



[ NR. 1 2015 ]

# MARTHA

Medlemsmagasin udgivet af Marinehjemmeværnet



## Nye indsatsfartøjer positivt modtaget

Vi gør, som vi har lært  
**MHV-gaster trådte til  
ved to store bilulykker**

Smuglerjagt til søs  
**SKATs søkontrol  
har fået nyt fokus**

10 skarpe om at være ny  
**Tre nye gaster fortæller om  
uddannelser og livet i flotillen**



# Hold operativt fokus

I Marinehjemmeværnet er vi ramt af samme udfordringer som det øvrige Hjemmeværn. De annoncerede organisationsjusteringer i kølvandet på DeLoitte's budgetanalyse er ikke sat i værk. Der er trykket på pauseknappen. Det er meget frustrerende og belastende for den ansatte struktur og betyder bl.a., at der er en betydelig personelafgang, og at vi har meget vanskeligt ved at få genbesat stillinger.

Men der er ingen grund til at lade sig gå på af noget, man ikke kan gøre noget ved. Vi må afvente en politisk afklaring efter folketingsvalget og så i stedet koncentrere os om det operative. Det kan vi gøre noget ved, og det gør vi.

Dette nummer af 'Martha' sætter spot på fase II af pilotprojektet med MHV små indsatsfartøjer. Både MIF-02 og MIF-03 er nu operative. Materiellet er kørt op, og besætningerne er uddannet. Politiet – både på Sjælland og Fyn – er meget begejstrede for de 'nye' enheder, som er lidt mere potente end MIF-01 var, og også SKAT og andre af vores kunder er begyndt at efterspørge disse nye kapaciteter.

Vi finder langsomt ud af, at MIF'erne kan bruges til mange andre opgaver end støtte til SKAT og Politi, så selv om der er tale om et pilotprojekt, er jeg ret sikker på, at indsatsfartøjer vil blive en del af fremtiden i

– **Et Marinehjemmeværn Med Mening.**



**Jens Walther**  
Kommandør  
Chef for Marinehjemmeværnet



Foto: Daniel Mathiasen

5

## En amerikaner i København

Marinehjemmeværnet støttede politiet, da USS VICKSBURG kom forbi.



## Udfordrende MIF

To nye indsatsfartøjer er sat i søen, og både politi og MHV-gaster har gjort sig de første spændende erfaringer.

8



15

## Sådan er det at være ny

Læs om hvordan tre nye medlemmer har oplevet deres første tid i Marinehjemmeværnet.



18

## Jagten på smuglere intensiveres

SKAT gennemfører en skærpet strategi for deres søkontrol i visse farvande.

- 03 Swoop Challenge
- 04 Politiet efterspørger MFP
- 06 Inddæmmede olieudslip ved Aabenraa
- 12 To hverdagshelte fortæller
- 22 Nyt om navne
- 22 Ny chef for MHD Øst
- 23 Jørgen Fink takker af
- 24 Folkemødet og HJORTØ

MAGASINET MARTHA

Nr. 1/2015

### Ansvarshavende

**redaktør**  
Kommunikationsrådgiver  
Ninna Falck  
Telefon: 30 63 82 86  
marine@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  
Overgaden oven Vandet 62B  
1415 København K  
hvj.dk

### Oplag

7.500

### Design & tryk

Rosendahls a/s

### Forside

MIF 02 HOLMEN  
København

Foto: Ole Bo Jensen



# SWOOP CHALLENGE:

AF NINNA FALCK

## Marinehjemmeværn i stor skala

71 frivillige fra hele landet beviste ved støtten til et stort faldskærmsevent i København, at Marinehjemmeværnet kan stå sammen om at løse endog meget store opgaver

”Det var imponerende at se de mange gummibåde og MIF'en løse opgaver sammen inde ved landingsbanen og ude i faldskærmsatleternes sikkerhedszone”, udtaler Chef for Marinehjemmeværnet, kommandør Jens Walther, efter han har oplevet 'Swoop Night Lights' i København.

71 frivillige fra Flotille 125 og 132 i Jylland og Flotille 200, 201, 363 og 369 på Sjælland og fra de to distrikters frivillige stabe var med syv gummibåde, indsatsfartøjet MIF 02 HOLMEN og de to grå fartøjer MHV 809 ANTARES og MHV 907 HVIDSTEN alle samlet i København. Her løste de nok den største operative opgave i værnets historie.

### Sikkert landingsområde

Ved Swoop Challenge skulle faldskærmsatleter fra 16 lande dyste om, hvem der i høj fart kunne lave de sværeste og floteste trick i luften samt under landingen på vandet.

Marinehjemmeværnet havde til arrangørernes store glæde sagt ja til at støtte sikkerheden under opvisningsshowet 'Swoop Night Lights', som blev afviklet ved Nordre

Toldbod i Københavns Havn 11. juni, dagen før selve konkurrencen.

I landingsområdet lå to gummibåde og MIF'en og samlede udspringerne og deres faldskærme op. I sikkerhedsområdet, der strakte sig et stykke ud i vandet, blev den normale livlige trafik af roere, speedbåde og havnerundfart behørigt holdt på afstand af fem gummibåde, hvor politiet sejlede med på den ene.

”At få folk sikkert op af vandet og at sejle som afvisningsfartøjer ligger lige til Marinehjemmeværnet”, fastslår Jens Walther, ”Og det var meget bekræftende at se deltagere fra Randers og Horsens i København og at se de mange Maritime Force Protection-besætninger løse opgaver sammen med gummibådsbesætninger og MIF-besætningen fra de traditionelle sejlede flotiller”, siger han.

### Det fungerer

Som noget helt nyt stod de frivillige stabe ved distrikterne for planlægningen med Chef for Frivillig stab ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, kaptajn/løjtnant Henning Vinther i spidsen.

”Det er vores første store indsættelse som frivillig stab, og det har været meget spændende. Vi har kun hørt om tilfredshed fra arrangørernes side, men selvfølgelig har vi også fået rigtig meget med hjem, som vi kan arbejde videre med og forbedre”, fortæller Henning Vinther, der har kunnet notere, at man kan tage forskellige typer af enheder fra forskellige steder i landet, splitte dem op og sætte dem sammen på en ny måde, og så fungerer det alligevel: ”Der er noget i vores basale uddannelse og træning, der fungerer, og som virkelig kan bruges i stor skala”, understreger han.



Foto: Per Lyngge



Foto: Ole Bo Jensen



Foto: Ole Bo Jensen



Foto: Ole Bo Jensen

MIF 02 HOLMEN og seks af de syv deltagende gummibåde.



Foto: Per Lyngge

Eftersøgning i Mariager Fjord



Foto: Jacob Ølholm

Foto: Jesper Salling



Eftersøgning i Vejle å



Foto: Jesper Salling

Vejle å

## MFP styrker politiets eftersøgninger

Politiet er flere steder i landet for alvor ved at få øjnene op for Maritime Force Protection-styrkens (MFP) nye undervandskapaciteter og fleksible anvendelse i søer og åer. De frivillige kræfter fra MFP med deres specielle uddannelser og udstyr opfylder nemlig et behov, som politiet ikke selv har tilsvarende ressourcer til. Flotillerne er flere gange blevet indsat med deres gummibåde, sonar og undervandsdrone for at eftersøge savnede personer. Det sidste halve års tid har der ikke mindst været bud efter Flotille 125 MFP Vest. Det startede tilbage i december, hvor en 42-årig mand var forsvundet i forbindelse med en julefrokost i Århus.

Flotillen stillede med et hold, der gennem-søgte Århus Havn med sonar og lystbådehavnen med sonar og drone. I januar var en ældre dement mand forsvundet i Vejle. Flotille 125 rykkede igen ud, og de eftersøgte for Sydøstjyllands Politi en strækning af Vejle å på godt en kilometer. I juni havde Nordjyllands Politi været over alt i Hobro i deres søgen efter en forsvundet 68-årig kvinde - undtaget i havnen og Mariager Fjord. Flotille 125 blev tilkaldt, og dronen og sonaren kom igen i aktion. Der blev søgt i et større område under ikke helt optimale vejrforhold. Ingen af de tre eftersøgninger førte til fund af de savnede personer.

## På skarp opgave midt i fartøjsfører-eksamen

Den første lørdag i april skulle Jesper Jonø fra Flotille 136 Sønderborg sætte punktum for sin navigationsuddannelse med en autorisationssejls. Her skulle det afgøres, om han kunne godkendes som fartøjsfører i Marinehjemmeværnet. Netop som Jesper Jonø var midt i denne eksamen, blev skibet kaldt ud til en eftersøgning. Jesper Jonø fik opgaven som On Scene Coordinator for de deltagende enheder. "Jeg fik hele ansvaret. Det var ok – jeg kunne jo lige så godt lære det på den hårde måde", siger han efter eftersøgningen midt i Storebælt, hvor en bilist mente at have set en førerløs vand-scooter oppe fra Storebæltbroen. Det kunne dog ikke bekræftes, og eftersøgningen blev ret hurtigt afblæst. Herefter genoptog Jesper Jonø sin autorisations-sejls, som han bestod.



