god ånd og et godt kammeratskab i flotillen, og det er da også det, der gør, at hun så gerne engagerer sig i arbejdet og er med, selvom hun nok bruger 'rigtig mange timer' på denne fritidsbeskæftigelse.

"Vi lever jo tæt sammen på et skib, og det skal man lige gøre sig klart, når man går ind i marinehjemmeværnet. Vi har jo ikke eget lukaf, og der bader altså både mænd og kvinder i det samme lille baderum, selvom vi jo ikke bader samtidig," smiler hun videre.

Alle kan være med

Pernille vil gerne have flere kvinder i marinehjemmeværnet, men hun tænker egentlig ikke i dagligdagen på, om man er kvinde eller mand i det frivillige værn.

"Det tænker vi ikke på, når vi sejler. Der er en god tone og en god blanding af generationer, men vi tænker ikke så meget på, om det er kvinder eller

mænd", siger hun og fortsætter;

"Kvinder skal ikke holde sig tilbage, fordi de frygter at arbejdet om bord er for hårdt. Alle kan være med, og vi hjælper jo hinanden."

Det kræver planlægning og opbakning

Pernille Nygaard har påtaget sig opgaven som rekrutteringsofficer i flotillen og er dækskapt tilknyttet stabstjeneste. Hun bruger mange timer i marinehjemmeværnet, og med to små børn, mand og hus og desuden i gang med en uddannelse i det professionelle liv, kan det måske synes svært indimellem, at få enderne til at mødes.

"Slet ikke. Det kræver bare god planlægning, og selvfølgelig også forståelse fra 'baglandet'. Men min mand er selv i Søværnet, så han ved godt, hvad det drejer sig om, så der er opbakning hjemmefra", indrømmer Pernille videre.

Med foråret begynder de flere sejladser også, og det glæder hun sig til. Syv-ni-tretten har hun aldrig været søsyg, så selvom fartøjet kan gynges noget på bølgerne, så skræmmer det ikke. Tværtimod. "Jeg elsker at sejle!" fastslår hun med overbevisning.



Kvindelige Marineres Musikkorps

Dirigent fra marinen, Knud Bentzen blev i 1947 enig med Chefen for Kvindeligt Marinekorps, Marie Antoinette von Lowzow, om at danne et musikkorps inden for korpset. Den 30. januar 1948, mødtes 10 messingblæsere og 10 trommeslagere til den første øveaften i Knud Bentzens kælder, og Kvindelige Marineres Musikkorps var en realitet. Musikkorpset hører nu til i marinehjemmeværnet, og de spiller stadig flittigt til stor glæde for marinehjemmeværnet, Søværnet, marineforeningerne og mange andre. Orkestret er i dag en af de sidste enheder tilbage fra Kvindelige Marinere.

Pernille synes, at kvinder ikke skal holde sig tilbage. Alle kan være med.

Foto: Lars Horn



2009

Kronprinsessen optages i HJV, og bliver et stort foregangsbillede for kvinder, der melder sig til HJV. Man taler decideret om "Mary-effekten".



Frem til 2012

Tilværelsen for de sidste traditionelle KMK-opgaver har de sidste år været noget omtumlet. Organisatorisk er de sidste kvinder fra TJEK koncentreret som grupper i flotiller, hvor de besidder helt særlige specialer til støtte for Søværnet. De KMK'ere, som gik direkte ud i de traditionelle flotiller, har trådt stien for alle de kvinder,



der er kommet til siden 1989, og som stadig strømmer til.

En lystsejler får besøg af toldere fra SKAT. De er rykket ud med marinehjemmeværnet. Foto. Morten Brandborg.



På patrulje med Politi og SKAT

Patruljer til søs med politiet og SKAT fylder godt i ordrebogen. Grundlaget for samarbejdet er marinehjemmeværnets høje troværdighed.

AF NINNA FALCK

Når politiet skal til søs for at tjekke, om sejlerne overholder sikkerhedsreglerne, og når SKAT er på toldpatrulje til søs, så stiller marinehjemmeværnet op med besætninger og fartøjer. Ja, selv uddannelsen af de medarbejdere fra politi og SKAT, der skal til søs, leveres af marinehjemmeværnets instruktører.

Inden for den sidste 10 års periode er patruljeringer for politiet og for SKAT blevet formaliserede og faste opgaver for marinehjemmeværnet. 43 told- og politisejladser blev det til i 2011. Arbejdsdelingen

er, at marinehjemmeværnet stiller skib og besætning til rådighed og har ansvaret for selve sejladsen, mens politiets og SKATs medarbejdere udøver myndigheden på patruljerne.

Troværdighed gav samarbejde

Chef for Forsvarskommandoens Operations- og planlægningsafdeling, kommandør Karsten Riis Andersen, var Marinehjemmeværnsinspektør fra 2003 til 2009, hvor denne udvikling tog fart. Han ser marinehjemmeværnets ry inden for søred-

TIDSLINJE



2001

'Bekendtgørelse om forsvarets varetageelse af politimæssige opgaver til søs' skaber grundlag for politisamarbejdet.



2002

MARSIKPOL (Maritimt sikkerhedskursus for polititjenestemænd) starter på Slipshavn.

SKAT

2005

Samarbejde mellem Marinehjemmeværnet og SKAT indskrives i forsvarsforliget

POLITI

2007

Politireformen giver anledning til at indgå fornyede aftaler med de 12 nye politikredse.

2008

Aftale med SKAT underskrives



2012

Aftale med SKAT revideres.



Gummibåden er et vigtigt værktøj, når politiet skal på patruljer til søs.

Foto: Jens Blauenschild.

ningsberedskabet og registreringen af marinehjemmeværnets aktiviteter som den dokumentation, der har åbent dørene for de nye samarbejder.

"Flotillernes beredskab på en time og den troværdighed og respekt, det har medført, har netop været en af årsagerne til, at politiet og SKAT har set det hensigtsmæssige i at anvende fartøjerne, som med deres geografiske spredning dækker Danmark og styrker sikkerheden på en række vigtige områder", understreger Karsten Riis Andersen.

Politipatruljer

Marinehjemmeværnet har gennem tiden assisteret politiet ved en lang række opgaver. I nulserne begyndte et mere formaliseret samarbejde om patruljesejladser at tage form, og man indgik flere steder lokale aftaler mellem flotillerne og det lokale politi, hvor politiets grundlag var 'Bekendtgørelse om forsvarets varetageelse af politimæssige opgaver til søs' fra 2001. Politireformen i 2007 gav siden anledning til, at marinehjemmeværnet opsøgte de 12 nye politikredse for at indgå nye aftaler.

Båret af engagement

"Politisamarbejdet udviklede sig gradvist, bl.a. fordi engagerede politifolk også var engagerede medlemmer af marinehjemmeværnet. De kunne se potentialet i mari-

Fakta: politipatruljer

De sidste fire år har marinehjemmeværnet været ude med politiet på patrulje 118 gange.

På patruljerne tjekker politiet blandt andet alkoholpromille, sikkerhedsudstyr samt diverse bådførerbeviser. Når havjægerne er på programmet, er det jagttegn og våben, man hovedsagelig kontrollerer.

nehjemmeværnets nye fartøjer og gummibåde. I takt med at Søværnet samtidig fik færre mindre enheder, øgedes behovet for anvendelse af marinehjemmeværnets enheder til assistance bl.a. til politiet. Derfor udvikledes og formaliseredes den uddannelse, der indledningsvis var startet op af frivillige i samarbejde med politiet." erindrer Karsten Riis Andersen.

Uddannelsen for politiet hedder MARSIKPOL (Maritimt sikkerhedskursus for polititjenestemænd). Undervisningen forgår via skolen på Slipshavn. Hver politikreds skal have mindst to betjente uddannet, og ca. 100 politibetjente har i dag gennemført uddannelsen.

Toldpatruljer

Marinehjemmeværnets samarbejde med SKAT nævnes første gang i forsvarsforliget for 2005 til 2009, hvor der står: "Marinehjemmeværnet indgår, når det indsættes,



Et stort hold toldere og deres hunde på maritimt sikkerhedskursus hos marinehjemmeværnet.

som hidtil i Søværnets operative struktur, hvor det deltager i den nationale, maritime opgaveløsning, herunder farvandsovervågning, støtte til Told og Skat, politiet mv.”

