

SØVÆRNET 3-2011

Printvenlig PDF





LEDER

Cirklen er sluttet

I januar 2005 kunne vi hejse kommando på det nye støtteskib ABSALON. Begivenheden blev starten på en markant ændring af den danske flåde. En ændring, der både har betydning for sammensætningen af skibe, og for de operationer, som Danmark kan deltage i.

Når vi inden for en overskuelig fremtid overtager de tre nye fregatter endeligt, er cirklen sluttet. Undervejs har vi været igennem en overgangsperiode, hvor vi blandt andet brugte enheder af Flyvefisken klassen i UNIFIL ud for Libanon.

Vi har udviklet os fra en flåde, der var designet til Den Kolde Krig, og som med mange enheder fortrinsvist opererede i kystnære områder, til en flåde med færre, men mere tidssvarende enheder, der både kan varetage kystnære myndighedsopgaver, og som med enhederne i Nordatlanten er bygget til at kunne løse opgaver i det arktiske område. Dertil er vi med de to støtteskibe og de tre fregatter kvalitativt godt forberedt til, at Danmark vil kunne yde et markant og endnu stærkere bidrag til internationale maritime operationer, der skal sikre fred og sikkerhed i verden.

Vi er rustet til at leve op til de ambitioner, som Danmarks nye regering har meldt ud i sit regeringsgrundlag. Heraf fremgår det, at Danmark fortsat skal yde et aktivt og markant bidrag til opretholdelse af international fred og sikkerhed, og at vi i forsvaret skal kunne levere militære enheder, der kan indsættes hurtigt og effektivt i de internationale opgaver, herunder antipirateriopgaver, som Folketinget beslutter, at Danmark skal deltage i.

Allerede den 16. oktober slipper ABSALON kajen ved Flådestation Korsør for at sejle mod Aden Bugten som endnu et dansk bidrag til NATOs antipiraterioperation ud for Somalia. ABSALON har foreløbig mandat til udgangen af december 2011, og der hersker ikke tvivl om, at vores indsatte enheder gør en forskel i området. Både hos Danmarks samarbejdspartnere og fra handelsflåden høster vi stor anerkendelse for den danske indsats. En tilsvarende anerkendelse får den indsats, som vores skibe i danske farvande og i Nordatlanten hver dag bidrager med, om end denne indsats ikke i samme grad får bevågenhed i medierne. Der er ingen tvivl om, at vores enheder er værdsatte overalt, hvad enten det er hjælp til nødstedte eller service til skibsfarten. Eller det drejer sig om hjælp til civilsamfundet ved Færøerne eller Grønland. En bladren gennem dette nummer af medarbejderbladet SØVÆRNET, taler sit tydelige sprog.

At tale tydeligt og forståeligt kan det måske nogle gange knibe med, når vi i søværnets ledelse skal forklare beslutninger og hændelser både generelt i forsvaret og specifikt i søværnet. Hvad er meningen? – det spørgsmål hører vi mange gange, fordi beslutninger eller arbejdsgange kan virke uforståelige for den enkelte medarbejder. Derfor er temaet for det årlige seminar for søværnets chefer, som vi holder i november, denne gang "Chefvirket, hvad er meningen?". Ud fra emnet vil vi diskutere, hvordan vi gennem chefvirket kan medvirke til, at dét, som en gang imellem kan synes meningsløst, bliver fremstillet og fortalt, så det giver mening. For selvfølgelig er der en mening med alt, hvad vi gør.

Finn Hansen
Chef SOK



Lykken er

At skabe en tilfredsstillende balance mellem karriere og familieliv kan være et dilemma for mange yngre mennesker. For medarbejdere i en militær organisation kan valget endda være særligt vanskeligt, fordi tjenesten ofte indebærer udsendelse i flere måneder. Og for kvinder i forsvaret har dilemmaet endnu en dimension. Mød to yngre kvindelige søofficerer, der hver har truffet deres valg.

FAMILIEN

Med to skinnende guldstriber på skulderen mønstrede Henriette Willaume-Jantzen for tre år siden et af søværnets inspektionsskibe i Nord-atlanten. Forude ventede hendes første togt som premierløjtnant. Men det blev kort. Efter halvanden måned blev hun sendt i land. Hun var gravid.

Magnus på otte uger kigger nysgerrigt rundt i stuen, og mundvigene rejser sig i et veltfreds smil, mens han putter sig i armene på mor, 28-årige Henriette Willaume-Jantzen. Magnus er netop vågnet af sin formiddagslur ude i barnevognen, som har han arvet fra sin storesøster Julie på snart to og et halvt år. Henriette Willaume-Jantzen og hendes 40-årige ægtemand og søofficerskollega, Henrik, kan glæde sig over, at de i løbet et par år er blevet forældre til to dejlige ønskebørn.

Far udsendt

"Henrik og jeg mødte hinanden på officersskolen, og da vi flyttede sammen, var det naturligt, at vi også ønskede os børn sammen. På grund af Henriks alder, skulle det heller ikke vente for længe. Jeg tænkte da, at det nok ikke var så hensigtsmæssigt i forhold til min karriere som søofficer, fordi jeg så ikke kunne komme ud at sejle. Men der er jo også mange spændende landtjenester i søværnet", fortæller Henriette.

På grund af børnene er det alene Henrik, der i de kommende år, kan gøre tjeneste til søs. Han er tilknyttet besætningen på fregatten PETER WILLEMOES, men var senest udsendt i fire måneder med ESBERN SNARE i Aden Bugten. Den ordning fungerer den lille familie indtil videre godt med:

Problematisk

"Vi er enige om, at det er Henrik, der skal sejle i de kommende år. Med to helt små børn ville jeg også have svært ved at skulle undvære dem i længere tid. Sådan er det vel at være mor. Så min tid til at sejle må komme senere", siger Henriette og smiler til lille Magnus, mens hun vugger ham på armen. Men selv om de to søofficerer indbyrdes er enige om, at Henriette indtil videre må gøre tjeneste på land, så er der sten på vejen:

"Jeg må erkende, at efter at jeg har meldt ud, at jeg ikke skal sejle, så er jeg stødt på problemer. Jeg har fået at vide, at jeg ikke har den rette profil til de stillinger, der er som premierløjtnant på Sjælland. Nu tænker jeg hele tiden på, hvad der skal ske med mig og min familie. Jeg er den sidste årgang af officerer, der har tjenestepligt i tre år efter udnævnelsen, men mine barselsperioder har betydet, at min tjenestepligt er udsat i halvandet år. Hvis jeg ikke kan få en stilling på Sjælland, kan det ende med, at Henrik bliver nødt til at sige sit job op. Det er et pres, at jeg ikke ved, om jeg kan få mit familieliv til at fungere med et job i søværnet", siger Henriette med slet skjult frustration. Og med en erkendelse af, at hun som kvindelig søofficer traf et væsentligt valg i forhold til karrieren, da hun stiftede familie. Helt alene med sit valg er Henriette dog ikke. Foreløbig har et par håndfulde yngre kvindelige søofficerer stiftet familie. Og med forsvarrets opfordring til, at flere kvinder søger ind på officersskolerne, må det forudses, at der i fremtiden kommer flere søofficerer, der både kan sejle et krigsskib og amme et spædbarn.

Karrieren

Mens veninderne stiftede familie med mand og børn, tog Josefine H. Madsen hul på en karriere ud over det sædvanlige, da hun som 22-årig startede på søværnets officersuddannelse. I dag, ni år senere, er det stadig officersrollen, der rykker.

31-årige Josefine H. Madsen er teknikofficer med rang af premierløjtnant og hun har valgt en karriere, der er udsædvanlig for de fleste kvinder: ikke nok er hun søofficer, hun er også tekniker.

For få måneder siden startede hun på VUT 1 (videreuddannelsestrin 1) på Søværnets Officersskole, hvor hun efter bestået eksamen kan se frem til at blive udnævnt til kaptajnløjtnant. Til den tid glæder hun sig til at komme ud at sejle igen, ligesom hun gjorde det fra 2007 til 2010, hvor hun sejlede som teknisk officer på ESBERN SNARE. Desuden er hun uddannet FN-observatør og vil også gerne udsendes til Afghanistan på ISAF hold 14 eller 15. Familieliv er ikke på drømmelisten for de kommende år. Josefine H. Madsen forklarer:

Kvinder og børn i søværnet

"Da jeg blev 30 år, granskede jeg mig selv. Jeg havde nok inderst inde forestillet mig, at jeg ville have haft et par børn, men sådan er det ikke blevet. Jeg er single og lever ud fra den forudsætning lige nu. Så mand og børn ikke i mine planer i øjeblikket", slår hun fast, men vil dog ikke afvise, at hun en dag skifter mening:

"Hvis jeg møder den eneste ene en dag, og vi skal have et barn, kan det selvfølgelig sagtens lade sig gøre. Med et barn ville jeg sikkert også have nogle andre prioriteringer. Men jeg kan da så være bange for, at jeg bliver sat tilbage karrieremæssigt. Blandt andet fordi der i forsvaret bliver taget nogle hensyn til kvinder, som ikke altid er nødvendige", mener Josefine H. Madsen.

Særligt reglen om, at kvindeligt personel flyttes til landtjeneste, så snart de oplyser, at de er gravide, synes Josefine H. Madsen kan være overflødig i mange tilfælde:

"Jeg kan ikke se, hvorfor det for eksempel skulle være et problem at være gravid og sejle i de indre danske farvande. Men det står der faktisk i bestemmelserne, at en gravid kvinde ikke må", siger Josefine og tilføjer:

"Jeg har et job, jeg er glad for, og at få mand og børn er ikke mit mål nummer ét lige nu"

Ligebehandling og mangfoldighed i forsvaret

I Forsvarskommandoens handlingsplan for ligebehandling og mangfoldighed tager forsvaret stilling til, hvordan medarbejdere uanset køn, etnisk oprindelse, religion og andre personlige forhold skal behandles med lige rettigheder i forsvaret.

Nedenfor kommenterer chef for SOKs Bemandings- og Kontroldivision, Gorm Bergqvist, handlingsplanen i relation til officerer på barsel og officerer med børn.

Der er helt principielt ligestilling imellem mandlige og kvindelige søofficerer, idet der er ligestilling imellem alle ansatte i forsvaret. Det fremgår af

Forsvarskommandoens handlingsplan for ligebehandling og mangfoldighed, at: "Ligebehandling i forsvaret indebærer, at alle medarbejdere - uanset køn, alder, hudfarve, politisk og religiøs anskuelse, seksuel orientering, national, social og etnisk oprindelse - opfattes og behandles som havende et ligeværd trods deres forskellighed. Alle medarbejdere skal gives lige muligheder for uddannelse, udvikling og advancement.

Lige muligheder for forskellige mennesker forudsætter, at den enkelte medarbejder bliver betragtet og behandlet individuelt. På den måde sikres det, at alle medarbejders faglige og menneskelige potentialer kan komme til udfoldelse. Derved bliver mangfoldigheden styrket på forsvarets arbejdspladser, og mangfoldighed giver flere muligheder i opgaveløsningen. Forsvarets valgte personelpolitiske metode til arbejdet med ligebehandling og mangfoldighed har i forlængelse heraf udgangspunkt i en rettigheds- og ressourcebaseret tilgang. Formålet med denne tilgang er at sikre ligebehandling i arbejdslivet og gøre mangfoldighed til en ressource. Tilgangen indebærer hertil forståelsen af, at hvis ligebehandling er til stede på en arbejdsplads, har medarbejdere bedre mulighed for at udnytte deres forskellige ressourcer. Og desto højere grad af den enkelte medarbejders mulighed for at udvikle sig og trives på arbejdspladsen desto højere grad af mangfoldighed vil arbejdspladsen opnå.

Den rettigheds- og ressourcebaserede tilgang bygger således på forståelsen af, at ligebehandling er en forudsætning for at kunne skabe reel mangfoldighed."

Der er således principielt ligestilling og dermed lige gode karrieremuligheder for kvinder og mænd. Og der bør tilsvarende være lige så gode karrieremuligheder

for kvindelige søofficerer, der bliver mødre, som for officerer, der ikke bliver det.

Forældrenes fælles ansvar

Det er i denne sammenhæng vigtigt at huske, at beslutningen om at sætte børn i verden som oftest er en beslutning, der taget af et forældrepar, hvorfor der er tale om et fælles ansvar.

Derfor bør det ikke ses isoleret, som at kvinder får børn, og dermed at kvindelige søofficerer får børn.

Familieforøgelse er en beslutning, der tages i det helhedsperspektiv, hvor der er et fælles ansvar for barnets og familiens tarv. Et ansvar, der deles ligeligt mellem de to personer, der træffer beslutningen. Når et par vælger at få børn, bør de derfor samtidig tage stilling til, hvordan et barn vil påvirke hverdagen og forældrenes karrieremuligheder. Der er ikke noget til hinder for, at manden tager hele den del af barselsperioden, der ikke skal afholdes af kvinden, og at manden også efterfølgende er ankerpunktet for pasning af barnet. Det er derfor ikke alene et spørgsmål om, hvilke muligheder arbejdspladsen giver, men også et spørgsmål om, hvordan familien vælger at fordele rollerne og opgaverne.

Forudsætningerne

Det er imidlertid vigtigt, at arbejdspladsen giver de bedst mulige vilkår for at give plads til individuelle karriereforløb, så man kan nuancere over samspillet mellem karriere og familieliv. Det er vigtigt, at medarbejderne har en klar opfattelse af, at det er muligt at have en karriere, samtidig med at man har børn.

