

# Søværnsorientering

Nummer 4 · december 2007 · 37. årgang



**TEMA**  
FASTHOLDELSE

**Galionsfigurer med  
national værdi .....side 26**



Klar til udfordringerne i det grå rederi >> Søværnet på frierfødder >> Kadet fik en chance >> Dømt ude >>  
Opfølgning på aktiviteter >> Her lærer man alt om naturen >> Store forventninger >> Læge i uniform >>  
Frustrationer og bonusoplevelser >> Et søkort at forstå >> Med minørerne på Omer M >> Galionsfigurer med national værdi >>  
Opgaven er at forhindre olieudslip >> Rift om Nordvestpassagen >> Jul med Slædepatruljen Sirius >> GRIBBEN på teambuilding >>





INSPEKTIONS-KUTTEREN  
AGDLEK



INSPEKTIONS-KUTTEREN  
AGPA



INSPEKTIONS-KUTTEREN  
TULUGAQ

# KUTTERTRÆF

Kære kuttersejler – aktiv, forhenværende eller pensioneret!

Som det formodentlig er dig bekendt, så nærmer inspektionskutternes sejlsads ved Grønland sig deres endeligt.

AGDLEK har sejlet den sidste tur i de arktiske farvande, i hvert fald med orlogsflag. Næste år kommer turen til AGPA, mens det endnu er uvist, hvor lang tid TULUGAQ fortsætter langs Grønlands vestkyst.

Inspektionskutterne har med AGDLEK og AGPA's indtræden på den grønland-

ske scene i 1974 - og TULUGAQ i 1979, været de altid hårdt kæmpende arbejdsheste ved Grønland og Færøerne.

Alle os kuttersejlere, aktive, forhenværende og de, som er pensioneret, har det til fælles, at vi alle har været med til at skrive den historie, som kutterne har tegnet igennem de sidste 33 år.

Blandt dem, der sejler endnu, er vi nogle stykker, der synes, at det kunne være festligt at se og gense alle, som har sejlet på kutterne gennem årene.

Derfor er det planen at afholde et

Grønlandskutter-træf til juli næste år.

Så har du gjort tjeneste i inspektionskutterne, og ønsker du at gense gutterne fra kutterne, så send en mail til C.V@mil.dk og bliv inviteret med til Kuttertræf 2008.

Mange kutterhilsner og på forhåbentligt gensyn til Kuttertræf 2008.

## Indhold

Leder .....	3
Tema: Fastholdelse .....	4
Klar til udfordringerne i det grå rederi .....	4
Søværnet på frierfodder .....	6
Kadet fik en chance .....	8
Dømt ude på grund af sygdom .....	10
Opfølgning på aktiviteter .....	12
Her lærer man alt om naturen .....	14
Store forventninger .....	16
Læge i uniform .....	18
Frustrationer og bonusoplevelser .....	20
Et søkort at forstå .....	22
Med minørerne på Omer N .....	24
Galionsfigurer med national værdi .....	26
Opgaven er at forhindre olieudslip .....	28
Efterlysning .....	29
Nordvestpassagen .....	30
Jul med Slædepatruljen Sirius .....	32
GRIBBEN - på teambuilding .....	34
Bognyt .....	35

## Søværnsorientering

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

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

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

Redaktør og distribution:  
Pernille Kroer, tlf. 89 43 30 21  
e-mail: lesek@sok.dk

Layout & tryk: AlphaKannike A/S, Århus,  
www.alphakannike.dk  
ISSN 0907-5038

Oplag: 8.000 eksemplarer.


SVN ORT kan også ses på [www.sok.dk](http://www.sok.dk)

Fotos: Fotos til artikler bedes sendt til redaktionen på mail: [lesek@sok.dk](mailto:lesek@sok.dk)  
Billedfilen skal være en tiff- eller jpeg-fil i 300 dpi.

Forsidebillede: Galionsfigur

Deadline for næste nummer: 01. 02 2008.  
Nummer 1 udkommer i marts 2008.





Projekter og planer har det med kun at blive en succes, hvis alle ser fordelene og kan se, at der sker noget. Det kræver til gengæld god information og aktiv opfølgning fra ledelsens side. Jeg har for nylig været til møde i Forsvarschefens direktion, og der bekræftede vi endnu engang for hinanden, at vi aktivt vil følge alle de 66 initiativer i fastholdelsesplanen helt til dørs.

## Tilfredse medarbejdere til meningsfulde opgaver

Projekterne skal hver især medvirke til at gøre vores hverdag bedre. Jeg er derfor meget opmærksom på, hvordan de forskellige tiltag virker, og der er blevet sat en række målepunkter op, så vi kan gribe ind, hvis tingene ikke går efter planen.

Men på trods af målepunkter, skemaer og analyser, så er det eneste målepunkt, der reelt gælder for mig; at jeg møder smil og tilfredse medarbejdere, når jeg er på besøg rundt omkring. Hvis jeg ikke oplever det, så er vi ikke nået langt nok efter min mening.

Her i bladet kan man læse om nogle af de projekter, der har betydning for Søværnet og om, hvor langt vi er nået. Internetadgangen på skibene er udvidet, forhandlinger om ensartede fagtillæg er indledt, hver myndighed får tildelt 1000 kr. pr. ansat pr. 1. januar og istandsættelse af MP-indkvarteringen i Bøstrup er påbegyndt. Der kigges på kontrakter for at forbedre de fysiske forhold i Korsør, og man arbejder målrettet på at opbygge et lager af kritiske reservedele, et byttelager så man ikke behøver at vente på, at stumperne bliver repareret, eller på, at der bliver indledt en tidskrævende indkøbsproces.

Jeg håber, at man kan mærke en forskel allerede til foråret, selvom det desværre nok kommer til at tage det meste af et år, før hele lageret er opbygget.

Vi har taget nogle vidtgående beslutninger hen ad vejen for at lette hverdagen i Søværnet. En af dem er midlertidige henlægning af enheder og sammenlægning af besætninger, så vi undgår skibe med halv eller kvart bemanning. Vi har også iværksat en række tiltag i bestræbelserne på at rekruttere nye medarbejdere til de tomme huller – tiltag, som nu bevirker, at indtaget på nogle områder overstiger vores normale uddannelseskapacitet. Derfor har det været nødvendigt at udvide denne kapacitet, og det er bl.a. årsagen til, at korvetten OLFERT FISCHER er udpeget til at være midlertidig uddannelsesplatform. Manøvren går ganske enkelt ud på at få uddannet så mange som muligt så hurtigt som muligt, så vi kan få de henlagte enheder bemanded igen.

Lad mig så vende mig mod opgaveløsningen. Vi har gjort et kæmpe arbejde i år med at få løst vores opgaver. Suverænitets håndhævelse i Nordatlanten, farvandsovervågning herhjemme, færdiggørelse af Galathea III ekspeditionen,

opretholdelse af våbenembargoen ved Libanon og deployering rundt om Afrika med SNMG1 for blot at nævne nogle af dem. Opgaver, der alle viser, at vi kan operere overalt på kloden, og at der er brug for os. Og der er ingen grund til at tro, at vi bliver arbejdsløse lige med det samme. Således kan man i det nye regeringsgrundlag læse følgende:

*»Regeringen vil fremsætte initiativer vedrørende bekæmpelse af pirateri, herunder anvendelse af danske flådefartøjer, styrkelse af den internationale ramme for bekæmpelse af pirateri og kapacitetsopbygning i de skrøbelige stater, som piraterne typisk opererer fra«.*

For en førende søfartsnation som Danmark er det helt afgørende, at handelsskibene kan sejle uhindret på verdenshavene. Det er derfor også helt naturligt for det danske Søværn at bidrage til den internationale bekæmpelse af pirateri – en opgave, der understreger at:

*Søværnet sikrer Danmarks interesser fra havet - med magt om nødvendigt.*

Jeg ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår  
Nils Wang

# Klar til udfordringerne i "Det Grå Rederi"

**Kontraktofficer:** »Jeg tror, at jeg med min civile uddannelse som skibsofficer kan være med til at gøre en forskel i mit nye job som søofficer, når vi kommer i kontakt med den civile søfart som for eksempel fiskerne i Nordatlanten«, siger søløjtnant Peter Larsen.



TEKST: PER FREDERIKSEN  
FOTO: ANDERS LINDEGAARD NIELSEN

Efter næsten otte års uddannelse i den civile handelsflåde – hos A.P. Møller - Mærsk – er Peter Larsen klar til at mønstre ud som løjtnant i Søværnet. Faktisk

er han, når man læser disse linjer allerede i gang med sit første togt om bord på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN i de grønlandske farvande.

Peter Larsen nåede at aftjene sin værnepligt i Hæren, inden han i sommeren 1998 startede som elev på Kogtved

Søfartsskole. I 2003 var han færdig som juniorofficer, hvorefter han sejlede i 2 ½ år som juniorofficer hos A.P. Møller - Mærsk. Herefter påbegyndte han senioruddannelsen som skibsfører på SIMAC (Svendborg International Maritime Academy), og i december 2006

**Udfordringerne er store, kammeratskabet er i top, og jobmulighederne er mange. Og så kan man være med til at gøre en forskel. Det er nogle af grundene til, at den nyuddannede duale skibsofficer, Peter Larsen, 30 år, har valgt en karriere som officer i Søværnet. Indtil 2008 har han kontrakt med Søværnet, men allerede nu er han klar til at påbegynde en livslang karriere her.**

afsluttede han denne del af uddannelsen.

»Forinden havde jeg i længere tid gået og overvejet hvilken karriere, jeg skulle vælge. Men da jeg blev opmærksom på mulighederne for at blive ansat som kontraktofficer i Søværnet, var jeg ikke et øjeblik i tvivl om, at her lå min fremtid«, fortæller Peter Larsen, som skrev kontakt med Søværnet i januar 2007.

I oktober måned i år blev han, efter først at have været på sergentskole og senere på officersakademi, udnævnt som løjtnant i Søværnet. I begyndelsen af november i år påmønstrede den nyudnævnte søløjtnant HVIDBJØRNEN som vagtofficer.

### » Jeg kan godt lide omgangsformen i Søværnet og måden, man behandler hinanden på«

»Jeg har valgt seniordelen som maskinmester fra i min uddannelse, da min hovedinteresse ligger på det navigatoriske område. Men jeg er meget glad for, at jeg har gennemført junioruddannelsen på maskinområdet, da jeg mener, at det er vigtigt, at man som arbejdende på broen ved, hvad der foregår i maskinen, når man river i maskintelegrafene«, siger Peter Larsen.

