



[NR. 2 2015]

MARTHA

Medlemsmagasin udgivet af Marinehjemmeværnet



Stor indsats af Marinehjemmeværnet: **I centrum af F-16 begivenhederne**

Kloge af skader
**Frivillige er med,
når havarier behandles**

Slaget ved Stubbekøbing
**MFP fik trænet i stor
skala med de grønne**

MHV er i fin form!
**Kommandøren takker af
efter 6½ år i chefstolen**



Bogen lukkes

Med dette nummer af **Martha** lukkes bogen for 2016, og samtidig lukkes bogen for mine 6½ år på broen.

Året har været præget af organisatorisk uro og en relativ stor personaleomsætning som følge af den fortsatte uklarhed mht. MHV kommende struktur og organisation. Alligevel har frivillige og ansatte været i stand til at løse den store og fortsat voksende opgavemængde på god og professionel vis. Det vidner om engagement og høj moral, og det kan alle i MHV være stolte over.

Materielmæssigt har det været et godt år, hvor der er blevet introduceret nyt FLIR-udstyr og et moderne elektronisk søkortsystem (ECS-system) som afløser for det forældede og lidet brugervenlige ECPINS-system. Begge systemer er blevet godt modtaget af de frivillige.

Selv kan jeg lukke bogen efter 6½ år, og jeg kunne ikke ønske mig en bedre stilling at blive pensioneret fra. Det har været en ære og et privilegium at stå i spidsen for 5.000 frivillige ildsjæle og gode ansatte.

Min ambition har været at højne det professionelle niveau og arbejde for at sikre, at der også vil være et samfundsrelevant Marinehjemmeværn om 20 år. Om det er lykkedes vil være op til andre at bedømme til den tid. I mellemtiden vil jeg som frivillig gøre, hvad jeg kan for at fastholde – **Et Marinehjemmeværn Med Mening.**



Jens Walther
Kommandør
Chef for Marinehjemmeværnet



8

Fedt at træne i stor skala

Hærhjemmeværnet og et MHV-fartøj gav en udfordrende ramme for Maritime Force Protection under øvelsen SVEND GØNGE

Alene på pletten

Besætningen på MHV-fartøjet LYØ troede næsten ikke deres egne ører, da de blev sendt på opgave ved F-16 styrtet

12



26

Afgørende for sikkerheden

Aalborg kommune tror ikke, at Aalborg Havkajak Race var blevet til noget uden Marinehjemmeværnet



19

Lokalt initiativ

En SAR-øvelse med 58 deltagere fra Danmark og Tyskland kørte alene på frivillige kræfter

- 03 HJV Budgetanalyse
- 04 Kort & godt
- 07 Fup-mayday i Øresund
- 16 Lokale kurser
- 20 Marinehjemmeværnets Skibshavarikommission
- 24 Farvel til kommandøren
- 27 Nyt om navne
- 27 Chefskifte på Slipshavn
- 28 Passede på Dronningen

MAGASINET MARTHA
Nr. 2/2015

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
Marinehjemmeværnet
Kastellet 82, Generalstok
2100 København Ø
hvj.dk

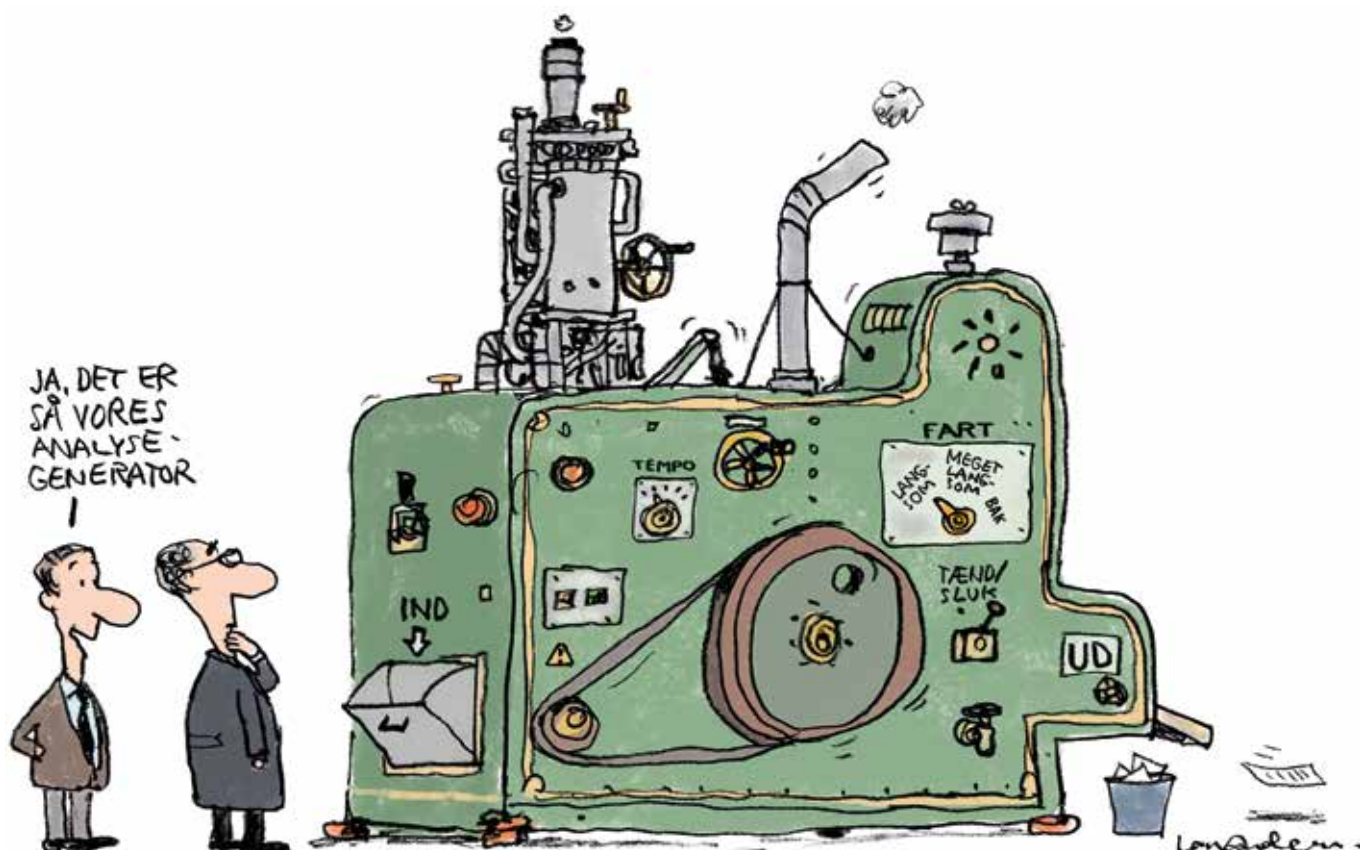
Oplag
7.500

Design & tryk
Rosendahls a/s

Forside
TV2 NEWS om bord på
LYØ i Nordsøen

Foto: Christer Holte





Budgetanalysen 2013 – 2016: Den lange vej mod en afklaring

Det er tæt på at være et år siden, at Chefen for Hjemmeværnet, generalmajor Finn Winkler, ved det årlige chefstævne for alle sine underafdelingschefer uddelte den såkaldte 'UBH-rapport'.

UBH-rapporten er resultatet af et større analysearbejde, som skulle føre til forslag om omstilling og udvikling af Hjemmeværnet. Budgetanalysen er en del af forsvarsforliget for 2013 – 2017 og blev igangsat af 'Udvalget for Budgetanalyse af Hjemmeværnet' (UBH) i sommeren 2013. Størstedelen af analysen blev gennemført af konsulentfirmaet Deloitte Consulting.

Der er blevet trukket tal, organisationen er blevet kortlagt, og både ansatte, frivillige og samarbejdspartnere har leveret input til analysens fem hovedområder: 1. Myndigheder og værnsgrensstruktur, 2. Kommunikation og rekruttering, 3. Logistikstrukturen, 4. Uddannelser og 5. Administration.

UBH og Deloitte har herefter opstillet deres anbefalinger for hvert område i UBH-rapporten.

Og hvad er der så sket siden?

Så snart UBH-rapporten og dens anbefalinger var kendt i januar 2015, nedsatte Marinehjemmeværnet på eget initiativ en arbejdsgruppe (AG MHV) med ansatte og frivillige. AG MHV skulle redegøre for Marinehjemmeværnets opgaver og ressourcebehov og se på mulige løsningsmodeller i forhold til rapportens forslag.

Samtidig afventede Hjemmeværnet et udspil fra Forsvarsministeriet. Det landede i juli, så i august blev en række hurtigarbejdende arbejdsgrupper nedsat, og de skulle lave indstillinger til, hvordan UBH-rapportens anbefalinger kunne realiseres.

AG MHV blev nu udvidet og fortsatte arbejdet på et justeret grundlag. Den leverede et forslag, som der var bred opbakning til i gruppen, selvom enkelte valgte at afgive særstandpunkter.

Alle arbejdsgruppernes forslag blev bearbejdet, og et samlet oplæg fra Hjemmeværnet blev sendt til Forsvarsministeriet. Her udgør det en del af grundlaget for en

sidste arbejdsgruppe, der skal komme frem til et endeligt beslutningsoplæg til godkendelse. Dette beslutningsoplæg indeholder anbefalinger både om gennemførelse af effektiviseringer og om udviklingsprojekter - og Hjemmeværnskommandoen har deltaget i denne arbejdsgruppe.

Hjemmeværnets Landsråd har i november desuden sideløbende fremsat en fælles udtalelse, hvor de opfordrer til, "at forligsgrundlaget bliver afklaret, og at effektiviseringen anvendes til gavn for de frivilliges vilkår i Hjemmeværnet, hvilket er helt afgørende for at fastholde og øge den ønskede støtte til Forsvaret og samfundet".

Alle gode kræfter har altså været i spil. Nu afventer vi den endelige beslutningstagen – så Hjemmeværnet kan komme videre. Forsvarsminister, Peter Christensen, har tilkendegivet, at han forventer, at der kommer en afklaring først i det nye år.

AF NINNA FALCK

Forkomne havarister reddet på lavt vand

Fire personer blev natten til onsdag den 21. oktober bjærget af MHV 810 LUNA fra Marinehjemmeværnets Flotille 244 Svendborg. De havde ventet i mange timer i deres grundstødte sejlbad ud for den ubeboede ø, Langholmshoved, mellem Ærø og Langeland. Flotillen blev alarmeret klokken 19.20, og inden da havde et andet redningsfartøj prøvet at komme ud til sejlbadene, men måtte opgive på grund af det lave vand. LUNA var ude ved havaristen ved 22-tiden. "Vi prøvede først at sende gummibåden ind fra syd, men det kunne ikke lade sig gøre", fortæller fartøjsfører, løjtnant Niels Møller, som herefter sendte sin gummibådsbesætning af sted for at prøve at komme ind til havaristen fra nordsiden. Denne gang lykkedes det, og tæt på midnat var gummibåden helt inde ved sejskibet. De fire kolde og noget forkomne personer blev nu reddet over i gummibåden og sejlet ud til LUNA, hvor de blev taget godt imod. "De

var ved godt mod alle sammen, og vi havde lavet noget god suppe til dem, efter at de havde ventet derude siden klokken 15.00", fortæller Niels Møller, som efterfølgende sejlede de uheldige lystsejlere ind til Marstal Havn på Ærø.

Havaristerne lå langt fra beboet land. De blev taget med om bord på LUNA, men deres sejlbad måtte de efterlade.