Foto: Stephan Valkeær

**Deltag**  
i debatten om  
MHV på 'Reder-bloggen'.  
Find den nye blog på  
[korturl.dk/rrt](http://korturl.dk/rrt)  
– bag login på  
[HJV.DK](http://HJV.DK)

## Tre på striben i Hamburg

MHV 910 RINGEN, MHV 909 SPEDITØREN og MHV 908 BRIGADEN deltog sammen med orlogsfartøjer, container-skibe, sejlskibe, krydstogtskibe, dampskibe og mange andre sejlede enheder i festlighederne, da Tysklands næststørste by i maj fejrede sin havns fødselsdag. De tre danske MHV-fartøjer lå smukt på linje og udgjorde et flot syn under både ind- og udsejlingsparaden til Hamburg Havn. Fra land blev der kvitteret med klapsalver, hattesving og afspilning af den danske nationalmelodi.

Foto: John Tomhav



Smuk indsejling til Hamburg Havn



USS VICKSBURG i Frihavnen

## Støttede politiet ved amerikansk flådebesøg

Den 173 meter lange amerikanske missilkrydser, USS VICKSBURG, kom midt i maj på besøg i København. Københavns Politi spurgte Marinehjemmeværnet med meget kort varsel, om de kunne stille et skib til at assistere politiet under deres sikkerhedsopgaver for det amerikanske flådefartøj. "Jeg var lidt spændt på, om det med så kort varsel kunne lykkes at samle folk nok, men det viste sig overhovedet ikke at blive et problem", siger Lars Schwaner, der var fartøjsfører på MHV 907 HVIDSTEN, som var platform for politiet. HVIDSTEN sejlede ud og mødte USS VICKSBURG ved Lynetten, inden opgaven ellers var at ligge i Frihavnen med amerikaneren og støtte politiet i fire dage.

## Trak tankskib fri af lækkende varm tjære

Et norsk kemikalietankskib havde 21. marts et uheld i Nyborg Havn. Det havde påsejlet en rørledning, som indeholdt varm tjære. Fartøjsfører løjtnant Tom Holstebro var med en besætning om bord på MHV 901 ENØ fra Flotille 284 Østersøen på farvandsovervågning, da de blev sendt til ulykkesstedet. "Stævnen stod stadig lige oppe i rørledningen, og tankskibet kunne ikke slå bak og komme fri. Man frygtede, at der kunne være en risiko for brand om bord, hvis den varme tjære løb ud på skibet, så derfor blev vi bedt om at trække det fri", forklarer han. Med ENØ's trosse fik man slæbt nordmanden til en mere sikker placering ved kajen, og der var ros fra politiet, inden Tom Holstebro og hans besætning genoptog farvandsovervågningen.

Foto: Tom Holstebro



Foto: Jørn Hartmeyer



Foto: Jørn Hartmeyer

# FLYDESPÆRRINGER på arbejde ved olieudslip

Marinehjemmeværnet i Aabenraa fik 22. april brug for flydespærringerne om bord på MHV 910 RINGEN, da mellem tre og fem kubikmeter svær fuel-olie, svarende til 3-5.000 liter, slap ud i Aabenraa Fjord. Lækagen skyldes et brud på et rør fra en oplagstank tilhørende Enstedværkets olieterminal.

Om bord på RINGEN fik fartøjsfører, premierløjtnant Steen Trolle, tildelt rollen som On Scene Coordinator af Forsvarets Joint

Operations Centre (JOC). Samarbejdet involverede politi, beredskab og brandvæsen i land samt kollegaerne om bord på MHV-fartøjet MHV 905 ASKØ, der havde afbrudt en skolesejls. RINGEN lagde sine flydespærringer ud og inddæmmede olieklumper i og omkring havnen. Her stødte ASKØ til og hjalp med at trække RINGEN's flydespærring. Den indsamlede olie blev trukket ind i havnen og lempet over i en flydespærring,

som beredskabet havde lagt ud, og herfra kunne olien samles op.

ASKØ blev efter tre timer fritaget fra opgaven igen, medens RINGEN sejlede længere ud i Aabenraa Fjord, hvor mere olie var observeret. Her blev flydespærringen lagt ud, så den gik fra land og ud i fjorden og kunne indfange nogle af de sidste rester af den lækede olie, når den drev med strømmen mod land.

## NORDSØEN: Holdt vagt ved fiskekutter der tog vand ind

Foto: Christina Hald-Andersen



En belgisk fiskekutter, FLAMINGO, kom om aftenen søndag den 3. maj i alvorlige problemer langt ude i Nordsøen. Kutteren havde slået alarm, fordi de tog vand ind, og Marinehjemmeværnet fra Esbjerg blev sendt af sted med deres fartøj MHV 904 LYØ. En redningshelikopter fra Flyvevåbnet var først derude, og havde fire læsepumper ned til FLAMINGO, så besætningen kunne pumpe vandet ud. "Der var vel omkring

to – tre meter bølger. De havde åbenbart meget vand i lastrummene, og de kunne tilsyneladende lige holde vandet på niveau med de fire læsepumper. Samtidig havde de problemer med at navigere, fordi de havde fået vand i systemerne", forklarer flotillechef og kommunikationsgast om bord på LYØ, premierløjtnant Christina Hald-Andersen.

Klokken 02.30 - efter seks timer sejls - havde LYØ tilbagelagt de ca.

70 sømil ud til kutteren. Her afløste de et Mærsk-skib, som havde ligget vagt tæt ved. LYØ blev ved kutteren hele natten, klar hvis det skulle gå helt galt. Næste morgen havde vinden lagt sig, og FLAMINGO blev hentet af kollegaer på fiskekutteren AVATAR, der skulle trække dem til Holland. LYØ kunne dermed returnere til Esbjerg, hvor de var fremme klokken 15.00 efter en gedigen indsats i Nordsøen.

Foto: Jess Ingemann Jensen



De fire svenskere i den lille jolle

## Reddet i Kattegat: 4 svenskere på vej til havs i lille jolle

En søndag midt i februar tog fire svenskere – to yngre par – på udflygt fra Göteborg til Læsø. Det foregik i en 15 fods åben jolle med en 60 hk motor. Den hyggelige Valentines-udflugt var gået fint, lige indtil de fire svenskere skulle retur til Göteborg. Nu havde de ikke strøm og vind med sig og drev mod nordvest længere ud i Kattegat i stedet for nordøst mod den svenske kyst. Oven i det fik de motorstop. Svenskerne slog alarm via mobiltelefonen, og de vidste ikke, hvor de var. En besætning om bord på MHV 811 APOLLO fra Flotille 115 Vendsyssel var heldigvis på sejlads i Kattegat. De fik taget en pejling på svenskerne, som havde meldt, at de kunne se Frederikshavn/Göteborgfærgen, og de fire svenskere blev fundet. "Vi samlede dem op 10,5 sømil stik nord for Østerby på Læsø. Det var utroligt heldigt for dem, at de med en mobiltelefon kunne kalde 112. De lå lige på grænsen til manglende telefon-dækning", fortæller fartøjsfører Ole Bondo, som tog svenskerne og deres jolle med til Frederikshavn, og kørte de to par til færgen, så de kunne komme hjem samme aften.



MHV 811 APOLLO



## Der er **god musik** i **Marinehjemmeværnet**

Kvindelige Marineres Musikkorps ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, og Marinehjemmeværnets Musik- og tamburkorps ved Marinehjemmeværnsdistrikt Vest har i marts og april spillet deres årsprøver – og endnu en gang er de begge i den grad blevet godkendte til at spille videre i Hjemmeværnet. Hjemmeværnets Musiksagkyndige, Arne Christensen, var forbi med sine kritiske ører, sin lune og sine grundige tilbagemeldinger hos begge orkestre for sidste gang, da han går på pension efter musiksommerskolen i Nymindegab i år. Der var stor tilfredshed med udviklingen i begge orkestre, som sidste år tilsammen gav 103 koncerter, hvoraf ca. 1/3 er de små koncerter med Jazz ensemblet. Når flotiller har et eksternt arrangement af en størrelse, der kan berettige et orkester, kan man forsøge at rekvirere sit distrikts orkester. Hvis det kan lade sig gøre, koster musik ikke noget for flotillerne.



Foto: Ninna Falck

Marinehjemmeværnets tamburkorps i Randers

**i**

## Informationsseminar

Mød info-folket og få ny inspiration til lokal presse, HJV.DK med mere.

Meld dig til MHV Informationsseminar 2015 i AKOS på HJV.DK.

Ryes Kaserne 13. november kl. 19.00 til 15. november kl. 13.00.

# Nye MIF'er med waterjet imponerer og udfordrer

Marinehjemmeværnets to nye indsatsfartøjer er sat i søen og navngivet. Poli og MHV-gaster har været i gang med uddannelsen, og det har været en positiv oplevelse

AF NINNA FALCK

I løbet af foråret har Marinehjemmeværnet udvidet flåden med to indsatsfartøjer, MIF 02 HOLMEN og MIF 03 BJØRNØ. Det er to kvikke fartøjer, som er beregnet til at styrke opgaverne ikke mindst for politiet, men også for SKAT, redningsberedskabet og havmiljøberedskabet.