Han nævner blandt andet Søværnets lederuddannelse og de værktøjer, man får her som et plus i forhold til den lederuddannelse, man får i den civile handelsflåde.

»Siden jeg startede som kontraktofficer i Søværnet i januar 2007, har jeg fået masser af undervisning i ledelse, SAR samt forsvarets kommunikationsformer – som er væsentligt forskellig fra kommunikationen i den civile søfart«, fortæller Peter Larsen.

Den kendsgerning, at man i Forsvaret ikke kender den næste dags jobmæssige udfordringer, i modsætning til i handelsflåden, hvor det som regel drejer sig om at sejle skibet fra A til B, har været en af grundene til, at Peter Larsen valgte jobbet som søofficer i stedet for at få en karriere som skibsofficer.

»Jeg har ikke fortrudt, at jeg valgte at få en uddannelsesaftale med A.P. Møller - Mærsk. Her har jeg fået nogle fine oplevelser, set det meste af verden og besøgt steder, jeg ellers aldrig ville komme til. Men nu glæder jeg mig til de udfordringer, som Søværnet kan tilbyde mig«, siger Peter Larsen.

Den unge søofficer nævner også, at en af grundene til, at han valgte en karriere i Søværnet frem for i den civile handelsflåde, er, at man i Forsvaret nok bliver hurtigere forfremmet end tilfældet er i handelsflåden. Man får så at sige hurtigere et chefjob og som søofficer mulighed for at få foden »under eget dæk«, ligesom mulighederne for at få en stilling i land i Forsvaret er større, end det er tilfældet inden for den civile søfart. Familiemæssigt kan man jo i visse perioder af livet være hyppigere hjemme.

»Jeg kan godt lide omgangsformen i Søværnet, og måden man behandler hinanden på. I handelsflåden er kammeratskabet ikke det samme som i Søværnet«, fortæller Peter Larsen.

»Som ung har man brug for at mærke, at man gør en forskel. Det handler ikke om patriotisme, men simpelthen om at hjælpe andre mennesker – SAR-operationer m.v. Det drejer sig ikke om »at sejle krig« », fastslår Peter Larsen, og opfordrer flere civilt uddannede unge skibsofficerer til at få øjnene op for de mangfoldige muligheder, man har som kontraktofficer.

# Søværnet på frierfødder

Der blev ædt nogle fordomme, da elever fra Marstal Navigationsskole i november besøgte STØREN. Formålet med besøget var at fortælle de unge om mulighederne som kontraktofficer i Søværnet.

TEKST OG FOTO: DITTE ARENDT TOFT,  
JOURNALISTPRAKTIKANT SOK

Blæsten er hård og kold denne novembermorgen på havnen i Søby på Ærø. En flok elever fra Marstal Navigationsskole venter på at komme om bord på STØREN, som netop er gået til kaj. De kommende skibsførere er inviteret til at høre om mulighederne for at blive kontraktofficer i Søværnet. Chef for STØREN, Christian Skaaning, og skibets besætning står klar til at vise rundt, svare på spørgsmål og tage de unge med på en sejlads.

## DRØM OM SIRIUS-PATROLJEN

Efter en briefing og en kort sikkerhedsinstruktion på dækket bliver de unge bænket i den varme officersmesse. Der bliver lyttet intenst, mens skibschefen fortæller om STØREN og skibets opgaver. Herefter kommer dagens andre aktører på banen.

Kaptajnløjtnant Morten Printz fra Forsvarets Dag, informationsofficer Steffen Schnedler fra SOK, orlogskaptajn Henrik C. Hansen og kaptajnløjtnant Klaus Thomsen fra Søværnets Officersskole er også til stede.

»Formålet med arrangementet er, at vi kommer »in-mind« hos de unge men-

nesker. Mange unge tror, at Søværnet hører under Hæren. De ved ikke, hvad vi laver eller hvilke muligheder, vi kan tilbyde. Derfor er det også vigtigt, at Søværnets Officersskole er med i dag. Jo flere »søværnsmunde« vi er, jo bedre kan vi komme ud med budskabet«, konstaterer Morten Printz.

Imens hører de kommende skibsførere om, hvordan de efter ni måneder på officersskolen kan blive ansat som kontraktofficer.

23-årige Christian Liebergreen lytter med særlig interesse. Han er færdig med sin uddannelse som skibsfører til december og begynder som værnepligtig i Søværnet til næste år. Christian Liebergreen drømmer om at blive optaget i Slædepatruljen Sirius.

»Jeg er fuldt ud klar over, at det kræver sin mand at blive optaget i Siriuspatruljen. Hvis ikke Siriuspatruljen bliver virkelighed for mig, vil jeg gerne til Grønland og sejle på en af Søværnets inspektionsfartøjer. Jeg vil sejle et sted, hvor det er koldt og barskt«, siger Christian Liebergreen.

## FORDOMME

Eleverne stiller spørgsmål, lytter interesseret og taler med besætningen. Dagens store spørgsmål er lønnen.



De eftertragtede hovedpersoner, ser meget forundrede ud, da de får at vide, hvad en søofficer får i månedsløn.

»Det kan da ikke passe, at lønnen er så lav«, siger et par stykker til hinanden. Der bliver dog hurtigt gjort opmærksom på søtillæg, optjent frihed og alle de andre goder, der er for ansatte i Søværnet. Med de informationer in mente, ser det straks ud til at give bedre mening for skibsførereleverne. Og der bliver ædt nogle fordomme denne dag:

» det har været en  
supergod dag«

»Jeg har hørt, at man kan være i Søværnet uden nogensinde at sejle, at det hele bare går langsomt, og at der er en virkelig autoritær ledelsesstil. Efter i dag er jeg ikke så sikker på, at noget af det passer. Jeg synes, at alle om bord er virkelig professionelle og dygtige. Derfor er det rigtig godt at have fået et indblik i, hvordan Søværnet i virkeligheden er skruet sammen«, siger Ulrik Skoubo. Han er færdig som skibsfører til næste sommer, og hans ønske er at



**Besvarede spørgsmål:** MCM-officer på STØREN Andreas Johansen, besvarede mange spørgsmål.

**Kontraktofficer i Søværnet:**

9 måneders uddannelse som omfatter:

- 13 ugers grundskole på sergent-skolen i Frederikshavn
- 2 ugers havarikursus i Hvims
- 5 ugers sejrende praktik
- 8 uger på Søværnets officers-skole i København
- 8 ugers specialscole på taktik-kursus i Frederikshavn eller tek-nikkursus på Holmen
- løn under uddannelsen

»Det har været en supergod dag. Jeg synes, at det er fedt, at Søværnet har taget initiativ til sådan et arrangement. Besætningen virker meget professionel, og de har stået klar hele dagen til at svare på vores spørgsmål. I bund og grund handler det om at fange vores opmærksomhed, og det synes jeg er lykkedes ret godt«, siger den måske kommende kontraktofficer Christian Liebergreen.

komme inden for handelsflåden og sejle på lange sejlads rundt om i verden.

»Hvis det stod skrevet på et stykke papir, at jeg kunne komme til at sejle ved Grønland eller i Den Persiske Golf i længere tid, så ville jeg overveje Søværnet, men jeg gider ikke ligge og sejle rundt i de indre danske farvande. Det er ikke noget for mig«, siger Ulrik.

**SUPERGOD DAG**

Arrangementet er ved at være slut. På broen bliver de sidste spørgsmål stillet og besvaret. Det er blevet tid for eleverne at gå i land.

Men blæsten er taget til, og skibschef Christian Skaaning mener, at det er for risikabelt at sejle ind i den lille Søby Havn. Derfor må landgangen ske med gummibåd.

Iført orange dragter og røde hjelme hopper en flok i gummibåden. Sikkert på land efter en hurtig og vild tur over bølgerne er Søværnet helt sikkert nu »in-mind« hos skibsførereleverne. Brede smil i våde ansigter og masser af positive ord fortæller, at dagen har været en god oplevelse.



**På lystavlen:** Søværnet kom på lystavlen hos de unge skibsførerelever.

# Kadet fik en chance

**Godt og grundigt skoletræt overvejede**

**Henrik Nielsen at droppe ud af Søværnets Officersskole.**

**Men så fik han en chance.**

Det første år på Søværnets Officersskole var ved at tage pippet fra Henrik Nielsen.

Som helt ny handelsstudent gik han direkte ind på officersskolen. Men han kørte sur i lektierne. Han var den eneste i klassen, som ikke havde haft fysik og kemi i gymnasiet. Derfor måtte han knokle ekstra med de to fag og bede kammeraterne om hjælp. Han følte, at han ikke var god nok, og uddannelsen syntes som en ørkenvandring for den unge kadet. Men så fik hans uddannelsesleder en god idé.

Henrik Nielsen blev tilbudt et sabbatår fra uddannelsen. I stedet kunne han komme ud at sejle.

## » Uddannelsen til officer er lang og teoretisk

»Det er en virkelig god chance, jeg har fået. Jeg er glad for Søværnet, men uddannelsen til officer kan virke lang og meget teoretisk. Der går fire år, inden vi rigtigt kommer ud at sejle. For mig blev det svært at se lyset for enden af tunnelen«, fortæller Henrik Nielsen.

Siden i sommer har han sejlet på to af Søværnets standard flex-skibe, og han har været med THETIS på togt i Nordatlanten. I foråret 2008 skal han igen sejle med standard flex-skibene.

## GOD IDÉ MED KORTERE UDDANNELSE

Han synes, at han har lært meget mere af praktikken til søs, end han gjorde i de teoretiske fag på officersskolen. Derfor er han overbevist om, at det er en rigtig god idé, hvis planerne om at ændre officersuddannelsen bliver ved-

taget. Planerne er, at officersuddannelsen skal kunne tages i moduler, afbrudt af sejlede praktik, hvor det vil være muligt at stoppe uddannelsen med rang af løjtnant og herefter få job i sejlede tjeneste.

»Jeg var hoppet på en modulopbygget officersuddannelse med det samme, hvis den havde været en mulighed. Den ville være til at overskue«, mener Henrik Nielsen.