Information var grundlaget

Karsten Riis Andersen forklarer om udviklingen: ”Op til forsvarsforliget 2005 blev der stillet mange spørgsmål om Forsvarets og Hjemmeværnets virke. Siden min tiltræden var målsætningen derfor både at få orienteret om marinehjemmeværnets indsats til gavn for samfundet, få en troværdig registrering af aktiviteterne og samtidig få



Kommandør Karsten Riis Andersen gødede jorden for aftalen med SKAT.

formaliseret indsatsen i forhold til andre myndigheder. Netop budskabet om, at marinehjemmeværnets ressourcer skulle ses bredt som en del af samfundets samlede ressourcer, har måske været medvirkende til, at man fra politisk hold knyttede udskiftningen af SKATs forældede fartøjer sammen med anvendelse af marinehjemmeværnets nyere og meget bredt anvendelige fartøjer.”

SKAT kunne se ideen

”Nu kan man ikke forvente, at embedsmænd i SKAT læser Forsvarsforlig. Det var derfor også med en vis overraskelse, da de blev ringet op og indbudt til et samarbejde med marinehjemmeværnet”, husker Karsten Riis Andersen om samarbejdets opstart.

”Det lykkedes imidlertid hurtigt at finde hinanden, og SKATs toldere kunne se en meget større synergi og geografisk spredning i forhold til, hvad der kunne opnås med deres egne to mindre udtjente fartøjer. Det var derfor også helt uproblematisk at få institutionaliseret den uddannelse, som politiet fik, til også at være gældende for toldembedsmændene”, fortæller kommandøren.

Aftalen med SKAT blev første gang underskrevet i juni 2008. Den blev i februar i år revideret med en præcisering af det område, hvor SKAT fremover vil udøve sin myndighed til søs. Det er nu udvidet til at gælde stort set alle danske farvandsområder.



Fakta: Toldpatruljer

Marinehjemmeværnet har fra juni 2008 til 2012 sejlet over 80 patruljesejladser med tolderne i SKAT. Når SKAT er på toldpatrulje går det efter smugleri af narko, cigaretter og spiritus mm. SKAT har via EU-samarbejdet store forpligtelser omkring beskyttelsen af EU's ydre grænser. Det gælder også vandvejene.

Mit marinehjemmeværn

På vej til fartøjsfører

AF LEIF BRUUN

Kenne Søby Jørgensen. Næstkommanderende, korporal og navigationsstuderende ved flotillen på Ærø.

Hvornår blev du medlem?

- Jeg blev medlem for ca. to og et halvt år siden.

Hvorfor blev du medlem?

- Først og fremmest fordi jeg gerne vil sejle, og så nok også fordi jeg er lidt familiemæssigt belastet. Min mor har i mange år været aktiv i både Politi- og Flyverhjemmeværnet.

Nævn en af dine bedste oplevelser i MHV?

- En af de bedste oplevelser var uden tvivl uddannelsen som dækskyst. Kurset blev afviklet på en rigtig god måde og blandt fantastisk gode kammerater.

Hvilken aktivitet glæder du dig mest til i år?

- Det må blive det afsluttende NAV4-kursus. Når det er vel overstået er jeg færdiguddannet som fartøjsfører. Det er en uddannelse som normalt tager fem år, men jeg har altså klaret den på ca. halv tid.

Hvad er dit ønske for MHV fremover?

- Tillad mig at gøre det lidt teknisk: Jeg kunne nemlig rigtig godt tænke mig, at alle vore fartøjer fik deres agterdæk nydesignet, så gummibådene ikke længere skulle løftes ud over siden med en kran, men kunne søsættes via en sliske ude agter, - lidt i stil med den Søværnets Diana-klasse er udrustet med.



En af de bedste oplevelser var uden tvivl uddannelsen som dækskyst

Glæder sig til MHV's jubilæum

AF LEIF BRUUN

Knud Anker Henriksen. Menig rekrutteringsofficer ved Flotille 114 i Ålborg.

Hvornår blev du medlem?

- Jeg blev optaget i MHV i Vordingborg i 1956, og efter at være uddannet fartøjsfører flyttede jeg til Ålborg-flotillen i 1969. Og her har jeg bl.a. fungeret som DIF K, NK og flotillechef.

Hvorfor blev du medlem?

- Fordi min hu altid har stået til søen. Min far var meget aktiv i Vordingborg-flotillen, og da jeg lige fra barnsben havde tilbragt mange timer i "de grå skibe", så faldt det helt naturligt, jeg selv blev medlem, da jeg fyldte 18.

Nævn en af dine bedste oplevelser med MHV?

- Gode oplevelser har der været mange af, men en af de mere spændende, var dengang i 1985, hvor vi skulle tage imod

et hold af de berømte US Navy Seals-soldater oppe i Løgstør Bredning. Vi havde fået at vide, at de ville komme ned fra luften, men jeg skal ærligt indrømme, at vi ikke opdagede dem, før de pludselig stod på dækket..!

Hvilke aktiviteter glæder du dig mest til i år?

- Jeg glæder mig rigtig meget til at fejre MHV's 60 års jubilæum, først ved den officielle markering i Nyborg og siden i godt selskab med de jyske kammerater ved en stor fest i Juelsminde.

Hvad er dit ønske for MHV fremover?

- At man ikke hænger mere på frivillighedens folk, end de kan bære. Bureaukratiet må tøjles, så vi ikke slider veluddannede folk op på de rent administrative opgaver.



Vi må ikke hænge mere på frivillighedens folk, end de kan bære



Forside hjv.dk fra 2004 med de gamle 'værnsstriber' og fra 2012 med film og NEM ID.

AF NINNA FALCK

Det digitale hjemmевærn

Hjemmeværnet har fulgt med i den digitale udvikling de sidste 10 år. Marinehjemmeværnet har sat et stort fingeraftryk på hjemmesidens funktioner.

Det er i dag næsten ikke muligt at være medlem af hjemmeværnet, uden også at kunne håndtere en computer.

Nettet er med fra starten

Mange nye medlemmer kontakter hjemmeværnet første gang via nettet. Og noget af det første, de lærer, er, hvordan de skal bruge www.hjv.dk. På hjv.dk kan medlemmerne før og bag login finde information om det meste, de kan de melde sig til uddannelse og aktiviteter, de kan hente blanketter til køresedler til afregning af deres kørsel, de kan booke biler, hente diverse dokumenter og meget mere. Undervisningen i hjemmeværnet i dag foregår også i høj grad via nettet, og den traditionelle papirpost er stort set afløst af email. Ude i flotillerne er den digitale maskinpark til at

få øje på. Alle underafdelinger råder nu over flere bærbare computere, printere, scannere og projektorer – og en næsten tilsvarende pakke findes om bord på fartøjerne.

En udfordring

Det har været en stor udfordring for de generationer af medlemmer, der ikke har været født ind i den digitale tidsalder, men uddannelse og lokal støtte har hævet det gennemsnitlige niveau betragteligt. Som støtte er nye funktioner kommet til med betegnelser som IT-officer og IT-befalingsmand, og der er stor brug for dem.

Det startede med MHV-portalen

Marinehjemmeværnet var ellers godt med fra starten. På det daværende Marinehjemmeværnsdistrikt 2 med distriktschef Christen Broberg Jensen ved roret, blev der indkøbt en server. Her kunne den meget IT-kyndige frivillige premierløjtnant, Flemming Dynt, udvikle og drive 'Marinehjemmeværnsportalen' (MHV-portalen), som gik i luften allerede i 2001.

AKOS og fartøjstote

MHV-portalen var fra starten et værktøj til

driften af marinehjemmeværnet. Senere kom lidt nyheder og et omfattende chatforum til. Alle kunne følge med på portalen, men det var hovedsageligt et værktøj for operationsofficererne med 'fartøjstoten', som gav styr på fartøjernes sejlads, værftsophold, udlån til skolen osv.

Og det var et værktøj for planlægningsofficererne (PLO) med aktivitetsoversigten (AKOS), som viste alle aktiviteterne ved flotiller, distrikter og støtten til søværnet.

Et godt værktøj

Og det fungerede. "På MHV-portalen kunne man trække en AKOS-oversigt ud, som man kunne printe med ordnumre og det hele. Det var et planlægningsværktøj, og det var et godt værktøj", fortæller planlægningsofficer i flotille 256 Storstrømmen, premierløjtnant Johnny Finn Jørgensen, som arbejdede meget sammen med Flemming Dynt. "Mit indtryk ved PLO-møderne var, at der var mange, der kunne se fordelene i at have en planlægning, der var i orden", fortsætter Johnny, som også kan fortælle om, at man ved disse møder kunne have ændringsforslag til portalen, som Flemming fik op at køre, allerede inden møderne var færdige.

AI undervisning er snart computerbaseret, og alle klør på ved tastaturet.