## HOLMEN og BJØRNØ

De to indsatsfartøjer er 10,5 meter lange og 2,9 meter brede og sejler med en tophastighed på 35 knob. De er i april og maj blevet overleveret til Marinehjemmeværnet - klargjorte og opdaterede fra Mathis Værft, hvor de også i 1995/96 blev bygget til Kystredningstjenesten. Som deres navne antyder, skal de sejle i henholdsvis København og i Det Sydfynske Øhav.

I København har HOLMEN fast basehavn hos Flotille 369 Holmen. BJØRNØ vil hovedsagelig løse opgaver i Det Sydfynske Øhav med udgangspunkt i Faaborg, Svendborg og Ærø. BJØRNØ's rotation omfatter desuden Flotille 361 Isefjorden, hvor der sejles ud fra Hundested Havn.

Politidirektør ved Københavns Politi Thor-kild Fogde navngav 31. marts HOLMEN. Københavns Politi har meget konkrete planer om at anvende deres lokale MIF til flere planlagte patruljer og evt. mere akutte sejlads, når trafikken tager til i løbet af sommeren. Derfor er der også prioriteret tid til at uddanne et større antal betjente til at indgå i opgaverne til søs.

**“Manøvreringen med waterjets, det er helt anderledes. Det var meget overraskende”**

BJØRNØ, der er opkaldt efter en ø i Det Sydfynske Øhav, blev 16. maj navngivet af Jenny Braat, administrerende direktør for Brancheforeningen Danske Maritime. BJØRNØ, der kun stikker 70 cm, kan med lethed gå ind i de små havne på de mange

sydfynske småøer, hvis der er behov for assistance.

## Projekt MIF

Marinehjemmeværnet har i foreløbig to år lånt de to fartøjer af Kystredningstjenesten. De vil udgøre fortsættelsen af projektet omkring Marinehjemmeværnets Indsatsfartøjer (MIF), der blev startet sidste år med testen af et lille kulfiberfartøj af C-guard-serien fra Tuco Værft (MIF 01).

Indsatsfartøjerne skal styrke opgaverne for blandt andet politi og redningsberedskab med hurtigere og mere fleksible enheder, der kan rykke ud med en lille besætning på kun en halv time. Dobbelt så hurtigt der beredskabet på de grå fartøjer. De 30 minutters beredskab viste sig allerede at kunne lade sig gøre under testen af den første MIF i 2014.

Normalbesætningen om bord vil være en MIF-fartøjsfører og en assisterende navigatør fra Marinehjemmeværnet. På opgaver vil en yderligere funktionsbesætning af to politifolk eller f.eks. to toldere være

Foto: Ole Friis



Jenny Braat navngav BJØRNØ i Faaborg

Foto: Ninna Falck



Jon Høgsted Hansson underviser politiet



standarden. De frivillige førere og navigatører får en meget manøvreedygtig og sikker tidligere redningsbåd, der kan vende rundt i vandet og komme op på ret køl igen og sejle videre, og den skal de uddannes til at sejle hurtigt i.

### Uddannelsen for MHV-gaster

Orlogskaptajn Casper Max Larsen har fra start været projektofficer for MIF-projektet, og han har sammen med chefsergent Jon Høgsted Hansson stået for uddannelsen af de mange politifolk og MIF-gaster i Marinehjemmeværnet.

45 gaster har gennemført MIF-uddannelsen, som består af et teorimodul med simulator og et praktisk modul, der samlet gennemføres over to dage. Efter træning hjemme i flotillerne følger så den endelige

autorisation, som gennemføres ved en sejladsskole nogle uger efter uddannelsen.

”Det er vigtigt, at MIF-navigatørerne kan foretage en fornuftig sejladsskema-lægning, at de kan hele opstartsproceduren og tilrigningen af fartøjet, og at de kan betjene radar, VHF, AIS og ekkolod”, fortæller Casper Max Larsen om målet med uddannelsen, ”Og så skal de ikke mindst kunne manøvrere fartøjet”, understreger han.

Waterjetsystemet i de nye fartøjer er indtil nu uprøvet i Marinehjemmeværnet. Systemet betyder

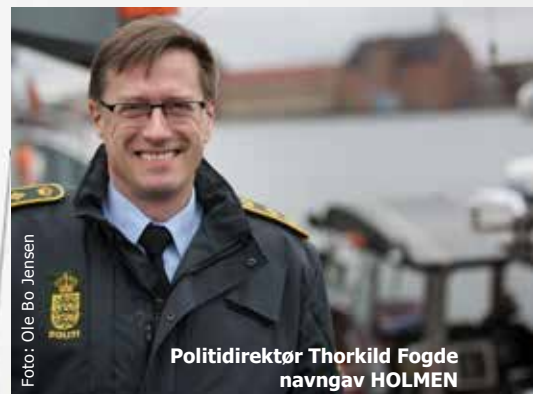


Foto: Ole Bo Jensen

Politidirektør Thorkild Fogde  
navngav HOLMEN

en helt ny måde at sejle på, som ifølge Casper Max Larsen måske kan være lettere for fartøjsførere, der er mere vandt til princippet, når de i de grå fartøjer sejler frem på en skrue og tilbage på den anden.



### MIF tophastighed er 35 knob

Foto: Ole Bo Jensen



### Manøvredygtig og udfordrende

Oversergent og autoriseret fartøjsfører Jesper Bak Henriksen, der normalt sejler som næstkommanderende ved uddannelsesbesætningen hos Flotille 369 Holmen, synes, at det er et spændende projekt med de nye indsatsfartøjer, og derfor har han taget MIF-føreruddannelsen.

”Jeg kan godt se fremtidsperspektiver i de hurtige fartøjer, og det vil jeg gerne bruge min tid på”, siger han, efter han har fuldført uddannelsen og har fået autorisationen til at sejle MIF. Han synes, at MIF'en er sjov og meget manøvredygtig at sejle, selvom de nye waterjets er en udfordring.

”Manøvreringen med waterjets, det er helt anderledes. Det var meget overraskende. Det tager noget tid, inden man har ordentlig styr på det, og der skal trænes temmelig meget”, understreger Jesper Bak Henriksen, der efter 12 timers træning over



Foto: Ole Bo Jensen

Fartøjsfører Jesper Bak Henriksen

tre sejladsere føler, at han er ved at være fortrolig med waterjetsystemet, som især er en udfordring inde i havnen.

Jesper Bak Henriksen satser på at sejle nogle af sommerens planlagte MIF-sejladser, og så vil han gerne være med på MIF'ens halv-times beredskab på dage, hvor det passer med arbejdet og familien.

### Uddannelse for politiet

32 politifolk har indtil videre gennemført en kort uddannelse, som Marinehjemmeværnet har udformet i samarbejde med politiet. Uddannelsen gennemføres på en dag og består af en teoridel og praktiske øvelser til vands.

”Politiet skal ikke uddannes til at sejle skibet, de skal alene være passagerer. De skal lære at bruge fartøjsdragten og redningsvesten, de skal lære ombordstigning på andet fartøj, og de skal lære i det hele taget at kunne gebærde sig sikkert om bord”, forklarer Casper Max Larsen.

**// MIF'en er et virkelig lækkert fartøj. Det virker som en rigtig god platform at arbejde fra”**

Politiasistent Sune Brandt fra Københavns Politis uddannelsessektion er politiets tovholder på MIF-uddannelsen til politiets personel. Han har samarbejdet med Casper Max Larsen om konceptet for uddannelsen. Sune Brandt har selv taget Marinehjem-



Foto: Ninna Falck

### Politiasistent Sune Brandt er begejstret for det nye indsatsfartøj

meværnets lange uddannelse for politifolk, MARSIKPOL, og 27. maj gennemførte han MIF-uddannelsen sammen med fem kollegaer ude på Holmen.

”Det var en god gennemgang, og det var godt at prøve MIF'en og mærke, hvordan skibet ligger i søen. Og det var rigtigt fedt at komme på siden af et skib og kravle op ad lodslejderen”, siger han efter en dag med undervisning i teorilokalet og udfordringer til søs.

### En god platform at arbejde fra

De seks kursister fra Københavns Politi, der alle havde enten duelighedsbevis eller speedbåds-certifikat, fik også lige mulighed for selv at prøve at sejle både MIF og gum-mibåd, og de var alle ret begejstrede.

”MIF'en er et virkelig lækkert fartøj. Det virker som en rigtig god platform at arbejde fra, og det er meget interessant for Politiet”, siger Sune Brandt og forudser, at man især vil bruge MIF'en til almindelige havnepatruljer og kontrol til søs.

Københavns Politi satser bestemt også på at gøre seriøst brug af MIF'en til patruljer i København hen over sommeren. Der planlægges nemlig på så mange sejladser, at MIF 02 HOLMEN nok skal blive kendt af de lokale lystsejlere.