## FORVIRRENDE

Helt uden problemer har det dog ikke været at komme ud at sejle for officerseleven. I Søværnets rangsystem er han både noget og ingenting, og det kan være lidt forvirrende:

## » Min fremtid er i Søværnet

»Om bord på THETIS var jeg kadet. Men jeg boede sammen med de menige. På skulderen havde jeg sergent-distinktioner, og jeg fungerede som konstabel og gik vagter og havde rutiner som dem. Om aftenen var jeg officer og spiste med i officersmessen. Når jeg er tilbage på flex-skibet skal jeg fungere som sergent«, forklarer Henrik Nielsen.

Hvilken rang, han får i fremtiden, har han endnu ikke planlagt. Måske hopper han igen på officersuddannelsen og starter, hvor han slap. Måske tager han en anden uddannelse i Søværnet:

»Min fremtid er i Søværnet. Det er jeg ikke i tvivl om. Jeg er utroligt glad for de muligheder, Søværnet kan til tilbyde. Men lige nu tænker jeg ikke så langt frem. Jeg nyder bare at sejle, og at jeg lærer noget hver dag«.



TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,  
JOURNALIST, SOK

## Et år på græs

Studerende på Søværnets Officersskole får ikke lov til at sejle deres egen sø. Under hele uddannelsen holder skolens undervisere en tæt dialog med den studerende.

### Faggruppeleder Henrik Tønnesen forklarer:

»Vi ser på vores studerende som hele mennesker. Det vil sige, at vi både vurderer de faglige og de menneskelige egenskaber hos den studerende. Vi ønsker ikke at tabe en elev på gulvet, hvis han eller hun af den ene eller den anden grund i en periode kommer skævt ind på studiet. Der skal være plads til at gå et år om eller til at komme på græs. Målet er at få den studerende på ret køl på officersuddannelsen igen«.

Henrik Tønnesen tilføjer, at særligt uddannelsen til teknikofficer er blevet teoretisk særdeles tung. Blandt andet derfor arbejdes der på at ændre uddannelsen. Der skal være praktikperioder hvert år, og praktikken skal målrettes de studerendes uddannelsesretning.

**Til søs:** Kadet Henrik Nielsen er glad for, at officersskolen gav ham en chance. Han har lært meget af at komme ud at sejle.

**Kuno Vinther har sclerose. Sammen med diagnosen fik han det røde kort. Han blev dømt ude fra sit job som marineoverkonstabel og elektronikmekaniker på OPLOG Korsør. En sej kamp senere har Kuno Vinther fået sit Blå Bevis og en langtidskontrakt.**

# Dømt ude på grund af sygdom

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,  
JOURNALIST, SOK

Sprøjten med den daglige dosis medicin og det halvårige tjek på Næstved Sygehus er det eneste, der minder Kuno Vinther om, at han er syg. Nå jo, så er der også det blå gummiarmbånd om håndleddet, som han selv har købt. Kuno Vinther har sclerose. Armbåndet er til støtte for scleroseramte. Det var i forbindelse med et rutinemæssigt tjek hos lægen, at sygdommen blev konstateret.

## KØREKORTET

Kuno Vinter skulle bruge en lægeerklæring for at få kørekort til lastbil. Synsprøven afslørede, at han ikke kunne se til siden med ét øje ad gangen. En nærmere undersøgelse viste, at han havde sclerose. Ikke nok med, at han skulle vænne sig til at være syg. Med diagnosen gik bommen ned for, at han kunne passe sit job på OPLOG Korsør:

»Jeg fik kørekort til forvogn. Med en anmærkning fra politiet om, at det skal fornyes hvert andet år. Men Forsvaret har en regel om tidsbegrænsning i kørekortet. Du må gerne bruge det kørekort, du har, men du kan ikke få et nyt.

Derfor ville Forsvaret ikke give mig kørekort til anhænger. Hvad skulle jeg så bruge lastbilkørekortet til? Vi kører jo hele tiden rundt med anhænger her på flådestationen«, siger Kuno Vinther.

I stedet meldte han sig til anhænger-kørekort-kursus på det lokale AMU-center. Det fik han, og så kunne han godt køre med anhænger på jobbet.

## KAMP MOD SYSTEMET

»Jeg er glad for at være her. Derfor startede jeg sidste år på at søge langtidskontrakt. Så brød helvede løs!«, siger den 32-årige marineoverkonstabel.

Han kunne få kontrakt på, at han måtte lave ingenting. Han kunne ikke få Blåt Bevis. Hans røgdykkercertifikat blev fjernet. Han måtte ikke sejle, og han måtte ikke tage på øvelse med lastbil. Han måtte kun arbejde på kajen på flådestationen i Korsør.

»Det var jo hele grundlaget for, at jeg er her. At jeg kan rejse ud til skibene og reparere dem«, fortæller Kuno Vinther. Derfor gav han ikke op, men startede kampen mod reglerne. Det blev en hård kamp:

»Når du er klemt, må du selv slås. Jeg føler jo ikke, at jeg er syg. Jeg har ingen

mén af sygdommen«, fortæller Kuno Vinter, der i kampen fik støtte af sin leder og af SOK's kommandolæge. Og kampen lykkedes, selv om der gik det meste af et år.

Den 15. juni, på sin fødselsdag, fik han sit Blå Bevis og langtidskontrakten, kun med den bemærkning, at kontrakten skal tages op igen om ti år. Det Blå Bevis er betinget godkendt. Kuno Vinther må sejle i danske farvande. Derimod må han ikke sejle med inspektionsskib. Han må køre under øvelser i Danmark, men skal han til udlandet, skal det vurderes, om han kan deltage. At blive udsendt til Afghanistan er udelukket. Det er et spørgsmål om, at der er et hospital i nærheden.

## SOM ALLE ANDRE

»Jeg er selvfølgelig utrolig glad for kontrakten og glad for, at det bar frugt at kæmpe. Nu har jeg en hel masse at leve op til over for de mennesker, der har hjulpet mig«, siger Kuno Vinther, der i august var på Island for at reparere et af inspektionsskibene. Inden da var han tre gange på Cypern i forbindelse med Danmarks deltagelse i UNIFIL ud for Libanon.



**Sej kamp lykkedes:** Selv om Kuno Vinther har sclerose, passer han uden problemer sit job som elektronikmekaniker på OPLOG Korsør. Han kører lastbil, rejser og går vagter. Sådan som han altid har gjort det.

## Lempeligere regler for **Blåt Bevis**

Tidligere var det diagnosen, der afgjorde, om en syg medarbejder kunne få fornyet det Blå Bevis og dermed beholde sit job. I dag vurderes det også, om medarbejderen lever op til de fysiske krav i jobbet.

I forbindelse med Forsvarets initiativer til fastholdelse af medarbejdere er der kommet en mere fleksibel holdning til medarbejdere, som ikke fuldt lever op til kravene til Blåt Bevis. I dag relateres eventuelle skavanker til den mission eller sejlads, som medarbejderne skal deltage i. Korpslæge i SOK, Henrik Allermann, fortæller om baggrunden:

»Fleksibiliteten går på de delvist egnede. Målet er at få flere ud at sejle, så vi kan fastholde udsendeshyppigheden. Desuden er det jo ikke altid, at en diagnose på en

sygdom forhindrer en medarbejder i at passe sit job«. Henrik Allermann peger på, at behandlingen af sygdomme hele tiden udvikler sig, og at Forsvarets krav til sygdomsramte medarbejdere selvfølgelig bør følge de forbedrede muligheder for medicinsk behandling.

»En medarbejder med en sygdom, der kræver medicinsk behandling, bør jo sagtens kunne udsendes til et job, hvis der er et velfungerende hospital eller anden lægelig kompetence i nærheden«, siger korpslægen. Han understreger dog, at alle medarbejdere selvfølgelig skal være i stand til at udføre jobbet forsvarligt, så de ikke er til fare for sig selv og andre.

»En medarbejder, der har fået nedsat syn, kan selvfølgelig ikke sejle et skib«, siger Henrik Allermann.

# Status på initiativer til fastholdelse af medarbejdere

I dette og de kommende numre af Søværnsorientering kan du følge med i, hvordan det går med at få gennemført de initiativer, der skal være med til at fastholde medarbejdere i Søværnet.

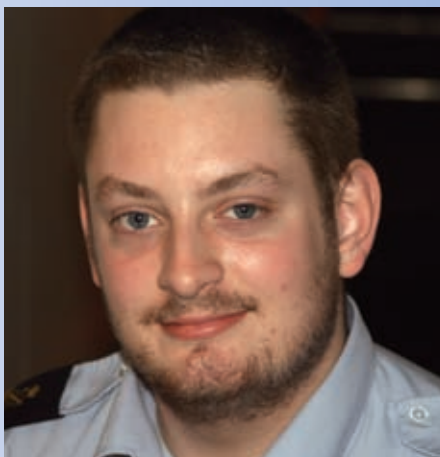
Initiativerne for Søværnet er en del af Forsvarets samlede pakke af fastholdelsesinitiativer. På listen i dette nummer af Søværnsorientering kan du se de initiativer, der efter planen enten skal være gennemført eller igangsat lige nu. En smiley fortæller, hvordan det går med at gennemføre initiativerne:

😊 Gennemført    😐 Igang    ☹ Ikke igangsat

Initiativ	Ansvar	Igangsættes	Afsluttes	Smiley
<b>1. Arbejdsvilkår</b>				
<b>Administrativ aflastning</b> Ansætte vikarer eller specialister	FPT	Nu	a.s.a.p.	😊
<b>Fastholde korpssånd</b> Årligt 1000 kr. pr. medarbejder til sociale arrangementer	FKO	Nu	Nu	😊
<b>Rammer og faciliteter</b> Renovere MP-faciliteter i Bøstrup	FBE	Nu	a.s.a.p.	😊
<b>Rammer og faciliteter</b> Internetadgang på sejlene enheder	SOK	Nu	Ad hoc	😊
<b>Reservedelssituationen</b> Forbedre reservedelssituationen	FMT	Nu	2008	😊
<b>2. Øge produktion af officerer, befalingsmænd og specialister</b>				
<b>Kontraktofficerer</b> Ansættelse kontraktofficerer i Søværnet	SOK	Nu	Ad hoc	😊
<b>3. Nedbringe sygefravær</b>				
<b>Investere i Sundhedstriaden</b> Myndighedsbetalt frugtordning	Alle/SOK	Nu	Nu	😊
<b>4. Øge fleksibilitet i HR</b>				
<b>Fleksibilitet vedr. tjeneste og afvikling af frihed</b> Øget anvendelse af fjernarbejdspladser	SOK	Nu	Ad hoc	😊
<b>5. Reducere belastningen</b>				
<b>Samle enheder og lægge tyngde</b> OLFERT FISCHER med reduceret besætning og som uddannelsesplatform for værnepligtige	SOK	Nu	Primo 2008	😊

**Jan Sørensen, hovmester, THETIS:**

Jeg synes, at de skal bruges til for eksempel paintball eller noget teambuilding, hvor frøerne laver noget for os. Eller Conduct-After-Capture instruktørerne, som vi har haft om bord. Det kunne være sjovt at prøve en øvelse, hvor vi virkelig blev taget til fange. Teambuilding ville styrke sammenholdet på skibet, og vi ville få prøvet nogle grænser af sammen med dem, vi arbejder sammen med til daglig.