Det er ligeså vigtigt, at medarbejderne erkender, at det at have børn har betydning for hvilke udviklingsmuligheder, der er i karriereforløbet, alt efter hvordan man prioriterer indretningen af sit familieliv i forhold til arbejdet.

I forsvaret er der i dag gode muligheder for at aftale individuelle forløb, men selvfølgelig bør enhver, der melder sig til søofficersuddannelsen, være bevidst om, at tjenesten kan være (og som oftest er) præget af lange perioder væk fra hjemmet, og at muligheden for udsendelser i international tjeneste og skift af tjenestested mellem landsdelene er en naturlig del af en officerskarriere. Man skal være parat til at acceptere dette som et grundvilkår, der gælder for alle forsvarets officerer, og at det kan give nogle udfordringer for familielivet. Uanset om man er mand eller kvinde, og uanset om man har børn eller ej.

Sejlende tjeneste og graviditet

Der vil være enkelte punkter, hvor det er vanskeligt at dele sol og vind lige, men hvor forsvaret som arbejdsgiver skal holde fokus på at skabe de mest optimale og lige vilkår. Det er et faktum, at kvinderne gennemfører graviditeten og føder børnene, og det vil alt andet lige have en indflydelse på, hvordan kvinden kan gennemføre tjenesten i forbindelse med graviditet og fødsel af barnet.

Men der er langt fra dette og så til at betragte en graviditet som generelt diskvalificerende for at passe tjenesten, sådan som det kan synes at være tilfældet, når kvinden er i sejlende tjeneste, hvor der i dag er en regel om, at gravide kvinder ikke må gøre tjeneste på sejlende enheder.

Umiddelbart synes denne regel at være noget unuanceret, idet der vel fra sag til sag bør være tale om en individuel bedømmelse af situationen, der tager udgangspunkt i både den gravides tilstand og den sejlende tjenestes beskaffenhed. Her kan der være tale om, at gamle regler kunne tages op til ny vurdering.

Arbejdsgruppe "Kvinder i Ledelse"

Der er fokus på udvikling af karrieremuligheder for søofficerer generelt, i et samspil imellem blandt andet Forsvarets Personeltjeneste og Søværnet. Der er specifikt fokus på kvindelige søofficerer i regi af en arbejdsgruppe nedsat til formålet: Arbejdsgruppe Kvinder i Ledelse.

Der er ingen tvivl om, at der er et stykke vej fra at bekende sig til en

ligestillingspolitik og til reelt at have den. Men tiltag som arbejdsgruppe "Kvinder i Ledelse" og Forsvarskommandoens handlingsplan for ligebehandling og mangfoldighed, er gode udgangspunkter for at forbedre de lige vilkår, der skal gælde for mænd og kvinder i alle sammenhænge på en moderne arbejdsplads som forsvaret.

Tiltagene er udtryk for en vilje fra ledelsens side til at ville ligestilling, hvor dette på nogen måde er muligt. Det vil sige med de få undtagelser, der for eksempel drejer sig om at gennemføre en graviditet sammenholdt med tjenestens beskaffenhed. Det er vigtigt for Søværnets udvikling som moderne virksomhed, at denne vilje og fokus fastholdes, med henblik på at skabe de bedst mulige funktionsvilkår for alle, uanset køn, alder, hudfarve, politisk og religiøs anskuelse, seksuel orientering, national, social og etnisk oprindelse.



Hvad er meningen?

"Søværnet – fordi det giver mening!" – sådan står der i søværnets mission-vision-strategi. Og mange kan sikkert være enige i, at de opgaver, som søværnet løser, giver endda meget god mening. Men hvorfor kan det alligevel nogle gange være svært at finde meningen med de beslutninger, som søværnets øverste ledelse tager? SØVÆRNET stillede spørgsmålet til SOKs stabschef, flotilleadmiral Jan Leisborch.

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER

Hvorfor bliver ABSALON eller ESBERN SNARE beordret til at sætte pirater i land, når meget tyder på, at de tilbageholdte ER kriminelle? – Hvorfor kan de samme enheder ikke altid straks fortælle det til offentligheden, når de endnu en gang har forhindret pirater i at gøre havet usikkert ud for Østafrika? - Hvorfor skal det nogle gange tage en krig at få udstyr, der er nødvendigt for, at søværnets enheder kan løse deres opgaver? – Ja, hvad er meningen?

Stabschef, synes du, at alt, hvad vi gør i søværnet, giver mening?
Ja, helt grundlæggende giver vores opgaveløsning mening, både i Nordatlanten, i danske farvande og internationalt. Men jeg er da tit selv frustreret over beslutninger, vi må tage, eller beslutninger, som vi er underlagt, hvor jeg stiller mig det samme spørgsmål – hvad er meningen? Og det er jeg nok ikke den eneste, der gør. Forskellen er, at jeg har adgang til at få en større afklaring af meningen, end mange andre i søværnet har. For der er selvfølgelig en god mening med alt, hvad vi gør, og hvad cheferne og politikerne over os beslutter.

Men hvorfor kan du og søværnets øvrige ledelse ikke bare give os andre, der ikke ved så meget, en ordentlig forklaring på de ting, der for os ser ud til ikke at give mening?

Det bør vi også kunne – men der er ikke nogle enkle forklaringer. Sammenhængene og vilkårene er ofte komplekse. Men det er Chef SOKs, mit og søværnets øvrige chefers ansvar så godt som muligt at kommunikere og forklare, de beslutninger, som træffes, og de betingelser, som vores enheder har at operere under, så det giver god mening for den enkelte soldat og medarbejder. Her har vi en meget vigtig ledelsesmæssig opgave og udfordring.

Hvorfor er det ikke altid indlysende, at de betingelser, vi skal løse vores opgaver under, giver mening for den enkelte?

Det er vel, fordi vi hver især ser vores opgaveløsning ud fra de forudsætninger, vi hver især har, hvor vi nu er. Og fordi vi har en ambition om at løse opgaven mindst 100 procent. For den enkelte kan det nok i nogle tilfælde være svært at se den fulde sammenhæng i det, der beslutes.

Hvilken sammenhæng opererer vi da i?

Som militær organisation og militær myndighed adskiller vi os på en række områder fra andre både offentlige og private virksomheder. Vi skal operere i et spændingsfelt mellem det, vi kalder risikoledelse, som er ledelse i operationer og kamp, og virksomhedsledelse, som betyder, at vi administrativt skal kunne styre vores virksomhed. Det er i mødet mellem disse to typer ledelse, at der ofte opstår paradokser eller dilemmaer, og hvor jeg godt kan forstå, hvis den enkelte medarbejder i søværnet kan synes, at nogle af de valg, vi træffer, ikke giver god mening lige netop dér, hvor han eller hun gør tjeneste.

Hvilke dilemmaer er der mellem risikoledelse og virksomhedsledelse?

Først og fremmest er der dilemmaet mellem at lede ud fra en militær logik om, at vi skal løse den operative opgave maksimalt. Ultimativt at vi skal nedkæmpe fjenden med nødvendig risikovillighed. På den anden side har vi den politiske virkelighed i et demokrati, hvor vi i forsvaret bliver givet nogle opgaver og nogle ressourcemæssige rammer, som det forventes, at vi holder os inden for. Det kræver styring og kontrol, og at vi må prioritere opgaveløsningen og på nogle områder være tilfredse med at "gøre det godt nok", selv om vi fagligt hellere havde ønsket os den forkromede løsning. Det er også et dilemma, at vi som militær organisation delegerer et stort ansvar og en stor handlefrihed ud til vores chefer, ledere og øvrigt personel, men samtidig som offentlig myndighed ønsker gennemsigtighed og i et vist omfang begrænser chefens handlemuligheder og råderum.

Men dette dilemma har vi vel altid stået i?

Ja, men det globale sikkerhedsmiljø, som vi skal operere i, har ændret sig i de seneste årtier. Desuden er den offentlige forvaltning blevet underlagt et større krav om styring, fordi det i en vis udstrækning giver god mening at styre offentlige virksomheder efter principper, som vi ser i private virksomheder. Endelig er der et politisk og offentligt krav om en større gennemsigtighed i det vi foretager os. Udfordringen for os er at finde balancepunktet mellem operativt

virke og kravet om styring. Det gælder overordnet for søværnet, og det gælder ikke mindst i forbindelse med chefvirket i søværnet.

Men hvis en enhed er i åben sø og kommer i en situation, hvor det gælder liv eller død, så skal chefen vel ikke først tjekke i DeMars, om der er råd til at gennemføre operationen?

Nej, naturligvis ikke. Så skal chefen alene agere som soldat og sømand ud fra en faglig logik og ud fra principperne om militær ledelse. Herunder skal han afveje risici ved sine beslutninger. Disse risici kan være påvirket af den kampkraft i personel og materiel, der er til rådighed, som igen hænger sammen med de ressourcer, som chefen har til rådighed.

Nu er der jo også andre beslutninger, der kan se ud til ikke at give mening, og som ikke har at gøre med spændingsfeltet mellem militær ledelse og virksomhedsledelse. For eksempel beslutninger om at sætte pirater i land, selv om det er åbenlyst, at de er pirater. Eller en beslutning om at afvente at informere, når en udsendt besætning i Operation Ocean Shield har forhindret pirater i at tage på togt. Kan du forstå, hvis der er nogle i de udsendte besætninger, som bliver frustrerede, og hvordan vil du forklare, at disse beslutninger giver mening?

Jeg kan sagtens forstå frustrationen! Jeg vil ikke kommentere enkelte hændelser, men jeg vil gerne forsøge at forklare beslutningerne i en større sammenhæng. I det første eksempel er det lovgivningen og de juridiske vurderinger, der afgør, hvorvidt vi kan retsforfølge formodede pirater. Pirater er ikke fjender i militær forstand. De er kriminelle. Heldigvis har vi i Danmark en lovgivning, hvor tvivlen kommer den sigtede til gode. Det gælder også ud for Østafrika. Men frustrationerne kan også bunde i, at vi som chefer ikke tydeligt nok har forklaret, at opgaven "at bekæmpe pirateri" indeholder andre elementer end at fange pirater. Målet er først og fremmest at forhindre eller vanskeliggøre deres muligheder for at udøve pirateri, eksempelvis ved at afværge angreb, konfiskere deres våben og udstyr og ved at sænke deres fartøjer. I de tilfælde, hvor vi har været nødt til i en periode at tilbageholde information om hændelser, har der også været en god grund til det, som blandt andet hænger sammen med operationssikkerheden eller hensynet til samarbejdspartnere. Jeg kan godt forstå, hvis medlemmer af besætningen ikke kan forstå, hvorfor vi ikke straks har kunnet informere om en vel gennemført operation. Men også i dette tilfælde skyldes det, at vi ikke er en helt almindelig virksomhed. Vi er en militær organisation, som samarbejder med allierede i blandt andet NATO. Derfor må vi affinde os med, at der også er andre interesser i spil, hver gang vi kommunikerer om de hændelser, vores enheder er involveret i. Og derfor er det afgørende, at den enkelte forstår betydningen af tavshedspligt og operationssikkerhed. Også selv om vi lever i et demokrati med ytringsfrihed og i et samfund, hvor den enkelte er vant til at ytre sig om stort og småt og har en række kommunikationsmidler til rådighed. I bund og grund er alle vores beslutninger en afvejning af "skal eller skal-ikke". Hvor ét valg betyder et fravalg af noget andet. Hvor balancepunktet i de enkelte valg er, afhænger af den enkelte situation. Men det er nødvendigt, at vi chefer hver gang kan forklare vores beslutning, så den giver mening!



Kamp kontra kirurgisk kapacitet

Ikke siden slaget ved Helgoland i 1864 er der udført krigskirurgi på et dansk flådehospital. Men i sommer skete det igen, da ESBERN SNARE var indsat i NATO Operation Ocean Shield. Ti sårede formodede pirater blev inden for få timer bragt om bord, mens skibet befandt sig i rum sø. Det udløste ikke kun en katastrofesituation, men tydeliggjorde også et dilemma.

TEKST: PERNILLE KROER
FOTO: ESBERN SNARE

Når et stort dansk regionshospital modtager fire hårdt kvæstede på én gang, er det en katastrofesituation. På ESBERN SNAREs lille hospital skulle lægen, sygeplejersken og sanitten håndtere ti sårede, heraf fire hårdt kvæstede, efter at skibet i sommer havde været i ildkamp med formodede pirater. Og situationen var endda yderligere kompleks. Normalt ville personalet på skibets hospital have ydet den mest livsnødvendige

kirurgiske behandling og herefter have sendt de sårede til videre behandling på et hospital i land. Dette var ikke muligt, fordi de sårede var formodede pirater.

Begrænsningerne og mulighederne

De ti sårede formodede pirater blev alle behandlet på ESBERN SNARE, og de overlevede. Men hændelsen lagde et ekstraordinært stort pres på skibets hospital, der sejler som NATO Role One. Det betyder, at hospitalet har kapacitet nogenlunde som hos en praktiserende læge. Der kan dog foretages operationer, men de kirurgiske faciliteter er begrænset til ét operationsleje og fire sengepladser. Og med kun én læge, én sygeplejerske og én sanit om bord, har hospitalet ikke ressourcer til at pleje patienter i længere tid. Desuden ville det ikke have hjulpet meget i den helt akutte fase, hvis der havde været en større stab af medicinsk personel om bord, fordi skibet kun er indrettet med ét operationsleje. Det ville heller ikke være en optimal løsning at bede andre krigsskibe i området om medicinsk hjælp, for eksempel personel og udstyr, for så ville disse krigsskibe risikere at stå i samme situation som på ESBERN SNARE, hvis de pludselig fik et større antal sårede.