”Og at det sorte fartøj med blåt blink på styrehuset i sig selv har en præventiv effekt, det kan Jesper Bak Henriksen bekræfte efter et par sejlture; ”Speedbådene i havnen får med det samme sat en dæmper på farten, når vi kommer rundt om hjørnet med MIF'en, selv når Politiet ikke er med, og det blå blink ikke er i brug”, fortæller han.

### Politiets MIF-kursister lytter, mens Casper Max Larsen underviser



Foto: Ninna Falck



Foto: Ole Bo Jensen

## Styrehus rummer

- Manøvreplut
- Søkortplotter
- Radar
- Civil og militær VHF
- Ekkolod
- SINE (håndholdt)
- Kompas

## Fartøjsdata

Længde: 10,5 m med fendere  
 Bredder: 2,9 m med fendere  
 Dybgang 0,70 m  
 Topfart: 35 knob  
 Maskineri: 2 stk. waterjet/2 x 300 HK  
 Skrog: Glasfiber  
 MHV-Besætning:  
 MIF-Fører + Assisterende MIF-navigatør  
 Plads: max. 10 personer i alt  
 Bygget: 1995/96 Mathis Værft



Foto: Ole Bo Jensen

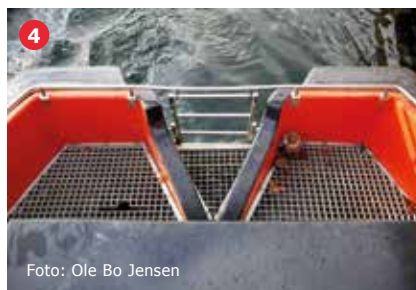


Foto: Ole Bo Jensen

- 1 Styrehus
- 2 Motor, 300 HK Cummins
- 3 Mast, radar, tyfon, blå blink, VHF antenne
- 4 Agterende med lejder og udtag til brandslange
- 5 Luftindtag til motor, anker og brandslukker
- 6 Adgang til begge motorer agter
- 7 Seks udvendige siddepladser, nyt slæbe-arrangement i midten samt nedrider



Foto: Ole Friis



Foto: Ole Bo Jensen



Foto: Ole Friis

# Hverdagens helte

De fleste stivner, når de er vidne til en trafikulykke. Men ikke Michael Clay Aksenberg eller Lars Christensen. De var tilfældigvis til stede ved to trafikulykker. I begge tilfælde tog træningen fra Marinehjemmeværnet over, og den viste sig nyttig



**TEKST OG FOTO:** ANDERS BIRCH BREUNING, MAGASINVERKSTEDET

Det er en helt almindelig søndag formiddag i marts 2014 for Lars Christensen. Han er i bil på vej til skydetræning på Kalvebod i København. Selvom det er søndag, holder trafikken stille, da han kommer til motorvejsudfletningen ved Sjællandsbroen mellem Amager og Sjælland. Vejen svinger, og han kan ikke se, hvorfor trafikken er standset. Som om det ikke er unormalt nok, at der er kø på en søndag, så er andre billister steget ud af deres biler. Hurtigt parkerer Lars Christensen sin bil i rabatten, tager sin vest på, stiger ud og går frem langs vejen for at danne sig et overblik. 100 meter længere fremme står to biler, som tydeligvis har været i et trafikuheld. Der ligger stumper og stykker på kørebanen, og bilerne holder sammenkrøllede og forskudt af hinanden. Da Lars Christensen når frem til bilerne, er der allerede en anden hjemmевærnsmand til stede. Han er i gang med at yde førstehjælp til personerne i bilerne. Lars Christensen danner sig et overblik over, hvor mange tilskadekomne der er, hvor de er, og hvor alvorlige deres skader er.

"Da jeg kan se, at der er styr på de tilskadekomne, begynder jeg at dirigere trafikken forbi i enkelt vognbane. Den ophobede trafik skal afvikles så hurtigt som muligt for at gøre plads til udrykningen, som er på vej", siger Lars Christensen.

Kort tid efter ankommer ambulancer, lægeambulancer, brandbiler, politimotorcykler og -biler. Trafikken bliver helt spærret, så de kan få arbejdsro. Med sit overblik kan Lars Christensen fortælle, hvor de tilskadekomne er, og beredskabet går i gang med at behandle og klippe bilerne op. Da situationen er stabil, går Lars Christensen tilbage

**Lars Christensen i orange vest og Michael Clay Aksenberg har begge trådt frem og hjulpet til ved alvorlige biluheld**

## Lars Christensen



Assisterende Motorpasser ved Flotille 367  
Dragør  
Medlem af Marinehjemmeværnet i 11 år  
Driftstekniker ved Dansk Kabel TV

## Michael Clay Aksenberg



Næstkommanderende i en besætning ved  
Flotille 255 Korsør  
Medlem af Marinehjemmeværnet i 6 år  
IT-koodinator hos Frellsen Kaffe & Chokolade samt hos RIAS

til sin bil og bliver senere afhørt af politiet, inden han – nu temmelig forsinket – kører videre til skydetræning.

### En sky af plast og metal

Michael Clay Aksenberg har også en helt almindelig morgen. Det er en torsdag i februar i år, og han er på vej på arbejde i Roskilde. Da han kører på vejen mellem Ringsted og Roskilde, laver en modkørende pludselig et kraftigt drej til venstre og bringer ind i bilen foran Michael Clay Aksenberg. Han står på bremsen og hører lyden af ABS-bremserne, der klikker. I en sky af plast og metal bliver den forankørende skubbet ud i rabatten og hænger på kanten af en grøft. Efter at have ramt ham skrider den modkørende bil videre mod Michael Clay

Aksenberg, der akkurat når at trække ud i rabatten. Da bilerne holder stille, springer han ud af bilen, og på få sekunder er han nede ved den modkørende bil, hvor han stikker hovedet ind, for at vurdere skaderne. Der er to kvinder i bilen, som virker til at være kommet lettere til skade, så han løber ned til den ramte bil for at få overblik over de tilskadekomne. Hele den venstre side på

bilen er knust. Føreren er fastklemt og ved bevidsthed, men diffus. Med alarmcentralen i røret prøver Michael Clay Aksenberg at få døren op, men den sidder fast. Det gør døren i den anden side også, men det lykkes ham alligevel at få revet den op. Fra bagsædet foretager han en top-til-tå-undersøgelse af føreren, imens han orienterer alarmcentralen.



Michael Clay Aksenberg viser med førstehjælpsdukken, hvordan han sad i bilen bag føreren i ulykkesbilen og holdt hans hoved. Yderligere skader skulle forhindres, da føreren måske havde fået en nakkelæsion

**Lars Christensen og Michael Clay Aksenberg er sikre på, at deres handlekraft skyldes førstehjælpsuddannelserne og træningen i Marinehjemmeværnet**

"Da jeg sad derinde, kunne jeg se, at føreren havde svært ved at holde sit hoved, hvilket kan være et tegn på skader på nakken. For at forhindre yderligere skader satte jeg mig bag ham og holdt hans hoved, mens jeg ydede psykisk førstehjælp", siger Michael Clay Aksenberg.

Her sidder han, indtil redning ankommer, og de overtager behandlingen og opskæringen af bilen.

### Automatpiloten tog over

Selvom der er tale om to forskellige trafikulykker og historier, har de en ting til fælles: De to mænd reagerede.

"Det er næsten lidt skræmmende, hvordan automatpiloten tager over i sådan en situation. Jeg tænkte ikke det mindste på, hvad jeg foretog mig – jeg gjorde det bare", siger Michael Clay Aksenberg.

Det er en markant anden reaktion end de fleste andres i en lignende situation. Normalt stivner folk, fordi de ikke er klar over, hvad de skal gøre. Men en bestemt ting gjorde, at det ikke var tilfældet for Michael Clay Aksenberg og Lars Christensen.

"Alt, hvad jeg gjorde, kom fra Marinehjemmeværnet. Vi er trænet i at håndtere den type situationer. Vi øver sådan nogle scenarier til hudløshed, hver gang vi er ude med skibet", siger Michael Clay Aksenberg.

"Det er en rigtig god ballast at have med i sådan en situation. Det helt grundlæggende i at standse udviklingen af en ulykke, danne sig et overblik og foretage top-til-tå-undersøgelser på tilskadekomne er ren automatik", siger Lars Christensen og fortsætter:

"Det var ligesom på et skib. En situation opstår, du ved, hvad du skal gøre, og så gør du det. Der er ingen tanke – kun handling. Det er først bagefter, når adrenalinen er nede igen, at der er tid til at tænke over det".

### Handler om at gøre sin pligt

For Michael Clay Aksenberg begyndte tankerne, da han efter at have afgivet en vidneforklaring til politiet, kørte fra ulykkestedet og videre mod arbejdet.