**Martin Larsen, kampinformationsgast, THETIS:**

Lidt mere utraditionelle aktiviteter. Eventuelt teambuilding, for eksempel hvor alle kører go-cart mod alle, eller ekstrem sport. Det skulle være for at få mere sammenhold. For selv om det er godt her om bord, er der altid plads til forbedringer. Det er sådan nogle ting, der ikke har været råd til før.

**Jørgen Jensen, marinespecialist, kommunikationselementet, OPLOG Korsør:**

Det har jeg slet ikke tænkt over. Men det skal være noget, vi kan være fælles om. Et virksomhedsbesøg, for eksempel på en elektronikvirksomhed. Eller en skovtur. Det kunne også være en grillaften.

**Lene Fischer, kontrolpunkt for elektronik og våben, OPLOG Korsør**

Det har vi allerede bestemt. Jeg er med i en gruppe her på OPLOG'en, hvor vi arbejder med kompetenceudvikling på tværs af afdelingerne. Vi har spurgt, om vi kan bruge pengene til at holde en aktivitetsdag, og det har vi fået grønt lys for. Der skal være forskellige aktiviteter som for eksempel squaredance, tovtrækning eller lignende. Dagen skal slutes af med en fest med spisning og dans.



# Velfærd

Hvad synes du, at de 1000 kroner årligt, der nu er afsat pr. medarbejder til velfærd, skal bruges til?



Søværnets kommende officerer har været på togt med GEORG STAGE, der er det helt ideelle undervisningssted, når det gælder læren om naturens kræfter og menneskers sociale kompetencer

**Valgte Søværnet:** Mikael Wendelboe har arbejdet hos både Flyvevåbnet og Hæren. Alligevel faldt valget til sidst på Søværnet

# Her lærer man alt om naturen, sig selv og de andre

TEKST: PIA HAUGAARD, JOURNALIST

Mikael Wendelboe entrer riggen som en edderkop, der skal hen efter fangsten i sit spind. Uden at tøve er han snart nået til tops, hvorfra han har en fremragende udsigt over skibet, GEORG STAGE.

Her har han sammen med 53 andre sejlet i fire uger som led i uddannelsen til taktisk- eller teknisk officer.

»Det har været en meget stor oplevelse«, siger 29-årige Mikael Wendelboe, der har valgt at satse på den tekniske linje.


Han er færdig med uddannelsen om fem år, så sejladserne med GEORG STAGE er noget af det allerførste, han har oplevet i Søværnet.

Om bord har han fået undervisning i blandt andet teoretisk og praktisk sømandskab, skibsteknik, og arbejdssik-

kerhed. Men hvad vigtigere er, har han på egen krop mærket havets kræfter, og spørger man de erfarne, er det en vigtig ting.

»Jeg tænkte bare, at det var en opgave, der skulle overstås

»På sådan en tremastet fuldrigger mærker man om noget sted naturen rase,



når det er dårligt vejr. Derfor giver sejladsen respekt for havet«, siger holdoficer for kadetaspiranterne, kaptajnløjtnant Anders Elgaard.

Mikael Wendelboe kan da også kun bekræfte, at turen med GEORG STAGE har givet ham respekt for havet. Men den har også givet ham nye udfordringer - selv om han har mange års erfaring fra sit tidligere arbejde i det danske Forsvar.

## FLYVEVÅBNET OG HÆREN

Mikael Wendelboe startede sin karriere i Flyvevåbnet for 12 år siden. Her arbejdede han i to år som radaroperatør, inden han i 1997 kom ind i Hæren.

Her har han arbejdet indtil 2007, først som abc-centralberegner og senere som en del af spejderkadren, lærerpuljen, hvor Mikael Wendelboe underviste blandt andet sanitetspersonel. I tiden hos Hæren nåede han også tre udsendelser: To gange var han i Kosovo og en gang i Afghanistan. I 2007 mente han dog, at tiden var inde til at prøve noget andet.

### » turen gav holdet et utroligt stærkt sammenhold

»Arbejdet var gået lidt i stampe, og jeg syntes ikke, at videreuddannelserne var særlig tiltrækkende«, siger Mikael Wendelboe, som derfor søgte ind på officersuddannelsen i Søværnet.

»Det gjorde jeg, fordi jeg godt kan lide Forsvaret som arbejdsplads, fordi jeg havde et ønske om at få en civil kompetencegivende uddannelse, fordi jeg ville have løn under uddannelsen, og så selvfølgelig fordi jeg gerne ville have nye udfordringer«.

Og udfordringerne. De kom, da Mikael Wendelboe gik om bord på GEORG STAGE.

## SAMMEN DØGNET RUNDT

Med sine 54 meters længde og otte meters bredde er GEORG STAGE ikke et stort skib. Derfor sover kadetaspiranterne bogstaveligt talt side om side i deres hængekøjer. De spiser sammen, de får undervisning sammen, de vasker

op sammen, de vasker sig sammen, og det er lige før, de også går på toilettet sammen. Og det er noget, der er svært for selv en garvet soldat.

»Jeg synes, det var hårdt. Så mange mennesker så tæt på hinanden har jeg end ikke oplevet i Hæren. Så nogle gange spiste jeg hurtigt, og gik bagefter op på dækket for at være lidt alene. Men turen gav holdet et utroligt stærkt sammenhold, fordi man lærer andre at kende, når facaderne falder, og det er vigtigt for at få forståelse for hinanden«, siger Mikael Wendelboe.

Når Søværnet vælger netop GEORG STAGE som vært for kadetterne, er det nemlig fordi, man om bord kan vurdere dem på mere end blot de faglige færdigheder.

»Skibets størrelse gør jo, at man ikke kan komme væk fra hinanden, og det giver os en god mulighed for at måle aspiranterne på deres sociale færdigheder«, siger Anders Elgaard, der altså også brugte turen til at vurdere kadetaspiranternes menneskelige evner i forhold til at være leder.

»Samarbejde er jo nødvendigt for

at få skibet til at fungere. Og især under vanskelige forhold får man netop et indtryk af aspiranternes evne til at samarbejde, til at tage initiativ og motivere de andre«, siger han.

Det krævede dog også en del selvmotivation for Mikael Wendelboe, da han første gang skulle entre riggen, for det havde han bestemt ikke lyst til.

»Jeg tænkte bare, at det var en opgave, der skulle overstås, og jeg var faktisk ikke glad, da den var løst. Men det blev skægt nok til sidst, fordi jeg efterhånden overvandt mig selv og flyttede mine grænser«, siger han.

Turen med GEORG STAGE har da også overbevist Mikael Wendelboe om, at hans fremtid er i Søværnet.

»Foruden udfordringerne synes jeg også, at der i forhold til for eksempel Hæren er en bedre mandskabsbehandling. Jeg har oplevet at have en bedre kontakt til min udstikker, og at der er større forståelse for mine problemstillinger«, siger Mikael Wendelboe, som håber på en fremtid på for eksempel ESBERN SNARE, ABSALON eller en af de nye fregatter.

Oplevelser, kammeratskab og grænser, der bliver flyttet. Motivationen og forventningerne er store, når de unge værnepligtige møder Søværnet.

# Store forventninger

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,  
JOURNALIST, SOK

Nicholai Weng ved, hvordan en bilmotor er skruet sammen. Men efter seks år som medhjælp og lærling på et autoværksted i Roskilde skulle der ske noget mere. Nicholai Weng ville dreje svensk-nøglen på større maskiner, og han ville opleve verden uden for hjembyen. Det var nogle af forventningerne, da den 22-årige automekaniker søgte ind som værnepligtig i Søværnet. Indtil videre er forventningerne blevet indfriet, ikke mindst under sejladsmodulet på inspektionsskibet THETIS.

"Jeg har altid gerne villet aftjene min værnepligt. Det har noget med nationalitetsfølelse at gøre. Jeg vil gerne kunne sige, at jeg har været soldat. Oveni er det er en god ting at have på CV'et, at jeg har arbejdet med de store maskiner på skibene", siger Nicholai Weng.

Efter grundskolen i Auderød fløj han til Thorshavn for at påmønstre inspektionsskibet THETIS. Tre ugers bølgegang senere har han stadig motivationen intakt:

## STOF TIL EFTERTANKE

"Indtil videre har det været godt. Jeg vil gerne bevise over for mig selv, at jeg kan samarbejde med en større gruppe mennesker og underordne mig reglerne på et skib, hvor det hele tiden gynger,

og hvor du ikke bare kan gå, hvis du bliver træt af det", forklarer Nicholai Weng i en pause i skibets cafeteria.

Han har heldigvis ikke været søsyg, men når bølgerne hæver sig til kæmpe højde, kan det godt give stof til eftertanke hos den unge værnepligtige:

"Når skibet banker pæle på den rigtige lede måde, og vi bliver kastet rundt i køjen, er jeg glad for, at vi har gennemgået en redningsøvelse. Men generelt er her fedt at være", synes Nicholai Weng.

## LANGT HJEMMEFRA

Hans arbejde om bord er i maskinen, hvor han går med under de daglige eftersyn og reparerer de småting, han kan. Nogle gange er han med i større opgaver, som i dag hvor han rensede centrifugalmaskinen i tre timer. For at blive færdig tog han et nap mere end til klokken 16, hvor han og de andre værnepligtige ellers har fyraften.

» generelt er her fedt at være

Den tilbringer de værnepligtige ofte i cafeteriet, hvor computerspil er en populær beskæftigelse. Nicholai Weng er også glad for at gå i motionsrummet eller bare at snakke med de andre:

"Vi bor tre-fire sammen på et lukaf, så vi får snakket meget og kommer tæt på

hinanden. Jeg har aldrig før været hjemmefra i så lang tid, og jeg savner selvfølgelig min familie og mine venner", erkender Nicholai Weng.