Nyt digitalt univers for HJV

Et par år efter meldte Hjemmeværnkommandoen sig på banen med et nyt projekt: 'Hjemmeværnets Digitale Univers' (HDU), og der måtte lægges arm med marinehjemmeværnet for at få dem til at gå med i udviklingsarbejdet med henblik på at emigrere og til sidst lukke MHV-portalen. "Der var noget modstand imod det. Vi havde noget, der virkede, og som vi kendte", fortæller Johnny.

MHV-krav

HDU gik i luften i sin første version i december 2004 med mails og login til alle medlemmer og ikke mindst sider til alle underafdelingerne, som blev anmodet om at lukke alle øvrige selvbestaltede hjemmesider. Herefter startede lange forhandlinger med marinehjemmeværnet om at få oprettet et AKOS-modul og et bookingmodul som på MHV-portalen. "Flemming og jeg knoklede som vilde for at få så meget som muligt med på HDU", husker Johnny.

Frivillig IT-officer ved marinehjemmeværnsdistrikt Øst, kaptajnløjtnant Frank Mayntzhusen blev i 2004 koblet på det nye HDU, som 'HDU-konsulent', og han husker også spørgsmålet om AKOS på det nye HDU. "Det var et ultimativt krav fra os. AKOS og bookingmodul er i dag bygget op som den gamle 'Dyntportal'. Det er et meget stort MHV-aftryk på hjv.dk i dag", understreger han.

Hård start

HDU-konsulenterne kom fra informationsstrukturen og skulle fra starten være ambassadører og sælge HDU til underafdelingerne. Det var lidt op ad bakke i marinehjemmeværnet i starten. "Jeg havde tabt på forhånd, men inspektøren var på min side, selvom han også godt kunne se, at der var nogle forbehold, vi skulle kigge på", fortæller Frank.

Et arbejdsredskab, der virker

31. december 2006 lukkede Flemming Dynt MHV-portal, efter at han havde hjulpet flotillerne med at flytte over på HDU eller hjv.dk, som det hedder i dag. HJV.dk havde nu fået AKOS og bookingmodul plus timeregistrering for alle medlemmer "Det blev startskuddet, der fik HDU-konsulenterne med på undervisning og support. Nu var vi ikke længere 'kun' ambassadører," fortæller Frank, der selv måtte udvikle undervisningsmaterialer og knoklede i flere år med at få alle med på klumpen. "HJV.dk har gennemgået en udvikling fra infoportal til arbejdsredskab og infoportal", forklarer Frank.

"Man kan sige meget om hjv.dk, men jeg plejer nu at sige: Det virker", slutter Johnny Finn Jørgensen, og både han og Frank Mayntzhusen venter nu på at kaste sig ud i arbejdet med at implementere den helt nye version af hjv.dk, som er planlagt til at gå i luften med udgangen af 2012.



Johnny Finn Jørgensen kæmpede for AKOS



Frank Mayntzhusen er specialist på hjv.dk.

Geologiske bombninger,
Vejrballoner, goblenet,
raketaffyringer ...

Marinehjemmeværnet er de
senere år blevet engageret i
en række videnskabelige
projekter.

I felten med videnskaben

30 moderne, robuste fartøjer, 42 gum-mibåde og 4 kommandokøretøjer plus engagerede og veluddannede frivillige. Marinehjemmeværnet er blevet en kapacitet, mange har fået øjnene op for. Inden for de senere år har det videnskabelige område meldt sig på banen og efterspurgt marinehjemmeværnets hjælp. Det er ofte udfordrende opgaver, der stiller særlige krav til planlægning og til materiellet. Og det giver besætningerne spændende oplevelser med fagfolk fra en helt anden verden.

Fra sit kontrolcenter på broen af MHV 903 HJORTØ, så raketbygger Peter Madsen sin raket flyve til vejrs 3. juni 2011.

Raketaffyringer

Ubåds- og raketbygger Peter Madsen har en plan. Han vil bygge en raket og sende sig selv en tur ud i rummet. Flotille 471 Rønne på Bornholm har nu i to år samarbejdet med raketbyggerne i 'Copenhagen Suborbitals' om projektet, der skal ende med, at Peter Madsen skydes afsted på sin rumrejse. Første forsøg 5. september 2010 blev en succes, men året efter 3. juni fløj raketten Tycho Brahe 4 minutter og nåede op på 1,3 gange lydens hastighed. Ved begge affyringsforsøg har det lokale fartøj MHV 903 HJORTØ været kontrolcenter med et hav af nye instrumenter om bord, og besætningen har stået for transport af raketfolkene frem og tilbage mellem HJORTØ og affyringsrampen ude i vandet. Erfaringerne for besætningen inden for planlægning og logistik har været markante. Samarbejdet med raketfolkene og deltagelsen i selve begivenheden med mediedækningen, spændingen og begejstringen har været ubeskriveligt store oplevelser for besætningerne.

Tidslinje

Oktober 2006

Sprængninger til søs for Geologisk Institut, Københavns Universitet.

September 2010

Første raketaffyringsforsøg med Copenhagen Suborbitals ved Bornholm.

Februar 2011

Aftale med Dansk Center for Havforskning.

Juni 2011

Raketaffyring og bjærgning af raket med Copenhagen Suborbitals ved Bornholm.

November 2011

Hjælp ved affyring af vejrballoon med Geoforum

December 2011

Aftale med Dansk Center for Havforskning forlænget.

Geo-sprængninger

Der ligger faktisk en gammel vulkan under Silkeborg, og der kan være lommer af gas og olie dybt nede. Den undergrund ville Geologisk Institut gerne have grundigt kortlagt. Tilbage i oktober 2006 samarbejdede marinehjemmeværnet med Geologisk Institut ved Københavns Universitet om otte sprængninger i danske farvande. De to største var på 500 kg sprængstof. Hundreder af sensorer skulle så opfange lydølgerne, der blev kastet tilbage, og tegne et billede af undergrunden ud fra informationerne. Opgaven betød en del praktisk forberedelse og ikke mindst sikkerhed at tænke på for de seks fartøjer, der var involveret. Nogle



Op til 500 kg sprængstof blev sprængt ad gangen sammen med geologerne.

bomber blev sprængt, men oktobervejret forhindrede et par af sejladserne. Et rigtigt spændende projekt at være en del af.

Vejrballoon

En flyvetur på 2 timer og 25 minutter helt op til 30.921 meters højde i de kolde luftlag på minus 71 grader – og med et lille kamera der optog hele turen.

16. november 2011 havde Geoforum (forum for geografisk information) og den amerikanske Luke Geissbühler fra Brooklyn Space Program et stort projekt. De skulle lave en filoptagelse af en vejrballoon, som blev sendt af sted fra Kolding. Ballon og ikke mindst kamera skulle bjærges igen, og her kom marinehjemmeværnet ind i billedet. Flotille 135 Kolding var med ret kort varsel klar til at hjælpe. Med et kamerahold fra DR-Vejret lige hælene kom Luke Geissbühler med sit pejleudstyr ombord på MHV 812 HERCULES, straks efter opsendelsen. Og så gik jagten ellers efter ballonen. Der blev sejlet og transmitteret direkte fra HERCULES til DR Vejret, men ballonen havde pludselig skiftet kurs og faldt senere ned ved Odense. Luke og DR blev sat af og



Flotillens folk står klar med bussen
Foto: Jacob Bloch, Geoforum.

fortsatte ballonjagten på landjorden, mens besætningen kunne sejle hjem igen efter en helt uforglemmelig og udfordrende dag.

Havforskning

Er masseforekomster af dræbergopler ved at ødelægge økosystemet i de danske have og fjorde? Hvordan stor det til med iltsvindet på havbunden, og hvor mange marsvin er der i Storebælt?

Marinehjemmeværnets mest formaliserede samarbejde indenfor det videnskabelige område er et pilotprojekt med Dansk Center for Havforskning (DCH). 8. februar 2011 underskrev marinehjemmeværnet og DCH en aftale om et pilotpro-

jekt, der skulle afdække, om marinehjemmeværnet kan støtte forskningsprojekter. Projektet kørte fra start i regi af Flotille 241 Odense/Kerteminde. Havforskerne skal bruge marinehjemmeværnet for at komme på havet med deres måleapparater og deres udstyr til at tage prøver til deres projekter. Det vil marinehjemmeværnet gerne støtte, og i december 2011 blev det besluttet at forlænge pilotprojektet - nu med flere flotiller. Udfordringerne er i høj grad håndteringen af tungt udstyr og koordineringen med sejladsplaner for både marinehjemmeværnet og havforskerne. Indtil videre har man støttet et forskningsprojekt om marsvin i Storebælt.