Derimod fik skibets hospital i løbet af få dage en god forstærkning, da endnu en læge og to sygeplejersker rejste ned til skibet med næsten 200 kilo sanitetsudstyr i bagagen. Og hospitalet reddede de sårede, men ikke uden at tilpasse behandlingen til situationen. For eksempel blev patienternes navn skrevet på slangerne til narkose, så de kunne genbruges, og bagerens ovn blev brugt til at sterilisere instrumenterne. Men hændelsen synliggjorde et dilemma. For skal den beskedne kirurgiske kapacitet på søværnets skibe være afgørende for, hvilke operationer, skibet kan deltage i? Chef for Operations- og Logistik Divisionen i SOK, kommandør Steen Engelbrecht Pedersen, forklarer:

Afhænger af situationen

"Det afhænger af den militære operations karakter. Hvis det er en planlagt antipirateri operation, så er vi nødt til at tænke på besætningens sikkerhed, og så kan den medicinske kapacitet være en begrænsende faktor for, hvilke risici vi vil udsætte besætningen for. Hvis vi under patruljering uvarslet bliver beskudt, så må vi forsvare os, og i dette tilfælde vil kapaciteten på skibets hospital aldrig blive afgørende for, om vi besvarer ilden. Men selvfølgelig har hændelsen på ESBERN SNARE medført, at vi vurderer, om vi med nogle tilpasninger kan udvide den medicinske kapacitet på vores udsendte skibe, så hospitalet får bedre muligheder for at håndtere en katastrofesituation. I hændelsen på ESBERN SNARE blev skibet beskudt, og her traf skibschefen det rigtige valg, da han gav ordre til at besvare ilden. Skulle et af vores udsendte skibe komme i en lignende situation, har jeg tillid til, at skibschefen ud fra en militær vurdering igen træffer den rigtige beslutning. Samtidig har jeg tillid til, at skibets sanitetspersonel handler lige så professionelt, som under hændelsen på ESBERN SNARE, med de ressourcer, der er til rådighed. Det er vigtigt at understrege, at de læger og sygeplejersker, vi sender ud, er specialister, der alle har erfaring med behandling af krigstraumer".



”Vi er ude af Paradis!”

Du må ikke slå ihjel! Hvordan fortolkede orlogspræsten på ESBERN SNARE Biblens femte bud, da hun var udsendt i en militær operation, hvor fire formodede pirater blev dræbt af projektiler fra skibets tunge maskingevær?

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: ESBERN SNARE OG PERNILLE KROER

Klichéen ligger lige for: Her hersker fred og idyl! På præstegården i Overby på Sjællands Odde er der så fredsommeligt, at Morten Korchs røde heste kunne græsse på marken ved siden af. Sognepræst Camilla Munch har fra sit kontor udsigt til stråtag, syriske roser, rødmende æbler og grønne trækroner. Her har hun sin daglige dont. Her følger hun sognets beboere i glæde og sorg, og her holder hun søndag efter søndag gudstjeneste for kirkegængerne i det lille sogn på bare 1400 sognebørn. Et enkelt liv, kan det synes, men livet er ikke enkelt! Det måtte Camilla Munch i særlig grad sande, da hun fra marts til juni var udsendt som orlogspræst på ESBERN SNARE.

Selv en pirat er jo Guds skabning

Som præst var hun var den, der kunne møde besætningen med den kristne

forklaring på og tilgivelsen for, at fire formodede pirater var blevet dræbt og ti såret af projektiler fra skibets tunge maskingeværer. Selvom hun var afklaret med skibets opgave, den politiske beslutning bag, og det stærke mandat, der var givet, satte det alligevel tanker i gang. Camilla Munch fortæller:

"Man kan godt sige, at situationen med de formodede pirater blev et dilemma for mig! For jeg må holde fast i, at også en pirat er en Guds skabning, og derfor er et menneske med værdi, selvom jeg på samme tid oplevede deres handlinger og menneskesyn som noget, jeg måtte tage stærkt afstand fra. Det er supernemt at sidde her på Sjællands Odde og have de rigtige meninger om, at vi alle sammen i bund og grund er ens. Men på ESBERN SNARE blev forskellene meget tydelige", siger orlogspræsten, der også helt konkret fik lejlighed til at overveje Biblens femte bud om ikke at slå ihjel.

Rigtigt og forkert

"Vi lever ikke i Paradis! For at bruge kirkens sprog, så er vi alle syndere. Ingen mennesker lever det perfekte liv. Vi kommer alle til at stå i svære og umulige situationer, hvor vi må træffe nogle svære valg. Derfor har vi brug for, ikke bare hinanden, men også Guds kærlighed og tilgivelse. Skibschefen traf et valg, da han gav ordre om at skyde, for vi har en normalkodeks, der siger, at vi ikke må slå ihjel. Men vi kan komme i en situation, hvor vi er truet, og hvor vi er nødt til at gøre det, også selv om vi ved, at det under normale omstændigheder er forkert. Der er et skisma mellem, hvad der er rigtigt og forkert. I nogle situationer kan det forkerte godt være rigtigt at gøre", siger Camilla Munch, der også kom ud i overvejelser om troen på det gode i alle mennesker:

Tilgivelse

"Jeg har altid haft den opfattelse, at der er en kerne i alle mennesker. Noget vi har til fælles. For eksempel empati og medfølelse, også over for dem, der er anderledes. Men når jeg hører om, hvordan de formodede pirater angiveligt behandlede deres gidsler, og deres holdning til, hvad man kan og må i den forbindelse, ja, så bliver det klart, hvor forskellige vi mennesker er. Jeg vil stadig fastholde, at vi alle er Guds skabninger, men jeg vil også fastholde, at der er nogle, der overtræder respekten for, og forbryder sig imod andre mennesker, og det er af det onde! Måske er piraterne stakler som individer, men det kan man ikke sige, at de er i den sammenhæng, hvor de blev tilbageholdt om bord. Jeg må indrømme, at det var meget svært for mig at "elske" dem. Men derfor er det også så vigtigt for mig at fastholde, at der, hvor vi mennesker ikke kan elske, tager Gud over. Han magter det, vi ikke kan. Derfor kan vi være afmægtige. Vi må tro på, at Gud kan rumme det, vi mennesker ikke kan, og at Gud tilgiver os", siger orlogspræsten.

Selvom det var stærke og svære oplevelser, skibet kom ud for, er orlogspræsten glad for og stolt over at have været en del af besætningen på ESBERN SNARE, hvor besætningen behandlede både de tilbageholdte formodede pirater og de dræbte pirater med respekt:

"Der var masser af hænder til at lappe de sårede sammen, og alle gik et ekstra skridt for at få tingene til at fungere. Og der var en stor forståelse for at få begravet de dræbte med respekt. Det fortæller om, hvem vi er, og at vi behandler folk ordentligt", slutter Camilla Munch.



Challenger køres i stilling til piratjagt

Selvom Challenger-flyene primært gennemfører VIP-flyvninger, fiskeriinspektion og miljøovervågning, så ligger rollen som piratjæger lige til højrebænk. Opgaven som langtrækkende maritimt overvågningsfly kan nemlig uden de store krumspring udføres under varmere himmelstrøg, hvor enorme arealer skal overvåges for at sikre skibstrafikken.

AF: RUNE DYRHOLM

FOTO: FLYVEVÅBNETS FOTOTJENESTE NORDRSØR

Efterhånden som den piratplagede Adenbugt ved Afrikas Horn er dækket godt ind af både NATOs operation Ocean Shield og krigsskibe og fly fra en række andre nationer, rykker piraterne ud mod nye jagtmarker. Ud på Det Indiske Ocean, hvor der er meget langt imellem de beskyttende krigsskibe.

En mulig løsning på den udvikling er at sende en CL-604 Challenger til Det Indiske Ocean. Her kan flyets rolle som maritimt overvågningsfly udnyttes til at øge effekten af de skibe og maritime helikoptere, som kæmper med at holde piraterne stangen.

"Langt hen ad vejen er det den samme opgave, der skal løses dernede, som besætningen på vores tre Challenger-fly er vant til at udføre i især Nordatlanten, nemlig at holde øje med, hvad der sker på havet, og rapportere det hjem", forklarer seniorsergent Bent Jørgensen fra Air Transport Wing Aalborg. Egentlig er han specialist i havmiljøovervågning, men netop nu er han i gang med at planlægge, hvordan en Challenger kan operere som piratjæger.

Platform til efterretnings-indhentning.

De maritime overvågningsflys åbenlyse svaghed er, at de ikke umiddelbart er i stand til at afværge et igangværende angreb. Men flyet kan levere en effektiv overvågning og udpege interessante mål for de sejlene enheder, og det kan hurtigt levere opdaterede informationer om identificerede piraters aktiviteter. Challengers kameraer og øvrige sensorer er gode nok til, at det kan observere i sikker afstand i forhold til beskydning fra piraterne; en afstand, som også betyder, at piraterne ikke nødvendigvis er klar over, at de bliver observeret. Men uagtet de højteknologiske hjælpemidler bliver en af de største udfordringer for besætningen på flyet alligevel at udskille piraterne fra alle de andre på havet, forklarer Bent Jørgensen;

"Vi ved, at pirater typisk har tønner med ekstra brændstof og et par AK47 med om bord. Problemet er bare, at det har mange af dem med fredelige hensigter også. Normalbilledet i den region er, at man er bevæbnet for at kunne beskytte sig selv. Derfor er det slet ikke nok bare at kigge efter våben og brændstof. Men det er også netop dér, flyet har sin værdi. Fra fly har man i høj grad mulighed for at kigge ned på dækket, for at se om nogen af de mere karakteristiske værktøjer til pirateri er til stede. Det kan være tunge maskingeværer, raketstyr, entringsstiger eller ekstra småbåde".

"Flyet kan hurtigt afsøge meget store arealer og undersøge mange både, og det har stor værdi i et område, som er flere gange større end hele Europa", forklarer Bent Jørgensen.



I praktik ved US Coast Guard Key West

Premierløjtnant Tue F. Husted fra SOKs Marine-overvågningscenter Nord, var i september på et tre ugers praktikophold hos US Coast Guard i Key West i det sydlige Florida. Opholdet gav et godt indblik i, hvordan en amerikansk kystvagt er organiseret og opererer i et område, hvor højsæsonen for søred-ninger varer 365 dage om året.

TEKST OG FOTO: TUE K. F. HUSTED

Tre ugers ophold ved US Coast Guard i Key West er ved at lakke mod enden. I morgen venter 20 timers rejse tilbage til Danmark. Det har været noget af en

oplevelse med operationer, der ligner og er helt forskellige fra dem, vi har i Danmark: Bil kørt ud over bro og deraf tre omkomne, tre pågribelser af bådflugtninge fra Cuba, narkotikasmuglere fanget med last svarende til flere millioner danske kroner, og en druknet turist, der snorklede ved koralrevet. Jeg tror, at jeg valgte rigtigt, da jeg tilbage i januar søgte om at komme til Key West. Et ophold, der kom i stand ud fra et tilegnet internationaliseringsstipendiat fra

Statens Center for Kompetenceudvikling.

Typen af operationerne i Key West er meget bredt. Det var interessant at opleve koordineringsindsatsen af en pågribelse af cubanske bådflugtninge fra operationsrummet. I USA fører man en wet foot – dry foot policy over cubanske immigranter. Så snart de sætter foden på amerikansk jord, har de lov til at gå. Dette gælder af politiske årsager kun over for cubanere. Det var derfor en anelse tragisk-komisk at opleve pågribelsen af cubanere, som troede de var på amerikansk jord, når de var klatret op på en bøjle. For mange cubanere lykkes det dog at komme ind i det forjættede land, sejlene i mere eller mindre interimistiske former for fartøjer.

Effektiv kommunikation

Opholdet har været fagligt givende. Det har været en fornøjelse at se, hvor hurtigt og effektivt kommunikationen foregår under operationer. Det skyldes ikke mindst, at man i US Coast Guard har "Lyngby Radio" siddende i samme lokale som det øvrige vagthold. Her monitoreres og føres kommunikationen med både egne enheder og personer i nød. Det giver et effektivt og hurtigt flow under alle de omkring 600 årlige søredninger i Key West distriktet. Til sammenligning har vi i Danmark cirka 300 årlige søredninger.

En anden væsentlig ting, der skiller sig ud fra danske forhold, er den lange oplæringsperiode. På SOKs overvågningscentre har vi cirka to ugers oplæring, mens personellet ved US Coast Guard, afhængigt af postens sværhedsgrad, gennemgår en op til seks måneder lang standardiseret oplæringsperiode, der afsluttes med fem timers eksamen. Først da kan personen kan udtjekkes på posten. En medarbejder berettede endda om op til et helt års oplæringsperiode. Da personellet roterer til andre distrikter hvert fjerde år, udgør oplæringsperioden altså en væsentlig del af den samlede tjeneste.