Derfor er han også glad for, at skibet har internetcafé, hvor han kan maile eller chatte via Messenger med dem derhjemme. Savnet er til at holde ud, og det opvejes af de mange erfaringer og oplevelser under togtet:

## STOLT


"Det bedste er naturoplevelserne. At komme op om morgenen og se bjergene og isbjergene ved Grønland. Det er fantastisk. Eller at bade i "den blå lagune" på Island. Det er oplevelser, jeg ikke ellers ville få".

» jeg vil gerne kunne sige, at jeg har været soldat

Jo, Nicholai Weng har indtil videre fået indfriet sine forventninger. Nu ser han frem til værnepligtens sidste modul på seks uger, hvor han skal på røgdykkerkursus, tage speedbådbevis og ud på en uges samarbejdsøvelse.

"Øvelsen glæder jeg mig ikke ligefrem til. Den bliver en udfordring. Men jeg ved, at når jeg har gennemført den, så har jeg lært en hel del mere om mig selv og om at samarbejde. Jeg vil have det godt med mig selv og være stolt over, at jeg gjorde det!"





Værnepligtig: Nicholai Weng på 22 år har oplevet en masse og er blevet klogere på sig selv under sin værnepligt i Søværnet.

## Glade for værnepligtige

Værnepligtige i Søværnet kommer ud på fem ugers sejlads. De indgår ikke som en normering i bemanningen om bord. Alligevel varetager de vigtige funktioner.

»De værnepligtige løser alle mulige opgaver under sejladsmodulet, og i det omfang de har færdigheder og uddannelser, bliver de placeret i passende afdelinger i skibet. Vi har værnepligtige mekanikere i maskinen, en civilt uddannet skibsassistent på dækket, som bidrager meget til undervisningen i sømandskab, og en tømrer, som bruger tid på at forbedre skibets indretning. Desuden er det relativt nemt at uddanne en rorgænger og en udvig. På dækket kan en værnepligtig hurtigt være til gavn ved for eksempel trossearbejde«, fortæller Christian Røde Frederiksen. Han er befalingsmand for et hold værnepligtige, der netop har været på togt med inspektionsskibet THETIS. Her er besætningen glade for de værnepligtige.

Ifølge Christian Røde Frederiksen giver de værnepligtige friskt blod til besætningen, og begge grupper lærer af hinanden:

»De værnepligtige har noget nyt og friskt med fra det civile erhvervsliv, som vi kan lære af, og de værnepligtige får i forbindelse med deres daglige tjeneste et ansvar på nogle områder, som de ikke ville få som unge mennesker i et civilt job«.

I forbindelse med sejladsmodulet følger de værnepligtige et nøje tilrettelagt uddannelsesprogram. Desuden bliver der lagt vægt på at give de værnepligtige en masse oplevelser. I det omfang det er muligt og alt afhængigt af, under hvilke fremmede himmelstrøg skibet befinder sig, arrangeres busture, museumsbesøg, rundvisninger og lignende, når skibet er i havn.

# Læge i uniform

Hun kan både redde menneskeliv og skyde med pistol. Læge Tina Durck har rykket et år ud af karrieren for at blive DOC i Forsvaret.

TEKST OG FOTO: PERNILLE KROER,  
JOURNALIST, SØK

Stetoskop og skydevåben er en del af DOC Tina Durcks udrustning. Som læge i Forsvaret kan hun lytte på lunger og sy en flænge i en finger, men hun mestrer også militære færdigheder som at gå i takt og skyde med pistol.

Den 31-årige læge var ikke afskrækket over at skulle gennemføre en basal militær uddannelse, da hun i februar startede som DOC. Forsvaret giver hende noget igen:

»Forsvaret tilbyder nogle virkelig gode kurser inden for specialer, som interesserer mig. Det er kurser, som jeg ikke kan få som civil læge, og som er velansete også uden for Forsvaret«, forklarer Tina Durck.

## » Forsvaret tilbyder nogle virkelig gode kurser

Som civil læge har hun allerede gennemgået halvandet års turnus på hospital og i almen praksis. Nu drømmer hun om at specialisere sig inden for akut behandling af svært tilskadekomne. Det er blandt andet kurser inden for dette felt, hun har fået i Forsvaret, inden hun første gang blev sendt ud som DOC i august.

## MILITÆRE SPILLEREGLER

Udsendelsen gik til Cape Town, hvor hun påmønstrede korvetten OLFERT FISHER for at sejle med på den sidste halvdel af NATO-missionen SNMG1 rundt om Afrika. Siden har hun været DOC på inspektionsskibet THETIS, der i oktober og november var på togt i Nordatlan-



ten. Om den militære del af jobbet, siger Tina Durck:

»Egentlig synes jeg, at vi læger har for lidt militær træning. Når du bliver sendt ud som læge, er du pludselig også officer. Din lægelige faglighed kan godt blive vurderet på, hvordan du kan gebærde dig militært«.

Derfor lægger Tina Durck vægt på at kende spillereglerne, der følger med at være soldat. Lige fra at stille op til mønstring og til at kende takt og tone i officersmessen.

»Jeg er nok perfektionist og hader, hvis jeg ikke gør tingene rigtigt. Men jeg jokker da ved siden af en gang imellem. Så husker jeg mig selv på, at inde på hospitalet kan jeg, hvad jeg skal. Så gør det ikke så meget, at jeg måske kan falde igennem udenfor«, mener den unge læge, der faktisk er glad for uniformen.

#### AT GØRE EN FORSKEL

»Jeg er jo i et miljø, hvor de fleste er mænd, og alle er soldater. Derfor kan der godt være megen fokus på sådan en som mig, som ikke er rigtigt soldat.

Oven i købet er jeg også kvinde. Med uniformen på skiller jeg mig ikke så meget ud, og det er rart«, forklarer Tina Durck, der som DOC skal være klar til at yde akut lægehjælp i ekstreme situationer. I Søværnet ikke mindst i forbindelse med redningsaktioner med helikopter, måske i høj sø. Det har hun ikke været nervøs for:

#### » Din lægelige faglighed kan godt blive vurderet på, hvordan du kan gebærde dig militært

»Jeg har øvet hoist fra helikopteren, og jeg ved, hvad jeg skal gøre, når jeg står med en patient, der er kritisk syg eller hårdt kvæstet. Ingen ønsker, at lægen skal få noget at lave, og det gør lægen heller ikke selv. Men omvendt er der jo også en spænding i det, og for mig er der en tilfredsstillelse i, at jeg ved, at jeg kan gøre en forskel«.

#### SKAL VIDERE

Spænding og action er nu ikke hverdag for en DOC på togt med Søværnet. Ar-

bejdet til søs kan være endda særdeles stilfærdigt. Som regel er det tilstrækkeligt med en halv times daglig konsultation for skibets besætning. Derudover er der lidt undervisning af de værnepligtige og hygiejneinspektioner sammen med skibets næstkommanderende.

»Jeg står mest til rådighed og kan hjælpe med dét, som en praktiserende læge kan. Det daglige arbejde som skibslæge byder ikke på de store faglige udfordringer, og derfor skal jeg også videre. Omvendt skal man hurtigt kunne omstille sig, hvis en akut situation opstår. Herude står man jo alene med ansvaret og behandlingen, ofte med langt til nærmeste sygehus«, siger Tina Durck.

Efter togtet med THETIS glæder hun sig til nogle ugers kursus på Gentofte Hospital, hvor hun skal lære det grundlæggende inden for luftvejshåndtering og narkose – et praktisk ophold, som Forsvaret betaler. 1. Juledag skifter hun arbejdstøj til ørkenuniform for at tage til Afghanistan. Her skal hun være DOC i de sidste måneder af sin 1-årige kontrakt med Forsvaret.

## DOC-uddannelsen

- Afsluttet uddannelse som cand. med. (6½ år) samt turnus (1½ år)
- Kurser på Jægersborg kaserne i blandt andet:
  - 1 måneds grundlæggende militær træning, fordelt på 2 gange 2 uger som internat.
  - Universitetskursus i Idrætsmedicin, trin 1
  - Kursus i Præhospitalt beredskab
  - International politik & Medicinsk etik
  - Lederkursus, Type 1 og type 2
  - Praktisk pædagogik
  - Kursus i Prehospital Trauma Life Support
  - Kursus i Traumatologi-1
  - Kursus i Dykkermedicin
  - Kursus i Flyvemedicin-1
  - Røgdykkeruddannelse i Hvims



# Frustrationer og bonusoplevelser

Kaptajnløjtnant Henrik Koefoed har siden februar i år været udstationeret i Sudan som FN-observatør. En opgave, der både byder på spændende oplevelser og frustrationer.

TEKST OG FOTO: HENRIK KOEFOED,

KAPTAJNLØJTNANT, UDSATIONERET I SUDAN

Her i Sudan, nærmere betegnet Melut by, der ligger i den sydlige del af landet, er verden en ganske anden end den begyndende vinterkulde med tilhørende forkølelser, frosne bildøre og overophedede varmeregninger derhjemme.

Jeg er en del af et team, der varetager opgaven at overvåge fredsftalen, indgået den 9. januar 2005, mellem Nord- og Sydsudan. En aftale, der afsluttede 30 års borgerkrig, og som indtil videre har bragt en begyndende optimisme til landet.

## ANSVARFULDT

At være udsendt som observatør giver helt åbenlyst interessante oplevelser

og oplevelser, som er en ren bonus. Det gør, at man kan overleve et langt ophold og har sjove og positive oplevelser med hjem.

Vores arbejde er på alle planer ansvarsfuldt. Der er hele tiden menneskeliv på spil, fordi vi står mellem to parter, der bruger alle givne muligheder for at beskyldte hinanden for at overtræde fredsftalen.

I vores konstante forsøg på at tage trykket af retorikken er det essentielt, at der ikke begås fejl, som kan ødelægge fredsprocessen. Derfor ses det ofte, at dele af rapporter formuleret på team-site niveau indgår direkte med præcis samme ordlyd på højere



Feltkøkken: Forsvarets udleverede køkken, drevet af dieselolie

niveauer. Der bliver lyttet meget til os, hvilket er meget tilfredsstillende.