Havforskerne vil meget gerne tage havbundsprøver fra fartøjerne.



Der venter ikke en revolution i udviklingen af marinehjemmeværnet de næste år. De eksisterende opgaver kan til gengæld heller ikke undværes eller erstattes.

AF KOMMANDØR JENS WALTHER
CHEF FOR MARINEHJEMMEVÆRNET.

Skal Maritime Force Protection også specialisere sig under havoverfladen?



Hvor skal MHV hen?

Det er svært at spå – især om fremtiden. Storm P's visdomsord gælder ikke mindst en organisation, der er underlagt politiske vilkår. Men når dette jubilæumsnummer af Martha ser tilbage, er det også naturligt at prøve at sætte kikkerten for det lange øje. Her er Marinehjemmeværnets opgavekompleks en god affarende plads, og der er også bundfaste fyr og gode pejlemærker.

Store opgaver, der skal løses

De opgaver, Marinehjemmeværnet (MHV) løser, er helt uafhængige af de sikkerhedspolitiske konjunkturer. Opgaverne udspringer af, at Danmark er en maritim nation med en lang kystlinje, og de kystnære maritime myndighedsopgaver skal også løses om ti år. Hvis Søværnet eller en anden myndighed med fastansat personel skulle opretholde

det søredningsberedskab, Hjemmeværnet i dag gør med 30 fartøjer, ville det kræve, at Søværnets mandskabsstyrke blev forøget med mere end 2.000 stillinger – en stigning på mere end 50%. Omkostninger til finansiering af så mange stillinger ville overstige omkostningerne til at drive hele Hjemmeværnet. Det er naturligvis helt urealistisk og illustrerer, hvorfor ingen andre organisationer kan konkurrere med det beredskab, Hjemmeværnets frivillige stiller til rådighed for samfundet. Derfor vil MHV også eksistere om 10 år.

Frivillighed og driftopgaver

Det er dyrt at drive et rederi, og derfor vil der fortsat være stort pres på for at udnytte fartøjskapaciteten endnu bedre. Gennem de senere år har der været et stigende behov for også at påtage sig driftsbetonede

opgaver, og det er jo ikke enestående for MHV. Det er en samfundsmæssig tendens, at en stadig større del af de samfundsmæssige opgaver varetages af frivillige. MHV er i dag organiseret og bemandet med henblik på at løse beredskabsmæssige opgaver. Løsning af driftbetonede opgaver inden for normal arbejdstid vil kræve yderligere personelressourcer eller en mulighed for øget brug af personel, som står uden for arbejdsmarkedet dvs. 'det grå guld'.

Skibene har nået toppen

Men kan MHV påtage sig at løse andre opgaver end de nuværende? De opgaver, der kan løses, hænger nøje sammen med det materiel, der er til rådighed, og personellets uddannelse, så man kunne godt overveje, om det ville være hensigtsmæssigt med færre men mere kapable skibe. Lad mig med det samme sige, at det tror jeg bestemt ikke er en farbar vej. Vi har efter min opfattelse nået grænsen for skibsmæssig kompleksitet, når det drejer sig om frivillighed. Det vil ikke være tidsmæssigt muligt at uddanne frivillige til at bemane større og mere komplekse skibe.

Samtidig ville mere komplekse skibe være dyrere per enhed, og hvis prisen for mere komplekse skibe er færre skibe, så er det et meget dårligt samfundsmæssigt bytte.

Nødvendig lokal førstehjælp

MHV helt store værdi er det landsdækkende høje beredskab; skal man redde menneskeliv eller samle olie op, skal man være fysisk til stede. Det kan ikke klares med en fjernbetjening. Så jeg er temmelig sikker på, at MHV også om 10 år vil være landsdækkende med en fartøjstype meget lig den nuværende og med et opgavekompleks, der grundlæggende er det samme. Når jeg siger 'grundlæggende', så betyder det også, at der er muligheder for at løse de nuværende opgaver endnu bedre.

Muligheder i små enheder

Hvis der var økonomisk råderum til at supplere den nuværende flådesammensætning med et mindre antal små, hurtigtgående fartøjer, ville det være muligt i højere grad at imødekomme de ønsker, SKAT, Politi og forskningssektoren har og yderligere at understøtte det samfundsmæssige behov for beredskab. Sådanne fartøjer er ikke så personel- eller uddannelseskrævende, og de ville kunne gøre god gavn i beskyttede og læge farvande.

Undervandskonceptet

MHV nye bevogningsopgaver med maritimt fokus har skabt et behov for en undervandskapacitet, her-



MHV tester en undervandsdrone, der bl.a. kan filme under vand. Foto: Anders Lakjer.



Marinehjemmeværnets helt store værdi er det høje landsdækkende beredskab.

Foto: Claus Lindh Nielsen

under et lille, mobilt dykkerberedskab for at kunne bjærge undervandsdroner ved uheld. Sådant et beredskab vil også være hensigtsmæssigt af skibssikkerhedsmæssige årsager. Hvis det lykkes at etablere et undervandsberedskab, vil en sådan kapacitet være attraktiv også i redningsberedskabet og i samarbejdet med SKAT og Politi. En sådan kapacitet ville måske også kunne aflaste Frømandskorpset og minedykkerne med hensyn til rutinemæssige afsøgningsopgaver. Foreløbig er der udarbejdet et konceptuelt grundlag.

Muligheder og barrierer

Der er heller ingen tvivl om, at MHV vil kunne løse enkle opgaver fsva. myndighedshåndhævelse. Skal MHV udøve myndighed vil det dog kræve lovmæssige ændringer, og da der ikke fra Søværnets side er fremsat ønske om, at Hjemmeværnet skal kunne løse sådanne opgaver, er det ikke noget, der arbejdes videre med. MHV skal ikke skabe behov; MHV skal dække behov.

Det særlige ved hjemmeværnet

Om MHV om 10 år fortsat vil være en del af et selvstændigt, samlet hjemmeværn er uvist, men jeg håber det. Alternativet er en indplacering i forsvarrets operative struktur, og det vil for mig at se ikke være hensigtsmæssigt. En indplacering i den operative struktur vil betyde, at MHV vil komme til helt og holdent at efterleve det af SOK fastlagte operative regelkompleks, og det vil betyde store udfordringer, da der er meget forskellige arbejdsvilkår for frivillige og fastansatte. Jeg er også bekymret for, om der vil være den nødvendige fokus på de bløde værdier, der er og bliver de frivilliges brændstof.

Et MHV med mening

Pejlemærkerne for at nå det optimale er fortsat professionalism, sikkerhed og velfærd – vægtet lige højt. Det er det, der skal til for at fastholde og udbygge den høje samfundsmæssige nytteværdi; det er det, der giver mening for den frivillige, MHV og samfundet.

Fra den spæde start har MHV udviklet sig til en professionel samarbejdspartner, der tages alvorligt. Den udvikling er skabt af et MHV, der lever af lyst og forpligtende fællesskab. Den er skabt af engagerede og aktive frivillige, der gerne vil gøre en forskel. Lad os håbe, at den udvikling kan fastholdes også i de kommende 60 år.

Mit marinehjemmeværn

Ville til søs igen

AF JESPER B. HENRIKSEN

Martin Rüz Slott. Menig, kommunikationsgast, Flotille 369 Holmen, besætning 2.

Hvornår blev du medlem?

- I 1994.

Hvorfor blev du medlem?

- Jeg begyndte i hærhjemmeværnet, men da jeg lige havde været i hæren, var det ikke så interessant. En kollega spurgte, om jeg ville prøve marinehjemmeværnet. Jeg havde før sejlet i handelsflåden, så jeg havde lyst til at komme lidt til søs igen.

Nævn en af dine bedste oplevelser med MHV

- Det var togtet til Kaliningrad i 1996, fordi det var en meget anderledes oplevelse.

Hvilken aktivitet glæder du dig mest til i år?

- Jeg kan godt lide vores ugentlige aften-

sejladser, og jeg glæder mig også til at komme på SURVEX.

Og så er der vores sommertogt til Limfjorden.

Hvad er dit ønske for MHV fremover?

- At der ikke ændres i organisationen i retning af professionelle fartøjsførere, for så tror jeg, at den dør. Samtidig skal man huske, at vi er frivillige i relation til mængden af opgaver.

// Organisationen bør ikke ændres i retning af professionelle fartøjsførere



Togter er store oplevelser

AF LEIF BRUUN

Kirit Grønwall, Menig navigatør-elev i Flotille 137 Aabenraa.

Hvornår blev du medlem?