Fuld fart på redningsøvelse med tyske kollegaer

Hvis ulykken sker i de sydlige farvande, er det vigtigt, at redningsberedskaberne fra Danmark og Tyskland kan arbejde sammen. Det kræver fælles træning, og fra 17. til 20. september var de tre marinehjemmeværnsfartøjer, MHV 808 LYRA fra Flotille 243 Faaborg, MHV 814 BUDSTIKKEN fra Flotille 136 Sønderborg og MHV 817 PARTISAN fra Flotille 246 Nordvestfyn i Tyskland. Her deltog de i øvelsen 'SAREX Eckernförde 2015' sammen med 17 tyske redningsfartøjer fra tre forskellige redningskorps. En spændende og varieret øvelse over to dage, hvor man trænede flere scenarier: Et lille fly der var styrtet med flere sårede, to skibe der var kollideret, hvor 46 figuranter spillede sårede og chokerede, 10 kajakroere der var blevet overraskede i dårligt vejr og endelig en stor kollision med flere skibe involveret og store udfordringer til de deltagende enheder. Der blev trænet intensivt, og færdighederne blev styrkede. Som sædvanlig var kommunikationen en af de store udfordringer, og

det kneb til tider lidt med at holde sig til det fælles maritime engelsk. En super øvelse, hvor Marinehjemmeværnet høstede roser fra dommerne og en opfordring fra de tyske kollegaer til flere samarbejdsøvelser.



Foto: Tina Görtz



Kollision til søs med mange sårede.



Et stort antal dygtige figuranter gav øvelsens deltagere sved på panden.

Sad på havareret vandscooter i fem timer

En mand var i august ved at komme i alvorlige problemer, da han flød længere og længere væk fra Als' østkyst på sin havarerede vandscooter. Hans kæreste i land havde slået alarm, og MHV 803 ARIES fra Flotille 256 Storstrømmen, som var på farvandsovervågning i det sønderjyske, gik straks ind i eftersøgningen. Manden fyrede heldigvis nogle små røde nødraketter af, så ARIES' gummibåd hurtigt og effektivt kunne finde ham. Det var en kold men fattet mand i shorts og T-shirt, der blev fundet i mørket omkring klokken 23.30, og han var meget glad, da han blev hjulpet i land efter at have drevet rundt i fem timer.



ARIES fra Vordingborg, var heldigvis i nærheden

Flotillernes egen historie 1952 – 2012

I forbindelse med Marinehjemmeværnets 60 års jubilæum i 2012 blev alle flotiller tilbudt at skrive deres egen historie til en fælles elektronisk bog. Det viste sig at blive en hård opgave at skrabe tekster og billeder ind. I stedet for aldrig at blive færdige, blev det i 2015 valgt - med stor støtte fra journalist Leif Mortensen - at lave bogen færdig med de input, der var kommet fra 26 ud af de i alt 37 flotiller. Det er blevet til 163 sider med fortællinger, billeder og indscannede dokumenter fra flotillerne og med forord af Chef for Marinehjemmeværnet, Jens Walther. Find den elektroniske bog på hvjv.dk sammen med MARTHA.



26 flotillers historie er beskrevet i e-bogen



Nyindkøbt båd med motorstop

Fire uheldige lystsejlere i Storebælt på vej mod København fik en augustdag deres planlagte sejltur væsentligt forkortet. Et voldsomt motorhavari i deres nyindkøbte motorbåd gav problemer ud for Reersø, og de måtte tilkalde hjælp. Søværnet sendte MHV 813 BAUNEN fra Flotille 255 til assistance. BANUNEN var netop på vej hjem fra en tur til Horsens, og de gik straks ud til havaristen, hvor man kiggede på motoren. "Den blæste både sort og hvid røg ud, og det var ikke noget, der lige kunne klares", forklarer fartøjsfører, løjtnant Kim Bjerre, som sammen med sin besætning slæbte den 33 fod lange stålmotorbåd til Korsør Havn.



Motorbåden på slæb i Storebælt på en smuk aften

Foto: John Cox

Sol og mange gæster

Totalforsvarets Dag og det smukke sensommervejr lokkede 26. september rigtig mange københavnere ned til Nordre Toldbod. De kunne blandt andet besøge Marinehjemmeværnet, som stillede med to fartøjer, et af Marinehjemmeværnets indsatsfartøjer og et kommandokøretøj med gummibåd.



Foto: Per Lyng



Foto: Per Lyng

Kajakroere glade for redningsøvelse

Kajakroerne fra Ringkøbing Ro- og Kajakklub fik en mandag aften i september undervisning i, hvad man skal gøre, hvis man får brug for hjælp til søs. Marinehjemmeværnets Flotille 126 Hvide Sande-Ringkøbing stillede op med fartøjet MHV 806 DUBHE og DUBHE's gummibåd. Flotillen lagde ud med at fortælle roerne om Marinehjemmeværnets opgaver, og herefter fortsatte man til søs. To kajakroere roede en kilometer ud for Ringkøbing Havn, hvor de 'uheldigvis' væltede ud af deres kajakker. Her prøvede de at signalere med hele tre forskellige håndblus, hvorefter DUBHE og gummibåden kom dem til undsætning. Roerne prøvede både

at blive reddet op af vandet i en båre med DUBHES kran og med gummibådens såkaldte 'Jasons cradle'. "Ringkøbing Ro- og Kajakklub vil gerne sige mange tak til Marinehjemmeværnets Flotille i Ringkøbing", lyder det efterfølgende i en mail fra havkajakinstruktør Jacob Holck, som sammen med de øvrige kajakroere fik rigtig meget ud af den fælles træning.

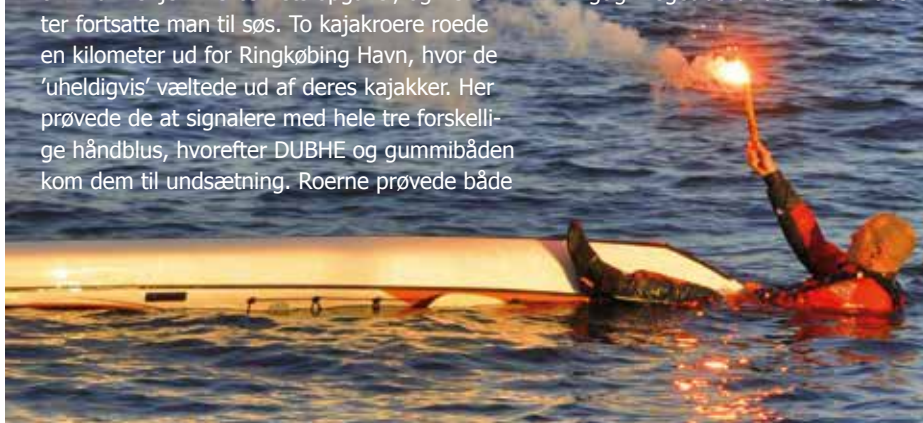


Foto: Paw Sjørslev Jensen

Stort ansvar under Tall Ship Races

Marinehjemmeværnets Flotille 114 Aalborg-Hals spillede i år en stor rolle under både planlægning og gennemførelse af årets Tall Ships Races, hvor 79 store og små deltagende træskibe i august kom forbi Aalborg Havn. "Vi gik i gang allerede i februar, og vi har haft mange møder med Aalborg Kommunes planlægningsteam", fortæller operationsofficer i flotillen, premierløjtnant Claus Rasmussen, som var overordnet ansvarlig for Marinehjemmeværnets indsats. Værnet deltog med det lokale fartøj MHV 816 PATRIOTEN, MHV 908 BRIGADEN fra Flotille 124 Århus og Maritime Force Protection-flotille 125 fra Randers, som stillede med kommandokøretøj og to gummibåde. De stod i fælleskab for arrangementets brand og redningsberedskab, og der var konstant gummibåde ude med politiet for at sikre orden blandt de mange træskibe og øvrige lystsejlere. Det var en opgave, der kulminerede under lørdagens fyrværkeri, hvor sikkerhedsafstanden til den brandfarlige underholdning også skulle overholdes til

søs. Marinehjemmeværnet gjorde sig meget positivt bemærket, og overvældende mange var forbi skibene for at høre mere om medlemskab.

79 træskibe lagde vejen forbi Aalborg Havn, og der var masser af opgaver til Marinehjemmeværnet, som stillede med to grå fartøjer og fire gummibåde.



Foto: Bjarne Kodal

BOPA: Der søges ved Saltholm



Foto: Kim Jørgensen

Fup-Mayday sætter stor aktion i gang i Øresund

MHV 911 BOPA fra flotille 367 Dragør, MHV 809 ANTARES fra Flotille 363 Skovshoved og MHV 907 HVIDSTEN fra Flotille 369 Holmen blev alle fredag aften den 28. august indsat i en stor eftersøgning i Øresund. Opgaven var at finde en person i vandet. Området, der skulle søges i, var omkring Øresundsbroen. I eftersøgningen deltog desuden Søværnets patruljefartøj, ROTA, en af Forsvarets redningshelikoptere og fire svenske sejlsende enheder. Vejret var fint og sigtbarheden god, så efter en tid med resultatløs eftersøgning, blev aktionen afblæst. Der var desværre meget stærke tegn på, at hele aktionen var blevet sat i værk af et fup-Mayday. Brandægerligt, hvis det er sandt. Men her deler Marinehjemmeværnet det øvrige beredskabs princip, 'Better safe than sorry', og rykker selvfølgelig ud.

MIF03's første opgave i Svendborg

Flotille 244 Svendborg har i år testet et af de to nye indsatsfartøjer, MIF03 BJØRNØ. 6. august var flotillen ude og øve, da MIF03 hen ad aftenen fik sin første opgave i Svendborg. Fire unge mennesker i en speedbåd lå besynderligt og vinkede. MIF'en blev sejlet ud til dem, hvor man kunne konstatere, at de unge mennesker ikke kunne starte deres 225 HK store motor. De fik nok en noget mere stille tur end planlagt, men de var meget glade, da MIF'en trak dem sikkert ind til Ballen Havn på Sydbyn, hvor speedbåden hørte hjemme.



Foto: John Langelund

BORNHOLMERE på to eftersøgninger

Marinehjemmeværnet på Bornholm blev kaldt ud to gange samme mandag i august. I første omgang drejede det sig om en tysk Kajakroer. Han havde sat sig for at sejle fra Bornholm til Tyskland, og havde selv havde slået alarm, fordi han var kæntret. Flotille 471 Bornholm blev

alarmeret af Søværnet, og hastede ud af Rønne Havn med MHV 903 HJORTØ. Eftersøgningen omfattede alle lokale redningsfartøjer og en redningshelikopter, og den fik en lykkelig udgang, da tyskeren blev bjærget af helikopteren. Alle sejlsende enheder i eftersøgningen blev straks efter sendt ud for at lede efter en svømmer ved Allinge. Det endte trist, da en livløs mand blev fundet i vandet.



Besætningen på HJORTØ gik direkte fra en eftersøgning til den næste

Husk!
Marinehjemmeværnets
Nytårgudstjeneste i
Holmens Kirke,
søndag den 3. januar
klokken 14.00



Foto: Per Lyngø

Holmens Kirke

MFP på øvelse

mellem de grå og de grønne



Allan Nielsen briefer gruppen i Stubbekøbing Havn, lige inden øvelsen sættes i gang.

En del af øvelsen var blandt andet at lukke og åbne for indsejling til havnen ved hjælp af en flydespærring.



Under øvelsen SVEND GØNGE trænede MFP deres kerneopgave i stor skala. Et MHV-fartøj og kollegaer fra Hærhjemmeværnet gav dem realistiske udfordringer

TEKST OG FOTO NINNA FALCK

Lyden af maskingeværild fyldte luften i Stubbekøbing Havn. På molen lå flere soldater og skød ud mod vandet, og fra en sløret GD'er lød bygerne taktfast. Foran dem var et gråt fartøj på vej ind tæt fulgt af to gummibåde. De var i heftig kamp med en tredje gummibåd, som angreb med stor energi ...