Redningsstationen Islamorada

Med kun lidt over 40.000 ansatte er US Coast Guard en lille organisation sammenlignet med de øvrige værn i USA. Key West sektoren hører under Miami distriktet, som igen hører under det Atlantiske område. Til hver sektor er knyttet et antal redningsstationer, som har den taktiske kommando med redningsbådene, der skyder en topfart på op til 50 knob. Under mit ophold besøgte jeg redningsstationen Islamorada, der er én af tre redningsstationer i Key West sektoren. Islamorada ligger på en af de andre keys, som øerne i de det sydlige Florida kaldes. Redningsstationen har omkring 300 søredninger om året, så der er nok en anelse mere travlt end på Harbøre redningsstation på den jyske vestkyst. Her arbejder dog også 26 fuldtidsansatte. Alligevel vil jeg godt prale med, at vi i Danmark kan præstere en næsten lige så hurtig indsats, selvom personellet i Danmark er frivilligt.

Turen til Key West har krævet en lang planlægningsperiode, men har også været meget lærerig. Der er rigtig mange ting, man skal have styr på som enkeltperson, før man kan få lov til at besøge en militær installation i USA. Der skal findes en kontaktperson i USA, skrives besøgsanmodning som skal via ambassaden og Pentagon, laves Natovisum og Nato Travel Order, fremsendes sikkerhedscertifikat, have styr på hotel, flybilletter og uniform, men det har bestemt været hele besværet værd.



Kongeskibets Grønlandstogt fortalt fra banjen

Værnepligtig Kristina Renners Matthies var med på sommertogt med Kongeskibet DANNEBROG. Hun skriver her om en fantastisk oplevelse, hvor hun lærte, hvad virkelige venskaber er, og hvor meget vi mennesker kan klare, når alle er sammen om at hjælpe.

AF: KRISTINA RENNERS MATTHIES
FOTO: DANNEBROG

Det er mandag den 27. juni. Der er ingen skyer på himlen, og solen står ned på det flotte skib. Der er en stemning om bord, der ikke kan beskrives. Det er nemlig dagen, hvor vi forlægger mod Grønland. En længe ventet tur og nu står vi foran den. Det virker næsten skræmmende at tænke på, vi ikke ser Danmark før om seks uger igen. Alle glæder sig, alligevel var det med en lille klump i halsen, vi lagde fra Aarhus kaj -kl. 14.00.

Første stop: Færrøerne

Vejret havde sin helt egen måde at fortælle os på, at vi var på vej ud i den store verden. Flere af os måtte erkende, at det med at være søstærk, ikke var noget vi

havde erfaring med. I stedet måtte vi ofre os til havets guder, hvilket vi gjorde i stor stil.

Turen til Færøerne tog hårdt på de fleste, derfor var glæden stor, da vi igen kunne se land. Det var godt lige at få et pusterum en dag eller to. På Færøerne oplevede vi den smukke natur og deres omskiftelige vejr. Vi fik alle muligheden for at tage på velfærdstur. Turen gik rundt på de to største øer, "Streymoy" og "Eysturoy", hvor fårene gik frit omkring, og folk kendte hinanden alle steder. Vi fik også mulighed for at opleve Færøernes gæstfrihed om aftenen, hvilket var en stor succes for de fleste.

Søsyge og isskoster

Den 2. juli gik turen igen videre til Grønland, ud gennem Vestmannasund, som var en smuk oplevelse. Vi fik følgeskab af inspektionsskibet VÆDDEREN, og deres Lynx helikopter, som tog nogle gode billeder fra luften. Forlægningen var den længste på dette togt med fem dage til søs. Det vil sige fem dage med opkast, selv-ynk og ingen appetit. Det gik dog ikke så galt, som vi frygtede. Alligevel var det en prøvelse for de fleste at være så mange dage om bord uden at kunne tage nogen steder hen eller bare være alene i ti minutter. Alt dette blev glemt, da prajningen: "Grønland i sigte" lød. Der var ikke nogen isbjerge, men en natur, vi aldrig havde set smukkere før, og samtlige gaster stod på fordækket med kamera og kikkede løs for at forevige dette syn.

Vores første stop på turen var et kort visit i Nuuk for at bunkre brændstof, og det kongelige følge skulle om bord. Derudover skulle vi mødes med vores følgeskib på hele turen, HVIDBJØRNEN. Dronningen skulle vi hente i Upernavik, som var vores næste destination. Turen blev planlagt med sejlads op gennem diskobugten. Jeg husker tydeligt, jeg blev purret om morgenen kl. 03.30, hvor jeg skulle på vagt. Vi fik at vide, vi skulle være to udkig, for der var så mange skoster omkring. Jeg troede, de drillede os, for da jeg gik i seng aftenen forinden, havde der ikke været snerten af hverken kulde eller isskoster. Det var ingen joke. Da vi kom på vagt, var der fyldt med skoster og fjelde alle steder. Vores udkig kom virkelig på arbejde med at melde ind.

Tåge lægger forhindringer

Turen gennem Diskobugten var virkelig smuk. Der var land på begge sider, samtidig med der flød store isbjerge tæt forbi, og solen skinnede. Nu var Upernavik i sigte og samtidig også tanken om, at regentparret snart skulle om bord for at begynde deres togt med DANNEBROG, hvilket jeg tror, vi alle glædede os meget til. Da vi lagde til ved den 35 meter lange kaj i Upernavik, var vejret fint, men en tåge begyndte at brede sig på anden dagen. Da dagen for regentparrets ombordstigning kom, kunne de ikke lande i Upernavik og måtte flyve længere sydpå, hvor der var bedre sigt. Det var ikke særlig sjovt for os. Vi havde ligget i Upernavik i tre dage og set, hvordan byen havde gjort klar til at modtage Dronningen og Prinsgemalen, og nu var det hele aflyst på grund af tåge. Det var næsten ikke til at bære, og vi følte virkelig med indbyggernes i byen.

Gasterne knokler

Regentparret gennemførte resten af programmet som planlagt, og vi stødte på dem ved Saattut og Niaqornat. Da vi havde fået Dronningen og Prinsgemalen om bord, skulle vi formere kongedeling med HVIDBJØRNEN. Det var sjovt at være med til, vi kunne godt se, hvorfor det er, at vi får så meget undervisning i paradering! Det var også på denne del af turen, jeg for alvor fik set hvaler og store isbjerge (jeg troede til at starte med, at alt hed isbjerge, men blev hurtigt belært om, at de små af dem altså hedder skoster).

NU var det for alvor begyndt for os. Jeg tror ikke nogen af os på forhånd havde forestillet os, hvor hårdt et sådan togt kunne blive. Vi knoklede igennem over hele linjen. Kronebådene blev hejst og sat til den store guldmedalje. Det var langt fra alle havne, vi kunne gå i, derfor måtte vi ligge for anker udenfor. Det betød

vagter for de fleste om natten og arbejde om dagen.

Det er nogle fantastiske ting, der sker, når man bliver presset og ikke får nok søvn. Aldrig har jeg oplevet så godt et fællesskab, hvor alle hjælper hinanden. Selvom man er træt og ikke kan mere, så giver man lige det sidste af sig selv. Det var ikke noget, der var blevet krævet af os, men det var ligesom underforstået, og det var det, der gjorde det fedt! I alt nåede vi at besøge seks byer og bygder, inden vi kom til Nuuk den 17. juli, som var halvvejen for vores togt med regentparret.

Upernavik, Niaqornat, Saattut, Uummannaq, Qeqertarsuaq, Assiaat, Nuuk, Paamiut, Qaqartoq, Igaliku, Upernaviarsuk, Nanortalik, Tasiusaq, Narsaq og Narsarsuaq var de byer og bygder, vi fik besøgt.

Hjælp fra HVIDBJØRNEN

Men intet togt uden spænding – desværre. Undervejs på vores togt, måtte vi sige farvel til vores gast Thomas, som blev hoistet af HVIDBJØRNENS helikopter med akut ondt i maven. Han blev fløjet på hospitalet i Nuuk sammen med vores skibslæge. Vi fik senere at vide, han havde akut blindtarmsbetændelse. Vi var alle glade, da han havde det godt, men han måtte ikke deltage på resten af turen og blev derfor fløjet hjem. I sådanne situationer er der virkelig brug for hjælp, og det må man sige, at HVIDBJØRNEN gav os. Det er der mange, der er glade for! Denne gang fik vi mulighed for at se lidt mere af Nuuk end bare kajen. De fleste tog op i byen for at købe souvenirs til at tage med hjem og ellers bare nyde den fritid, vi havde. Det bedste var at komme i havn, få landlov, og op i byen, slappe af og få en kold fadøl (som kostede 70 kroner), derfor blev det kun til et par stykker.

Hjemvé

Nu følte det som om, vi skulle hjemad, selvom vi ikke var færdige med togtet endnu. Der var en del, der var lidt trætte af det hele på dette tidspunkt. Jeg var begyndt at tælle dagene, til vi kom til Danmark igen og syntes, at det meste virkede umuligt. Det er svært at bevare gejsten, når man har været "på" så mange dage og ikke rigtig synes, man har nok tid til sig selv. Takket være nogle fantastiske kolleger fik jeg, trods min træthed, en god tur hjem også.

Turen fra Nuuk til Narsarsuaq bød på lige så mange arbejdsopgaver, hvis ikke flere. Vejret viste sig også fra sin dårlige side. Først kunne vi ikke gå ind i Paamiut, da det blæste alt for meget, og vi måtte ligge for anker. Og vejen til Nanortalik gav os også problemer. Den var fyldt med is, og vi kunne derfor ikke passere uden problemer.

Da vi ankom til Narsarsuaq, var det med blandede følelser. Velvidende, at toget var ved at være ved vejs ende, og regentparret skulle fra borde dagen efter, var vi alligevel i godt humør. Gejsten var en anden, for vi vidste, at det næste land, der ventede var Island. Besætningen så frem til turen, for der var lovet afslapning for alle pengene. Vi kørte anderledes vagter, for at alle fik så meget fri som muligt. Der var arrangeret spændende velfærdsture til Blue Lagoon, Tingvalla, Guldfoos og Geysir. Det var bare skønt lige at få nogle dage til at falde ned på efter en meget stressende tur på Grønland.

Hård hjemtur

På turen hjem fra Island mod Danmark, fik vi rigtig set, hvad Nordatlanten kan byde på. Vi havde otte til ni meter høje bølger og det blæste over 20 meter i sekundet. Vi sejlede med fire knob, og alligevel kom hele stævnen under vand. Vi mistede to redningsflåder og fik andre skader, som måtte repareres undervejs, eller da vi kom hjem! Jeg tror, at det er det, de fleste husker fra turen hjem. Man oplever mange sjove ting, som man tager for givet i hverdagen. F.eks. har jeg aldrig set så mange mennesker være så glade for, at der igen var kommet dansk net på telefonerne. Det var næsten halvdelen af skibet, der var samlet for at ringe til familie og venner. Vi skulle alle fortælle at vi var i Danmark.

Frederikshavn skulle også lige besøges på turen, og det blev et visit, der var overstået i løbet af halvanden time. ALLE hjalp til, høj som lav! Nu skulle vi bare hjem!

Glæde ved hjemkomsten

Stemningen om bord da vi ankom til Københavns indløb var euforisk. Alle værnepligtige gik næsten oveni hinanden, for nu var der så lidt tid tilbage, til man for første gang i seks uger, kunne sætte benene på dansk grund. Jeg tror aldrig, at skibet er blevet tømt så hurtigt for vagt- og arbejdsfrit personel som på den dag, hvor der blev præjet frihed og landlov efter Grønlandstogtet.

Når jeg nu et stykke tid efter tænker tilbage på turen, har den været fantastisk. Det er en oplevelse, jeg aldrig glemmer. Jo mere tid, der går, jo mere tænker jeg tilbage på det som en oplevelse, hvor jeg har lært, hvad virkelige venskaber er, og hvor meget vi kan klare, når alle er sammen om det. Det er et togt, der altid vil stå klart som en fantastisk oplevelse i min -hukommelse.



Man skal gøre sig umage

På sin kurs mod chefjobbet er hun hoppet fra borde et par gange, men i sommer kunne kaptajnløjtnant Maria Martens hejse kommando-tegn på inspektionsskibet KNUD RASMUSSEN. Dermed fik søværnet sin første kvindelige skibschef i Nordatlanten.

TEKST: PERNILLE KROER
FOTO: PRIVAT

At stævne ud fra Reykjavik for første gang som chef. Dét var en helt speciel fornemmelse. Jeg er stolt og ydmyg". Stemmen taler i staccato. Tydeligt, præcist og fast. Med sine kun 163 centimeter i højden rager 41-årige Maria Martens ikke fysisk op, men sin lidenhed til trods er hun en skrap møster. På den gode måde. Når hun taler og handler, har hun faste holdninger og velgennemtænkte meninger. "Man skal gøre sig umage" er mantraet, hun har taget med sig fra en af sine tidligere chefer, skibsræder Mærsk McKinney Møller. Den leveregel forsøger hun hver dag at leve op til, og hun har en forventning om, at andre gør det samme. Hvis ikke, er hun mand for at tage sin personlige konsekvens. Som da hun skuffet og desillusioneret over, hvad hun opfattede som manglende og dårlig ledelse i

den division, hun sejlede i, valgte at forlade søværnet i 2000.