- Jeg blev optaget i 2001 og har altså for nyligt fået mit 10-årstegn.

Hvorfor blev du medlem?

- Fordi jeg brænder for det, vi laver, og fordi jeg på den måde kan være med til at gøre den berømte forskel.

Nævn en af dine bedste oplevelser med MHV

- Til mine bedste oplevelser hører helt bestemt vores sommertogter. Her er vi så længe til søs, at vi rigtigt kan komme til at lære hinanden at kende og få fornemmelsen af at være en effektivt virkende besætning. Indenfor de seneste par år har vi her i flotillen eksempelvis været på togt til Frederikshavn, i Limfjorden, til Bornholm og København.

Hvilken aktivitet glæder du dig mest til i år?

- Hvis jeg skal være helt ærlig, så glæder jeg mig mest til at få min yachtskipper-eksamen i hus. Med et godt resultat på bundlinjen.

Hvad er dit ønske for MHV fremover?

- At vi bliver brugt og får endnu flere spændende opgaver.

// Jeg glæder mig til at få min yachtskipper-eksamen i hus



Marinehjemmeværnet 1952-2012



Modstandsfolk fra Den Danske Brigade
marcherer frit i gaderne ved befrielsen.
Foto: Scanpix

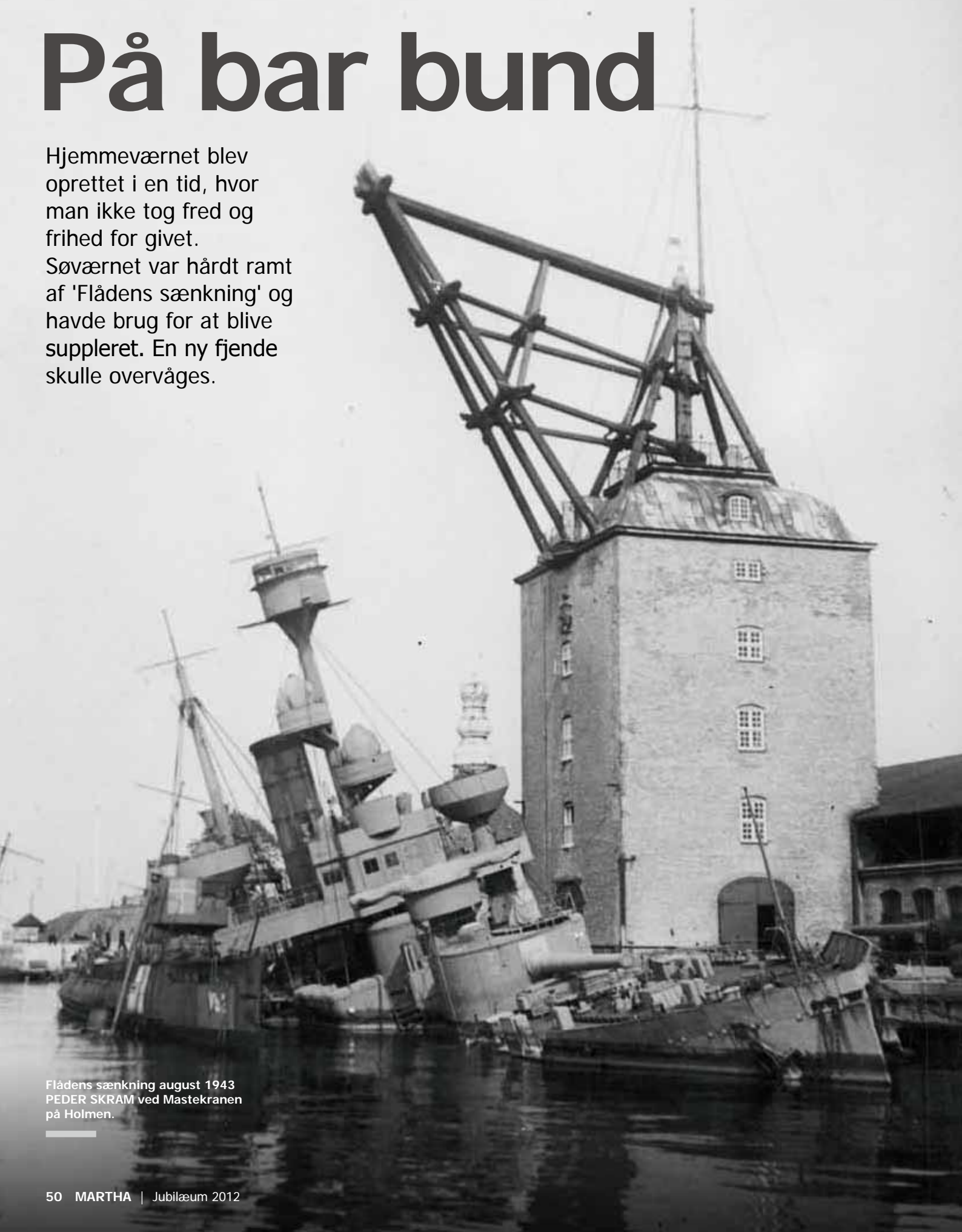
Marinehjemmeværnet har gennem sine 60 år gennemlevet efterkrigstidens knaphed, Den Kolde Krigs vagtsomme usikkerhed og terrorens omvæltning af den nye fred i Europa. Opgaverne har fulgt Forsvarets og især Søværnets udfordringer. En del af dem har ikke ændret sig – marinehjemmeværnet er bare blevet bedre til dem. ▣

AF: MARINEHISTORIKER SØREN NØRBY

På bar bund

Hjemmeværnet blev oprettet i en tid, hvor man ikke tog fred og frihed for givet.

Søværnet var hårdt ramt af 'Flådens sænkning' og havde brug for at blive suppleret. En ny fjende skulle overvåges.



Flådens sænkning august 1943
PEDER SKRAM ved Mastekranen
på Holmen.

Den Kolde Krig holdt verden i et jerngreb i næsten 50 år fra 1945 og frem til 1989. Fra Murmansk i nord til Sortehavet i syd stod Warszawapagtens styrker klar til, med kort varsel, at indlede et altomfattende angreb på NATOs styrker. Igennem hele perioden var truslen om et pludseligt angreb stor. I det Europa, som var delt i Øst og Vest, var Danmark en frontlinjestat. Tiden, det ville tage fjendens tropper at nå fra Østtyskland eller Polen og frem til de danske kyster, var kort, og det krævede et højt beredskab i det danske forsvar.

Hjemmeværnet

Et vigtigt led i dette høje beredskab var det danske hjemmeværn, oprettet ved lov den 1. april 1949. Hjemmeværnet, hvis formål er at støtte Hæren, Søværnet og Flyvevåbnet, blev opbygget over den modstandsbevægelse, som i årene 1940-1945 havde modarbejdet den tyske besættelse af Danmark, og talte ved grundlæggelsen ca. 45.000 mand. Som Modstandsbevægelsen var hjemmeværnet til at begynde med primært en landbaseret organisation, men der blev i Hjemmeværnsloven åbnet op for, at dele af hjemmeværnet kunne stilles til rådighed for Søværnet, "efter forsvarsministerens nærmere bestemmelser". Det viste sig dog hurtigt, at der var behov for et egentligt maritimt hjemmeværn.

Behov for et maritimt hjemmeværn

Søværnet stod i årene efter befrielsen på bar bund. Hovedparten af skibene var blevet sænket 29. august 1943, og resten af materiellet var efterfølgende blevet ranet af tyskerne. Søværnets vigtigste opgave i årene efter befrielsen var rydning af de mange tusind miner, som var blevet udlagt i de danske farvande, og der var kun begrænsede ressourcer til f.eks.

// Det nye værns hovedopgave blev bevogtning af danske havne og observationstjenste under sejlads

hjemmeværnsforening, og 4. marts 1950 var man så langt med opbygningen af den maritime del af Hjemmeværnet, at de første syv flotillechefer kunne udnævnes. Det skete efter et meget målrettet opsøgende arbejde i de danske havnebyer.

Det maritime hjemmeværn oprettes

Det lovmæssige grundlag for marinehjemmeværnet kom imidlertid først med en revision af Hjemmeværnsloven, der blev vedtaget i foråret 1952. I loven, som trådte i kraft den 15. marts 1952, blev 'Det Maritime Hjemmeværn' officielt oprettet. Det "nye" værns hovedopgave blev bevogtning af danske havne og observationstjeneste under sejlads.