10 deltagere fra Marinehjemmeværnets Maritime Force Protection (MFP) fik en forrygende oplevelse under Hærhjemmeværnsdistrikt Sydsjælland og Lolland-Falsters beredskabsøvelse 'SVEND GØNGE', der blev afviklet i weekenden 18. - 20. september.

De fire U'er - Uddannelse, Udfordring, Udvikling og Underholdning - var grundlaget for øvelsen, som havde over 500 deltagere inklusive gæster fra det amerikanske Maryland National Guard og det estiske hjemmeværn, Kaitseliit. Alle fra Maritime Force Protection-flotillerne i Marinehjemmeværnsdistrikt Øst var inviteret til at deltage, og der var planlagt relevante øvelser.

Tre dage på øvelse

MFP startede fredag aften med at samle materiel, blive indkvarteret og indrette sig i beredskabsområde (BSO) i en stor

// De var virkelig gode i angribergummibåden, og det var et rigtigt godt moment"



lagerhal i Stubbekøbing Havn på Falster. Her var også lidt genopfriskende undervisning og orientering inden det store søslag lørdag.

"Vi skulle om lørdagen udfordres i de fundamentale havnebevogtningsdiscipliner som afsøgning af bassin, håndtering af flydespærring samt ikke mindst maritim eskorte, hvor der skulle trænes formationer og taktikker til at afvise fjendtligt angreb", fortæller kaptajn løjtnant Ejvind Vonsild fra Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, som var tovholder på MFP-øvelsen.

Lørdag aften mødtes alle øvelsens deltagere til et grillarrangement i skoven, hvor Chef for Hærhjemmeværnsdistrikt Sydsjælland og Lolland Falster, oberstløjtnant Tonni Schumann, holdt en tale, og der blev uddelt en særlig coin til alle.

Øvelsen sluttede søndag med skydning i en 'enhedsuddannelse for standarder og formation' på nogle improviserede baner i en skov ved kysten. Alle, der deltog, fik et Q, og det vil sige en bestået uddannelse.

Slaget ved Stubbekøbing

Det store omdrejningspunkt for MFP i øvelsen var lørdagens scenarie, hvor et skib - en såkaldt High Value Unit (HVV) - skulle eskorteres sikkert i havn i Stubbekøbing.

Først skulle havnen afsøges, og når den var erklæret sikker, skulle der udlægges flydespærring for at lukke for indsejling til havnen og etableres bevogtning. Herefter

// Det fedeste var helt klart at være ude at sejle og være i samarbejde med det grå skib"

kunne øvelsens to MFP-gummibåde så sejle ud til 'rendez-vous' med HVU'en ved Hestehoved Fyr.

HVVU'en blev spillet af MHV 815 KURÉREN fra Flotille 368 Køge med en sejlede besætning på 10 mand. KURÉREN stillede også gummibåd og gummibådsbesætning til den fjendtlige enhed, der skulle angribe HVU'en i øvelsen.

I den ene MFP-gummibåd sad Allan Nielsen fra Frivillig Stab ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst. Han var både MFP gruppefører og Operativ Gummibådsfører (OGF) under øvelsen. Han havde sammen med OGF'en i den anden MFP-gummibåd stået for planlægningen af sejladsen gennem Grønsund.

"Vi lægger jo vægt på, at vi som gruppeførere skal have styr på den maritime del med planlægning af rute i papirsøkort, som skal være godkendt og lagt i gummibådens søkortplotter inden afgang", forklarer Allan Nielsen, der ud over det navigatoriske også

skulle tage højde for hele force protection-opgaven.

"Vi stillede forslag til den sikre rute og kom med anbefalinger til HVU'ens sejlads. Her skulle vi også tage hensyn til fareområder i land f.eks. ved smalle passager og til steder på ruten, hvor sejlede enheder kunne gemme sig og komme frem", forklarer han.

Spændende samarbejde med fartøjet

Nicklas Knutzen, der er gruppefører i Flotille 201 MFP Øst, var gæst i den anden MFP-gummibåd, som skulle beskytte HVU'en på dens vej til Stubbekøbing Havn.

"Det fedeste var helt klart at være ude at sejle og være i samarbejde med det grå skib. De grå skibe er altid en fornøjelse at øve med. De ved, hvad de laver, og så er de altid villige til at presse tingene lidt ekstra. Det øjeblik, jeg husker bedst, der ligger vi bagerst i bagbord side og skal op foran. Så gasser OGF op, og så rammer vi hækbølgen og flyver og lander med et ordentligt brag. Så kigger vi på hinanden og griner", fortæller han.

De to MFP-gummibåde fik gode udfordringer undervejs, da den fjendtlige gummibåd begyndte at angribe.

"Vi måtte jo improvisere lidt i forhold til konceptet, som jo drejer sig om store skibe i åbent farvand. Og der var kort tid

fra melding til handling, men vi var rimeligt hurtige med gummibådene. Det blev lidt spændende på et tidspunkt, hvor vi fik tryk- ket afvisergummibåden op mod skibet. Det virkede som om, angriberen var ved at sejle op i røven på os. Det måtte vi lige tilpasse øvelsesmæssigt, så vi byttede roller mellem gummibådene, og vores gummibåd måtte overtage opgaven med at afvise. De var virkelig gode i angribergummibåden, og det var et rigtigt godt moment”, understreger Nicklas Knutzen, der også blev godt udfordret som signalgast i øvelsen, hvor kommunikationen foregik på maritimt engelsk.

MOTOV-støtte i land

I mens de to MFP-gummibåde kæmpede med at afvise angrebene fra den fjendtlige gummibåd, blev de fra begge sider af Grøn- sund fulgt af motoriserede overvågnings- heder (MOTOV) fra land. De fulgte skib og gummibåde fra køretøjer og til fods.

”Vi koordinerede med dem fredag aften og holdt et kort møde med deres nøgleper- sonel lørdag morgen. Vores sejlroute blev sammenholdt med deres rekognoscering. Vi flytter os med 12 knob til vands, og det kan give visse udfordringer i land. De skal flytte sig rigtig meget på kort tid i land”, fortæller Allan Nielsen, som var meget tilfreds med samarbejdet: ”Det var rigtig godt. MOTOV’s vilje til at være en del af det var helt perfekt – og der var ikke noget pjat, de var skarpe”.



Støtte i land blev leveret af hær- hjemmevernet på hele ruten



Fra MFP's kommandokøretøjer i land blev MFP-indsatsen fulgt og koordineret med MOTOV'-støtten

// MOTOV's vilje til at være en del af det var helt perfekt – og der var ikke noget pjat, de var skarpe"

”Vores kommandokøretøj koordinerede med MOTOV, og det fungerede virkelig godt. MFP støttede HVU'en ind mod land fra vandsiden, og MOTOV støttede fra landsiden og ud mod vandet. Vi skal koordinere med dem, så vi f.eks. ved, hvor der er et svagt stykke på ruten. Det er vigtigt, at vi øver sammen. Hvis der kom en skarp opgave, ville vi aldrig stå alene, så vi skal kunne arbejde sammen”, siger Nicklas Knutzen.

MFP og MOTOV fulgte HVU'en hele vejen til Stubbekøbing Havn, hvor alt kulminerede under indsejlingen. Man kan vist roligt sige, at fjenden blev nedkæmpet, selvom de nåede at provokere de to MFP-gummibåde, da HVU'en skulle lukkes ind gennem flydespær- ringen til det sikre havneområde.

”Samarbejdet med de grønne enheder gik sådan set fint, men det kræver noget mere. Vores fælles kommandostade – det skal øves. Deres opstilling fra starten harmonere- rede ikke, men det vi samarbejdede om, det gik vældigt fint”, siger Ejvind Vonsild, der var meget tilfreds med samarbejdet med Hærhjemmevernets enheder og de erfaringer, det gav

Uovertruffen skydeøvelse

Weekendens anden store øvelsesmæssige begivenhed var skydeøvelsen i Korselitse Mellemskov på Falsters østkyst.

”Søndag tog vi ud til kysten på Falster, hvor vi gennemførte enhedsuddannelse med skarp skydning. Det var lige noget for drengene, og esterne havde også svært ved at få smilet af ansigterne igen bagefter”, fortæller Ejvind Vonsild.

”De havde valgt at leje en privat skov. Der havde man lavet en handlebane med sam- menhæng med terrænen, hvor der kom skiver op af skovbunden, man skulle skyde. Banen var 500 – 600 meter lang og sluttede af med et samlet ildoverfald på et BSO – lavet med skiver. De havde lavet telte og bålsted og bygget en rigtig lejr, hvor man sluttede af med at se ud over Østersøen. Det var virkelig, virkelig godt lavet – som de bedste skydebaner i Borris og Jægerspris – bare bygget ind i en skov”, siger Allan Nielsen, der synes, at skydeøvelsen var weekendens højdepunkt.

Stor skala giver helhed

Det er i de store øvelser – i den store skala med de grå fartøjer og MOTOV i land, at alle brikkerne falder på plads for MFP-opgaven.

”Jeg synes, at det er fed ramme at arbej- de i. Hvis vi har behov for assistance inde på havnen, så kan vi kalde de grønne op, og så kommer de. Det er det fede ved, at det er oppe i den skala. Og de store øvelser tester jo det, vi træner derhjemme. Uden de små øvelser, kan vi ikke det store, og derfor er det vigtigt, at folk går med i det – så går

// De store øvelser tester jo det, vi træner derhjemme"



Den fjendtlige gummibåd nåede lige at smutte forbi det grå fartøj på vej ind i havnen



det hele op i en højere enhed”, understreger Allan Nielsen, der også ser de store øvelser som en optimal mulighed for at træne MFP’s nye gruppeføreruddannelse. Og så er der jo også det store fællesskab.

“Det er altid sjov ved de her store arrangementer med de grønne ind over. Vi var 80 – 100 mennesker i den store hangar på havnen. Og lørdag aften var der grillarrangement for alle deltagere i Pomle Nakke Skov. Det er altid hyggeligt, især når vi er så mange, og man møder folk, man kender fra uddannelse osv.”, siger Allan Nielsen, og Nicklas Knutzen er enig: “MFP er sådan en lille gruppe, som de andre ikke kender, og vi kører lidt for os selv. Men lørdag aften var alle mennesker jo samlet. Jeg blev sådan helt rørt: er vi virkelig så mange mennesker. Det var fedt”.

Kom med næste gang!

Alle ærgrede sig dog samtidig over, at der ikke dukkede flere MFP’ere op til øvelsen.

“Vi manglede folk. Det ødelægger helheden i øvelsen, at alle poster ikke bliver fyldt op. Resten bliver til gengæld super trænede, men jeg kan kun opfordre folk til at komme med”, understreger Nicklas Knutzen.



Alle deltagere i Stubbekøbing Havn efter øvelsen. De fra Hærhjemmeværnet, som havde lyst, fik da også lige en tur i gummibådene.

Ejvind Vonsild havde også hellere set, at man havde været 50 i stedet for 10 MFP-ere på øvelsen.

“Vi kunne med fordel have haft flere både med for et optimalt udbytte af øvelsen”, siger han og var alligevel meget tilfreds med øvelsen, der både gav fingerpeg om ting,

der skal arbejdes videre med og ting, der lykkedes

“Vores taktikker var effektive, og folk var gode til at udføre dem, så Bravo Zulu og well done til vores folk for det”.



Nicklas Knutzen



Ejvind Vonsild



Allan Nielsen

“Om kort tid styrter der et F-16 ned tæt ved jer”

Nogle gange udvikler en opgave sig i en uforudset retning. Det skete for MHV 904 LYØ fra Flotillen 131 Esbjerg, da et F-16 kampfly styrtede ned nær dem. God træning og besætningens indsats var centralt i de følgende dage



AF ANDERS BIRCH BREUNING,
MAGASINVÆRKSTEDET
FOTO: CHRISTER HOLTE

Om morgenen tirsdag 27. oktober mødes besætningen fra MHV 904 LYØ på fartøjet i Esbjerg havn. Dagens opgave er en rutineopgave, hvor LYØ skal assistere fire medarbejdere fra SKAT samt deres hund med at foretage forskellige kontrolbordinger af fiskere og fragtskibe. Under briefing indendørs, taler besætningen og medarbejderne fra SKAT om, at det kan være, at de må afbryde opgaven, hvis der f.eks. kommer en melding om havsnød. Men med en vejrmeddelelse, der siger 4-6 sekundmeters vind, god sigtbarhed og sol med få skyer, er der ingen, der forventer det.