"Turen på vejen var lidt slem. Trafikken var stadig spærret bag mig, så jeg var helt alene på vejen, mens jeg fik tænkt over, hvad der var sket, og hvad jeg kunne have gjort anderledes – og røg et par cigaretter i streg. Jeg blev lidt forsinket på arbejde, men derudover kostede ulykken mig kun et



par cowboybukser, som jeg måtte skille mig af med, fordi de var blevet plettede af blod", siger Michael Clay Aksenberg.

For Lars Christensen blev der ekstra grund til at tænke over sine handlinger i forbindelse med den ulykke, som han var involveret i. Et par uger efter den havde fundet sted, fik han et brev fra politiet, hvor der stod, at han var tildelt et diplom af Københavns politidirektør som tak for hjælpen.

**// Jo mere uddannelse man har, desto mindre går man i chok, og desto mere kan man hjælpe" – Lars Christensen**

"Det er et skulderklap, og jeg er lidt stolt over anerkendelsen. Jeg gjorde, hvad jeg er uddannet til i Marinehjemmeværnet", siger Lars Christensen.

For både ham og Michael Clay Aksenberg handler det dog i langt højere grad om at gøre sin pligt i sådan en situation end om at høste hæder og ære efterfølgende.

"Jeg er tilfreds med mine handlinger. Jeg synes, at alle burde gøre en indsats i sådan en situation. Selvom man ikke har en uddannelse, kan man næsten altid gøre et eller andet. Men mange står bare og ser på, fordi de går i chok", siger Michael Clay Aksenberg.

"Folk reagerer jo forskelligt, men jo mere uddannelse man har, desto mindre går man

i chok, og desto mere kan man hjælpe", tilføjer Lars Christensen.

### Gør godt for samfundet

De to mænds oplevelser har ikke skræmt dem fra at skride ind igen, hvis det bliver nødvendigt. De er begge klar til at hjælpe.

"I situationen var jeg glad for, at jeg kunne gøre noget. Det er jo også noget af grunden til, at jeg er medlem af Marinehjemmeværnet. Jeg vil kunne hjælpe en vildt fremmed i nød. Jeg gør det jo ikke for pengene", siger Michael Clay Aksenberg med et smil. Lars Christensen tilføjer:

"Man tænker ikke på det i situationen, men man gør en god ting for samfundet. Det kunne jeg ikke have gjort uden uddannelsen fra Marinehjemmeværnet".

Det er Michael Clay Aksenberg enig i.

"Uden uddannelsen fra Marinehjemmeværnet havde jeg også villet hjælpe, men jeg havde ikke anet, hvordan jeg skulle gøre det", siger han.





AF LEIF BRUUN OG  
HELLE KOLDING

# 10 spørgsmål til 3 nye

Hvordan er det at komme igennem den første tid som nyt medlem? Læs tre nye medlemmers oplevelser med LPU og livet i flotillen i de første år

I den senere tid er fastholdelse blevet et varmt emne, og i mange forsamlinger diskuteres det livligt, hvordan man kan holde fast på de medlemmer, der lige er hvervet og få dem igennem den lovpligtige uddannelse (LPU) inden for de første tre år.

Martha er nu gået direkte til hestens egen mule og har spurgt tre nye medlemmer, hvad de synes om den første tid i Marinehjemmeværnet. Uenigheden er ikke stor: kammeratskabet, livet til søs og en aktiv fritid spiller en kæmpe rolle.



## Nikolai Munk Hjorth

**By:** Søllested, Storstrøm

**Flotille:** 284 Østersøen

Blev medlem februar 2014 og var færdig med LPU i efteråret 2014. Kan lide det maritime miljø, og så gør kærlighed til og respekten for søen, at han også gerne vil hjælpe til med f.eks. redning og overvågning. På sigt vil han gerne gå efter de navigatoriske uddannelser.

Nikolai er 21 år og elektriker, og han passer også et job i Knuthenborg Safariparks dyreafdeling. I fritiden er han samarit hos Dansk Folkehjælp, dedikeret lystfisker og hobbyfotograf. Hans fremtidsplan er at starte på uddannelsen som befaren skibsassistent til august.



## Martin Jensen

**By:** Aalborg

**Flotille:** 114 Aalborg-Hals

Blev medlem i november 2012 og var færdig med LPU i efteråret 2014. Han meldte sig, fordi han "som gammel spejder" havde stor appetit på udeliv og altid har nydt samværet med ligesindede. Sætter på en fremtidig funktion som kommunikationsgast og hovmester.

Martin er 25 år og læser til kemiingeniør på Aalborg Universitet. Han bor på et kollegium, kan godt lide at lave mad og holder også af, at spille guitar.



## Patrick Bak Jensen

**By:** Horsens

**Flotille:** 132 Horsens

Blev medlem i maj 2013 og var færdig med LPU i april 2015. Han meldte sig, fordi han altid har holdt af søsport, fart og tempo. Sætter på en fremtidig funktion som navigator.

Patrick er 31 år og arbejder som projektkonsulent i et reklamebureau. Fritiden deler han med sin kæreste, og når han ikke sejler, så står der både wakeboard, løb og mountainbike-kørsel på programmet.





Billederne her på siderne er fra Patrick, Martin og Nikolais LPU-forløb og fra livet i deres flotiller

### 1 Hvad tænkte du, lige inden du skulle i gang med LPU?

**Nikolai:** Jeg var for længst blevet præ-senteret for de lovpligtige uddannelser. Jeg satte mig selv et mål om at gennemføre samtlige LPU-uddannelserne inden for 2 år. Et mål som skulle vise sig, at være skudt langt forbi. (Blev færdig på under et år red.)

**Martin:** Helt ærligt, så var min først tanke, at det bare var noget, der skulle overstås hurtigst muligt. Men det var faktisk ganske interessant, og selv om jeg gerne så, at en større del af uddannelsen fandt sted hjemme i flotillen, så er skolen på Slipshavn altså et rigtig godt og professionelt uddannelsessted.

**Patrick:** På vej til eksempelvis kurset som dækgast på Slipshavn var jeg overbevist om, at det nok blev en gentagelse af min tid som værnepligtig. Altså en tid, hvor der blev kostet lidt rundt med en. Men sådan blev det ikke. Jeg husker i stedet tilbage på kurset, som en rigtig god og lærerig oplevelse.

### 2 Hvordan forberedte du dig til de enkelte kurser?

**Nikolai:** Jeg hentede god information på hjv.dk og fik også fin opbakning fra de andre i flotillen. Flere agerede med stor fornøjelse mentorer og lærte mig de grundlæggende færdigheder, der ville blive forventet af de lovpligtige uddannelser.

**Martin:** Jeg har aldrig haft - eller savnet - en fast mentor, men har lært det jeg skulle ved bla. at tage aktiv del i en sejlads hver anden uge.

**Patrick:** Jeg snakkede med de andre om, hvilke spørgsmål og krav jeg ville blive stillet over for, men på det praktiske plan klarede jeg mig selv ved at holde øje med, hvordan de andre mere erfarne gaster greb tingene an.

### 3 Hvad var dine bedste oplevelser ved LPU?

**Nikolai:** Det bedste var at komme ud og prøve tingene i praksis. Og at jeg fik muligheden for at tage uddannelsen i ét hug, da jeg blev tilbudt plads på bootcamp'en. Det var rigtig godt.

**Martin:** Det var at opleve en meget stor hjælpsomhed fra både kammeraterne og fra instruktørernes side.

**Patrick:** Det har været sammenholdet og det hyggelige samvær. Vi har jo i Marinnehjemmevernet en meget afslappet omgangstone og god plads til lidt uskyldige drillerier.

### 4 Hvad var dine værste oplevelser ved LPU?

**Nikolai:** Der var ikke rigtigt styr på tidsplanen, synes jeg. Nogle af modulerne lappede over hinanden, og det var meget kompakt.

**Martin:** Selv om pensummet var stort, og selv om vi altid havde travlt, så har jeg ikke haft nogen deciderede dårlige oplevelser.

**Patrick:** På Slipshavn var det manglen på søvn og den ulidelige varme. De store, tykke overlevelsdragter var frygtelige at have på, og først alt for sent fandt vi på at køle kahytterne ned ved at sprøjte dækket over med koldt vand.





## 5 Har du haft en fast kontaktperson eller været i en uddannelsesbesætning?

**Nikolai:** Jeg var faktisk tæt knyttet til uddannelsesofficeren under hele forløbet, og det var en rigtig god oplevelse. Det var godt at have en fast person at holde sig til og snakke forløbet igennem med.

**Martin:** Jeg har under hele forløbet haft god kontakt til vores uddannelsesofficer, men også fået god vejledning af min fartøjsfører, som i øvrigt også er vores flotillechef.

**Patrick:** Jeg har haft en rigtig god vejleder i flotillens uddannelsesofficer, Kai Mogensen, som har sørget for, at jeg kom i gang med de forskellige enkelt-kurser.

## 6 Hvilke flotilleaktiviteter har du deltaget i samtidig med, at du gennemførte LPU?

**Nikolai:** Så mange som muligt. Jeg havde kontakt med den samme besætning hele tiden og sejlede med så meget som muligt. Det betyder rigtig meget at få lov til det og holde kontakten på den måde.