Søværnets ledelse støttede oprettelsen af et maritimt hjemmeværn, men der er samtidig ingen tvivl om, at store dele af søværnets personel så med nogen skepsis på den nye "lillebror". Man kunne dog ikke komme uden om, at der var brug for de frivillige kræfter. Og den entusiasme, marinehjem-

overvågning af de danske havne. Modstandsbevægelsens grupper kom til at udgøre grundstenene i det maritime hjemmeværn sammen med afgået personel fra marinen og medlemmer i de lokale marineforeninger mv. Allerede 31. maj 1946 dannedes i Lyngby Danmarks første maritime



Jørgen Barfoed (t.h.) var chef for Flotille 1 i Lyngby. Her midt i overvejelser under en øvelse.



For at købe et skib blev der solgt andelsbeviser i Flotille 1 i Lyngby.



Et af de første fartøjer i Det Maritime Hjemmeværn, DMH 55. Oprindeligt en fiskekutter.

meværnets personel gik til opgaverne med, har med garanti også gjort indtryk. Kvindelige Marinere blev i 1952 tilknyttet det nyoprettede marinehjemmeværn med egne opgaver.

Pionerånden fra besættelsen

De første mange år for de nye flotiller var ren pionertid. Lokalerne blev skaffet via lokale kontakter. Det svingede fra Jernbanevogne, loftsrum på den lokale skole til bunkers og lodsbygninger, og hvad der ellers var tilgængeligt. Istandsættelse og møblering stod man selv for, toiletter var ikke en selvfølge, og madpakkerne smurte man hjemmefra. Da marinehjemmeværnet endelig fik uniformer, var det aflagte australske battleddress, som var malet blå. Desværre for gasterne smittede uniformerne af, når de blev våde. Og det kunne de nemt blive – især hvis man havde et skib at sejle i. Det havde alle ikke, og her lånte man sig frem eller lejede lokale skibe. Det siges

gerne, at de første ti år var præget af tilstandene, som de havde været under besættelsen, med store mangler og en pionerånd, der kunne klare det meste.

// De første år var der altså stor mangel på materiel – fra skibe over uniformer til våben

blev dog klaret, da en række af medlemmerne rådede over våben fra modstandsarbejdet under krigen eller våben bjærget efter tyskeres retræte. Disse blev nu indskrevet i marinehjemmeværnets tal. Et nyt problem opstod imidlertid, da man nu havde mange forskellige våben. Det krævede så meget forskellig ammunition, at mange forsyningsfolk nok fik tidligt grå hår på hovedet i forsøget på at opstøve det.

Søværnet og private personer forsøgte at bedre materielsituation og skaffede en række ældre kuttere og motorbåde, og i juli 1952 rådede man således over ni kuttere, syv motorbåde og 15 rofartøjer.

Uddannelser

Der gik nogle år, før det nye marinehjemmeværn begyndte at få styr på uddannelsen af personallet, og civilisterne om bord i skibene fik deres søben sat ordentligt på. Men bl.a. takket være kurser på Slipshavn ved Nyborg lykkedes det at skabe en uddannelsesstruktur, som kunne gøre selv den største landkrabbe til sømand, dog fra starten med stor vægt på skydefærdighederne. Værnet fik i 1956 overdraget råderetten over Slipshavn fra Søværnet. Det blev til en base for de maritime uddannelser, men også for en helt særlig marinehjemmeværnsånd.

Fartøjer bygges til MHV

De følgende år blev der overført 19 kuttere til marinehjemmeværnet, og i 1957-58 blev der sat tre trækuttere, af MHV 70-klassen på beddingen på Orlogsværftet til marinehjemmeværnet. Omkring 1960 havde stort set alle flotillerne således deres eget fartøj, der dog med få undtagelser ikke just var nybygninger.



De første uniformer var australske battleddress, som blev farvet blå. Desværre for gasterne smittede de af, når de blev våde.



Flåden var i starten en blandet landhandel. Her en tysk pinasse, som tyskerne efterlod ved krigens afslutning.



70-klassen: Orlogsværftet på holmen byggede i 1957-58 marinehjemmeværnets første 'egne' fartøjer.

Da russiske invasionsstyrker knuste 'Foråret i Prag' i 1968, blev beredskabet i Danmark skærpet.
Foto: Scanpix



Skærpet beredskab

Da Sovjetunionen i 1956 invaderede Ungarn, blev dele af marinehjemmeværnet sat i beredskab, og flotillecheferne blev specifikt bedt om at holde Hjemmeværnskommandoen informeret om eventuelle fremmede skibe, som de mødte under sejlads. Det samme gentog sig under den sovjetiske invasion af Tjekkosllovakiet i 1968.

MHV 80-klassen til Den Kolde Krig

Op gennem tresserne oprustede den russiske østersøflåde, og der blev holdt store øvelser meget tæt på dansk territorium, og gennemsejlingen af russiske flådefartøjer i de danske farvande skabte usikkerhed. Fra 1960 til 1967 overdrog søværnet syv minestrygere til marinehjemmeværnet, som fik benævnelsen MHV 80-klassen. Det gav værnets meget brogede flåde et gevaldigt løft, men der var jo også brug for marinehjemmeværnets tilstedeværelse og deres observationer til

søs, og desuden blev der placeret 20 mm maskinkanoner på skibene og øvet skydning. Marinehjemmeværnet bidrog altså i stadig øget grad til farvandsovervågningen af de danske farvande og desuden til søredningstjenesten.

Ny struktur

I 1973 fik marinehjemmeværnet ny struktur, der delte Danmark i tre marinehjemmeværnsdistrikter. Samtidig blev marinehjemmeværnet nedlagt som selvstændig myndighed, og et centralt inspektorat med en marinehjemmeværnsinspektør i spidsen blev oprettet i Hjemmeværnskommandoen. Fra starten i 1952 havde flotillerne ellers refereret direkte Det Maritime hjemmeværns centrale stab. Distrikt 1 fik hjemme ved Søværnets Operative Kommando i Aarhus og omfattede Jylland med enkelte øer. Distrikt 2 fik hovedkvarter på Flådestation Korsør og varetog området Fyn, Lolland, Falster

og dele af Sjælland med tilliggende øer. Distrikt 3 fik hovedkvarter på Flådestation Holmen og omfattede København og Nordsjælland samt Bornholm.

MHV 90- og 20-klassen

Samme år som marinehjemmeværnets nye struktur blev vedtaget, blev kølen også lagt til den første af seks stålkatere af den såkaldte MHV 90-klassen, der blev bygget specielt til marinehjemmeværnet. Klassen var i marinehjemmeværnets tjeneste frem til 2011. Den sidste 90'er sejler i dag med sømål for Søværnet på Sjællands Odde. Senere fra 1978-82 blev der desuden bygget seks glasfiberbåde af MHV 20-klassen

Slaget ved Gedser

Den kolde krig var stadig på højt blus i op i 80'erne. Flotillen fra Sønderborg var i 1980 på sejlads med deres nye MHV 94, da man observerede det østtyske orlogsfartøj, KOMET, som fulgte MHV 94 i et par timer. Pludselig satte KOMET farten op og skar stik imod alle søfartsregler ind foran MHV 94, så de to fartøjer kolliderede. MHV 94 fik en bule og et hul i skroget efter en forgæves undvigemanøvre. Ingen kom noget til, og ved den efterfølgende korrespondance på allerhøjeste plan mellem de to lande fralagde østtyskerne sig ethvert ansvar. Det blev dog modsagt af de billeder, et besætningsmedlem havde taget af episoden, og historien gik sin sejrsgang i de danske medier.

Skibsnavne i 1988

Frem til 1988 havde MHV fartøjerne officielt kun et nummer. De fik nu navne efter tre temaer: 1. Stjerner og stjernebilleder, som traditionelt har været søfolks pejlemærker til navigation. 2. Modstandsbevægelsens modstandsgrupper og illegale blade, da hjemmeværnet jo er udsprunget af

sen. 3. Danske øer, som man arvede med 80-klassen, der havde navnene med fra Søværnet. Når nye fartøjer i marinehjemmeværnet siden er blevet navngivet, har de overtaget navnene fra de fartøjer, der er udgået.

Påsejlingen blev en stor mediehistorie i 1980.



Overvågning af bevægelserne til søs var hovedopgaven fra start.



MHV 90-klassen blev et stort løft for marinehjemmeværnets flåde i 70'erne.



Det østtyske fartøj få sekunder efter påsejlingen. Foto: Leo Bram

FREDAG 12. JUN 1980

Hjemmeværns-kutter påsejlet af krigsskib fra Østtyskland

af Bernd Thomsen

En dansk patruljebåd blev påsejlet af et østtysk krigsskib i den danske farvande i går. Det skete i forbindelse med en øvelse i den danske farvande. Det østtyske krigsskib, KOMET, blev påsejlet af den danske patruljebåd, MHV 94. Det østtyske krigsskib blev påsejlet af den danske patruljebåd, MHV 94, i den danske farvande i går. Det skete i forbindelse med en øvelse i den danske farvande.