### FRIDAGE OG FARER

En anden bonus er fridagene. Som udsendte i 6 måneder og derover er vi berettiget til to frirejser til Danmark, men mange benytter sig af muligheden for at besøge lande som Uganda og Kenya. Personligt slapper jeg gerne af i Egypten, hvor jeg nyder de gode strande og dykker i Det Røde Hav.

Under uddannelsen til militærobservatør bliver man tudet ørerne fulde med alle de sygdomme, og mulige fataliteter, der ligger på lur alle vegne. Givet, vi har mosquitoer, kommandofluer, sandfluer og bakterier, der kan give alvorlige sygdomme. Alligevel er det sjældent, at folk bliver syge. Årsagen er en fornuftig hygiejne. Undladelse heraf åbner døren på vid gab for alle de bakterier og andre flyveøgler, som man ønsker at holde på 300 kilometers afstand.

### FRUSTRATIONER

Ikke alt er dog fryd og gammen. Der er adskillige årsager til præmature grå hår og natlige raserianfald. Ens tålmodighed bliver sat på en prøve, og en stor grad af omstillingsvillighed samt forståelse for andre kulturer og store organisationer er nødvendig for at bevare sin positivisme. Uden den er man prisgivet, for mange af frustrationerne kan man kun forsøge at smile af.

FN er et sammensurium af mange nationer, og ikke alle landes officerer er opdraget til at være en aktiv del i arbejdsprocessen. Det uformelle begreb »The Skiing Countries« dækker over lande, hvis udsendte tager ansvar i stedet for at ligge på køjen i stråhytten. At tage en aktiv rolle i teamsitet sætter struktur på hverdagen og betyder, at man har rutiner og helt naturligt får bedre indsigt i og forståelse for missionens formål, udvikling og dag til dag hændelser.

Organisationen er stor og massiv og sjældent logisk opbygget. Organisationen synes at arbejde autonomt efter princippet om ekstrem bureaukratisme.

Hvis man laver en bule i en bil eller undlader at sende en rapport, bliver det

hurtigt til et stort problem, men hvis organisationen for eksempel udbetaler en forkert løn, er det en lang og drøj kamp for at komme udligningen til livs. Foruden FN er der også andre årsager til lange blå tanker. Sudan er et fantastisk frodigt og gigantisk sted. Det største land af alle de afrikanske. Hvis sudaneseerne så mulighederne i landet som os »Kawaja« (læs: lyshudede fremmede) og anlagde nogle marker og udnyttede Nilen til markvanding, ville de kunne brødføde hele Afrika. Problemet er, at man ikke kan se mulighederne, der ligger lige til højrebænet.

Svaret er muligvis en blanding af manglende tro på freden, manglende uddannelse og forståelse i jordbrug og så sudanesiske kultur. Døde dyr får lov at ligge og rådne på vejene, de heldige bliver trukket ind til siden. Kun børn og kvinder arbejder, man ser kun mænd arbejde i små boder på markedet. Men samfundet fungerer i det lille omfang, det kan. Nogle mennesker dør af diverse sygdomme, nogle enkelte bliver endda ædt med hud og hår af hyæner. Udover dét har sudaneseerne dog, en for dem at forstå, almindelig hverdag.

### PÅ FALDEREBET

Når alt kommer til alt, og hverdagens

små irritationer er sorteret fra, kommer man ikke udenom, at en udsendelse til et land som Sudan, er en af de store oplevelser.

Forståelsen for andre kulturer, der virkelig ændrer livssyn og prioriteringer, er oplevelser, jeg tager med hjem. De mere håndgribelige historier, jeg også tager med hjem, er blandt mange andre historien om kæmpefirbenet, der lever under kontorcontaineren, gedene, der kigger forbi og napper i uniformen ved møder i landsbyerne, og den tragiske hændelse om den lille pige, der blev spist af sultne hyæner.

Når missionen for mit vedkommende slutter i februar, kan jeg se tilbage på at have været en del af den proces, der holdt krigen fra at blusse op igen og dermed undgik de grusomme krigsforbrydelser, som sudaneseerne gennem historien har udøvet mod hinanden. Jeg kan også se tilbage på at have ledet den del af staben i teamsitet, der indsamlede og analyserede information af militær karakter.

For dem, der overvejer at deltage i den internationale fredsproces i Sudan, stiller jeg gerne mine oplevelser og erfaringer til rådighed.

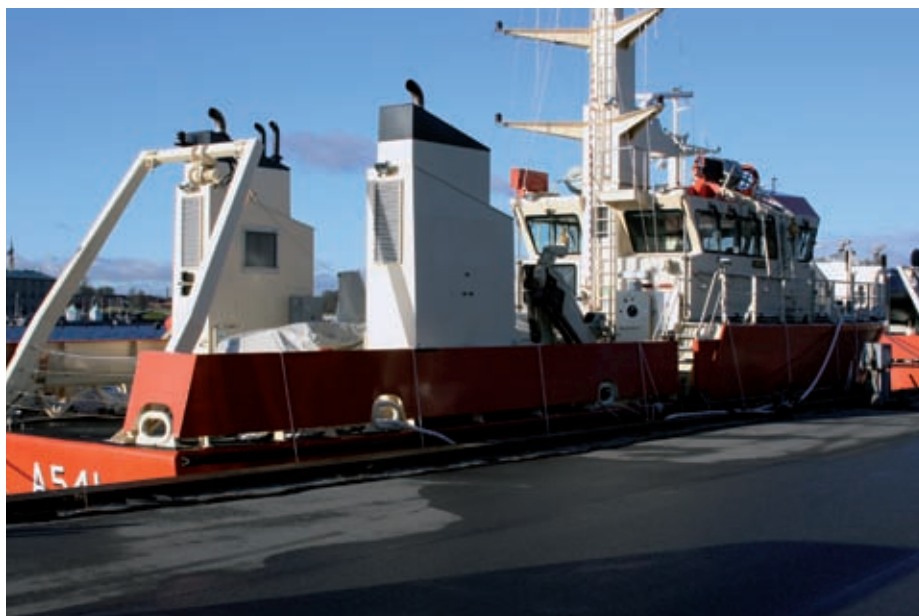
Du kan kontakte Henrik Koefoed på email: [henrik\\_koefoed@hotmail.com](mailto:henrik_koefoed@hotmail.com)

**Store smil:** Børnene fra gaden i Melut elsker at blive fotograferet



# Et søkort at forstå

**Søkort er obligatoriske på alle skibe. De viser med nøjagtighed niveauforskelle på havbunden. Kortene er baseret på detaljerede data, som Søværnets søopmålingsskibe hver sommer samler ind.**



TEKST OG FOTO: DITTE ARENDT TOFT,  
JOURNALISTPRAKTIKANT SØK

Når sommeren er over Danmark, sejler søopmålingsskibene BIRKHOLM og FYRHOLM i de danske farvande og måler havdybder.

Om vinteren arbejder søopmålerne i Farvandsvæsnet, hvor de mange data bliver efterbehandlet.

Søopmålingerne viser niveauforskelle i havbunden, men der gemmer sig også masser af overraskelser under havoverfladen, som søopmålingsskibenes instrumenter registrerer.

## TINGFINDERE

Skibsvrag, biler, affaldscontainere og cykler flyder på havbunden. De mange ting finder og registrerer søopmålerne på BIRKHOLM og FYRHOLM.

»Hvis ikke de ting bliver hevet op, skal de med i søkortene, da få centimeters forandring i havbunden kan være afgørende for, om et skib kan sejle over uden at støde på grund. Særligt vigtigt er det for de store handelsskibe. Ofte sejler de steder, hvor der ikke er langt til bunden«, forklarer søopmåler Uni Bull.

Af den grund tjekker besætningen på BIRKHOLM og FYRHOLM opmålingerne igen og igen ved at sejle frem og tilbage over opmålingsstedet i timevis.

Uddannelsen til søopmåler tager ni måneder og foregår på University of Plymouth i England. Men ikke alt kan læres på skolebænken:

»Vi beskæftiger os med noget, som er så specialiseret, at de ni måneders uddannelse ikke er nok. Erfaring er alt for

os, og vi lærer hele tiden noget nyt«, siger Uni Bull.

## ÆNDRER SIG HVER DAG

Når søopmålerne har efterbehandlet og korrigeret dataene fra sommerens opmålinger, bliver de sendt videre til eksperterne i Kort- og Matrikelstyrelsens søkortafdeling. Her bliver søkor-

## Også andre opgaver

Søopmålingsskibenes instrumenter kan bruges til andet end søopmåling. Derfor løser BIRKHOLM og FYRHOLM også andre vigtige opgaver.

»Hvis et skib synker, finder vi ud af, hvor det er gået ned, hvor dybt det ligger, og hvor langt det stikker op fra bunden, så skibstrafikken kan blive advaret om, at der ligger et skib på havbunden«, siger chef for BIRKHOLM, kaptajnløjtnant Lars Thomsen.

Han fortæller, at da ubåden SÆLEN skulle i havn i 2004, var det søopmålingen, der målte havnebassinet op, så ubåden kunne sejle sikkert ind.

En af de mere alvorlige opgaver var, da skibet i sommer blev bedt om at assistere ved eftersøgningen af et forsvundet ældre ægtepar ved Ærø.

Organisatorisk hører søopmålingen under 1. eskadre.



**Tingfinder:** Kaptajnløjtnant Uni Bul er søopmåler. Han kan mange historier om underlige ting, han har fundet på havbunden.

tene udarbejdet både i papirform og elektronisk.

For alle skibe er det obligatorisk at have papirsøkort om bord, medmindre skibet bruger officielle elektroniske søkort. Kort- og Matrikelstyrelsen har eneret på at udgive søkort over Danmark, Grønland og Færøerne, og disse kort indeholder de officielle data.

»Det er lystsejlere, handelsskibe og selvfølgelig statens skibe, der bruger vores søkort og data. Vi bruger megen tid på at kontrollere og rette søkortene, så de hele tiden er opdaterede. Vi har ansvaret, hvis der sker en ulykke på grund af forkerte data. Der kan være et par smuttere, for vi er trods alt kun mennesker. Men vi gør alt, hvad vi kan, for at levere det bedste produkt«, siger leder af Kortenheden Peter Ladegård Sørensen.