**Martin:** Jeg har bl.a. været til adskillige flotille-møder, har taget et 1.hjælpskursus og været med på et sommertogt til Norge.

**Patrick:** Jeg har f.eks. deltaget i en række flotilleaftener og sejlads, et hvervearrangement og et fem dage langt togt til Bornholm.

## 7 Hvornår vil du sige, at du begyndte at føle dig hjemme i flotillen og bedre kunne forstå, hvad det hele drejer sig om?

**Nikolai:** Jeg følte mig faktisk hjemme fra starten, men især efter vores første SAR. Vi fik en eftersøgning, og pludselig gik det op for mig, at nu var det virkeligt. Nu gjaldt det, og vi tog alle sammen seriøst på situationen. Det var helt specielt.

**Martin:** Det gik meget hurtigt, højst et par måneder.

**Patrick:** Det gik rimeligt hurtigt. Jeg skulle bare lige lære de andre gasters navne og den sømands-jargon, som alle betjener sig af.

## 8 Hvad er vigtigt for, at du fik lyst til at hænge ved i tiden som nyt medlem?

**Nikolai:** At der skete noget hele tiden. At der var megen aktivitet og ikke for lang ventetid mellem uddannelsesmulighederne. Og så den gode besætning.

**Martin:** Jeg hang ved, fordi jeg blev accepteret fra første dag, og fordi alle var gode til at inddrage mig i arbejdet.

**Patrick:** Det var det faktum, at jeg hele tiden blev "holdt til ilden" og hurtigt blev en del af kammeratskabet.

## 9 Hvilke råd ville du give en ny, som lige nu er på vej gennem LPU?

**Nikolai:** Bare se at få LPU'en overstået og kom i gang. Og så ellers bidrage til fællesskabet om bord. Der er tit en let tone, og man kan selv være med.

**Martin:** Vær aktiv! Kom ud og sejl med helt faste intervaller. Og sørg for at være i rimelig god form, inden du starter på de første kurser. De kan godt trække tænder ud!

**Patrick:** Del glæder og skuffelser med de andre på kurserne og husk dig selv på, hvorfor du i sin tid besluttede at gå i gang.

## 10 Hvad er det bedste ved at være i Marinehjemmeværnet?

**Nikolai:** Det er 'hele pakken'. Jeg er glad for uddannelserne, der giver gode kompetencer. Så er der fællesskabet og oplevelserne til søs. 'De gamle og erfarne' er så sjove at lytte til.

**Martin:** Kammeratskabet og selvfølgelig det at komme ud at sejle. Dernæst får man jo indøvet en masse færdigheder, der også kan anvendes i det civile liv. Og så gør det jo heller ikke noget, at Marinehjemmeværnet faktisk gør god gavn på mange fronter.

**Patrick:** Det er sejlervivet, den friske luft, hyggen og kammeratskabet. Og så tæller det naturligvis også, at vi i forbindelse med f.eks. en redningsaktion kan være med til at redde menneskeliv og gøre en forskel med de ting, vi laver.



# SMUGLERJAGT: SKAT effektiviserer søkontrollen

SKATs kontrol af skibstrafikken i de danske farvande har ændret fokus. Nu satser man inden for søkontrollen meget mere på at patruljere der, hvor skibene krydser grænsen

TEKST OG FOTO: NINNA FALCK





Kontrol af lystsejler til søs

Søkontrollen vil i høj grad blive koncentreret omkring trafikken ind i danske farvande ved Nordsøen, Østersøen og Det Sydfynske Øhav



Klokken 07.30 en grå onsdag morgen i april er der liv omkring MHV 910 RINGEN i Aabenraa Havn. Besætningen er mødt og er i gang med at klargøre til afgang, og tre mand fra SKATs søkontrol slæber deres tasker, udstyr og en hund med om bord. Årets første 'SKAT-sejlads' er under opsejling.

Specialkonsulent Knud Erik Rasmussen er fagkonsulent inden for SKATs maritime opgaver og teamleder for tolderne. Konsulent Hans Christian Mikkelsen er toldbetjent og hundefører. Konsulent Henrik Jørgensen er tolder og jævnligt udlånt til søkontrollen, og Triton er en søstærk og livlig labrador på to år med en rigtig god næse.

De skal ud på søkontrol med Marinehjemmeværnet. Det foregår med en sammensat besætning om bord på RINGEN under ledelse af fartøjsfører Ralf Meister.

### På vej til grænsen efter narko

Den trygge duft af kaffe breder sig efterhånden i messen, hvor der lige inden afgang er briefing. Målet med dagens sejlads bliver beskrevet, og de forskellige besætningsmedlemmer og gæsterne får udpeget deres poster og opgaver. Destinationen er 'tæt på den tyske grænse' samt evt. et par havne i Det Sydfynske Øhav. Opgaven er kontrol af mindre skibe op til 300 ton og lystfartøjer, der passerer ind i dansk farvand. Undervejs skal vi også snakke om SKAT og om deres nye Maritime Strategi, som blev vedtaget sidste år og nu skal til at føres ud i livet i samarbejdet med Marinehjemmeværnet.

"SKAT har kontrollen med EU's ydre grænse. Det gælder også søterritoriet, og i dag skal vi kigge efter det, der kommer syd-

fra", forklarer Knud Erik Rasmussen. Og det er ikke danske familier på vej fra Tyskland med billige cigaretter og sprut, som de tre udsendte fra SKAT er på udgik efter.

"Der er med tiden blødt så meget op på reglerne om indførsel af cigaretter og spiritus, at hvis der er fire voksne om bord, så kan et almindeligt sejlskib næsten synke med alt det, man efterhånden må tage med over grænsen", smågriner Knud Erik Rasmussen, "Nej, det er narko, våben og andre indførselsforbudte varer, vi går efter", understreger han.

### Nyt fokus: 'De risikobaserede områder'

Dagens tur ned til den tyske grænse er udtryk for SKATs nye skærpede 'Maritime strategi'. Her vil man nu lægge vægt på opgaverne i de såkaldte 'risikobaserede områder'. De risikobaserede områder er langs grænserne mod syd og mod øst. Det er her det meste af den kriminelle søtransport kommer fra. I Nordsøen kommer trafikken op fra Middelhavet, Nordafrika og Caribien, og i Østersøen er det skibe fra Rusland og de baltiske lande, som søkontrollen har et særligt øje på.

"Vi fokuserer mere på de risikobaserede områder, fordi det er lettest at samle dem op, når de kommer ind over grænsen, end når de har blandet sig med hr. og fru Danmark i de indre danske farvande og i havnene", forklarer Knud Erik Rasmussen.

### Samarbejdet med MHV påvirkes

SKAT vil fortsat tage ud på nogle af de såkaldte 'præventive sejlads' i Limfjorden,

ved Århus og i København mv. Her er målet at blive set af mange sejlere og få snakket med dem, så de bliver opmærksomme på reglerne og på, at SKAT er til stede.

"Men de risikobaserede områder er i fokus. Det gælder især den søværts narko-kontrol, hvor politiet tager sig af de indre farvande, og vi kontrollerer ved grænsen. Her taler vi om EU's grænse, og Danmarks skal jo være lige så sikker som resten af EU", betoner Knud Erik Rasmussen. "Og det kommer selvfølgelig til at belaste nogle flotiller mere end andre som f.eks. i Esbjerg, Rødby, Sønderborg og Rønne", siger han og forklarer, at de øgede søkontroller i de risikobaserede områder samtidig også er udtryk for en fokuseret anvendelse af ressourcerne i SKAT.

"Det er vigtigt at vi kommer til søs, men vi har begrænset tid til, at vores medarbejdere kan komme ud at sejle. Så sejladserne skal bruges målrettet. I år har vi sat tid af til 45 sejlads, og indtil nu har vi 38 MHV-sejlads og 4 – 5 sejlads med Søværnet på tegnebrættet", fortæller Knud Erik Rasmussen

### Ny organisation, ny kommandovej

Med den nye organisering af SKAT, som blev indført i 2013, er Knud Rasmussen sammen med sine kollegaer i søkontrollen nu samlet i én enhed i stedet for flere regionale kontorer. Samarbejdet med Marinehjemmeværnet er efterfølgende i 2014 også blevet justeret med en kortere kommandovej, som har kørt for første gang med planlægningen af 2015.

"I SKAT har vi nu to 'points of contact', og det er mig og HC (Hans Christian Mikkelsen red.), som i første omgang planlæg-

ger sejladserne sammen med distrikterne. Når sejladserne er konfirmeret, skal vi kun lige kontakte operationsofficeren i flotillen og fortælle, hvor mange vi kommer, og hvad der er hovedformålet. Og til sidst skal vi aftale med fartøjsføreren omkring, rute, vind og vejr og det småpraktiske. Det virker meget bedre”, siger Knud Erik Rasmussen.