Cirka klokken 13 samme dag går et af Flyvevåbnets F-16 kampfly på vingerne fra Skrydstrup. Allerede da flyet letter, er der

problemer med flyets landingsstel. Hvis det ikke kan løses i luften, er det for farligt at lande på almindelig vis. I mere end en time forsøger eksperter på jorden at få flyet til at fungere, mens det cirkler over Nordsøen, men uden held. Til sidst er der ikke andre muligheder end at foretage en kontrolleret udskydning og lade flyet styrte ned.

En F-16 falder ned

Derfor får MHV 904 LYØ en usædvanlig melding fra JRCC (Joint Rescue Coordination Centre), da de spiser frokost efter fire veloverståede bordinger.

"Vi får at vide, at der falder et F-16 fly ned nær vores position inden længe. Den melding skal vi lige have gentaget, men den er god nok. Vi skal overgå til en SAR (search and rescue) for at bjærge piloten", siger premierløjtnant Ole Thomassen, der var fartøjsfører på LYØ.

Kursen bliver omgående ændret, og med fuld fart sejler LYØ mod sin nye position 20 sømil vest for Rømø. Her vil det være i sikkerhed fra styrtet og klar til at rykke ud til piloten. Både FRB 12 fra redningsstationen på Rømø og redningsfartøjet PIDDER LUENG fra Sild deltager også i aktionen, og LYØ har rollen som OSC (On-Scene Coordinator).

Fartøjsfører Ole Thomassen holdt styr på Marinehjemmeværnets indsats



MHV i medie- storm

Et nedstyrtet F-16 kampfly er noget, som medierne interesserer sig for. Så snart Flyvevåbnet og derefter MHV sendte pressemeddelelser ud, begyndte telefonerne at kime ved MHV. Og mange ville tale med LYØ. Men på grund af signalet på havet var der kun én linje, og den skulle JRCC helst kunne nå LYØ på. "Derfor kunne vi ikke have alle journalister til at ringe hele tiden. I stedet blev det styret fra land, hvor det blev bestemt, hvem der fik lov at ringe. I det hele taget gjorde vores folk på land alt for at gøre det nemt for os", siger Ole Thomassen.

MHV blev omtalt i forbindelse med flystyrtet 116 gange i de dage, bl.a. i TV Avisen, TV2 Nyhederne, samt P3, P4 og Radio 27syv. Også på Facebook var der stor interesse. MHV's egne fotos fra hævningen blev set af cirka 21.500 personer, og opslag fra MHV nåede i de fem dage knap 50.000 personer.



"Det er ikke sikkert, hvor flyet styrter ned, og piloten skyder sig ud. Så vi deler os, så et fartøj dækker området syd for Rønmø, et dækker midt for, og et dækker nord for", siger Ole Thomassen.

Klokken 14.30 skyder piloten sig ud af flyet. Han lander i havet, hvor han bliver samlet op af en redningshelikopter. Flyet styrter ned i havet vest for Rønmø.

En langvarig opgave

Kort tid efter får LYØ meldingen om, at piloten er i sikkerhed. Men det er kun starten på en lang række opgaver for besætningen.

"Flyet styrter ned 10 sømil nordnordvest for vores position, og vi overgår fra SAR til at søge efter vragele og bevogte vragstedet mod nysgerrige. Vi bliver bedt om at undersøge, hvordan stedet ser ud og indsamle alle synlige vragele til Havarikommissionen, og vi får udførlige briefinger på vej derud, så vi er helt forberedt på, hvordan vi skal håndtere opgaven", siger Ole Thomassen.

I samarbejde med FRB 12 og en helikopter indsamler de alle de vragele, de kan få øje på, inden mørket falder på.

"Vi bliver bedt om at blive liggende for at bevogte stedet. På det tidspunkt kan vi godt regne ud, at vi ikke bliver afløst lige med

det samme. Men vi har stadig fire medarbejdere fra SKAT og deres hund ombord", siger Ole Thomassen.

Derfor beder de redningsstationen i Esbjerg om at hente medarbejderne fra SKAT samt hund, og i samme omgang bliver ekstra forsyninger bragt ud.

I havn og ud igen

Natten igennem ligger LYØ for anker og bevogter et areal på en sømil rundt om flyvraget.

"Vi laver en ankerplan og kalder skibe, der er på vej ind i området. Det er et befærdet farvand, men alle trækker udenom uden problemer, når vi kalder dem", siger Ole Thomassen.

LYØ cirkulerer og bevogter området hele onsdagen, hvor de også spotter pilotens redningsflåde og tager den ombord. Der er stadig ikke udsigt til at blive afløst lige med det første, så der bliver koordineret et personaleskift med hjælp fra redningsstationen i Esbjerg. Tre af den oprindelige besætning på i alt otte mand bliver udskiftet, da der for anden gang kommer forsyninger ud om onsdagen.

"Torsdag morgen bliver vi afløst af Søværnets miljøskib GUNNAR SEIDENFADEN, og vi er i havn omkring klokken fire om morgenen, siger Ole Thomassen.

Det er nu ikke længe, LYØ får lov at ligge i havn. Allerede om lørdagen bliver besætningen bedt om at ovetage overvågningen i en dag, og samme dag bliver den bedt om at sejle ud igen søndag. Her skal de første dele af flyet hæves, og det vil pressen gerne se. Så søndag morgen sætter LYØ igen kursen mod flyvraget. Denne gang med DR, TV2 og pressefotografer ombord.

"Vi så hævingen af en flyvinge og haleroret og var inde igen til aften", siger Ole Thomassen.

Siden har LYØ været ude endnu en gang 6.-7. november for at bevogte vragestedet.

Godt samarbejde med alle parter på land

Alt i alt har det været en meget anderledes – men god – oplevelse.

"Når man tænker på, at sådan noget her sker hvert 20. år, må jeg sige, at der virkelig var styr på det. Vi fik hjælp og gode meldinger med instrukser fra JRCC og Havarikommissionen. Vi blev set som en ligeværdig spiller og taget seriøst af alle parter. Det var et godt og spændende samarbejde", siger Ole Thomassen.

Overgangen fra at være på en rutineopgave til på et øjeblik at være i en skarp situation gik også godt.

"Det sætter nogle tanker i gang, når man får sådan en melding. Men man reagerer, som man har lært. Man går ikke i panik, og det er vejen frem. Vores træning er så god, at hvis man holder sig til den, så går det fint", siger Ole Thomassen.

Træt men stolt besætning

De mange, lange opgaver på forholdsvis kort tid stiller krav til besætningen. Og de krav er blevet imødekommet.

"Vores besætning har været der – hver gang. Der har været folk til alle opgaver, og når der var personaleskift. Den første dag var spændende, derefter var det rutineopgaver, men besætningen var der og på mærkerne hver gang. Til sidst var vi trætte, men alle har taget det pænt. Og så har vi prioriteret at tale det hele igennem – specielt den torsdag morgen. For det er en speciel oplevelse", siger Ole Thomassen og understreger:

"Men det gik godt og var spændende. Vi kan være stolte af de dage".



Foto: Forvarsgalleriet.dk

Store roser til LYØ

Oberst Jens Lønborg er chef for Indsættelsesdivisionen i Værnfælles Forsvarskommando, der er den styrende enhed for alle indsatser af det danske forsvar. Og han roser indsatsen fra MHV.

"Både i forbindelse med sikring af havaristedet og den generelle støtte i de dage, der fulgte selve hændelsen, har Marinehjemmeværnet været en solid støtte for de indsatte enheder fra både Søværnet og Flyvevåbnet. Vi er meget tilfredse med det arbejde, der er blevet udført. Specielt vil jeg fremhæve indsatsen i det første døgn, hvor marinehjemmeværnsfartøjet MVH 904 LYØ var den eneste enhed, vi havde til rådighed, og hvor den ydede en uvurderlig støtte", siger Oberst Jens Lønborg.

Derudover har LYØs indsats også høstet store roser fra Chefen for Marinehjemmeværnet, kommandør Jens Walther, og fra Marinehjemmeværnsdistrikt Vest.



MHV 904 LYØ på positionen for styrtet med Søværnets miljøskib GUNNAR SEIDENFADEN i baggrunden

Fra logbogen

Tirsdag 27. oktober

13:55 På en standardopgave med SKAT modtager MHV 904 LYØ melding om, at et F-16 kampfly vil styrte ned nær deres position. De overgår omgående til SAR med fokus på at undsætte piloten i samarbejde med FRB 12 og PIDDER LUENG. LYØ koordinerer indsatsen.

14:50 LYØ modtager melding om, at piloten er undsat af en redningshelikopter. Fartøjet sætter kursen mod vragestedet og overgår til at bevogte det samt indsamle vragdele. LYØ modtager løbende instrukser fra Havarikommissionen på vej mod vragestedet.

15:25 LYØ når frem til vragestedet vest for Rømmø og begynder at indsamle vragdele.

16:27 Mørket betyder, at indsamlingen af vragdele indstilles.

19:30 SKATs medarbejdere forlader båden, og nye forsyninger bliver bragt ombord. LYØ bevogter vragestedet natten igennem og guider andre skibe i farvandet udenom.

Onsdag 28. oktober

05:45 LYØ afventer dagslys for at fortsætte indsamlingen af vragdele.

08:23 Pilotens redningsflåde findes og bringes ombord. LYØ fortsætter bevogtningen dagen igennem.

19:40 Der er besætningskifte, og yderligere forsyninger bringes ombord.

Torsdag 29. oktober

02:05 LYØ afløses af Søværnets miljøskib GUNNAR SEIDENFADEN.

03:55 LYØ lægger til i Esbjerg.

Lørdag 31. oktober

LYØ bevogter vragestedet fra middag til aften.

Søndag 1. november

LYØ er ved vragestedet hele dagen med pressen ombord. Flyets vinge og haleror hæves fra havbunden i løbet af formiddagen.

Fredag og lørdag 6.-7. november

LYØ bevogter nok en gang vragestedet fra fredag eftermiddag til lørdag aften.



En vingedel løftes op fra havbunden

AF LEIF BRUUN OG NINNA FALCK
 FOTO: METTE RAMSING



De gode faciliteter i Hjemmeværnscenter Horsens har udgjort grundlaget for mange lokale kurser

Lokale uddannelser: Et tilbud om ekstra fleksibilitet

Er det svært at få de udbudte kurser på skolen til at passe til kalenderen hos flotillens gaster – og måske hos naboflotillens gaster? Så er det en mulighed at få skolen til at levere lokale kurser i stedet

Uddannelse fylder meget i Marinehjemmeværnet. Alle nye medlemmer skal som udgangspunkt gennemføre den lovpligtige uddannelse (LPU), og når man vil videre og bestride en funktion som kranfører, hovmester eller måske flotillens rekrutteringsofficer, så kræver det mere uddannelse.

Uddannelse gennemføres – lige som de fleste andre aktiviteter i Hjemmeværnet – i fritiden. Og netop tiden er en udfordring, når man som medlem skal planlægge uddannelse og samtidig tage hensyn til arbejde, uddannelse og familie.

Marinehjemmeværnssektion Slipshavn er Marinehjemmeværnets skole, og det er her, at medlemmerne gennemfører de mange mørkeblå uddannelser. Skolen har alle faciliteterne og udbyder de nødvendige kurser. Men man behøver ikke altid at rejse til Slipshavn for at blive uddannet. Skolen kan også rykke ud til flotillerne og afvikle lokale kurser, hvis der er et særligt behov for det.