It-nørder, supermarkeder og Esplanaden

"Systemet var ikke dengang, hvad jeg troede det var. Så jeg sagde mit job op uden at have et andet at komme ud til. Min far har lært mig, at noget altid viser sig. Men jeg havde også lyst til at prøve kræfter med noget andet og se, hvad min uddannelse som officer kunne bruges til", siger Maria Martens.

Uddannelsen kunne hun hurtigt bruge til en hel del. Hendes første job blev som HR-konsulent i et nystartet IT-firma med vokseværk. Her kom hun ind i en helt ny verden, hvor hun skulle gebærde sig blandt kreative og nørdede IT-entreprenører. Et års tid senere fandt hun sig selv som underviser på lederkurser ved Dansk Supermarked, inden et stillingsopslag som psykolog inden for lederudvikling hos MÆRSK var et job, hun bare måtte have. Derfor sendte hun en ansøgning, ikke som psykolog, men som officer. Maria Martens fik jobbet – sammen med psykologen. Et job, der indebar, at hun var med til at udvikle og afholde kurser for MÆRSK-medarbejdere over hele verden. Hendes bagage var officersuddannelsen, suppleret med lederuddannelse fra Dansk Supermarked og en stribe kurser, som MÆRSK spædede til.

"Jeg lærte utroligt meget i MÆRSK, både om ledelse, ordentlighed og loyalitet og om kultur og forretningsforståelse i en multikulturel sammenhæng. Det var interessant, men efter tre år havde jeg lyst til at prøve mig selv af som selvstændig", fortæller Maria Martens.

Ind og ud - og ind igen

Det blev til endnu to lærerige år med en masse personlig frihed og en masse hårdt arbejde, men Maria Martens savnede et fællesskab med kollegaer og fornemmelse af at være sammen om en større sag. Så søværnet trak igen. I 2005 var hun tilbage i uniformen som premierløjtnant, og i sommer nåede hun et af sine mål: at blive chef på eget skib i Nordatlanten.

"Jeg føler det som en kæmpe udfordring. Som chef har jeg pligten til at være en god leder, og middelmådighed er ikke en mulighed. Jeg sætter min overligger højt. En anden leveregel, som jeg har med fra Mærsk, er "Den der har evnen, har pligten". Den vil jeg forsøge at leve op til, og jeg vil gøre mig umage for at spotte og udvikle talenterne. Jeg vil gerne skabe nogle rammer, hvor min besætning har lyst til at bidrage og tage ansvar", siger den nyudnævnte skibschef på KNUD RASMUSSEN.

Maria Martens

Fødselsdato: 1. september 1970

Fødeby: Lohals på Langeland

Familie: Yngste blandt fire søstre, kæreste med Claus, der er frømand

Uddannelse: Søofficer, master i læreprocesser og organisatorisk coaching

Tidligere jobs: Ridende avisbud på Langeland, servitrice på værtshuset Børsen i Svendborg, HR-konsulent i IT-firma, ledelseskonsulent i Dansk Supermarked, ledelseskonsulent i MÆRSK, selvstændig ledelseskonsulent

Sport: Fritidsdykker, løb

Slapper af med: Blyant og tegneblok, madlavning, meditation



Personel og skibe skal øve ét trin ad gangen

Når søværnets skibe og besætninger deltager i øvelser, skal øvelsernes sværhedsgrad passe til det niveau, som skib og besætninger er på. Det kan lyde som logik, men praksis har vist, at det ikke altid forholder sig sådan.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: SOK

Ingen kan gå fra børnehaven til tredje klasse i ét hop. Der er nogle grundlæggende kundskaber, der først skal være på plads, før undervisningen i tredje klasse nytter. Sådan er det med al læring. Den skal tages trinvis. Det gælder også for de øvelser, som søværnets enheder deltager i. Derfor skal øvelser være tilpasset det niveau, som besætningen er på. Men sådan har det ikke altid været. Chef for Søværnets Taktiske Stab, Aage Buur Jensen forklarer: "Når vi tidligere har evalueret et skib, har vi ikke taget højde for, at skibets besætning sagtens kan være udskiftet med mange procent, når der er gået et år. Så selvom skibet tidligere har bestået evalueringen, er det ikke sikkert, at skibet stadig er på samme niveau året efter. Derfor skal øvelserne være tilpasset det niveau, som skibets besætning rent faktisk har, når skibet igen skal deltage i en øvelse", siger Aage Buur.

Han peger desuden på, at selv om søværnet fortsat opererer i to søjler, nationale

og internationale operationer (NATOPS og INTOPS), er det flere gange sket, at besætninger fra den nationale søjle deltager i internationale operationer. Dette skal der også tages hensyn til i øvelsesplanlægningen.

Individuelt afpasset

"Det vil være utopi, at NATOPS besætningerne og INTOPS besætningerne skal kunne det samme inden for det sømilitære område, men vi skal målrette vores øvelser mere til de opgaver, som besætningerne skal løse. Og på baggrund af det niveau, den enkelte besætning har, skal vi kunne hjælpe dem til at øve de rigtige ting på de rigtige niveauer".

At fastlægge det rette niveau for øvelser, der er individuelt afpasset de enkelte besætninger og deres evne til at deltage i NATOPS og INTOPS, vil fremover ske i en 2 årig planlægningsproces. Denne øvelsesplanlægning skal løbende tilrettes besætningens niveau, der kan ændre sig, hvis der for eksempel kommer nye besætningsmedlemmer. Aage Buur Jensen forklarer:

"Vi er ved at udvikle nogle værktøjer til skibschefen, så han løbende kan holde overblik over besætningens niveau. Ud fra dette sætter vi målsætninger op for de forskellige øvelser. Når vi senere evaluerer skibet, vurderer vi skibet ud fra, hvordan det lever op til de ting, vi har prioriteret i målsætningen. Det er i den sammenhæng vores opgave i Søværnets Taktiske Stab at gå ud til vores udenlandske øvelsespartnere og fortælle, hvad vi præcist ønsker at få ud af at deltage i en øvelse, og hvilke momenter vi derfor ønsker, der skal være i øvelsen".

Mentorordning

Som en del af den nye måde at planlægge og gennemføre øvelser på, oprettes der et korps af mentorer, der skal assistere under træningen ude på skibene. Mentorerne skal rådgive om, hvor niveauet kan blive bedre og herefter hjælpe besætningen eller enkelte besætningsmedlemmer til at nå det ønskede niveau for træning.

Mentorerne er valgt ud fra personlige og faglige kvalifikationer. De er alle medlemmer af et af de kompetencefora, som er oprettet i tilknytning til det projekt, der har arbejdet med at ændre søværnets øvelsesplanlægning. Medlemmerne af kompetenceforaene er hver især eksperter inden for deres specielle område, og søværnets best practice, det vil sige viden om den bedste måde at gøre tingene på, vil fremover være forankret i kompetenceforaene. Den nye måde at planlægge øvelser på, og indsatsen for at nå de opstillede mål for øvelserne, skal stå sin prøve, når ABSALON i september 2012 under øvelse DANEX som første besætning skal gennemgå søværnets evalueringsregime med henblik på, at skib og besætning kan indgå som dansk bidrag i NATO reaktionsstyrker i 2014.



THETIS på statsbesøg i Rusland

Inspektionsskibet THETIS var eskorte for Kongeskibet, da regentparret i september var på officielt besøg i Rusland. For besætningen på THETIS blev turen til det tidligere Østland en helt særlig oplevelse.

TEKST OG FOTO: HENRIK NIELSEN

Den Kolde Krig er heldigvis forbi, og vi betragter i dag Rusland som en samarbejdspartner. Alligevel er der vel for de fleste af os en vis mystik forbundet med det store land mod øst. Derfor blev beskeden om, at vi, 2. besætning på THETIS, skulle eskortere DANNEBROG til Sankt Petersborg på statsbesøg også mødt med stor glæde. I et år havde skibet ligget til kaj i Frederikshavn, og nu knoklede vi igennem for at få gjort skibet klart til opgaven.

Musikinstrumenter i lasten

Første stop var København, hvor vi skulle laste instrumenter og andet udstyr for DR's Big Band, der skulle musicere under opholdet i Sankt Petersborg. Herefter sejlede vi videre for at mødes med DANNEBROG.

Turen over Østersøen gik uden den store dramatik, og vi blev modtaget med manér af en af Ruslands nye korvetter STEREGUSCHIJ.

I Sankt Petersborg ventede der en række officielle opgaver. Blandt andet kransenedlæggelse ved en af Sankt Petersborgs massegrave, hvor omkring

500.000 civile borgere og soldater er begravet, ofre for nazisternes 900 dage lange belejring under Anden Verdenskrig. Det blev en rørende oplevelse for de besætningsmedlemmer, der deltog. De efterfølgende dage gik med reception for russiske diplomater og militære ledere, møder med officererne fra STEREGUSCHIJ og rundture i byen for besætningen.

Mødet med russerne

Det generelle indtryk af Sankt Petersborg og byens indbyggere var rigtigt godt. Overalt blev vi modtaget med åbne arme og oplevede ikke, trods advarsler fra vores tolke, nogen nævneværdige problemer i de seks dage, vi besøgte byen. Uden tvivl blev både besætningen på DANNEBROG og på THETIS en stor oplevelse rigere.

På øvelse

Inden vi afgik fra Rusland, blev det besluttet, at vi skulle holde en fælles øvelse mellem THETIS og STEREGUSCHIJ. Øvelsen blev dog begrænset og sluttede før tid, fordi russerne ikke ønskede af holde øvelse uden for russisk farvand, og vi skulle igen sejle eskorte for DANNEBROG. Men indtrykket af den russiske korvet var meget positivt, og russerne kan deres ting og er godt forberedte.

Dagen efter afgang fra Sankt Petersborg eskorterede vi DANNEBROG til Helsinki, hvorefter turen gik tilbage til Danmark for at deltage i øvelsen DANEX/NOCO.



Afrikanere på skolebænken i fiskeriinspektion

To danske søofficerer har sammen med en police sergeant fra Mauritius i løbet af sommeren undervist blandt andre officerer fra Tanzania og Uganda i fiskerikontrol.

TEKST OG FOTO: HANS OLE NIELSEN
REDIGERET AF JULIE LØNDAHL PETERSEN

Stedet er Dar Es Salem i Tanzania, og der står fiskeriinspektion på skoleskemaet for 19 officerer fra Tanzania og Uganda. Det er premierløjtnant Lars C. Nielsen og orlogskaptajn Hans Ole Nielsen, som er leder af projektgruppen for International Maritim Kapacitetsopbygning ved Søværnets Taktiske Stab, som sammen med den mauritiske police sergeant Dharmendra Lukhoo står for undervisningen.

Hjælp til selvhjælp

Som forberedelse til undervisningen har police sergeant Dharmendra Lukhoo gennemgået et uddannelsesprogram i Danmark, Grønland og på Færøerne. Her har han besøgt Søværnets Operative Kommando, Grønlands Kommando og Færøernes Kommando og været ude at sejle på flere forskellige inspektions- og

overvågningsfartøjer, så han kunne være med som underviser i projektet. Projektet er en del af African Partnership Station 2011, som er et amerikansk ledet projekt, som skal hjælpe det afrikanske kontinent i kapacitetsopbygning. African Partnership Station projektet har blandt andet uddannelser inden for efterforskning, sejlads med mindre fartøjer, våbentræning og bording. "Vi er med i African Partnership for at hjælpe Østafrika til selvhjælp. Det er ikke socialhjælp, men har til formål at hjælpe, så de kan få en mere struktureret kystvagt, så de på sigt selv kan håndtere piraterne", siger orlogskaptajn Hans Ole Nielsen

Undervisningsmaterialet til kurset er udarbejdet i samarbejde med de nordatlantiske kommandoer og Søværnets Specialskoles Taktiske Kursus i Frederikshavn, som står for uddannelsen til fiskeriassistent og fiskeriofficerkursen i Danmark.

"Formålet med kurset er at vise den danske model, hvor kystvagt, fiskeriinspektion og søværn er smeltet sammen til en styrke. Det er billigere end at have det hele fordelt på tre forskellige instanser, og det passer rigtig godt til de små økonomier i de nye nationer", siger orlogskaptajn Hans Ole Nielsen

Tanzanias Fiskeriministerium på skolebænken

Det var ikke kun officerer, som blev undervist af de to danskere og mauritieren. Der var også oprettet en særlig klasse, hvor ti embedsmænd fra Tanzanias Fiskeriministerium blev undervist. Her blev der lagt særlig vægt på lovgivningen, og hvordan de danske inspektionsenheder varetager opgaverne, og hvilke muligheder de har for at træffe udenretslige afgørelser for eksempel i forbindelse med fiskeriinspektion ved Grønland. Undervisningen blev afsluttet med besøg og overrækkelse af diplomer af chefen for USS Samuel B. Roberts.

Videre til Seychellerne

Efter endt kursus tog premierløjtnant Lars C. Kristensen, orlogskaptajn Hans Ole Nielsen og police sergeant Dharmendra Lukhoo videre til Seychellerne for at undervise endnu et hold. Denne gang bestod eleverne af officerer, befalingsmænd og civile fra Mauritius, Seychellerne og Tanzania. Ud over den teoretiske undervisning var der tid til et besøg på hovedøens tunfiskefabrik, som beskæftiger 3000 af øens 90.000 indbyggere, og der blev afholdt en øvelse i fiskeriinspektion. Her var det den lokale kystvagts enhed TOPAZ, som i anledning af øvelsen blev til en trawler fra rederiet "Crime APS". Skibet blev udsat for omfattende kontrol med efterfølgende forhør, der blev udarbejdet en sigtelse med forkyndelse og accept, og der blev skrevet endelig rapport over hele forløbet.