Søkontrollen med Marinehjemmeværnet udgør en mindre del af SKATs samlede Maritime Strategi, hvor størstedelen af kontrollerne foregår ved kaj. Alle skibe skal i havn før eller siden, og med dagens efterretningssystemer kan man lige så godt vente på, at de store skibe går i havn, hvor SKAT også har mulighed for langt grundigere kontroller.

### Intelligent toldarbejde

Med 30.000 – 40.000 ankomster af skibe til de danske farvande årligt kræver det overblik og analyser at få udpeget de få mistænkelige, man skal gå efter. Her benytter SKAT mange års erfaring, den nyeste teknologi og et stort nationalt og internationalt netværk af samarbejdspartnere for at få de bedste efterretninger og det klareste billede at arbejde ud fra.

”Skibsgruppen i SKAT mødes en gang om året med alle nordeuropæiske skibskontrolgrupper til og med Frankrig. Her udveksler vi nye tricks, og især de store havne har mange informationer”, fortæller Knud Erik Rasmussen, der også i dagligdagen er i løbende kontakt med sine europæiske kollegaer.

I Danmark samarbejder SKAT med mange myndigheder som politiet, Naturstyrelsen, Miljøministeriet og ikke mindst Søværnet.

”Vi er konstant online med Søværnet. Deres SafeSeaNet samler de fleste maritime informationer om skibene - deres typer af gods, anløb i EU-havne, ulykker og hændelser mv. Det er informationer, der sammenkøres fra flere forskellige computersystemer. Det kan vi så selv supplere med oplysninger fra Loyds skibsregister, som også er online. På den måde kan vi trække aktuelle oplysningerne hjemmefra og sende det til kollegaerne, der er ude på kontrol”, forklarer Knud Rasmussen og viser på sin smartphone, hvordan beskederne tikker ind.

Endelig har SKAT, der må gå ombord på alle skibe med hjemmel i Toldloven, også mulighed for at trække på skibenes egne dokumenter og oversigter. ”Man kan jo kigge i skibenes computersystemer, der viser tankene, og om de er fyldt. Og så kan man måske tænke: Hmm... er det nu også rigtigt, at de har ballastvand der?”, forklarer Knud Erik Rasmussen om endnu en angrebsvinkel.

### Menneskekendskab

Ved søkontrollerne med Marinehjemmeværnet går SKAT efter lystfartøjer og skibe under 300 ton. Her arbejder tolderne også med de mange efterretninger, men det dækker jo ikke alle lystfartøjerne, som står for en del af den ulovlige indførsel. Her er det erfaringerne og hundens næse, der skal på arbejde, for man kan helt sikkert ikke se på sejlådene, om de har noget ulovligt om bord.

”Det kan være alle størrelser og fra den billigste plimsoller til den dyreste luksusyacht”, fortæller Hans Christian Mikkelsen, der i stedet kigger meget på de mennesker, han møder om bord på lystfartøjerne.

”Vi ser på, hvordan de reagerer på kontrollen. Er der pludselig en, der skal

ned under læ for eksempel? Derfor er vi også altid to af sted ud til skibene: en der interviewer, og en der observerer”, fortæller han, og Henrik Jørgensen supplerer; ”Det er en opgave, der kræver menneskekendskab. Man tager hurtigt bestik af personerne, og man kan godt se, om de bare har været på weekendtur. Men det er mange typer, og smuglere kan endda godt have børn med, og de kan være pensionister. Der er så mange penge i at smugle narko, at man skyer ingen midler. Kureren kan jo også stå i gæld, og så er det en mulighed for hurtige penge. Det kan være meget pressede mennesker”.

### Hvis det kommer til konfrontation ...

Tolderne er kun ’bevæbnede’ med deres radio og deres papirer, når de går om bord på et skib ved en søkontrol. Og det kommer faktisk aldrig til voldsomme konfrontationer.

”Vi har ikke nogen værnemidler, når vi går om bord. Vores våben er at tale med folk. De ved udmærket godt, at vi er en myndighed, og for det meste er det helt stille og roligt. Der kan selvfølgelig blive lidt panisk, når folk bliver sådan lidt ’hvad gør vi?!’, og så er der altid nogle, som er lidt sure på autoriteter – sådan er det. Men hvis vi kan mærke, at der er meget på spil, så trækker vi os og meddeler det til politiet”, forklarer Hans Christian Mikkelsen.

”Jeg har været her i 40 år og taget mange store sager, og der har aldrig været optræk til direkte konfrontation. Men hvis der skulle ske tolderne noget, så er beskeden til MHV-gasterne i gummibåden: Hold jer tilbage, observer og bliv i nærheden! MHV-gaster må under kontrollerne ikke gå



Fra venstre: Hans Christian Mikkelsen, hunden Triton og Henrik Jørgensen



Kontrol af sejlbåd i havn

med om bord i skibene, men de har jo deres SINE-radio og kontakt til det grå skib, hvorfra man i så fald kan håndtere situationen”, forklarer Knud Erik Rasmussen.

### Godt samarbejde

Dagens sejlads med RINGEN blev ikke så begivenhedsrig. Trafikken af lystsejlere nede ved grænseområdet var behersket, så man valgte derfor at gå ind i havnene ved Søby, Lyø og Bøjden. Det blev til én skibskontrol til søs og tre i havn. På en god dag når man gerne op på omkring 10 kontroller.

Ellers har dagens sejlads fungeret lige efter bogen med to MHV-gaster, to toldere og hunden Triton i gummibåden, mens teamlederen er blevet om bord på RINGEN – ved siden af fartøjsføreren og i løbende kontakt over SINE-radioen med sine folk.

“Marinehjemmeværnet leverer gode, sødygtige og udholdende fartøjer med gummibåde. Her er gode forhold om bord, og vi har oven i købet mulighed for at oprette et lille kontor i messen. Marinehjemmeværnet stiller også med en besætning, som kan få os effektivt rundt på vandet. Besætningen rådgiver os også, så vi f.eks. holder os på den rigtige side af grænsen, og de fører log med navn og position på alle de skibe, vi kontrollerer. Og så er der samarbejdet med fartøjsføreren, der jo har ansvaret for alt det søsikkerhedsmæssige, og som vi planlægger sejladsen sammen med. Det er et rigtig godt samarbejde”, understreger Knud Erik Rasmussen.

## Skibshund på job



Foto: Ninna Falk

Labradoren, Triton, er en skibshund med næse for narko. Han bruges på skibe både til søs og ved kaj. Skibshunde sejler med på de grå skibe og i gummibåden. Hunde er bedst til at søge i kabiner - ikke de store lastrum - og de må kun sendes ind sunde steder, hvor der er frisk luft.

Teamleder Knud Erik Rasmussen bliver om bord. Herfra følger og vejleder han sine kollegaer ude i gummibåden



## SKAT og MHV

Marinehjemmeværnet har siden 2008 sejlet patruljesejladser med SKAT. Aftalen kom i stand på baggrund af Forsvarsforliget 2005 - 2009. Det er i gennemsnit blevet til 28 sejldage om året. SKAT har i 2013 strømlinet organisation, og i 2014 vedtog de en ny Maritim Strategi og fik et nyt planlægningsregime. Målet for i år er 40 sejldage med Marinehjemmeværnet.

## Marinehjemmeværnsdistrikt Vest



📌 **Premierløjtnant Christina Hald-Andersen** er pr. 1. januar tiltrådt funktionen som Flotillechef ved Flotille 131 Esbjerg. Hun afløser kaptajnløjtnant Leif Davidsen, der har valgt at rykke til Flotille 136 Sønderborg, hvor han er blevet tillagt grad af premierløjtnant og har tiltrådt funktionen som operationsofficer.

**Oversergent Brian O. Thomesen** er pr. 1. maj tiltrådt funktionen som Flotillechef ved Flotille 115 Vendsyssel. Han afløser sergent Erik G. Balle, der fortsætter som menig i flotillen.

**Premierløjtnant Lilian H. Marcussen**, Flotille 122 Thyborøn er 4. maj blevet tildel Hjemmeværnets Fortjensttegn.

**Kaptajnløjtnant Morten Printz** er pr. 1. juli efter ansøgning beordret til varig tjeneste ved Marinehjemmeværnsdistrikt Vest, hvor han tiltræder funktionen som Chef for Planlægnings- og logistikdivisionen. Han afløser premierløjtnant Charlotte F. Krüth, som pr. 31. maj er blevet afskediget efter ansøgning.

## Marinehjemmeværnet

**Orlogskaptajn Henrik Grejs** er pr. 30 april stoppet i sin midlertidige ansættelse i Marinehjemmeværnets rederkontor. Henrik Grejs returnerer til fuld tid i sin oprindelige stilling i kontrolafdelingen i Hjemmeværnskommandoen.

**Pensioneret kommandørkaptajn Jørgen Fink** er pr. 1. maj ansat i rederkontoret som vederlagsløst pensionist.

# Det skal være så enkelt som muligt

Kommandørkaptajn Henrik Holck Rasmussen tiltrådte 1. maj som distriktschef ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst. Han kommer med en lang operativ baggrund fra Søværnet og har glædet sig til at kaste sig ud i opgaverne med det frivillige Marinehjemmeværn.