Menig Jimmi Pedersen,
 Flotille 132 Horsens:



”Indtil nu - vi mangler jo stadig en enkelt kursusweekend inden den afsluttende prøve – har det bare været et forrygende godt kursus. Fordi vi kun er 4 mand på holdet har der været god tid til at gå i dybden med tingene, og selv om tidsplanen har været stram, har vi også haft tid til dyrke det sociale samvær. Og fordi kurset er foregået her i min hjemby Horsens, så har jeg kunnet komme hjem til familien hver aften. Så alt i alt har jeg været meget tilfreds med forløbet”.

”Det her handler jo om mennesker, det er det vigtigste. Så hvis man lokalt har flere medlemmer, helst fem - seks stykker eller mere, som har et behov for uddannelse, men hvor skolens kursuskalender ikke passer til dem, ja så kan flotillen evt. i samarbejde med et par naboflotiller anmode skolen om at komme ud og afholde et kursus”, forklarer kaptajn/løjtnant Kurt Runge, der er sagsbehandler ved Marinehjemmeværnssektion Slipshavn.

Visse kurser egner sig dog ikke så godt til lokale forløb.

”Det er ikke hensigtsmæssigt at afvikle et materieltungt kursus som LPU2 (dækgastkurset) lokalt, og hvis man f.eks. skal bruge simulatoren eller kommunikationsklassens arbejdsstationer, peger det også i retning af kursus på Slipshavn”, fortæller Kurt Runge.

Lokale kurser er et supplement til skolens udbud af kurser, og anmodningerne bliver individuelt vurderet fra gang til gang. Der skal være et reelt behov, og så rykker skolen gerne ud. Slipshavn bør dog altid

være første prioritet, fordi her har man alle faciliteter og ressourcer på samme sted i en rimeligt velsmurt maskine. Og det er netop det, der gør det muligt at afvikle så mange forskellige kurser i løbet af et år, som skolen rent faktisk gør.

”Hvis skolen ved siden af det også skal kunne rykke ud til lokale kurser, er det derfor meget vigtigt, at flotillerne selv kan skaffe fartøjer, indkvartering, hjælpere osv.”, understreger Kurt Runge.

Det kræver lidt benarbejde

Marinehjemmeværnssektion Slipshavn har udgivet en bestemmelse: 'MHV BB 05', som forklarer, hvordan lokalkurser kan oprettes og gennemføres i Marinehjemmeværnet.

Det hele starter hos flotillen, hvor man har et erkendt behov for at gennemføre et lokalt kursus.

Her skal man:

- have en lokal kontaktperson for uddannelsen
- have deltagere på plads, som opfylder kravet til kurset
- finde et passende sted og en periode for afvikling af det givne kursus
- indgå aftaler med godkendte instruktører til kurset
- booke materiel og finde besætning til evt. sejlede kurser
- finde løsninger for kost og indkvartering mm.

I denne proces skal flotillen have sit distrikt med på råd, og det er også i første omgang distriktet, der er modtager af flotillens anmodning om lokalkursus.

Anmodningen skal fremsendes til skolen via distriktet mindst 14 uger, før det planlagte kursus skal løbe af stablen, og skolen melder tilbage med svar, senest syv uger før kurset skal afvikles.

Succes i Horsens:

Nye faciliteter gav grundlaget

HVF 132 i Horsens er blandt de absolut førende, når det gælder afviklingen af lokale kurser, og vi har derfor spurgt flotillens uddannelsesstøtteofficer, løjtnant Kai H. Mogensen, hvorfor man i Horsens har valgt at være så aktive inden for dette felt?

”Den korte forklaring er den”, svarer Kai H. Mogensen, ”at vi simpelthen ikke kan lade være! Den 1. januar 2013 rykkede vi – sammen med et hjemmeværnskompagni og en hjemmeværnseskadrille – ind i nogle nye, dejlige lokaler, der bl.a. omfattede tre fælles mødelokaler og en kabys af anelig størrelse. Og når man får så ideelle forhold, så er det jo bare om at udnytte dem. Det gjorde vi også, og allerede samme år var vi klar med det første kursus. Det var et 30 timers førstehjælpskursus, og kort efter hjalp vi et antal kursister til et duelighedsbevis for lystsejlere. Nu havde vi fået blod på tanden, og i 2014 arrangerede vi undervisning i speedbådssejls, håndtering af farlig gods, LPU 3-skydning, førstehjælp, betjening af civil VHF, kranbetjening, hovmester-færdigheder samt kurser for operative gummi-bådsførere og taktiske operatører. I indeværende år har vi gentaget succesen med Duelighedsbevis for lystsejlere og arrangeret kurser for våbenledere, informationsfolk, assisterende motorpassere og haft folk på

Kurt Runge



Menig Frederik Magnusson, Flotille 366 Københavns Vestegn:



”Jeg synes, det er gået rigtig godt. Instruktørerne har alle været dygtige, erfarne folk og dermed har det faglige udbytte været højt. Til daglig har jeg forrygende travlt med nogle studier, og derfor har jeg ikke kunnet finde plads i kalenderen til et ugelangt ophold på Slipshavnsskolen. Derfor har det passet mig meget fint, at jeg kunne komme til Horsens og få det hele overstået på tre weekender”.

Korporal Søren Bertelsen, Flotille 132 Horsens:



”Mit kursus omhandlede undervands-scanning med det SAIS-udstyr, som gummi-bådene er udstyret med. Og fordi der er tale om noget temmelig kompliceret udstyr, så var det rigtig godt at få det hele gennemgået helt fra bunden af en dygtig instruktør. Kurset strakte sig kun over en enkelt dag, men fordi kurset fandt sted her i Horsens, og fordi jeg er familiefar, så var det rart, at jeg efter endt kursus kunne hoppe i bilen og være hjemme hos konen og børnene på meget kort tid”.

et vedligeholdelseskursus i førstehjælp og et kursus i betjening af det nye SAIS-udstyr".

Den ekstra fleksibilitet ved kurserne i Horsens har tilsyneladende tilgodeset et behov blandt medlemmerne.

"Interessen har hele tiden været meget stor, ikke alene fra vores egne folk, men også fra andre flotiller. Eksempelvis har vi haft to kursister, der havde taget hele den lange vej fra Bornholm! Vi har også haft mange kursister, der af arbejdsmæssige eller familiemæssige grunde ikke har kunnet sætte en hel uge af til et tilsvarende kursus på skolen i Slipshavn, og som så hoppede på hos os, fordi de kunne klare det samme i løbet af 2-3 weekender hos os", fortæller Kai Mogensen.

Det drejer sig om at komme i gang i god tid

Umiddelbart lyder de lokale kurser som en masse arbejde for flotillen, så vi måtte også høre Kai Mogensen om, hvor stor belastningen er, når en flotille afholder lokale kurser



Kai Mogensen sammen med Henriette Koopmann fra Slipshavn og Kirsten Ramsing (th.) fra flotillen.

"Selvfølgelig er der mange praktiske ting vedrørende bespising, indkvartering m.m., der skal på plads, men fordi vi har et fortrinligt samarbejde med Slipshavn og instruktørerne, og fordi vi med årene har fået en masse rutine, så er det faktisk til at overse".

På trods af den store arbejdsindsats, der skal lægges i det, kan Kai Mogensen godt anbefale andre at kaste sig ud i de lokale kurser, hvis de har behovet.

"Vi har haft stort udbytte og glæde af kurserne og har mange eksempler på, hvordan nye gaster er kommet gennem hele uddannelsesforløbet på rekordtid, netop fordi vi fik planlagt kurserne som weekendkurser", fortæller han.

Og på spørgsmålet, om Kai Mogensen har et par tips til hans kollegaer, som vælger

at kaste sig ud i at arrangere lokale kurser, svarer han;

"For det første gælder det om at komme i gang i god tid med at undersøge behovet og få de nødvendige aftaler med skolen på plads. Det er jo skolen, der 'betaler gildet', så den skal jo hele tiden tages med på råd. Hvis flotillens eget fartøj skal anvendes under kurset, er det vigtigt at have en 'låne-aftale' klar, så skibet ikke har andre opgaver under kurset. Sørg for at have mail-adresse og telefonnumre til alle kursister, så I hurtigt kan komme i kontakt med folk, hvis der pludseligt opstår behov for at ændre i mødeplanen. Og et sidste råd: Kniber det med at få et kursus fyldt op, så prøv at kontakte skolen. Den har somme tider folk stående på venteliste til et kursus som jeres, – og dermed bliver der igen tale om en win-win-situation!".

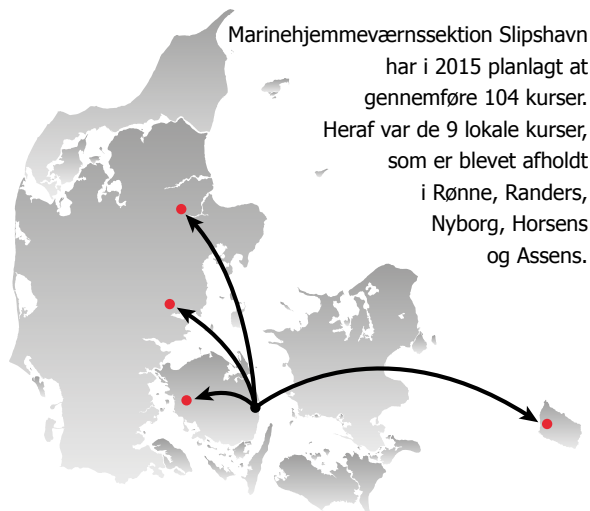


Motorpasser-kursus i Horsens



SAIS-kursus i Horsens

9 lokale kurser i 2015



I Esbjerg elsker de øvelser – og arrangerer dem selv!

AF LEIF BRUUN
FOTO: FLOTILLE 131

En lokalt arrangeret SAR-øvelse, der samlede 58 deltagere, er det seneste eksempel på træningsglæden

Farvandet langs den jyske vestkyst hører til blandt de meget livlige. Derfor sættes der ekstra høje krav og forventninger til de søfolk, der har dette område som deres tumleplads. Men heldigvis er lysten til at træne og lære nye færdigheder tilsvarende stor, og det seneste eksempel på dette er den omfattende og fælles SAR-øvelse (search and rescue), som Flotille 131 i Esbjerg sidst på sommeren var arrangør af.

Øvelse over grænsen på lokalt initiativ

Ud over 16 frivillige fra flotillens egne rækker deltog 25 mand fra de tyske rednings-skibe 'Herman Marwede', 'Pidder Lüng', 'Horst Heiner Kneten' og 'Otto Behr' plus otte mand fra redningsstationerne i Esbjerg og Sønderho samt ni mand fra fiskerikon-trolskibet 'Vestkysten'.

Normalt kommer startordren til øvelser af denne størrelse 'ovenfra', altså fra distriktsledelsen i Aarhus, men symptomatisk for træningslysten i Esbjerg, så var det denne gang flotillens egne fartøjsførere, der havde taget initiativet.

"Baggrunden var den", fortæller flotillechef Christina Hald-Andersen, "at distriktet havde valgt at aflyse årets SAREX Vest-øvelse på grund af manglende ressourcer, men den afgørelse var fartøjsførerne ikke helt tilfredse med. De bad i stedet om at få lov til at arrangere en lignende øvelse selv, og det fik de altså grønt lys til".



Der øves med hjertestarter

At øvelsen også skulle omfatte flotillens tyske samarbejdspartnere, var der på intet tidspunkt uenighed om. I en 'skarp' situation, hvor f.eks. en eftersøgning også kommer til at omfatte Tyske Bugt, vil flotillen arbejde helt tæt med kollegerne syd for grænsen, og af samme grund har de to parter gennem mange år holdt fælles SAR-øvelser mindst een gang om året.