Den grønlandske model – nu på afrikansk

Undervisningen blev godt modtaget både på Seychellerne og i Tanzania, og det var især en positiv oplevelse for flere officerer fra Tanzania og Uganda, som kunne se fordelene ved, at fiskeriinspektion indgår som en del af arbejdsopgaverne, søværnet eller kystvagten løser dagligt. Fiskeriinspektion bidrager nemlig til maritime domain awareness, altså hvor et land ved, hvad der foregår i deres farvand. Officererne og de civile fra Mauritius har i forvejen et tæt samarbejde mellem fiskerimyndighederne og kystvagten, men de fandt det meget nyttigt at blive præsenteret for den grønlandske og færøske model, hvor fiskeriinspektionssagerne kan afgøres til søs. Denne model sparer både tid og ressourcer, da man undgår mange ture ind og ud af havn og lange ventetider i forbindelse med sagernes opklaring og afgørelse.

"Også embedsmændene fra Tanzanias Fiskeriministerium var meget begejstrede. Men lovændringer, så fiskeriinspektørerne får bemyndigelse til at træffe udenretslige afgørelser allerede ude op skibene, kan jo tage lang tid, så det er ikke sikkert, at vi kan se frugten af vores arbejde før om flere år", siger orlogskaptajn Hans Ole Nielsen.



Grønlandske børn fik legeplads

Børnenes smil nåede helt op til ørene, da besætningen fra EJNAR MIKKELSEN havde skruet den sidste skrue i en helt ny legeplads i den nordgrønlandske bygd Qeqertat.

TEKST OG FOTO: EJNAR MIKKELSEN
TEST REDIGERET AF PERNILLE KROER

Den lille håndfuld børn i bygden Qeqertat fulgte byggeriet med nysgerrige øjne, da besætningen fra EJNAR MIKKELSEN i løbet af en lang dag knoklede med at opføre en legeplads ved bygden.

EJNAR MIKKELSEN havde aftenen før ankret op ud for bygden, der ligger ekstremt afsides og er en af de allernordligste beboelser i Grønland. Med i lasten havde det danske inspektionsfartøj både tøj til børnene og byggematerialer til en legeplads. Tøjet og en del af byggematerialerne var skænket af Operation Julemand, mens US Airforce på Thulebasen også havde bidraget til materialerne til legepladsen.

Operationsofficer på EJNAR MIKKELSEN, Daniel Ammitsbøl Christensen fortæller: "Hele besætningen hjalp til med at få fragtet materialerne i land, og på trods af beskedent værktøj og store udfordringer i at få støbt fundamentet og samlet legepladsen lykkedes det os at blive færdig sent om aftenen. At se børnenes glade ansigter gjorde os alle varme om hjertet og bløde i knæene. Ingen tvivl om, at opførelsen af legepladsen kommer til at stå som noget særligt for os på EJNAR MIKKELSEN, når vi tænker tilbage på sommerens opgaver".

Endnu en usædvanlig opgave

Byggeriet af legepladsen var en ikke helt almindelig opgave for besætningen på EJNAR MIKKELSEN, der under sejladsen højt mod nord langs den grønlandske vestkyst også løste de daglige opgaver med suverænitetshævdelse, fiskerikontrol og søredning. EJNAR MIKKELSEN deltog også i en evakueringsøvelse sammen med myndighederne på Thulebasen og den amerikanske kystvagt, hvor der blev trænet i at evakuerer passagerer fra en skibskatastrofe. Desuden deltog skibet sammen med inspektionsskibet HVIDBJØRNEN og en canadisk fregat i en større redningsøvelse i canadisk farvand. Det var i forbindelse med denne øvelse, at EJNAR MIKKELSEN kom på endnu usædvanlig opgave, fortæller skibets operationsofficer:

"I forbindelse med øvelsen ved Canada fik vi lejlighed til at besøge Canadas nordligste by Grisebjerg med omkring 150 indbyggere. På grund af den lange vinter får skibet sjældent besøg, og glæden blandt indbyggerne var derfor stor, da vi inviterede dem på en rundvisning på EJNAR MIKKELSEN. Til vores store undren fandt vi ud af, at flere indbyggere i Grisebjerg havde slægtninge i nogle af de nordligste byer i Grønland, som de ikke havde haft kontakt med i mange år. I al hast fik de herefter skrevet breve, som vi tog med hjem til Grønland".

Med isen i kølvandet

Efter sommerens opgaver højt mod nord er EJNAR MIKKELSEN nu på vej sydover med havisen i kølvandet. Undervejs mod nord havde EJNAR MIKKELSEN en meteorolog og ekspert i havis fra Danmarks Meteorologiske Institut med om bord. For at studere havisen forsøgte EJNAR MIKKELSEN at nå så langt nordpå som muligt, inden polarisen rykker på sig, og havisen bliver for tyk. EJNAR MIKKELSEN måtte dog se sig slået af iskongen nord for Hans Ø, så søsterskibet KNUD RASMUSSEN har endnu rekorden, som blev sat i 2010.



På dykkerøvelse i Ukraine

Dykkere fra Søværnets Dykkerkursus deltog i sommer i øvelsen SEA BREEZE i Ukraine. Sammen med dykkere fra US Navy trænede danskerne de ukrainske dykkere i at dykke og udføre arbejde på dybt vand.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: SØVÆRNETS DYKKERKURSUS

Det danske bidrag til øvelsen var led i Danmarks sikkerhedssamarbejde med Østeuropa, og dykkerne fra Søværnets Dykkerskole var i år med for tredje gang. Baggrunden for den danske deltagelse var, at Danmark i 2007 donerede dykkerudstyr til ukrainerne.

Formålet med øvelsen var at træne dykkere fra det ukrainske forsvar i at dykke og udføre arbejde, som svejsning og skæring, på dybder over 30 meter, og næstkommanderende ved Søværnets Dykkerkursus, Tummas Sjurdaberg, fortæller om erfaringerne fra øvelsen:

"De ukrainske dykkere, der var med på den samme øvelse sidste år, havde en vis erfaring med at bruge udstyret, mens det var mit indtryk, at de øvrige ikke havde erfaring med udstyret. Men det var tydeligt, at alle var rigtigt glade for at høre

om, hvordan vi håndterer procedurerne i forbindelse med dykning”.

Kan hamle op med amerikanerne

For de ti dykkere, der var med fra Søværnets Dykkerkursus, var det desuden en god erfaring at kunne konstatere, at de danske dykkere sagtens kan være med blandt de store.

”Både hvad angår udstyr og det dykkerfaglige område kan vi også godt være med blandt dykkerne fra US Navy”, konstaterer Tummas Sjurdaberg.

Øvelsen SEA BREEZE er en multinational maritim øvelse med Ukraine og USA som værter. Øvelsen, der havde base i Odessa ved Sorte Havet, er led i Partnerskab for Fred, der er et NATO-baseret projekt, som har til formål at udvikle tilliden mellem NATO og andre lande i Europa og landene i det tidligere Sovjetunionen. 13 lande deltog i år i øvelsen.



De nye kadetter

Allan Christensen Bjerg og Martin Borgwardt Smith er netop startet på Søværnets Officerskole. De vil nemlig have Danmarks bedste lederuddannelse

TEKST OG FOTO: JULIE LØNDAHL PEDERSEN

24-årige Allan Christensen Bjerg og 26-årige Martin Borgwardt Schmidt er startet på Søværnets Officerskole på Holmen i København. Her skal de være de næste fire år, før de kommer ud i den anden ende som søofficerer. De har begge været på sergentskole i Frederikshavn og været ude at sejle sommeren over på ERTHOLM og ALHOLM, inden de startede på verdens ældste officersskole. Valget af officersuddannelsen kom nemt for Martin Borgwardt Schmidt, som har arbejdet som ufaglært i årene efter studentereksamen, hvor han ofte fik lederroller på arbejdspladsen. Det gav ham lysten til at få papir på sine evner som leder:

"Jeg vil have Danmarks bedste lederuddannelse med fuld løn under uddannelsen. Jeg var værnepligtig i Søværnet, og min overordnede derinde anbefalede mig at søge ind som officer. Men jeg var kun 20 år og følte mig ikke moden nok. Så jeg ventede og søgte så ind og startede sidste sommer. Jeg synes, det er fedt at sejle, og jeg synes, der er et fedt miljø og kammeratskab herinde. Og jeg har kun fået det bekræftet, at det er det rigtige valg for mig", siger Martin Borgwardt Schmidt. Hans medkadet Allan Christensen Bjerg er også kommet det rette sted hen. Selvom han aftjente sin værnepligt i Livgarden, faldt valget alligevel på søværnet. Han læste fysik og astronomi på Aarhus Universitet i to og et halvt år, men uddannelsen blev for højtflyvende for ham:

"Det var alt for meget med ting, man ikke kunne se og alt for lidt praktisk. Så jeg

ville prøve noget helt andet. Jeg kunne godt lide at være i forsvaret og savnede systemet, kammeratskabet og korpsånden, og så ville jeg gerne have en lederuddannelse. Hæren var ikke lige mig med at skulle til Afghanistan. Der må gerne komme lidt mere på uddannelsen end bare det at komme ud og slås, og der synes jeg, at søvænet giver mere, man kan bruge. Også hvis man ikke kan være herinde mere eller vil prøve noget civilt på et tidspunkt", siger Allan Christensen Bjerg, som har glædet sig meget til at være en del af den traditionsrige uddannelse.

Forventninger til skole

I ugerne før skolestart var forventningerne høje hos de to kadetter. Begge var ude at sejle på HOLM-klassen og glædede sig til at starte, men det var ikke helt uden betænkeligheder:

"Jeg har ikke været på skolebænken siden 2004, så jeg er lidt nervøs for at skulle i gang igen. Jeg fik en lille forsmag på det på sergent-skolen, hvor vi havde matematik, hvor man tydeligt kunne mærke, at dem, der kom direkte fra gymnasiet, var inde i rutinen og vidste, hvad det krævede. Men jeg er indstillet på at arbejde hårdt, så det skal nok gå", siger Martin Borgwardt Schmidt. Allan Christensen Bjerg kom direkte fra skolebænken, så den bekymring havde han ikke. Til gengæld var han spændt på, hvordan studiemiljøet og undervisningen ville være:

"Det hele virker spændende og relevant, så jeg glæder mig til at se, hvordan undervisningen foregår. Om det er en kedelig forelæser, som står og snakker i et væk, eller om der kommer meget praktisk. Jeg har en stor forventningsglæde. Jeg tror, at sammenholdet er stærkere på skolen, end det jeg oplevede på universitetet, fordi vi kommer ud og laver ting sammen og oplever forskellige ting. På universitetet kunne man være sologænger, hvis man gerne ville - det tror jeg bestemt ikke, at man kan på officersskolen, fordi der er ting, som man ikke kan finde ud af selv, så man skal have hjælp af sine gruppemedlemmer, og man skal hjælpe sine kammerater. Og det sociale er anderledes. Man ved hvor det hele bærer hen, og det virker til at skolen gør rigtig meget for korpsånden. Og når man møder elever på skolen, virker det til, at de har et godt samarbejde tværs over årgangene", siger Allan Christensen Bjerg.

De første fire uger på skolen var et introforløb, men allerede efter tre uger på skolen var forventningerne indfriet:

"Det har været rigtig spændende at starte. Det har været anderledes, end jeg troede. Vi har for eksempel kørt sådan noget gruppeudvikling i den første uge, hvor vi var på kursus og lærte noget omkring gruppepsykologi og gruppedynamik og fik vores klasse på plads. Det var et rigtig godt kursus, hvor vi var i Liseleje i en uges tid. Og så har vi fået almindelig undervisning, hvor jeg har lært rigtig meget nyt. Vi er kommet i gang med det boglige, og det har været en brat opvågning efter en sejladsperiode, men lærerne er dygtige og virkelig hjælpsomme, så alle kommer op på samme niveau, siger Allan Christensen Bjerg. Efter fire uger på skolen var kadetterne ude at sejle igen i fire uger, hvor Allan Christensen Bjerg var på sejlkutteren THYRA og Martin Borgwardt Schmidt på skoleskibet GEORG STAGE.



Fakta om fregatterne

Over sommeren kom det frem i pressen, at de tre nye fregatter ikke vil blive udrustet fuldt ud. Ifølge medierne skyldes det besparelser på forsvarsbudgettet. SØVÆRNET satte sig for at finde ud af, hvad der er op og ned på rygterne.

TEKST: PERNILLE KROER

FOTO: FORSVARETS MATERIEL TJENESTE OG PERNILLE KROER

Danmarks tre nye fregatter til en samlet pris på knap seks milliarder kroner må efter al sandsynlighed sejle på verdenshavene uden de langtrækkende missiler, som skibene primært er bygget til at medbringe. Desuden har partierne bag forsvarsforliget indtil videre skåret antallet af besætninger til de nye fregatter ned fra tre til to. Det betyder, at den tredje og sidste fregat, der bliver klar til brug i 2014, fra start bliver fortøjet til kajen på Flådestation Korsør og kun vil blive vedligeholdt af en nøglebesætning."