Vandt pludselig

Jubel: Østtyskere kravler over Berlinmuren til friheden, november 1989.
Foto: Scanpix



Muren falder

Efter en periode med opblødning i øst under den nye russiske leder Mikhail Gorbatsjov og med den danske fodnotepolitik i 80'erne ebbede den kolde krig ud. I november 1989 faldt Berlinmuren. Øst- og Vesttyskland blev igen ét land, og i 1991 opløstes så endelig også Warszawapagten.

Kvinder til søs

I 1989 skete også en lille revolution i marinehjemmeværnet. Der blev nu åbnet op for, at kvinder kunne gøre sejlene tjeneste og indgå i stabene på lige fod med de mandlige medlemmer. Kvindeligt Marinekorps blev nedlagt kort efter.

800-klassen – et demokratisk projekt

80'erne var præget af et stadigt tættere samarbejde med Søværnet, Og da marinehjemmeværnet så tydeligt havde bevist sit værd, afsatte Folketingets partier i midten af 1980'erne penge til at begynde projekteringen af en hel ny skibsklasse, den såkaldte MHV 800-klasse, som skulle specielt designes til værnets opgaver. I den forbindelse blev der åbnet op for, at hele marinehjemmeværnet kunne komme med ideer, og der blev bl.a. opstillet en model af broen på skolen i Slipshavn, hvor marinehjemmeværnets personel kunne afprøve, om

tingene sad så optimalt som muligt. Projektet endte med, at der fra 1992 og frem til 2001 blev bygget 18 fartøjer af MHV 800-klassen på Søby Værft.

Nye venner

For marinehjemmeværnet betød Murens fald i november 1989 et helt nyt syn på Østersøområdet. Fra at være det sted, som fjenden kunne komme fra, blev det nu til et sted, hvor man kunne finde nye venner og samarbejdspartnere.

Besøg i Baltikum

21. juli 1995 afgik 10 fartøjer på et togt med anløb i både Estland, Letland og Litauen. Det største og mest omfattende togt man havde prøvet. På antal skibe var det det største vestlige maritime besøg siden selvstændigheden i 1991. Marinehjemmeværnet præsenterede sine skibe for de baltiske landes myndigheder, hjemmeværn og sømilitær og afviklede SAR-øvelser undervejs. Balterne viste stor interesse for et fremtidigt samarbejde om øvelser og uddannelser.

Besøg Kaliningrad

To år senere i juni 1997 aflagde marinehjemmeværnet besøg



i Kaliningrad, hovedkvarteret for den sovjetiske østersøflåde. Besøget var et led i flådefestivalen "Flags of Hope", og marinehjemmeværnet var med for at "vise flaget". Besøget var en stor succes, selv om de russiske værter havde noget svært ved at forstå, hvordan marinehjemmeværnet kunne fungere, baseret på frivillig arbejdskraft. Flere tusinde lokale russere nåede at besøge de to danske marinehjemmeværnsenheder, og besætningerne fik en oplevelse for livet.

Elendige skibe fra baltikum

Efter Murens fald faldt trafikken af krigsskibe fra den tidligere østblok gennem danske farvande markant. I stedet steg antallet af civile skibe fra de baltiske havnebyer. Mange af dem var i ringe stand og udstyret med mangelfulde navigationsmidler. Og da de danske farvande ikke er de nemmeste at besejle, gav det masser af arbejde til marinehjemmeværnet. Især Bornholms placering viste sig i årene efter Murens fald at være problematisk. En række fragtskibe fra det baltiske område stødte på grund her.

Det betød, at trods Murens fald og bortfaldet af den direkte militære trussel mod Danmarks territorium, var der stadig behov for marinehjemmeværnet – noget, der også afspejlede sig i medlemstallet, der fortsatte med at stige.

Nye opgaver: miljø og søredning

Op gennem 90'erne fik opgaverne med assistance til søværnets søredningstjeneste og miljøberedskabet øget fokus. Det blev sammen med den basale sømandsuddannelse, hovedtemaerne i marinehjemmeværnets uddannelse af nye gaster. Marinehjemmeværnet er således i dag med til at sikre miljøet, ikke bare i danske farvande, men i hele Østersøområdet.

Ny struktur

I 1992 fik marinehjemmeværnet igen ny struktur, da Marinehjemmeværnsdistrikt 2 og 3 blev lagt sammen under navnet Marinehjemmeværnsdistrikt 2, og værnet blev delt ved Lillebælt. De to distrikter blev senere omdøbt til Øst og Vest.

Farligt forlig

I forbindelse med udarbejdelsen af forsvarsforliget i 1998 var der forslag fremme om at nedlægge skolen på Slipshavn. Der blev igangsat en omfattende lobbykampagne for skolens overlevelse. Det lykkedes at ændre beslutningen, og skolen blev bibeholdt. Derimod blev syv flotiller nedlagt, og marinehjemmeværnets flåde reduceret med et tilsvarende antal skibe.

En ny bevogtningsopgave

Med forsvarsforliget kom til gengæld også en helt ny opgave til marinehjemmeværnet. Bevogtnings- og nærforsvarsstyrken, som i dag hedder Maritime Force Protection, blev oprettet i 2000. Den voksede ud af flotillernes våbendivisioner og skulle bruges til de bevogtningsopgaver for Søværnet, der faldt udenfor den almindelige MP-tjeneste. Opgaven var tidligere løst af få fastansatte, nogle værnepligtige og i værste fald mobiliseringsstyrken. En stor opgave, som siden har specialiseret sig mere og mere i retning af sikkerheden omkring skibe – især søværnets enheder



Ligeberrettigelse: Mænd og kvinder står nu side om side på plakaten.



Arbejdsgruppen, der udviklede 800-klassen. Foto Torben Glyum



Prins HERNIK navngiver første 800-klasse. Foto: Torben Glyum



Baltikum 1995. Foto: Torben Glyum



70-klasse øver hoist. Foto: Torben Glyum

New York, World Trade Center,
11. september 2001. Foto: Scanpix



I terrorens skygge

Terrorangrebet på USA den 11. september 2001 ændrede meget på Danmarks sikkerhedspolitiske situation, men betød i første omgang ikke de store ændringer for marinehjemmeværnets sejlene besætninger. Farvandene skulle stadig overvåges, sejlere i havsnød reddes, og miljøberedskabet holdes højt.

To miljøkatastrofer

To episoder i årtusindets første år kom til at spille en meget stor rolle for marinehjemmeværnet. 29. marts 2001 kolliderede tankskibet BALTIC CARRIER med bulkcarrieren TERN i Kadetrenden syd for Møn. Ved kollisionen slap ca. 2700 tons fuelolie ud i vandet. To år senere – 31. maj 2003 - var den gal igen, da bulkcarrieren FU SHAN HAI kolliderede med fragtskibet GDYNIA nord for Bornholm. FU SHAN HAI sank, og tusinder af ton fuelolie slap ud i havet. Ved begge episoder var marinehjemmeværnet indsat i ugevis, og ydede store indsatser ved inddæmningen af olien. Det gav øget fokus på værnets evne til at bistå ved miljøkatastrofer og var bl.a. medvirkende til en beslutning om at forlænge de nye fartøjer af 800-klassen med tre meter, så der blev plads til at medtage to 180 meter lange flydespæringer. Den første 900-klasse højste kommando i 2003, og i skrivende stund råder marinehjemmeværnet således over en meget homogen

flåde bestående af 17 enheder af 800-klassen og 12 enheder af 900-klassen og en ombygget 800-klasse – nu 850-klassen.

Flere ny opgaver - i faste rammer

Den nye verdensorden og dens betydning for marinehjemmeværnet slog først rigtigt igennem i det forsvarsforlig, som blev indgået i juni 2004. Her blev en række af de opgaver, som værnet indtil da havde løst frivilligt, gjort mere permanente. Hidtil havde marinehjemmeværnet hjulpet Søværnet, når det var muligt, men nu blev værnet pålagt at skulle hjælpe, når søværnet havde brug for hjælpen. De gjaldt ikke mindst farvandsovervågningen, hvor marinehjemmeværnet i 2002 havde aftalt med Søværnet at stille to fartøjer hver weekend. Derudover blev der påbegyndt et tæt samarbejde med Toldvæsenet og med Politiet, og i 2011 gennemførte man således 18 patruljesejladser med politiet for 25 for Skat. Endelig har marinehjemmeværnet netop opstartet et nyt samarbejde om havforskning med de danske universiteter.