Et helt igennem frivilligt projekt

Denne gang kom øvelsen til at strække sig over to fulde dage, og ved udarbejdelsen af øvelsesoplægget fik flotillen - som sædvanligt - god hjælp af distriktets tre frivillige SAR-eksperter, Anders Møller, B.T. Madsen og Mogens Grimstrup, der i øvrigt alle tilbød at medvirke helt uden instruktørhonorar.

Det overordnede tema var 'Eftersøgning', og fredag formiddag fik alle deltagere et lynkursus i, hvordan man opsporer forsvundne personer på et fremmed skib. Og mens fartøjsførere og navigatører arbejdede med SAR-teori, så gik de øvrige deltagere



ombord på 'Vestkysten' for at øve den eftersøgningsteknik i praksis, som de netop havde fået undervisning i.

Fredag eftermiddag og hele lørdagen blev der øvet til havs. Dels på åbent hav omkring Grådyb og dels 'indenskærs' i det mere rolige farvand mellem Esbjerg og Fanø samt i Ho bugt. Begge steder gjaldt det om at finde savnede personer og fartøjer, og lad det bare være sagt med det samme: Alle eftersøgningerne fik en heldig udgang!

Det var derfor en ovenud tilfreds flotillechef, der lørdag aften kunne gøre status for en vellykket øvelse og takke de medvirkende for en meget aktiv og engageret indsats.

Det tyske redningsfartøj 'Otto Behr' i slæbeøvelse



Marinehjemmeværnets Skibshavarikommission: Kloge af skader

AF NINNA FALCK

Skader og havarier på MHV-fartøjer og gummibåde behandles meget grundigt, og både ansatte og frivillige er med til at vurdere sagerne. Afgørelserne skal være fair - og erfaringerne, de skal deles

Grundstødning, påsejling, maskinhavari, uheld ved sætning af gummibåd, mand over bord ...

De fleste kender en eller flere historier om uheld og skader omkring Marinehjemmeværnets fartøjer og gummibåde. Og det kan være alvorlige sager.

Alle fartøjsførere og gummibådsførere bærer et tungt ansvar for liv, materiel og Hjemmeværnets omdømme, når de tager beslutninger i havn og til søs. Meget af uddannelsen og træningen i Marinehjemmeværnet går netop også ud på at gennemføre sejladser og manøvrer så sikkert som muligt.

Man kan dog ikke helt undgå skader, men man kan gøre alt for at minimere dem, og man kan lære af de uheld, der alligevel sker. Det arbejdes der seriøst med i Marinehjemmeværnet.

Fartøjsføreren skal udfylde en havarirapport, hvis der sker en ulykke eller en skade omkring et Marinehjemmeværnsfartøj eller en gummibåd. Skabelonen til rapporten ligger i Reglement for Marinehjemmeværnsfartøjer (RFM, 7-11). Havarirapporten sendes til Chefen for Marinehjemmeværnet via distriktet, og alt efter sagens alvor vurderer han, om sagen skal behandles ved:

1. Marinehjemmeværnets Rederkontor: Rutinemæssige sager
2. Marinehjemmeværnets Skibshavarikommission: Skader af principiel karakter eller alvorlige skader (10% af sagerne)
3. Forsvarets Havarikommission: Yderst alvorlige skader og ulykker

(HJVBST 153-002)

MHV Skibshavarikommission

Tidligere har marinehjemmeværnsinspektører og senere Chefen for Marinehjemmeværnet afgjort alle havarier selv i samarbejde med deres medarbejdere.



En del uheld resulterer i skader på skroget



Marinehjemmeværnets Skibshavarikommission

MHK Formål

“Marinehjemmeværnets Skibshavarikommission har til formål at undersøge de sømilitære, sømandsmæssige, navigatoriske, uddannelsesmæssige og tekniske aspekter i forbindelse med skade- og havarisager samt ulykker, hvor marinehjemmeværnsfartøjer og -gummibåde har været impliceret”.

I 2012 valgte Chefen for Marinehjemmeværnet (CH MHV), kommandør Jens Walther, at inddrage flere i vurderingerne og afgørelserne. Han nedsatte Marinehjemmeværnets Skibshavarikommission, som forkortes MHK. Det skete for at få de frivillige fartøjsføreres vinkel med ind over afgørelserne og for at sikre, at f.eks. materieldelen bliver tilstrækkeligt belyst. Og så var det ikke mindst for at fastholde de mange erfaringer blandt alle fartøjsførere og på skolen.

Kommissionen mødes fire gange om året. Her skal der træffes afgørelser om alvorlige havarier eller om havarier med særlige udfordringer, der bør belyses og tænkes igennem. Det kan i sidste ende føre til justering af materiel, af uddannelse eller af formuleringer i RFM.

MHK består af fire frivillige og fire ansatte medlemmer:

- Chefen for Marinehjemmeværnet (formand)
- Sagsbehandler fra Marinehjemmeværnet (sekretær, søofficer)
- Kapacitetsmanager MHV-fartøjer fra Forsvarsministeriets Materiel og Indkøbsstyrelse (søofficer)
- Sagsbehandler fra Marinesektion Slipshavn (søofficer).
- Fire frivillige erfarne fartøjsførere

Når en havarirapport er modtaget i Rederkontoret, og CH MHV har vurderet, at den skal behandles af MHK, så klargøres sagen. Der indhentes data om f.eks. materiel eller

AIS-track fra Søfartsstyrelsen, og der gennemføres evt. interview med de involverede. Når den nødvendige information er samlet, sendes hele sagen til alle kommissionens medlemmer, før de skal mødes.

Under mødet i MHK gennemgås og diskuteres havariet, og alle medlemmer er forpligtede til at give deres vurdering, medmindre de er inhabile. Ved slutningen

Det er ikke den enkelte fartøjsfører, men handlingen man vurderer"

af mødet indstiller kommissionen samlet en afgørelse til CH MHV. Han sørger for, at fartøjsføreren eller gummibådsføreren bliver bekendt med afgørelsen via en skrivelse. Hvis man er uenig i afgørelsen, kan den ankes hos Chefen for Hjemmeværnet.

Garanter for kollegaerne – og for sikkerheden

Fartøjsfører og flotillechef, kaptajn løjtnant Torben Lund-Larsen fra Flotille 242 Nyborg og fartøjsfører, løjtnant Christine Brandborg fra Flotille 369 Holmen sidder begge med i MHK.

Torben Lund-Larsen har været med fra starten i 2012.

”Man oplevede tidligere en manglende forståelse ude i de spidse ender for de afgørelser, der var på havarierne. Jeg stillede derfor - sammen med mit råd i flotillen - i sin tid forslag om oprettelsen af MHK. Og når man stikker næsen frem, kan det koste arbejde bagefter”, konstaterer han.

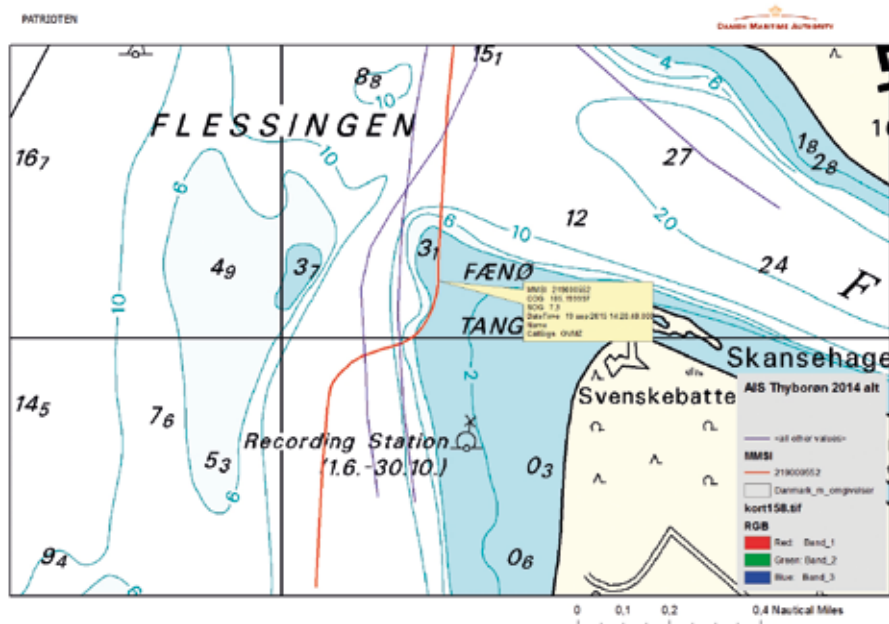
Christine Brandborg kom til senere. Der blev en ledig plads, og hun var hurtig til at sige ja, da tilbuddet kom

”Det kunne være spændende at få lidt mere indsigt og viden ud over min egen trummerum – og at være med til at synliggøre erfaringerne”, fortæller hun.

Christine Brandborg opfatter sin rolle i kommissionen lidt som en bølgebryder. ”Os ude fra den spidse ende kan sige: Sådan hænger det ikke sammen. Vi repræsenterer fartøjsførerne, og vi er med til at løfte dem op. Hvis nogen har lavet noget, der ikke er så smart, så er det jo lessons learned. Vi kan alle sammen lære noget og løfte niveauet. Og vi har jo alle prøvet mange af de episoder selv”, fortæller hun

”Vores rolle er i høj grad også i forhold til forståelsen for de afgørelser, der bliver truffet. Når afgørelsen er skrevet sammen, sendes den rundt, og så tjekker vi forståeligheden, inden den sendes. En frivillig må ikke få en hård afgørelse uden at kunne forstå hvorfor”, understreger Torben Lund-Larsen, som også lægger stor vægt på det brede sikkerhedsperspektiv.

”Nogle gange er vi frivillige fartøjsførere i MHK også hårde. Vores afgørelser skal være fair i forhold til synderen, men afgørelserne



Alle sager, som behandles i MHK, bliver grundigt belyst. Der indhentes blandt andet AIS-data fra Søfartsstyrelsen, så sejladsløb kan rekonstrueres.



Torben Lund-Larsen

Læs den årlige rapport om MHV-havarierne!
- Det er en af Christine Brandborgs varmeste anbefalinger til sine kollegaer.



skal ikke mindst også være fair i forhold til dem, der skal sejle med vedkommende bagefter", siger han

En fair behandling

Behandlingen af havarisager kan resultere i alt fra betegnelsen 'hændeligt uheld' måske endda med ros til fartøjsførerens håndtering af en skarp situation og helt over til 'Grov tilsidesættelse af reglementer og godt sømandskab' med fratagelse af fartøjsførerens autorisation. Her gælder det om, at nå frem til enighed, og det ikke et stort problem ifølge de to frivillige fartøjsførere.

"Vi er ikke altid enige i udgangspunktet, men vi ender altid med en enig afgørelse. Vi har aldrig været ude i at skulle stemme om det, og det er ikke sådan noget med de fastansatte mod de frivillige", forklarer Torben Lund-Larsen.

"Det er en proces, vi skal igennem. Vi kan alle se os selv i øjnene, og alle har fået mulighed for at sige deres mening. Vi supplerer hinanden godt i gruppen, og der er konsensus i sidste ende", tilføjer Christine Brandborg.

Og hverken Torben Lund-Larsen eller Christina Brandborg i tvivl om, at de er med til at sikre en fair behandling af havarisagerne i Marinehjemmeværnet.

"Det mener jeg, at vi er, fordi de er jo sådan lidt skrivebordsgeneraler derinde, og vi er praktikerne ude i den spidse ende", siger Christina Brandborg.

"Jeg synes da, at jeg er med til at sikre en mere fair behandling, Det er også det

indtryk, jeg har fra dem, jeg har talt med, som er blevet ramt af afgørelserne. Der er respekt om afgørelserne", siger Torben Lund-Larsen.