Henrik Holck Rasmussen har været 31 år i Søværnet, hvor han senest sejlede som chef for ESBERN SNARE i Afrika. Han har tidligere været chef for Søværnets minerydningsenheder og senere for hele NATOs minerydningsstyrke. Han har også arbejdet i Forsvarskommandoens planlægningsafdeling, han har været næstkommanderende ved Frømandskorpset og chef for kommandoskibet Thetis.

Selv fokuserer Henrik Holck Rasmussen mest på de operative opgaver, "Jeg kan sætte mig ind i besætningernes og fartøjsførernes virkelighed, og det er mit mål at sikre det operative fokus i en verden, hvor flotillerne stiller op, og distriktet støtter op", fortæller han.

Henrik Holck Rasmussen er dybt imponeret over det frivillige engagement og de mange timer, medlemmerne lægger i Marinehjemmeværnet. Og det arbejde vil han gerne støtte op om ved f.eks. at afhjælpe det administrative bøvvl for de frivillige.

"Det skal være så enkelt som muligt at lægge sin fritid i at løse Marinehjemmeværnets operative opgaver", understreger den nye distriktschef, som også ser en opgave i at få konsolideret de mange nye initiativer med MIF, havforskere, MFP osv. og få sat det i drift i en robust ramme.

Men først og fremmest ser Henrik Holck Rasmussen frem til at få en forståelse for den frivillige verden og møde endnu flere frivillige – og besøge uddannelsesugen, som han har hørt så meget om.



Foto: Daniel Mathiasen

## Jørgen Fink takker af som distriktschef

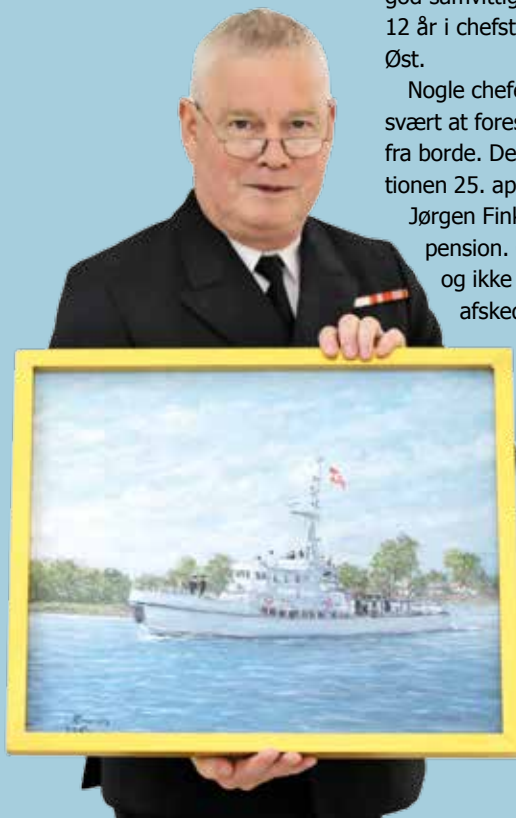
Kommandørkaptajn Jørgen Fink kunne 30. april med god samvittighed takke af efter 40 år i tjenesten og 12 år i chefstolen ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst.

Nogle chefer er så markante, at det kan være svært at forestille sig skibet sejle videre, når de går fra borde. Den fornemmelse fyldte afskedsreceptionen 25. april i Ringsted, da kommandørkaptajn Jørgen Fink sagde farvel til sit distrikt for at gå på pension. Omkring 100 medarbejdere, kollegaer og ikke mindst frivillige var mødt op for at tage afsked med en afholdt og respekteret chef, og Kvindelige Marineres Musikkorps underholdt med maritime melodier.

Jørgen Fink er berømt for sin skarpe hukommelse og sit dybe kendskab til Marinehjemmeværnet og dets forvaltning. Det blev nævnt flere gange i receptionens taler, hvor kollegaer fortalte anekdoter om Jørgen Fink fra den tid, hvor der var noget, som blev kaldt 'cykeldistriktet', og DeMars ikke var opfundet, og hvor Jørgen

Fink efter sin tid i Søværnet gjorde karriere i både Marinehjemmeværnet og i Hjemmeværnskommandoen. De frivillige talere takkede ikke mindst Jørgen Fink for, at han altid har været der for sine folk ude i flotillerne. Og der blev grinet - ikke mindst da hovedpersonen fortalte om de vittigheder, som en kvindelig orlogspræst 'uden så meget farvepigment i håret' har formanet ham ikke at fortælle.

Jørgen Fink er dog langt fra færdig med Marinehjemmeværnet. Han har meldt sig under fanerne som frivillig, og Chefen for Marinehjemmeværnet kan ikke undvære Jørgen Finks erfaring, så han fortsætter i Rederkontoret som vederlagsløst pensionist en periode endnu.



Fra Flotille 284 Østersøen modtog Jørgen Fink et smukt maleri, der viser modtagelsen af MHV 901 ENØ



## Marinehjemmeværnsdistrikt Øst

**Premierløjtnant Morten Schebye** er pr 1. februar tiltrådt funktionen som Flotillechef ved Flotille 200 MFP Øst. Han afløser kaptajnløjtnant Peter Andreas Larsen, som er blevet tillagt grad af løjtnant og har tiltrådt funktionen som rekrutteringsofficer ved flotillen. 



**Premierløjtnant Lars Bo Carlsson** er pr. 1. januar tiltrådt funktionen som Flotillechef ved Flotille 251 Kalundborg. Han afløser kaptajnløjtnant Boris Holm, der er afskediget efter ansøgning.

**Menig Kim Breiner Otto-brøker** er pr. 1. maj overført fra Flotille 367 Dragør til Marinehjemmeværnsdistrikt Øst Frivillig stab, hvor han er udnævnt til informationsofficer og tillagt grad som premierløjtnant.



 **Løjtnant Jannik Bjørn Dall**, Flotille 201 MFP Øst

**Kaptajnløjtnant Torben Skotte Andreasen**, Flotille 241 Odense-Kerteminde  
**Premierløjtnant Finn Uggerby**, Flotille 242 Østfyn  
**Premierløjtnant Lars Bo Carlsson**, Flotille 251 Kalundborg  
**Menig Gert Emil Larsen**, Flotille 363 Skovshoved

**Chef for Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, Kommandørkaptajn Jørgen Kjeld Fink**, er ved kongelig resolution tildelt Egeblad af guld for god tjeneste ved Søetaten i 40 år, fra den 29. januar 2015.

**FØLGENDE ER TILDELT HJEMMEVÆRNETS FORTJENSTTEGN 4. MAJ:**

**Assistent Helmuth Wagner Thomsen**, Marinehjemmeværnsdistrikt Øst

# Mødet med folket – og alle de andre ...

Allinge Havn summer af liv. Der er tæt af folk i de utallige stande, telte og skibe ved Folkemødet på Solskinsøen. Det er her, midt i en liflig duft af solcreme, pølser og havluft, at MHV 903 HJORTØ stolt knejser med sine flag mod den skyfri himmel

Skibets besætning består i disse dage af informatorer fra hele Hjemmeværnet. Alle er repræsenteret, og alle knokler for succesen. Men da vi er på et skib, er det de hvide og blå skjorter, der trækker den store opmærksomhed.

Havnen er nerven i Allinge, så der er nok at se til. Heldigvis er der hurtigt blevet indarbejdet en rutine blandt informatørerne:

Inde på kajen får man en tår vand og god snak om Hjemmeværnet generelt. Om bord er der guidet tur, først i maskinen, hvor motorpasseren fortæller om alt fra olieskift til de to imponerende Scania-motorer. På broen står en navigatør klar ved det elektroniske søkort og fortæller om skibets udstyr, og ikke mindst om de mange oplevelser, man får i en operativ besætning.



Foto: Christian Sundsdal

## Debatskibet HJORTØ

Agterdækket er ryddet for at give plads til rækker af hvide plastikstole. Det er her debatterne finder sted.

Debatterne på skibet skal konkurrere med 766 andre stande, der alle kæmper om de 100.000 gæsters opmærksomhed. Men heldigvis falder emnerne i publikums smag. Her tales om Hjemmeværnet og dets opgaver til lands, vands og i luften, men også debatter om cyberkrig, dansk forsvar og pirateri trækker folk til.

De fleste af debatterne er så besøgte, at folk må stå på kajen for at følge med. Nogle af debatterne trækker op til 50-60 publikummer, hvilket, sammenlignet med andre af Folkemødets debatter, er imponerende. Og det på trods af et igangværende folketingsvalg, en landskamp og et trusselsniveau, der er ganske uhørt efter danske forhold.

## Folkemødet

Finder sted hvert år i uge 24 i Allinge på Bornholm. Folkemødets formål er at styrke det danske demokrati og dialogen ved at bringe politikere, borgere og andre beslutningstagere tæt sammen gennem en lang række debat-arrangementer og happenings. Det hele er massivt dækket af pressen.



Foto: John Rømer

HJORTØ i Allinge Havn