Marinehjemmeværnet har således i dag samarbejde med myndigheder fra hele fem ministerier: Forsvarsministeriet, Miljøministeriet, Justitsministeriet, Skatteministeriet og Undervisningsministeriet. Dertil er kommet den internationale vinkel, hvor personel fra marinehjemmeværnet har været udstationeret i både Afghanistan og Djibouti.



Miljøopgave i udvikling

I efteråret 2009 blev søværnets miljøskibe flyttet fra Holmen og til Frederikshavn, så det akutte miljøberedskab i Øresund hviler i dag på marinehjemmeværnets skuldre for så vidt angår den første lokale indsats med inddæmning af et olieudslip. Og opgaven udvikler sig. Forsvarsforliget for perioden 2010-2014 peger på, at hjemmeværnet bl.a. skal undersøge om flyverhjemmeværnets enheder kan bidrage til "havmiljørelateret overvågning", og flere flotiller har indledt samarbejde med flyverhjemmeværnet – ikke kun omkring miljøovervågning, men også SAR-operationer.

Grænser for frivillighed

Fra marinehjemmeværnets ledelse har det været vigtigt, at de nye opgaver bliver påtaget under hensyntagen til, at marinehjemmeværnet er bemanded af frivillige, og at der derfor er grænser for, hvor meget man kan forlange af folk, der også skal have et arbejds- og hjemmeliv til at fungere.

Søværnet er siden murens fald gået fra en flåde på 63 egentlige krigsskibe i 1988 til 32 i 2006. Fredsdividende er blevet indhøstet, og selv om søværnet i dag råder over større enheder end førhen, så kan selv disse skibe kun være ét sted af gangen. Der er derfor endnu større behov for marinehjemmeværnets enheder, og tallene taler deres tydelige sprog: I 2011 rykkede marinehjemmeværnet ud til 69 indsættelser til søredning og havmiljø, hvor værnet er på én times beredskab døgnet rundt, 43 patruljesejladser for politi og Skat, 50 gange weekender med farvandsovervågning og 43 indsættelser af Maritime Force Protection enhederne.

MHV på egne ben

Alt dette viser med tydelighed, at marinehjemmeværnet er i stand til at stå på helt egne ben. Samtidig er storebror flyttet hjemmefra og opererer i dag fjernt fra Danmark, så hjemme i de danske farvande har lillebror derfor overtaget mange af storebrors pligter – til alles fulde tilfredshed.

I dag har lillebror flere skibe end storebror og har reelt overtaget en række af de opgaver, som søværnet hidtil har varetaget, herunder bl.a. store dele af overvågningen af de danske farvande. At Folketinget siden begyndelsen af 2000'erne bevilligede penge til bygningen af 12 nye supermoderne enheder af den såkaldte 900-klasse viser også, at der på højeste plan er kendskab til marinehjemmeværnets værdi for Danmark.

De frivillige, der i 1940'erne meldte sig under Hjemmeværnets faner, gjorde det ud fra et ønske om at sikre Danmarks suverænitet. I dag er der - i hvert fald inden for en overskuelig tidshorisont - ingen militær trussel mod Danmarks suverænitet. Nutidens frivillige ser motivationen mere i det arbejde, som udføres i marinehjemmeværnets regi – især farvandsovervågning og SAR-tjenesten – samt i det gode samarbejde og venskab, som opstår medlemmerne imellem.

Marinehjemmeværnet en fritid med mening.



Patrulje med SKAT. Foto: Stephan Valkjær.



Det første 900-klassefartøj, 2003.



Nyt samarbejde med flyverhjemmeværnet.



Maritime Force Protection 2011. Foto: Ole Friis.



Forsvarets Bibliotek

Kastellet 46
2100 København Ø
Telefon: 3347 9525
Mail: fbib@fak.dk

SØREN NØRBY

Søren Nørby er marinehistoriker med speciale i flådens historie efter 1814 og er en af bidragsyderne til dette jubilæumsnummer.

Søren har udgivet en række bøger og artikler om den danske marinehistorie og danske marinepersonligheder. Han er ansat på Forsvarets Bibliotek, hvor han er bibliotekar og bestyrer bibliotekets digitale billedarkiv på www.foto.fak.dk.

Forsvarets Bibliotek har venligst afsat tid til, at Søren Nørby kunne skrive på den afsluttende historiedel her i jubilæums-Martha.

Forsvarets Bibliotek er et forskningsbibliotek under Forsvarsakademiet. Biblioteket servicerer Forsvarsakademiet og forsvarrets officersskoler, men er også åbent for civile lånere - og et besøg værd.



Søren Nørby

Mere marinehjemmeværnshistorie

Marinehjemmeværnet har udgivet tre jubilæumsbøger samt festskrifter fra Kvindeligt Marinekorps' 10 års jubilæum og fra Slipshavns første 10 år ved marinehjemmeværnet. Marinehjemmeværnets nyere historie er desuden beskrevet i medlemsbladet, Martha, som ligger tilgængeligt på www.hjv.dk/mhv. Hjemmeværnets og marinehjemmeværnets historie kan studeres nærmere ved Hjemmeværnsmuseet i Frøslev.

Se: www.hjemmevaernsmuseet.dk



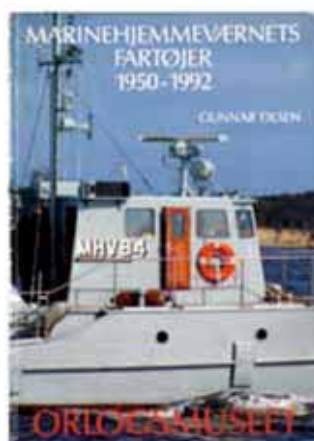
Marinehjemmeværnet 50 år
1952 til 2002

Red. J. Wisby og H. Kolding
Forlag: Wisby og Wilkens



Marinehjemmeværnet
1952-1992

Red. Hans Chr. Bjerg
Udgivet af Marinehjemmeværnet



Marinehjemmeværnets
fartøjer 1950-1992

Af Gunnar Olsen
Udgivet af Orlogsmuseet



Marinehjemmeværnet
1952-1977

Af KK J. Teisen og OK J. Bechfeldt m.fl.
Udgivet af Marinehjemmeværnet



Marinehjemmeværnsskolen
på Slipshavn

1956-19. juli-1966



Kvindelige Marineres
Korps

1946-22. juni-1956

AF: NINNA FALCK

Fartøjer gennem tiden

Marinehjemmeværnet har gennem tiden rådet over mere end 92 forskellige fartøjer. I september 1952 bestod Det Maritime Marinehjemmeværns flåde af 9 kuttere, 7 motorbåde og 15 rofartøjer. I dag 60 år efter tæller marinehjemmeværnets flåde: 17 fartøjer af 800-klassen, 12 fartøjer af 900-klassen og et fartøj af 850-klassen.



DMH 5 / MHV 5

Pinasse bygget til den tyske Kriegsmarine i 1942. Overladt af tyskerne og overtaget af Søværnet i 1945. Udlånt til DMH i 1952 og senere overdraget til marinehjemmeværnet.



MHV 86 LYØ

Ministryger bygget på Lilleø Skibsværft, Korsør, i 1941. Sænket ved 'Flådens Sænkning' 1943. Hævet af tyskerne, der sejlede skibet indtil 1945. Overdraget af Søværnet til MHV i 1967.



DMH 55 / MHV 55

Fiskekutter bygget i 1903. Lejet af søværnet i 1939. Taget af tyskerne fra 1943 til 1945. Stillet til rådighed for MHV i 1952.



MHV 90 BOPA

Stålskib bygget til marinehjemmeværnet på Saksøbing Maskinfabrik og 1973. Overdraget til Søværnet på Sjællands Odde.



MHV 70 SATURN

Trækutter bygget til MHV på Orlogsværftet i 1957. Første fartøj nogensinde bygget specielt til marinehjemmeværnet.



MHV 816 PATRIOTEN

Stålskib bygget til marinehjemmeværnet på Søby Værft i 1999 og overdraget til marinehjemmeværnet i 2000.



MHV 21 BUDSTIKKEN

Glasfiberbåd bygget til marinehjemmeværnet på Ejvind's Plasticjolle og Bådeværft, Rentzausminde i 1978.



MHV 912 HOLGER DANSKE

Bygget til marinehjemmeværnet på Søby Værft i 2011. Det nyeste fartøj i marinehjemmeværnet pt.