Han mener, at de mange sager og det vel-dokumenterede arbejde giver en stor styrke, fordi der efterhånden bliver opbygget en

// Vi er ikke altid enige i udgangspunktet, men vi ender altid med en enig afgørelse"

såkaldt 'taksonomi'. Det vil sige, at kommissionen bruger sammenlignelige principper, når de vurderer sagerne.

"Vi lægger sondringer ind, sådan at der f.eks. er forskel på, hvordan man sejler på en almindelig øvelsessejls og under en skarp indsættelse. Og vi laver nogle forretningsgange, så man behandler sagerne ens, og så sagerne bliver vurderet ens", forklarer Torben Lund-Larsen.

"Jeg synes, at det er vigtigt, at man på tværs af forskellige fagskel kan skabe en fælles forståelse for, hvordan vi gør det. Det, at man på et solidt grundlag kan opnå en konsensusløsning, det er stort", siger han.

Det er handlingen, der vurderes

Havariet og skader dækker altså over mange typer af hændelser, og de enkelte forløb kan være meget komplicerede. Fartøjsførerens og besætningens handlinger afvejes i forhold til omstændighederne, og der er mange forhold at tage højde for. I en organisation som Marinehjemmeværnet kunne man så tro, at det kan være svært at skulle sidde og vurdere sine frivillige kollegaers handlinger.

"Det har jeg overhovedet ingen problemer med", siger Torben Lund-Larsen, og uddyber; "Vi prøver at gøre det sagligt, uanset hvem det drejer sig om. Det er ikke den enkelte fartøjsfører, men handlingen man vurderer".

Og de to fartøjsførere lægger ikke skjul på, at havariet lige så godt kunne ske for dem selv, og at de sagtens kan forstå de ting, der sker.

"Når man får tingene synliggjort i rapporten, så reflekterer man som fartøjsfører over det selv og tænker: Ups, det kunne lige så godt ske for mig", siger Christine Brandborg.

Indimellem er man også nødt til at være hård, men i kommissionen viger man ikke tilbage for at træffe de nødvendige beslutninger:

"Det gælder også, selvom man kan forestille sig, at det kunne ske for en selv. De få gange, det har været nødvendigt, har vi set på fakta og været nødt til at tage en hård beslutning. Men det er min opfattelse, at vi med MHK oplever færre hårde beslutninger. Vi har indtil videre ikke brugt den værste sanktion, og det er forholdsvis få, der har skullet op til en ny autorisationsprøve", siger Torben Lund-Larsen.





Reglement for Marinehjemmeværnsfartøjer (RFM)

Grundlaget for at føre et fartøj i Marinehjemmeværnet er de senere år blevet klarlagt med udviklingen af 'Reglement for Marinehjemmeværnsfartøj' (RFM). RFM beskriver procedurer, ansvar og kommandoforhold mm. Med RFM er det fælles fundament for at vurdere en skade eller et havari blevet tydeligt både for den enkelte fartøjsfører og for den eller de, der skal afgøre en havarisag.

"Det er det hårdeste", supplerer Christine Brandborg, "Men det er ikke den enkelte fartøjsfører det handler om – det er signalværdien. Vi har sendt folk til en ny autorisationsprøve et par gange, og det har jeg det ok med. Det gavner hele MHV", siger hun.

Sikkerheden styrkes ved at dele erfaringerne

Alle havarier i Marinehjemmeværnet bliver grundigt beskrevet. Det sker først med havari-rapporterne og bagefter med den ekstra dataindsamling, hvis sagen ender i skibshavarikommissionen. Det giver i sagens natur en stor opsamling af erfaringer, som bør komme alle fartøjsførere og besætninger til gode.

På Marinehjemmeværnets årlige fartøjsførertræf diskuteres de mest principielle sager, og her kan man i fællesskab sætte spot på de særlige udfordringer.

Det mener Torben Lund-Larsen er af stor

værdi for sikkerheden til søs i Marinehjemmeværnet. "Vi har jo brugt det som læring og til at se på, om vi gør tingene rigtigt", siger han, og fortsætter, "Der bliver gået i detaljer med sagerne ved fartøjsførertræffet. Jens Walther aftaler med den enkelte fartøjsfører, om vi må bruge hans case og alle de data, vi har brugt i sagsbehandlingen. Det giver meget læring, og så kan fartøjsførerne jo også se, at sagerne bliver behandlet grundigt".

Torben Lund-Larsen vil dog gerne opfordre sine kollegaer til også at huske at indsende de såkaldte 'Near miss', hvor tingene var lige ved at gå galt. "Det er til fælles fordel", understreger han.

Her tilføjer Christine Brandborg: "Noget, der også er rigtigt svært, er, når der er sket et havari, og ingen vil lægge navn til. Der er jo ingen, der peger fingre af det, eller skal betale. Det er lessons learned, og alle lærer af det".

Havarierne i Marinehjemmeværnet samles, beskrives og udgives hver år i en samlet rapport. Den fordeles til alle fartøjsførere. De kan så indvie deres besætninger i rapporten, og man kan gennemgå og diskutere de forskellige havarier.

Christine Brandborg mener ikke, man kan undervurdere værdien af den årlige rapport med de mange eksempler både fra sagsbehandlingen i kommissionen og Rederkontoret:

"Hvis man gider at læse denne her rapport og sætte sig ind i det, så giver det rigtig meget. Det er jo flot at kunne have sådan en hobby med sådan et udstyr. Vi må stå ved det, overholde reglerne, lære af hinandens erfaringer og huske at tænke i enhver situation; hvad er det værste, der kan ske nu?", understreger hun og håber, at det fortsatte arbejde med havarierne og med erfaringsdelingen vil betyde, at den årlige rapport vil blive kortere og kortere med tiden.

En gummibåd røg over bord under sejlads i særdeles hårdt vejr. Det er ikke sikkert, at der blev begået fejl, men Marinehjemmeværnet er blevet en erfaring klogere.



MHV er i meget fin form, men vi trænger til afklaring

På vej fra borde fortæller kommandøren om sine seks et halvt år i Marinehjemmeværnet. Læs hans tanker om MHV-flåden, MFP, nye samarbejdspartnere, de nødvendige opgaver og de store udfordringer

1. juli 2009 tiltrådte kommandør Jens Walther stillingen som Marinehjemmeværnsinspektør i Hjemmeværnet, direkte fra en stilling som Chef for 1. Eskadre i Frederikshavn. Præcis seks og et halvt år senere, 31. december 2015, fratræder han sin post som Chef for Marinehjemmeværnet. MARTHA har spurgt kommandøren om hans syn på tiden i det frivillige mørkeblå værn og de vigtigste milepæle.

Hvad tænkte du, da du skulle starte i MHV?

Jeg havde ikke det store forhåndskenndskab til MHV, men jeg var glad for tilbuddet. Jeg så stillingen som en mulighed for at bevare den tætte kontakt til det maritime miljø og få indflydelse på den strategiske udvikling.

Hvad var det første, du måtte kaste dig over?

Da jeg tiltrådte, var MHV ved at modtage MHV 911 BOPA. Den første vigtige opgave var at sikre, at MHV også fik det sidste af de 30 fartøjer, så flåden ikke blev beskåret i en tid, hvor mængden af opgaver voksede. I MHV kan f.eks. færre men mere avancerede skibe ikke erstatte mange skibe. Man skal være fysisk til stede, hvis man skal gennemføre patrulje- og afvisningsopgaver, samle olie op eller redde menneskeliv. Det klarer man ikke med satellitovervågning eller trådløst internet.

Hvilke projekter i din tid har været de vigtigste?

Det første var omlægningen af Bevogtning og Nærforsvarshederne (BON) til Maritime Force Protection-styrken (MFP). Implementeringen af maritim bevogtning havde en række følgevirkninger på det uddannelses- og materielmæssige område, og med MFP fik HJV ikke alene en maritim bevogtningskapacitet men også en undervandskapacitet. Jeg håber meget, at MFP overlever implementeringen af Deloitte's

budgetanalyse, da der fortsat er et stort udviklingspotentiale på dette område.

Det andet var at finde en model for anvendelse af fartøjskapaciteten til at løse driftsrelaterede opgaver på hverdage i dagtimerne. Hvis ikke man kan bruge så stor en beredskabskapacitet til noget samfundsnyttigt, mens vi venter på fjenden, så vil MHV fartøjskapacitet komme under pres. Modellen var indgåelse af samarbejdsaftaler med Dansk Center for Havforskning, Kystdirektoratet og senest Søfartsstyrelsen. Sejladserne er meningsfyldte for de frivillige og tilgodeser et uddannelsesmæssigt formål, samtidig med at sejladserne er af maritim, samfunds-mæssig betydning.

Endelig vil jeg fremhæve pilotprojektet med små indsatsfartøjer. MHV grå fartøjer er sødygtige og udholdende, og vi kan på ingen måde undvære fartøjer af den type til længerevarende eftersøgnings- patrulje og eskorteopgaver. Men vi må se i øjnene, at MHV nuværende fartøjer er langsomme og ressourcekrævende. Der er behov for et supplement i form af indsatsfartøjer både til de militære opgaver, men også til støtten til SKAT og Politiet, hvis efterspørgsel nærmest er eksploderet i min tid.

Hvad har været dine største udfordringer?

Ud over de allerede nævnte tre projekter, så var det de første år en udfordring at få slået fast, at MHV fartøjer skal forvaltes som orlogsskibe. Det har meget stor søsikkerhedsmæssig betydning og betydning for omfanget af Chefens for Hjemmeværnets rederansvar. På det område er der nu fuldstændig klarhed over ansvar og kompetencer.

Der har været udfordringer på materielområdet. Fartøjerne skulle kodificeres, så man kunne bestille et oliefilter uden at skulle have en hel motor. Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI) skulle også overbevises om, at løsninger, der var gode for Søværnet, ikke nødvendigvis var



Nyeste skud på stammen bygget i Jens Walthers tid: MHV 912 HOLGER DANSKE

gode for MHV. I MHV foretrækker vi velafprøvede, letbetjente og økonomisk overkommelige 'fiskekutterløsninger', som kan vedligeholdes decentralt. Gode eksempler er anskaffelsen af et ECS-system (MaxSea) i stedet for et ECDIS-system (ECPINS) og anskaffelsen af SAIS-systemet. Det er der nu en voksende forståelse for i FMI, og Søværnet har faktisk anskaffet systemer, som er introduceret af MHV.

Deloitte budgetanalysen. Det har været og er fortsat en meget stor udfordring at holde sammen på MHV og levere operative kapaciteter, når der stadig ikke er truffet de nødvendige beslutninger, der skal træffes, inden der kommer en ny organisation. Det er umuligt at rekruttere nye medarbejdere, når jeg hverken kan fortælle dem, hvad de skal lave, eller hvor de skal arbejde.

Jeg vil også nævne, at der været en del udfordringer med ledelsen af flotiller, som har givet uro flere steder. Desværre er flere af disse sager løbet ud af kontrol og havnet på mit skrivebord, så jeg i flere tilfælde har været nødsaget til at undsige flotillechefer, og det har været meget lidt konstruktivt. Det har jeg brugt alt for meget tid på. I dag vil jeg ikke blande mig i personsager på flotillniveau. De sager skal løses på lavere niveauer.

Endelig har der været store udfordringer med håndtering af nogle alvorlige havari- og skadesager. Den klart værste var drukne-

ulykken på Ærø for nogle år siden. Det var en sag, vi fik håndteret godt, men det var også en sag, der trak store ressourcer, og som var en stor udfordring at håndtere – også pressemæssigt.

Hvad mener du er det vigtigste, at MHV har fokus på?

Det er fortsat at opretholde det høje beredskab og holde fast i de nuværende, meningsfulde opgaver. Og så skal der være fokus på, at der i et reorganiseret MHV med en ændret fartøjsflåde fortsat skal være tilstrækkeligt med skibe af en størrelse, som gør det muligt at fastholde den sociale ramme. Uden den ramme vil der ikke være noget Marinehjemmeværn.