Der er ugentligt rettelser til de eksisterende søkort, som kan downloades elektronisk. Navigatørerne på skibene har pligt til selv at rette deres søkort. Når et søkort er blevet rettet et vist an-

## Havdybder

- I Danmark er den dybeste havdybde på 145 meter.
- Marianergraven ved Filippinerne er målt til 11035 meter og er det dybeste hav i verden

tal gange, bliver det genoptrykt. Alligevel er der områder af havbunden, der ikke er blevet opmålt i årevis.

»Nogle havdybder er sidst målt i 1800-tallet. Hvis hele havbunden omkring Danmark skulle måles op, ville det tage omkring 80 år, og allerede dagen efter ville dybderne have ændret sig. Så kunne vi begynde forfra«, fortæller Peter Ladegård Sørensen.

**Hos Kort- og Matrikelstyrelsen:** Kartograf Helle Lauerberg Pedersen og leder af Kortenheden, Peter Ladegård Sørensen.



# Med minørerne på Omer N

Da fragtskibet Omer N for nyligt kæntrede i Kadetrenden, var Søværnets Minørtjeneste blandt de første, der blev tilkaldt. Til trods for vraggods, strøm og hårde dønninger dykkede minørerne på det forulykkede skib.

## BULDERBRAG DYK

Da minørerne kom frem til LOMMEN, havde mørket sænket sig over skib og farvand. Skibets gummibåd sejlede kort efter ankomsten de to første dykkerhold over til Omer N, der lå uroligt i vandet på grund af bølgerne.

»Dykningen, vi lavede søndag, var rent bulder-brag. Gummibåden havde svært ved at komme tæt nok på på grund af søen, og under vandet var vi ved at sidde fast i vraggods og wirer. Kun fordi nogen kunne være i live, dykkede vi«, siger Lars Møller.

Minørerne stoppede med at dykke søndag aften, da det simpelthen var for farligt at fortsætte. De besluttede i stedet at vente til mandag morgen, hvor der var lovet bedre vejr. En ting stod dog klart for Lars Møller efter søndagens dykning. Der ville ikke være stor sandsynlighed for at finde luftlommer, og dermed overlevende, i skibet.

I løbet af mandagens adskillige dyk lykkedes det for minørerne at komme ind i beboelsesområdet af skibet, hvor de fik vished for, at hele skibet var vandfyldt. I deres søgen fandt de tre omkomne, som blev taget om bord på LOMMEN.

## MOTIVATIONEN I TOP

Til trods for de potentielle farlige opgaver og skæve arbejdstider, er det ikke svært for Lars Møller at holde motivationen oppe blandt sine folk. Han kan ikke give et entydigt svar på, hvad den høje motivation skyldes, men peger på oplevelser, spænding og »bobler til hjernen«, som de væsentligste årsager.



Vanskelige forhold: Dårligt vejr forhindrede minørerne i at dykke på Omer N om søndagen.

TEKST: KLAUS RANDRUP, PRESSEOFFICER, SOK

FOTO: SØVÆRNETS MINØRTJENESTE

Venlige øjne og et fast håndtryk er det første, der møder en, når man kommer på besøg ved orlogskaptajn Lars Møller. Han er chef for Søværnets Minørtjeneste i Kongsøre. De venlige øjne gemmer dog også på oplevelser og billeder, som de fleste nok gerne ville være foruden.

## OPKALDET

De seneste oplevelser kommer fra skibet Omer N, som kæntrede i Kadetrenden en søndag i slutningen af oktober. Her blev Minørtjenestens dykkere indsat, da der var en chance for, at der kunne være overlevende søfolk inde-spærret i det kæntrede skib.

»Når opkaldet kommer, er det første, jeg tænker på, vanddybden, og om vi skal bruge en helikopter for at komme frem. Derefter begynder jeg at få folk ind og planlægge hvilket udstyr, vi får brug for«, forklarer Lars Møller.

Holdets og udstyrets sammensætning afhænger ifølge Lars Møller, nemlig helt af opgaven, der skal løses.

»Jeg sammensætter holdene sådan, at nye og gamle dykkere arbejder i par, fordi der kan være meget stor forskel på deres erfaring«, udtaler Lars Møller.

Efter det otte mand store hold var blevet samlet i Kongsøre, var det tid til at tage af sted med helikopteren. Ud over dykkerne skulle også adskillige hundrede kilo udstyr flyves til Kadetrenden, hvor patruljefartøjet LOMMEN ventede.





Klar: Minør på vej i dybet.

»Folkene er trænet op til et højt niveau og ofrer for at holde det. Derfor vil de også bruges, når opgaverne kræver det«, fortæller Lars Møller og fortsætter: »Oftest skal jeg holde en snor i dem«.

Oplevelserne kan dog også have en karakter, som efterlader sig spor på sjælen. Derfor bruger Lars en del tid på at snakke med sine folk, når opgaverne er løst.

»Efter Omer N tog vi alle til Kongsøre for at overnatte. Morgenen efter spiste

vi morgenmad sammen, og jeg havde imens muligheden for at spotte, hvis nogle havde behov for en snak«, udtaler Lars Møller.

#### **ANDRE OPGAVER**

Når Lars Møller og hans minører ikke dykker på kængrede skibe, har de en lang række andre opgaver.

Cirka 50 gange årligt bliver de kaldt ud til akutsituationer, hvor minørernes særlige ekspertise er krævet. Nogle gange har en fisker fået en ustabil gam-

mel mine i nettet. Andre gange er det politiet, der skal have assistance.

Ud over udkaldene har minørerne faste årligt tilbagevendende opgaver, hvor de rydder ammunition i sejltrender eller fra dumpningsområder på havbunden.

En anden nyere fast opgave er ammunitionsrydningen på Skallingen, hvor minørerne i længere tid har været i gang med at gøre stranden brugbar.

Endeligt deltager minørerne i en række øvelser hvert år for at kunne holde deres høje professionelle niveau.



# Ansigtssløftninger og ny påklædning til galionsfigurer



Flådens galionsfigurer fra 1800-tallet er i disse år med i et større restaureringsprojekt. Blandt andre galionsfigurerne fra DAGMAR, NIELS JUEL og THOR har fået ansigtssløftning og opstramninger efter alle kunstens regler.

TEKST: LÆRKE MORELL, JOURNALIST,  
FORSVARETS MEDIECENTER  
FOTO: LÆRKE MORELL OG MARINMUSEUM  
I KARLSKRONA

Syv galionsfigurer, som har været i den danske flåde siden 1800-tallet, har de sidste tre år været i eksil i Sverige. I 1800-tallet sad de forrest på syv stolte skibe i den danske flåde. De har sejlet havene tynde og været varetegn for skibene. Men i starten af 1900-tallet blev de taget af skibene og endte på Forsvarets flådestationer og marinestationen på Holmen. Her har de stået indtil for tre år siden.

De imponerende figurer var efter cirka 200 år i den salte luft og det fugtige vejr knap så imponerende. Derfor blev det besluttet, at de syv figurer skulle sættes i stand efter alle kunstens regler.

»Vi ser det jo som en slags danefæ i flåden. De er en del af Søværnets historie, vi er meget glade for«, fortæller kommandørkaptajn Christian Nielsen. Han er chef for blandt andet marinestation Holmen og leder projektet med restaureringen af figurerne.

## EN UNIK OPGAVE

Galionsfigurerne blev sendt til Marinmuseet i Karlskrona, hvor der er en

enestående ekspertise i restaurering af marine artefakter. Men selvom håndværkerne er vant til specielle opgaver, har arbejdet med at restaurere de danske galionsfigurer alligevel været en unik oplevelse for dem:

»Det er jo noget, man kun får lov til én gang«, siger træarbejder Rune Johansson.

De gamle damer står i dag i Søborg hos en stukkatør. Her er det meningen, at der skal laves glasfiberafstøbninger af figurerne.

»Hvis vi stillede de her flotte figurer udenfor igen, ville der ikke gå ret lang tid, inden vi endnu en gang skulle smide

penge i en restaurering af dem«, forklarer Christian Nielsen.

Når afstøbningerne er færdige om et år, skal de stilles tilbage på flådestationerne i Korsør og Frederikshavn og marinestationen på Holmen. Originalerne skal udstilles et sted, hvor tilskuere kan nyde de imponerende figurer.

## Galionsfigur med nationalværdi

16 år i fronten af Danmarks sidste lineskib gjorde DANNEBROG til folkeeje. Galionsfiguren holdt fanen højt og stolt.

Egentlig skulle figuren have forestillet Christian 8.s kone Caroline Amalie. Men på grund af politiske omvæltninger blev galionen på Danmarks sidste lineskib i stedet udstyret med en figur opkaldt efter det danske nationalflag.

### OVERTOG FADERENS ARBEJDE

En ung billedskærer ved navn Julius Magnus Pedersen overtog arbejdet på galionsfiguren fra sin far. Faderen var død uden at have færdiggjort arbejdet og sønnen overtog den store opgave.

Dannebrog blev udformet på Holmen, mens kampen om hertugdømmet Slesvigs tilhørsforhold rasede i det sydlige Danmark. Krigen endte med dansk sejr og gjorde symbolet Dannebrog endnu mere populært.

### ET SYMBOL PÅ NATIONALSTATEN

Figuren kom til at sidde i stævnen på det sidste lineskib i den danske flåde. Her sad den i 16 år og blev symbol på den danske nationalstat, hvis stolthed voksede i den periode.

Galionsfiguren blev en personificering af den danske stat. Men den industrielle udvikling betød, at figuren blev pillet af skibet i 1862. Sejlskibet blev bygget om til et dampdrevet panserskib uden galionsfigur.



## 200 år med bagen på et skib

I 1800-tallet sad de forrest på syv stolte skibe i den danske flåde. De har sejlet havene tynde og været varetegn for de smukt dekorerede sejlskibe.

Hvide som marmor, pyntet med bladguld og af træ så sort som ibenholt. Flere meter høje har galionsfigurerne siddet på skibenes stævn og været det første imponerende syn, der har mødt fjender og venner til havs.

Udsmykningen af skibe er en gammel skik. Herhjemme er vikingerne kendte for dragehoveder på stævnen af deres skibe. Men også assyrerne i Babylon havde i år 700 f. Kr. fint udskårne dyrehoveder på deres kanoer.

### LIGE OVEN OVER TOILETTET

I 1500-tallet begyndte man at sætte en lang fremspringende udbygning forrest på skibene. Den såkaldte galion skulle være det sted, hvor besætningen kunne gå på toilet under sejlads. Forrest på galionen blev der sat en figur. Skibenes udformning ændrede sig, men galionsfigurerne bestod.