Sådan skrev Berlingske -Tidende i en artikel den 1. august 2011, men ifølge SOK har meget af det, avisen skriver, hele tiden været planen i fregatprogrammet.

Forberedt til områdeluftforsvar

Ifølge aktstykket om fregatterne, skal de være forberedt til områdeluftforsvar.

Derfor bliver alle tre fregatter udstyret med SMART-L-overfladeradar, APAR-multifunktionsradar til ildledning og MK41 multimissil launcher, så de er forberedt

til luftforsvar med langtrækkende missiler. Derimod har det ikke på noget tidspunkt været meningen, at fregatterne fra dag ét skulle udstyres med hele pakken af langtrækkende missiler. Ligesom støtteskibene af ABSALON-klassen får fregatterne installeret ESSM, der er et standard luftforsvarssystem, med en MK56 launcher, der kan affyre missiler i en radius på 20 kilometer omkring skibet. Dermed vil fregatterne fra starten kunne indsættes i en bred vifte af operationer. Derimod tyder alt på, som det ser ud lige nu, at den tredje fregatbesætning foreløbig må vente. Men det betyder ikke, at den tredje fregat behøver at ligge ubenyttet i havn.

Ifølge SOK vil den tredje fregat, selv uden besætning, udgøre en værdifuld kapacitet, der vil øge søværnets evne til at udsende fregatter. Desuden vil den tredje fregat øge forsvarets evne til at reagere på nye trusler. Endelig får søværnet med den tredje fregat foreløbig en kapacitet, som kan bruges til uddannelse og som platform til øvelsesformål. For eksempel til træning i at bruge sensorer og våbensystemer.

Fregatprojektet trin for trin

Det meget komplekse fregatprojekt kører efter en særdeles stram tidsplan, som undervejs har måttet tilpasses. En anden udfordring er, at værftet lukker ved årets udgang. Fregatten NIELS JUEL er det absolut sidste skib, der produceres på Lindø. For at hjælpe værftet, men mest for at sikre at forsvaret får den aftalte leverance, har Fregatprogrammet justeret planerne for de militære installationer, der kræver mere end 25.000 håndværkertimer. Status på fregatprogrammet er nu:

IVER HUITFELDT

I 2009 blev det besluttet, at IVER HUITFELDT skulle leveres med en reduceret udrustning, så besætningen hurtigere kunne komme ud at sejle og lære skibet at kende. Desuden har det givet luft på værftet, så den tredje fregat kan blive færdig til udgangen af 2011.

På IVER HUITFELDT er nu installeret CEROS-sigter, C-FLEX Combat Management System, MK85 (kanoner), SONAR, SMART-L overfladeradar samt en mængde sensorer og interfaces.

Det første skud blev affyret med kanonen i uge 40, hvor skibet også blev choktestet. Det vil sige testet for, om skibene kan leve op til NATO standarden

for, hvor kraftige sprængninger skibene skal kunne holde til.

I oktober og starten af november installeres APAR-radaren, der er ildledelsesradar, og resten af året frem til februar 2012 fortsætter installationer og tests af systemer, hvorefter fregatten kan afleveres til søværnet i en reduceret kapacitet. I april 2012 vil IVER HUITFELDT blive SHOL-testet. Det betyder, at skibet testes for de påvirkninger, som en LYNX-helikopter udsættes for, når den tager af eller lander på fregatterne. Dette fordi piloterne skal vide, hvordan helikopteren reagerer i kraftig vind og sø. Desuden foretages SHOL-testen for at finde de maksimale sø- og vindforhold, under hvilke helikopteren kan operere.

Fra midten af 2013 gennemfører Forsvarets Materiel Tjeneste og Forsvarets Hovedværksted de sidste installationer. Den sidste endelige kontrol af skibets systemer i fuld udrustning forventes at blive gennemført inden den endelige aflevering til SOK, forventeligt i slutningen af 2014.

PETER WILLEMOES

Fregatten bliver den første af fregatterne, der afleveres til SOK i fuld udrustning, det vil sige som luftforsvarsfregat. Hvis alt går efter den stramme plan, forventer Forsvarets Materiel Tjeneste at kunne aflevere skibet til SOK i første kvartal 2014.

Fregatten vil inden udgangen af oktober have fået installeret SMART-L overfalderadar og dele af APAR-radaren. Herefter sejles den over tre uger til Caribien for at teste klimaanlæg i varmt vand og ved indfald af sol på skroget. Skibene er bygget til at kunne klare klimaudsving fra minus 20 grader til plus 50 grader. Klimatesten af PETER WILLEMOES vil også gælde for de to andre fregatter.

I august og november 2012 sejles tre ugers testsejlad, hvorefter fregatten frem til midten af 2013 vil ligge i Korsør, hvor Forsvarets Hovedværksted skal gøre installationerne færdige, kun afbrudt af korte testsejladser.

PETER WILLEMOES

Fregatten bliver den første af fregatterne, der afleveres til SOK i fuld udrustning, det vil sige som luftforsvarsfregat. Hvis alt går efter den stramme plan, forventer Forsvarets Materiel Tjeneste at kunne aflevere skibet til SOK i første kvartal 2014.

Fregatten vil inden udgangen af oktober have fået installeret SMART-L overfalderadar og dele af APAR-radaren. Herefter sejles den over tre uger til Caribien for at teste klimaanlæg i varmt vand og ved indfald af sol på skroget. Skibene er bygget til at kunne klare klimaudsving fra minus 20 grader til plus 50 grader. Klimatesten af PETER WILLEMOES vil også gælde for de to andre fregatter.

I august og november 2012 sejles tre ugers testsejlad, hvorefter fregatten frem til midten af 2013 vil ligge i Korsør, hvor Forsvarets Hovedværksted skal gøre installationerne færdige, kun afbrudt af korte testsejladser.



Fra bundlinje til bølgegang

37-årige Kennet Pedersen skiftede en højtbetalt stilling som økonom ud med livet som officerskadet.

TEKST OG FOTO: JULIE LØNDAHL PETERSEN

Kennet Pedersen har skiftet uniform. Fra jakkesæt og slips til søværnets funktionsuniform med blå pullover. Og han har skiftet indtægt. Fra en velbetalt gage som økonom til en løn som kadet. Men han er glad, og han glæder sig til at kunne kalde sig søofficer om tre år.

"Jeg kendte godt til forsvaret, efter at jeg havde været værnepligtig i hæren i 1992 og efterfølgende i 1994 var udsendt til Jugoslavien som sergent. Men da jeg kom hjem fra udsendelse, ville jeg ud i det civile. Jeg ville have et job, hvor jeg kunne tjene en god skilling. Dengang tænkte jeg nok, at hvis man tjente en masse penge, så blev man også lykkelig, eller man har i hvert fald råd til at lave en masse sjove ting i sin fritid. Så jeg begyndte at læse HD-regnskab og arbejdede samtidig som revisor, og bagefter fortsatte jeg med at læse cand.merc.aud.," siger Kennet Pedersen.

Holdt kontakten

Efter at have afsluttet studierne skiftede han fra revisor til financial controller, hvor han blandt andet udarbejdede regnskaber og budgetter i større private

virksomheder. Men han følte, at han manglede noget. Derfor holdt han kontakten til forsvaret ved at være med i hjemmeværnet og senere marinehjemmeværnet: "Jeg kan godt lide action, og at der sker noget. Der hvor jeg virkelig kan mærke, at jeg lever, er, når jeg kan mærke, at de beslutninger, jeg tager, betyder noget. Det adrenalinsus oplevede jeg ikke som økonom. Det måtte jeg få i min fritid", siger Kennet Pedersen og fortsætter:

"Jeg fandt i marinehjemmeværnet ud af, at det var helt fantastisk at sejle og være på havet. Og tænk, hvis man kunne få penge for det! Det ville da være en drøm at sejle og kombinere det med sine evner for at være leder. Jeg havde jo prøvet at være sergent, haft folk under mig og have overblik og kommando. Så hold da op! Hvis man kunne gøre det hele om og spole tiden tilbage og blive søofficer! Det gik jeg og tænkte over i nogle år og tog så alle de uddannelser, jeg kunne i marinehjemmeværnet", siger Kennet Pedersen.

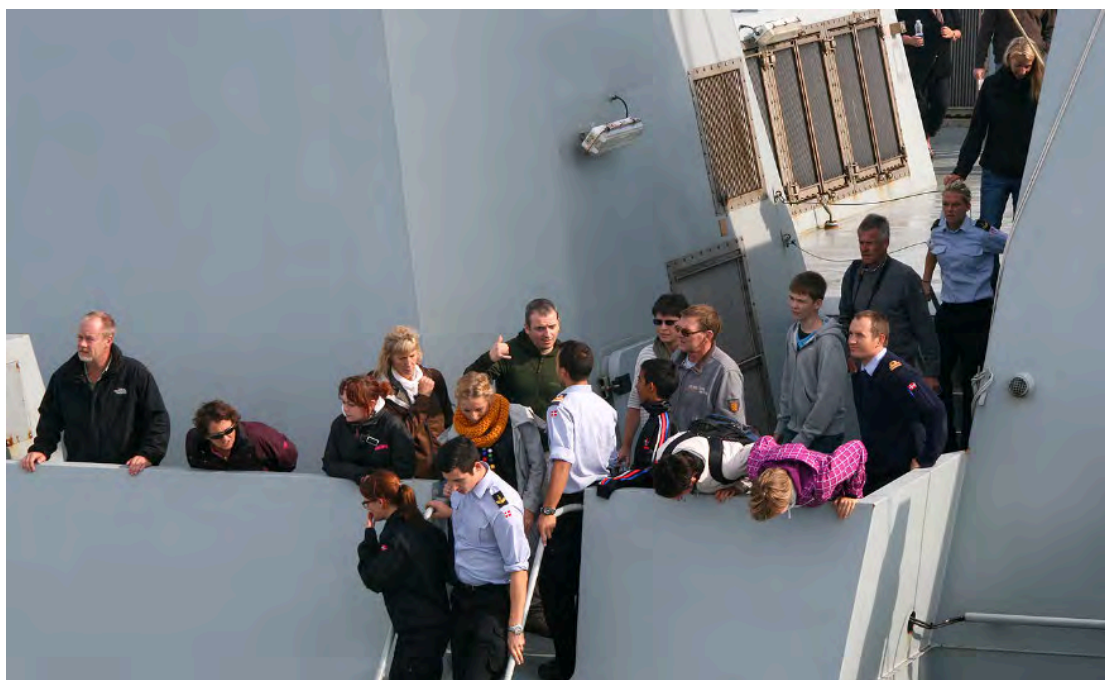
Under en af uddannelserne i marinehjemmeværnet foreslog en af de søofficerer, som var underviser, at Kennet Pedersen skulle søge ind som søofficer. Der var ikke længere en aldersgrænse, og Kennet Pedersen havde erfaringer og forudsætninger fra både hæren og marinehjemmeværnet. Han undersøgte muligheden og fandt ud af, at han med sin baggrund fra hæren kunne starte som kadet aspirant med rang og løn som marineoverkonstabel, men ville han være officer, skulle han starte helt fra bunden med uddannelsen. Det var vilkår, han kunne acceptere, og han søgte ind. Han kom ind i første omgang, men udskød uddannelsesstarten et år. Han havde brug for tid til at få ordnet nogle økonomiske forhold, når nu han gik fra en høj økonomiløn til løn som marineoverkonstabel. Så han startede som kadet aspirant på Søværnets Sergent- og Grundskole i Frederikshavn i 2010 og på Søværnets Officersskole i august i år.

Fri, når man har fri

Som økonom arbejdede Kennet Pedersen omkring 50 timer om ugen, og når han havde fri og var hjemme, var han stadig til rådighed for firmaet på mail og telefon:

"Når man arbejder i det civile erhvervsliv i høje stillinger, forventes man at være til rådighed altid. Også når man ikke er på arbejde. Herovre oplever jeg, at når man har fri og går fra arbejde, så har man helt fri. Er man ude og sejle i tre måneder, så er man 112 procent på, men når man kommer hjem, så har man tilsvarende 112 procent fri. Den deling imellem, at når jeg er på arbejde, er jeg på arbejde, og når jeg har fri, så har jeg rigtigt fri, savnede jeg. Det var en af de ting, som var med til, at jeg fandt ud af, at det er det her i forsvaret, jeg virkelig gerne vil være. Og det har jeg ikke fortrudt et sekund", siger Kennet Pedersen, der bor sammen med sin kæreste og deres to børn. Og familien kunne også mærke, at havet trak mere end regnskabsbøgerne:

"Min kæreste har jo kunne følge med på sidelinjen og har set, hvor glad jeg var, når jeg kom hjem fra sejlture og levende fortalte om oplevelserne. Så familien var af den opfattelse, at hvis jeg blev mere glad på mit arbejde og lavede det, jeg allerhelst ville, så ville jeg også blive et gladere menneske hjemme. Måske er jeg mindre hjemme i perioder, men hvis jeg er gladere, når jeg er der, så ville de gerne give det en chance. Jeg vil jo også være hjemme i længere perioder, hvor jeg vil kunne følge børnene i vuggestue og børnehave og lege med dem hver dag. Det oplevede jeg aldrig som økonom", siger Kennet Pedersen.