Hvad er det for et MHV, du afleverer til din efterfølger?

Det er et MHV i meget fin form, når jeg nu selv skal sige det. Men det er også et MHV, der aktuelt er præget af organisatorisk usikkerhed i kølvandet på Deloitte budgetanalysen, og hvor der forestår betydelige opgaver med afsæt i Hjemmeværnets udviklingstanker. MHV er i dag en anerkendt og respekteret semi-professionel maritim samarbejdspartner – både ved Værnsfælles Forsvarskommando, Politiet, SKAT og civile institutioner. Det kan vi være stolte af.

Hvad har været den bedste oplevelse i MHV?

Jeg kan ikke fremhæve en enkelt. Mine 6½ år i MHV har været et overflødigshorn af gode oplevelser, men jeg har holdt meget af mine inspektioner, hvor jeg virkelig har haft mulighed for at møde de frivillige i det operative miljø, mærke deres engagement og bidrage til deres udvikling.

Kan du forstå, hvorfor man vil være frivillig i MHV?

Ja, det kan jeg i høj grad. Det skyldes de meningsfulde opgaver, kærligheden til søen og det meget stærke sociale sammenhold, der er i en besætning på 8-12 gaster

Hvorfor har vi stadig et MHV om 20 år?

Fordi der ikke findes en bedre og billigere løsning til at løse de mange opgaver, MHV løser. Og de maritimt relaterede opgaver - uanset om vi taler de militære eller de civilt prægede - skal også løses om 20 år, hvor Danmark stadig vil have over 7.000 km kystlinje.

Hvad skal du nu?

Jeg vil gerne arbejde ca. 20 timer om ugen med maritime udviklingsprojekter. Det mener jeg, at jeg er god til, så det håber jeg, vil lykkes. Hvis det ikke lykkes, så finder jeg på noget andet, da jeg endnu ikke føler, jeg er helt klar til at hyppe kartofler 37 timer om ugen. Og så skal jeg selvfølgelig bruge noget tid på at være frivillig i Marinehjemmeværnet.





Når den frivillige støtte bliver afgørende

AF NINNA FALCK
FOTO: HENRIK WILLE

Støtten fra Marinehjemmeværnet var ifølge Aalborg Kommune helt afgørende for, at 62 roere trygt kunne gennemføre den 25 kilometer lange rute ved 'Aalborg Havkajak Race'



I starten af året henvendte Aalborg Kommune sig til Flotille 114 Aalborg-Hals for at forhøre sig, om Marinehjemmeværnet eventuelt kunne bidrage inden for sikkerheden ved afviklingen af 'Aalborg Havkajak Race', som skulle gennemføres for første gang 29. august.

"Vi kan søredning og førstehjælp, så det lå lige til højrebænet", fortæller Chef for Flotille 114, kaptajn løjtnant Allan Schmidt. Efter et kort idé-møde mellem kommunen, Aalborg Vandcenter og Flotille 114, påtog flotillen sig ansvaret for hele sikkerhedssetup'et til søs under arrangementet.



MHV havde også sørget for musik i Aalborg Havn

Ankermænd blev Allan Schmidt og flotillens operationsofficer premierløjtnant Claus Rasmussen. De tog kontakt med de to Maritime Force Protection-flotiller 116 og 125, som begge stillede sig til rådighed med kommandokøretøjer og gummibåde. Dermed kunne Marinehjemmeværnet mønstre et sikkerhedsfartøj, MHV 816 PATRIOTEN, to kommandokøretøjer og fem gummibåde.

Grundige planer - gode resultater

Med udgangspunkt i Søfartsstyrelsens skabelon for sikkerhedsinstruks, blev en meget detaljeret sikkerhedsinstruks for Aalborg Havkajak Race udarbejdet. Her var forholdsregler for stort set alle tænkelige scenarier medtaget. Lige fra hvis en roer blev træt og til livredende førstehjælp ved hjertestop og evakuering med redningshelikopter. En kommunikationsplan for de deltagende MHV enheder samt plan for samspil med løbsledelsen blev også udformet.

På selve dagen mødte Marinehjemmeværnet op med 32 frivillige, og de beviste, at de kunne løfte opgaven. Ved løbsstart lå PATRIOTEN i Gjør Bredning, og de fem gummibåde lå klar ude ved ruten. Efterhånden, som der kom spredning i feltet, fordelte

gummibådene sig, så alle kajakroere hele tiden havde en gummibåd i sigte. Besætningerne i gummibådene overvågede nøje deltagerne i feltet, klar til at træde til. Det så man bl.a., da en roer trængte til at strække sig og derved løftede pagajen i vejret uden at tænke over, at det var det aftalte signal for problemer. Øjeblikkeligt lå der en gummibåd på siden af roeren og spurgte, om der var noget galt.

"Vejret var fantastisk til løbet, og alle roere gennemførte. Vi kunne se, at det hele fungerede efter hensigten, og det var godt at høre bagefter, at roerne særligt havde rost sikkerheden", siger Allan Schmidt, som også havde fået Marinehjemmeværnets Musik- og Tamburkorps med i arrangementet. De spillede på kajen, da kajakkerne ankom.

Flotillen i Aalborg har efterfølgende modtaget en officiel tak fra Sundheds og Kulturforvaltningen. De takker for 'et enestående godt samarbejde', som har 'skabt stor tryghed i både det politiske system og embedsværket', og det understreges, at 'Uden Hjemmeværnets engagement og tilstedeværelse ville det formodentlig ikke have kunnet lade sig gøre at lave et arrangement af den karakter'.

Marinehjemmeværnsdistrikt Vest

HJEMMEVÆRNETS FOR- TJENSTTEGN ER TILDELT:

Menig Per M. Madsen,
HVF 131
**Kaptajnløjtnant Bo M.
Hansen,** HVF 136



☑ **Menig Arne C. Petersen** er 1. juni tiltrådt funktionen som chef for Flotille 137 Aabenraa, og er samtidig blev tillagt grad som premierløjtnant. Han afløser kaptajnløjtnant Allan Jørgensen.

**Orlogskaptajn Anders Fris-
høj** er efter ansøgning beordret til varig tjeneste ved MHD Vest pr. 1. november, hvor han tiltræder stillingen som Chef for operations- og uddannelses-
sektionen.



☑ **Chef for operations- og uddannelsessektionen, orlogskaptajn Bent Holmer** er pr. 30. september fratrudd tjenesten ved Marinehjemmeværnsdistrikt Vest for at gå på pension. Med Bent Holmer har vi mistet 33 års marinehjemmeværns erfaring. Bent Holmer kom til Marinehjemmeværnsdistrikt 2 i Korsør fra Langelands Marinedistrikt i 1982, og han har gjort tjeneste ved både skolen på Slipshavn, Hjemmeværnskommandoen og Marinehjemmeværnsdistriktet i Århus. Bent Holmer håndterede alle opgaver og værnets mange store og små udfordringer med en tryghedsindgydende ro, og han vil blive savnet for sin særlige lune, der altid lå og boblede lige under overfladen.

Marinehjemmeværnsdistrikt Øst

HJEMMEVÆRNETS FOR- TJENSTTEGN ER TILDELT:

Løjtnant Jens Berg, HVF 367

Premierløjtnant Axel Andreas Claville afgik ved døden 9. juli. Axel Claville var ledende skydelærer ved Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, hvor hans store viden og pædagogiske indgangsvinkel var efterspurgt til det sidste. Han sad desuden i Marinehjemmeværnsrådet, hvor han med sin ligefremme facon kunne trække en streg i sandet, når det var tiltrængt. Beskeden om Axel Clavilles død kom midt under Ma-

rinehjemmeværnets Uddannelses-
uge, hvor hans frivillige kollegaer
og venner i Marinehjemmeværnet
flagede på halv for at mindes og
ære en god kammerat. Æret være
Axels minde. ☑



Axel Claville var en stor kapacitet inden for våben. Da MHV fik tungt maskingevær, var det selvfølgelig ham, der skruede undervisningen sammen.

Chefskifte på Slipshavn

Orlogskaptajn Erik Grubak Schmalfeldt overlod 1. november chefstolen ved Marinehjemmeværnssektion Slipshavn til orlogskaptajn Mads Kjærgaard Sørensen. Afslutningen på et langt liv i Søværnet og i Hjemmeværnet blev markeret ved en reception på Slipshavn, hvor kantinen var stuvende fuld af gæster. Kollegaer, venner, familie og en masse frivillige fra Marinehjemmeværnet var mødt frem for at sige farvel til deres skolechef. Køen af talere var lang, og

der blev hverken lagt fingre imellem eller holdt igen på grinet, når talen ofte faldt på Erik Grubaks til tider korte vej fra tanke til handling og hans tilbøjelighed til ikke at putte med sine meninger. Erik Grubak smider ikke sine erfaringer som sømand over bord lige med det samme, da han fortsætter som frivillig fartøjsfører i Flotille 242 Østfyn og desuden fremover vil holde styr på skibstrafikken som brovagt på den nye 'Odins Bro' over Odense Kanal.



AF HELLE KOLDING

To flotiller passede på Dronningen i Vejle

Besætninger fra både Vejle-Juelsminde og Horsens deltes om opgaven, da Majestæten på sit efterårstogt kom til sydøstjyske farvande

Når flådens første skib, kongeskibet DANNEBROG, stævner ud på årets sommertogter, er der ikke kun tale om en spændende oplevelse for de byer, som skibet og de Kongelige gæster om bord besøger. Der er også en række opgaver, som sættes i gang for såvel besøgskommunerne som relevante myndigheder. De senere års forhøjede beredskab i Danmark, har også her sat sit præg på programmet.

Marinehjemmeværnet er gennem mange år blevet flittigt benyttet som ledsagerskib til Kongeskibet, når det skulle sejle ind –og senere ud igen af det havneområde, hvor det kongelige besøg skulle finde sted.

"I år fik vi så en lidt anden opgave. Vi skulle ikke kun være ledsager. Vi skulle være en del af afvisningsberedskabet i samarbejde med politiet, og det betød en noget mere skarp opgave end tidligere år", fortæller fartøjsfører på MHV 804 ANDROMEDA fra Flotille 133 Vejle-Juelsminde Kjeld Møller-Madsen.



Foto: Forsvarsgalleriet.dk



Foto: Michael T. Hansen

MHV 804 ANDROMEDA og DANNEBROG i Vejle

Opgaven var bestilt gennem politiet, og allerede i god tid før Kongeskibets ankomst til Vejle var Keld Møller-Madsen og det lokale politi på rekognoscering i hele det område, Kongeskibet skulle være i under besøget.

"Vi havde en gummibåd med fra Horsensflotillen, som også havde betjente om bord, og selv havde vi også politiet med, så der blev holdt nøje øje med begivenhederne", siger Kjeld Møller-Madsen.

Han har tre gange tidligere sejlet ledsageskib, men denne gang var opgaven altså noget anderledes, også fordi ANDROMEDA skulle være klar til evakuering af de Kongelige og VIP-gæster, hvis det pludselig var nødvendigt, så hele besætningen var på vagt.

"De var klar over, at det her var alvor", fortæller Kjeld Møller-Madsen.

Ved 22-tiden om aftenen kunne regentparret dog trygt forlade Vejle og sejle ud af den smukke fjord, uden at der havde været nogen episoder forinden. ANDROMEDA havde tre timer før sat kursen mod Juelsminde i bevidsthed om, at deres arbejde –og samarbejdet med politiet havde været til ypperligt, eller som man i sømandskredse nok ville sige; til et BZ. Well Done.

Kongeskibet besøgte i efteråret både Aabenraa, Ebeltoft-Grenå og Vejle, og alle tre steder var Marinehjemmeværnets lokale flotiller med til at klare afvisningsberedskabet og holde øje med såvel Kongeskibet som deres gæster, mens de var i området.