Klar til udsendelse

TEKST, FOTO OG TV: PERNILLE KROER

Når krigsskibet ABSALON i de kommende måneder indsættes i NATO Operation Ocean Shield, er det mandskab fra fregatterne IVER HUITFELDT og PETER WILLEMOES, der bemander skibet.

ABSALON afsejler fra Korsør med kurs mod Aden Bugten den 16. oktober for at blive indsat i operationen fra starten af november. I første omgang med mandat til at deltage i to måneder.

Forud for udsendelsen har besætningen gennemgået en hektisk uge med missions-forberedende uddannelse, der sluttede med et pårørende arrangement til søs.

22 år og veteran

Når krigsskibet ABSALON den 16. oktober stævner ud fra Korsør med kurs mod NATOs antipirateri operation, tager marineoverkonstabel Nadia Jensen turen med for fjerde gang.

Selv om hun bare er 22 år, er marineoverkonstabel Nadia Jensen allerede veteran. Tre gange tidligere har hun være udsendt med ABSALON og ESBERN SNARE på mission ud for Somalia. Om et par dage skal hun af sted igen, og hun glæder sig. Til sammenholdet, udfordringerne og resultaterne, som besætningen skaber i fællesskab:

"Jeg glæder mig! Nu hvor jeg skal af sted for fjerde gang, er noget selvfølgelig blevet hverdag, og jeg ved, hvad det går ud på. Men der sker altid noget nyt. Det bliver spændende, hvad vi kommer til at opleve. Vi skal helt sikkert klare nye udfordringer. Jamen, jeg elsker mit arbejde", siger en forventningsfuld Nadia Jensen.

Piraterne

Hun fik sine søben på korvetten OLFERT FISCHER, men var på sin første antipirateri mission med ABSALON i 2009. Siden er det blevet til endnu to missioner på i alt syv måneder med ESBERN SNARE i 2010. Under den seneste udsendelse var besætningen sammensat af IVER HUITFELDTs og PETER WILLEMOES fregatbesætninger. Undervejs har hun været våbengast, rorgænger og nu IT-skriver, hvor hun også tørner om ordonnans tjansen. Men selv om hun ikke er direkte involveret, når skibet tilbageholder formodede pirater, gør hun sig hver gang sine tanker:

"Når SMI-holdet er på vandet, arbejder alle professionelt. Folk er på deres poster og ved, hvad de skal gøre. Og fordi vi er her, så er der nogle mennesker, der kan være i fred, og fiskerne kan passe deres arbejde. Jeg husker den dag, da en fisker kaldte os op og sagde tak, fordi vi var i området. Så kunne han trygt fiske igen. Så giver det jo mening, det vi laver", funderer Nadia Jensen, og hun er helt afklaret, hvis hun under en udsendelse i fremtiden igen skulle være våbengast:

"Hvis pirater skyder på os, så vil jeg ikke have problemer med at skyde igen. Hellere dem end mig, vil jeg tænke. Det er jo en del af at være her, så det skal man have taget stilling til. Men selvfølgelig er det ikke en situation, jeg drømmer om at komme i", siger Nadia Jensen.

Sammenholdet

Hvad hun derimod drømmer om, og hvad der fylder hende med forventning, er de endnu ukendte oplevelser, der helt sikkert venter. Og tanken om at skulle være sammen med kollegaerne på ABSALON i de kommende tre måneder:

"At være på mission, det er jo dét, vi er her for. Og det er så fedt at skulle få det hele til at fungere, når vi er så mange mennesker, der skal bo og arbejde sammen. Jeg kan godt lide at sejle, og alle vennerne og sammenholdet om bord, ja fællesskabet, og at man er én stor besætning - dét betyder meget", slutter den 22-årige veteran. Hun håber på, at den kommende udsendelse endnu ikke bliver den sidste. Hun har tænkt sig at blive ved, så længe hun stadig synes, at det er sjovt og spændende.

"Jeg synes, at det er fantastisk at være i en besætning, hvor man kommer og måske ikke kender nogen, til at vi alle er venner. Fællesskabet betyder meget for mig", siger Nadia Jensen.

F-16 Oplevelser på danske vinger

Alt overskud fra bogen, som jagerpilot i flyvevåbnet Thomas Kristensen og fotograf Henning Kristensen i samarbejde med Gyldendal, står bag, går ubeskåret til Soldaterlegatet.

Bogen, der udkommer den 17. oktober, indeholder mere end 50 historier, skrevet af jagerpiloter og personer, der har fløjet med F-16 flyene. Blandt andre HKH Kronprins Frederik, HKH Prins Joachim, tidligere forsvarsminister Søren Gade, tidligere forsvarschef Christian Hvidt, TV2 journalisterne Rasmus Tantholdt og Niels Brinch samt B.S. Christiansen og Bubber.

vejl. Pris: kr. 400,-

Jeg har ikke flere patroner

Bogen, der beskriver fire års krigsfangenskab i Sibirien, er en illustreret dagbog fra helvede. Den 26-årige Mathias Høeg må gå i tysk krigstjeneste under 1. Verdenskrig, selv om han i sit hjerte føler sig dansk. Han når dog kun at kæmpe i kort tid på Østfronten, inden hans kamp bliver en anden: kampen for at overleve den iskolde intethed i Sibiriens fangelejre. I alt fire år tilbringer Mathias i Sibiriens fortvivlende ingenmandsland, hvor magtesløsheden råder, kammeraterne dør som fluer, og hvor ligene hober sig op uden for fangebarakkernes vinduer.

Forfatter: Mathias Høeg, bearbejdet af Helle Retbøll Carl forlag: G. E.C. Gads Forlag A/S

vejl. Pris: kr. 299,-

Piratjagt

Beskyttet af et hold bevæbnede livvagter har de to danske journalister Camilla Stampe og Laura Marie Sørensen rejst i Somalia og har interviewet piraterne selv, deres bagmænd, familier og enker. De har talt med tidligere gidsler, og de har tilbragt to uger om bord på ESBERN SNARE under skibets udsendelse i NATO Operation Ocean Shield. De har interviewet fængslede pirater i Somalia og Kenya og har talt med deres forsvarsadvokater. De har talt med skibsredere, pirateksperter og politikere, der kæmper for at finde metoder til at beskytte skibe og sømænd.

Forfatter: Camilla Stampe & Laura Marie Sørensen

FORLAG: Pressto / OMFANG: 256 sider

vejl. Pris: kr. 249,-

Med støvlerne på

En barsk fortælling om en kampsoldats hverdag i krigen i Irak og Afghanistan. Søren Sjøgren, der har været udsendt som delingsfører begge steder, præsenterer os for den virkelighed, der er et resultat af, at Danmark har valgt at gå i krig. Bogen er hans personlige fortælling om, hvordan krig føles, smages og opleves. Udover Søren Sjøgrens egne krigsoplevelser indeholder bogen også refleksioner over, hvad det er, der får soldater til at gå i krig, og hvorfor mange af dem melder sig igen, trods de rædsler de oplever.

Forfatter: Søren Sjøgren

Forlag: Gyldendal / omfang 288 sider

vejl. Pris: kr. 299,95

Generationer mødtes

Den 10. august for 60 år siden mønstrede 120 unge mænd og drenge som søkadetaspiranter anno 1951. På samme dato i år mødtes 29 af dem for at fejre 60-årsdagen for deres møde med søværnet.

Dagen blev festligholdt på Søværnets Officersskole, hvor kadetaspiranterne fra 1951 samledes for at genopfriske gamle minder. Desuden blev der lejlighed til at udveksle erfaringer med skolens nuværende kadetter. Og der var nok at tale om og spørge til. Ikke mindst efter kontreadmiral Søren Torps festtale til de unge kadetter af i dag. Det blev til en underfundig og levende beretning om de på mange måder meget anderledes forhold for kadetterne dengang i 1951. Af de 120 unge mænd og drenge, der startede på søofficersuddannelsen i 1951, blev kun 27 søofficerer og fem blev intendaturofficerer, mens de øvrige 88 valgte en anden levevej. Siden dengang har årgangen af kadetaspiranter fra 1951 hvert år mødtes den 10. august.

EU-tolke besøgte Flådestation Frederikshavn

En gruppe udenlandske tolke har besøgt Flådestation Frederikshavn som led i et kursus, der skal genopfriske deres dansk kundskaber. Kurset har været holdt i forbindelse med, at Danmark den 1. januar 2012 overtager EU-formandsskabet.

Fællessproget var dansk, men modersmålet var tysk, engelsk, fransk, hollandsk, spansk, svensk, polsk, litauisk og lettisk, da en gruppe tolke, der til daglig arbejder i EU, besøgte Flådestation Frederikshavn. Tolkene er uddannet til at oversætte fra dansk til deres modersmål, når EU-politikerne samles i Europa Parlamentet. Men da dansk ikke er et af de sprog, der oftest bliver brugt i Parlamentet, savner tolkene træning, inden de fra den 1. januar, når Danmark overtager EU-formandsskabet, bliver et vigtigt bindeled mellem EU-formanden og resten af Parlamentet. Og da forsvaret og militært samarbejde også er noget, som EU-parlamentarikerne beskæftiger sig med, var

besøget på Flådestation Frederikshavn relevant for tolkenes genopfriskningskursus i dansk.

Under besøget blev tolkene vist rundt på flådestationen, på Søværnets Taktikkursus og på krigsskibet ESBERN SNARE. Ifølge kursusleder og EU-tolk Lisbeth Zøfting-Larsen gjorde ikke mindst rundvisningen på ESBERN SNARE indtryk på de udenlandske tolke.

Fornem NATO medalje til dansk kommandochef

Kommandør Christian Rune fik i sommer overrakt den fornemme NATO Medalje NATO Meritorius Service Medal for sin indsats som chef for den 18 mand store kommandostab i SNMG1, Standing NATO Maritime Group 1, der i 2010 opererede fra det danske krigsskib ABSALON. Medaljen blev overrakt af chef SOK ved en højtidelighed i SOKs hovedkvarter i Brabrand.

Medaljen, der første gang blev tildelt i 2003, er en personlig anerkendelse fra NATOs generalsekretær, som underskriver dokumentet, der følger med medaljen. Der uddeles mindre end 50 medaljer af denne type om året, og for at blive indstillet til medaljen skal medaljemodtageren have udvist helt særligt mod, vist exceptionelt lederskab, have ydet et helt særligt individuelt bidrag til en NATO operation eller have udstået helt særlige vanskelige og anstrengende opgaver i NATOs tjeneste.

Søværnet har lagt depoter til slædepatruljen Sirius

Fra slutningen af juli til midt i september hjælper søværnets enheder med at lægge depoter ud til slædepatruljen Sirius

Slædepatruljen Sirius har 78 hytter, stationer og depoter fordelt over Grønland. Disse skal fyldes med frysetørret mad og dåsemad, chokolade, lidt kaffe og te, energibarer, hundefoder, brændstof til brændere, ovne og forskellige

reservematerialer. Grønlandskommandoen står selv for udlægningen men søværnets enhed fungerer som transport af materialerne.

- Vi tager med kyshånd mod hjælpende hænder, og søværnets enheder er til stor nytte og gavn under udlægningerne. Vi gør alt selv, da vi kontrollere hyttens stand, laver eventuelle udbedringer, der er forberedt året før eller på slæderejse, tæller depotet op, så vi ved, hvor meget der er, og så er vi sikre på at alt er efterladt korrekt, så en kold og forfrossen fup (Sirius patruljemand) kan få ild i tændstikker og derved lamper og ovn, fortæller Andreas Frandsen, som er leder af slædepatruljen Sirius.

Det er blandt andre KNUD RASMUSSEN, som har sejlet med forsyninger til slædepatruljen. Fire til seks fupper har sejlet med på KNUD RASMUSSEN og udpeget depoterne, hvor efter besætningen har hjulpet med at få grejet i land. KNUD RASMUSSEN har også transporteret fupper og hunde mellem Daneborg og Ella Ø. Samarbejdet giver gode relationer mellem besætningen og fupperne, og der bliver afholdt flere sociale arrangementer, som for eksempel BBQ om bord på skibet.

Hæder til konstabel og værnepligtig

Marinekonstabel Lasse Egebjerg Jacobsen og værnepligtig Thomas Haubro Skov blev årets modtagere af kontreadmiral Carstensens mindepokal.

Pokalen og det tilhørende diplom uddeles hvert år ved Søværnets Jubilarstævne til en marinekonstabel og en værnepligtig, der har udmærket sig på særlig vis. Det er Søværnets Sergent- og Grundskole, der indstiller til hædersprisen. Marinekonstabel Lasse Egebjerg Jacobsen, der var til stede ved jubilarstævnet, modtog prisen efter følgende indstilling:

"Marinekonstabel Lasse Egebjerg Jacobsen, er en super god motivator for øvrige elever på holdet. Han er god til at gå forrest, og er altid villig til at træde frem, og forevise et godt eksempel. Han er en punktlig og meget engageret soldat, der samler de svageste, og med kærlig vejledning giver dem et spark bag i."

Den værnepligtige pokalmodtager Thomas Haubro Skov var ikke til stede. Han får ved en senere lejlighed overrakt pokal og diplom i Århus Marineforening.

Første gang i 1942

Kontreadmiral Carstensen var landsformand i Danmarks Marineforening 1926 til sin død i 1940, hvor Søværnet og Danmarks Marineforening i fællesskab et legat, der hvert år uddeler mindebægeret og diplom.

Næste nummer udkommer marts 2012