Tidligere var skibets navn blevet gjort synligt ved brug af billeder på skibets agterspejl. Men galionsfigurerne overtog den funktion. De blev skibets vigtigste symbol.

Efterhånden som sejlskibene forsvandt fra den danske flåde, forsvandt også galionsfigurerne.



# Opgaven er at forhindre olieudslip

**Mange gange om året grundstøder skibe i danske farvande. Hver gang er der risiko for olieudslip. Og hver gang giver det travlhed i SOK's operationsrum. Her overvåges skibstrafikken døgnet rundt.**

TEKST: DITTE ARENDT TOFT,  
JOURNALISTPRAKTIKANT, SOK  
BILLEDER: KLAUS RANDRUP RASMUSSEN,  
PRESSEOFFICER, SOK  
OG MILJØSKIBET GUNNAR THORSON

Klokken er 00.39 natten til den 1. november 2007. I operationsrummet i bunker 1 i Havreballeskoven ved Århus modtager stabsvagten en melding om et grundstødt skib ud for Spodsbjerg. Skibet er kinesisk, hedder ZHE HAI 128 og er på vej fra Riga til Rio Grande.

Pludselig er der travlt i operationsrummet. Mange spørgsmål skal besvares: Hvad er skibstypen? Hvor meget olie er der om bord? Hvad er lasten, og hvor stor er den? Hvor er skibet præcist stødt på grund?

Når det er undersøgt, går stabsvagten, en civil skibsfører og en assistent i gang med backtracking. Det vil sige at spore bagud, hvor skibet har sejlet, inden det grundstødte. Oplysningerne gives til Søfartsstyrelsen til videre undersøgelse af forløbet af grundstød-

ningen. I mellemtiden er skibet blevet tilbageholdt af SOK.

## ZHE HAI 128 KOMMER FRI

ZHE HAI 128 får besked fra SOK om, at det ikke må flytte sig, før der ligger en bjærgningsplan klar.

Natten og dagen går. Klokken er lidt over 15.00, da stabsvagten modtager en plan fra bjærgningsselskabet Svitser.

Knap en time senere, omkring klokken 16.00, giver SOK tilladelse til ZHE

**Tyve gange:** I indeværende år er tyve skibe stødt på grund i danske farvande. Det kinesiske skib ZHE HAI 128 blev det seneste.



HAI 128 om, at skibet kan forsøge at komme fri fra grunden.

Ved første forsøg sidst på eftermiddagen kommer skibet fra grunden og kan sejle til Kalundborg. Her skal bunden af skibet undersøges for skader, inden det kan fortsætte mod Rio Grande.

### MANGE ÅRSAGER

ZHE HAI 128 er det tyvende skib, der er grundstødt i indeværende år.

»Der kan være mange årsager til, at et skib støder på grund. Det kan skyldes fejl i navigationssystemet, styresvigt, maskinsvigt, styrmanden kan falde i søvn, eller der kan være andre uheldige omstændigheder«, siger orlogskaptajn Hans Christian Iversen, der er chef for operationsrummet. Går et skib på grund, vil det blive tilbageholdt af SOK med baggrund i Havmiljøloven. Årsagen er risikoen for olieforurening.

»Vores vigtigste opgave er at forhindre olieforurening. Hvis et skib er grundstødt, må det ikke begynde at manøvrere rundt eller sejle videre. Vi



**Tilbageholdes:** »Skibe, der går på grund, bliver tilbageholdt. Formålet er at hindre olieforurening«, siger leder af operationsrummet, orlogskaptajn Hans Chr. Iversen

skal først have eksperter ud og vurdere skibets tilstand. Vi sender også vores

miljøenheder ud. De skal tjekke de oplysninger, vi har fået fra skibet om lasten. På den baggrund finder vi ud af, hvad der videre skal ske. De sikrer sig også, at skibet har kontaktet rederiet«, fortæller Hans Christian Iversen.

Med omkring 1000 skibe, der hver eneste dag sejler gennem de danske farvande, er det umuligt at undgå grundstødninger. MAS (Maritime Assistant Service), der arbejder fra operationsrummet, overvåger alle civile skibe. MAS er bemannet døgnet rundt med en skibsfører og en assistent. Deres vigtigste opgave er at hjælpe skibene med at sejle gennem de danske farvande.

Alle skibe med en dybgang på elleve meter og derover bliver anbefalet at tage lods om bord. Danmark har dog ikke lodstvang, men ifølge Hans Christian Iversen bruger de fleste skibe lods. Det er da også langt dyrere for et rederi, hvis et af rederiets skibe støder på grund og derfor ligger stille i flere dage, end det er at tage en lods med fra for eksempel Gedser til Skagen.



På vagt: Operationsrummet modtager melding, når et skib går på grund.



Illustration: NASA

# Rift om Nordvestpassagen

Både USA, Rusland, Canada, Norge og Danmark vil gerne have råderet over havområdet omkring Nordpolen. Havområdet menes at gemme på både olie, mineraler og fisk.

TEKST: DITTE ARENDT TOFT, JOURNALISTPRAKTIKANT, SOK

Polarhavet er betegnelsen for havområdet nord for Grønland, Canada, Alaska, Rusland og Norge. Satellitfotos viser, at isen i området smelter hurtigere end først antaget. Forskere har kigget på de sidste nye satellitfotos og vurderer, at området kan være isfrit inden for det næste årti.

En stor del af verdens naturrigdomme som olie, fisk og mineraler menes at gemme sig i det arktiske hav. Derfor vil mange lande gerne have del i den store godtepose, som området er.

»Danmark har mulighed for at gøre krav på havområdet omkring Nordpolen, fordi Grønland grænser op til Polarhavet«, forklarer kommandørkaptajn Dan Termansen, SOK.

## OPGAVE FOR SØVÆRNET

Om syv år skal landene omkring Polarhavet fremsætte deres krav til ret-

tigheder i området. Uanset, hvordan fordelingen bliver, vil det give en række væsentlige sikkerhedspolitiske, økonomiske og miljømæssige udfordringer.

»Der vil være et behov for suverænitethåndhævelse, miljøovervågning, isbrydning og redningstjeneste. Det kan altsammen blive en forsvarsopgave og dermed en opgave for Søværnet ligesom opgaverne i de indre danske farvande. Udvinning af olie og mineraler samt fiskeri vil betyde flere kroner i den danske statskasse, men samtidig udløse et stort behov for overvågning og beskyttelse af miljøet. Derudover vil Grønland få endnu større strategisk betydning end i dag, når Polarhavet bliver sejlbart. Det skyldes, at den strategisk vigtige Nordvestpassage, som går tæt forbi Grønlands nordvestspids, samtidig bliver sejlbart«, siger Dan B. Termansen.

Nordvestpassagen forbinder Atlanterhavet med Stillehavet nord om Canada. En sejlroute, der vil spare flere tusinde sømil for skibstrafikken i for-

hold til de nuværende ruter. Derfor må det forventes, at trafikken kan blive stor. Sikkerhedspolitisk vil en åbning af Nordvestpassagen også medføre, at andre landes krigsskibe og ubåde vil kunne få lettere adgang til USA.

»De opgaver, som det sejlbare Polarhav og en åbning af Nordvestpassagen giver, vil være en forlængelse af det arbejde, som Søværnet i forvejen udfører hver dag. Udfordringen bliver at udføre opgaverne i området, der er ekstremt stort og barskt og samtidig miljømæssigt yderst sårbart. Derfor skal vi sikre, at vi har ressourcerne og prioriterer dem rigtigt, så vi kan gribe ind over for skibe, der ikke overholder reglerne for besejling af territorialfarvand, fiskeri, krydstogtturisme, minedrift på havbunden og miljøsvinere. Desuden skal vi være klar til at komme til udsætning, hvis ulykken er ude.«, siger Dan B. Termansen.

Uanset hvor stor eller lille del af Polarhavet Danmark må blive tildelt, er

det dog stadig uvist, om det netop er Søværnet, der får alle de opgaver, der vil følge med. Skulle Søværnet blive pålagt dem, ser Dan B. Termansen det som en spændende udfordring:

»Området og de opgaver, der kan følge med, er meget omfattende. Derfor er jeg sikker på, at man går ind i politiske overvejelser om vores tilstedeværelse i Arktis, der reelt vil svare til en fordobling af det ansvarsområde, vi i dag har omkring Grønland«, siger Dan B. Termansen.

Selvom kravene til området først skal fremsættes om syv år, mener Dan Termansen ikke, at det er for tidligt, at Søværnet gør sig nogle overvejelser om de fremtidige udfordringer.

»Vi bliver nødt til at tænke over det allerede nu. Der er meget, der skal tages stilling til. For eksempel om de skibe, vi har nu, kan dække det øgede behov i fremtiden. Det tager normalt

knap ti år, fra man beslutter et skibsbyggeri, til skibet er operativt. Og hvis forskerne har ret i deres forudsigelser om, at Polarhavet kan besejles inden for det næste tiår, så skal tankerne jo tænkes i dag.«, siger han.

#### STRENGE FN-RESTRIKTIONER

Nordvestpassagen ligger i Arktis, hvor dyrelivet i havet og på land er meget følsomt over for ændringer i vejret og forurening. Som følge af den globale opvarmning smelter isen, og det går hårdt ud over de dyr, der er afhængige af at kunne jage fra isen.

»Den dag skibstrafikken begynder at bruge Nordvestpassagen som genvej fra Europa til Asien, må det være under strenge FN-restriktioner. Det kan for eksempel være, at kun skibe, der er særligt indrettet på at undgå miljøpåvirkninger, vil kunne få lov at sejle gennem Nordvestpassagen. Der kunne

også være tale om særlige regler for rutevalg, lodstvang eller anden form for regulering. Alt for at undgå kollisioner, grundstødninger og olieforureninger«, siger Dan B. Termansen.

Spørgsmålet om hvilket land, der får ejendomsretten til Nordpolen, må stå ubesvaret nogle år endnu. Men faktum er, at isen i området smelter, og at Søværnet allerede nu må tænke tankerne om mulige ekstra opgaver i fremtiden.

---

# Efterlysning

**Bidrag til bog om korvetterne NIELS JUEL,  
OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD søges**



En gruppe med tilknytning til Marinens Bibliotek har besluttet at skrive en bog om de tre korvetter af NIELS JUEL-klassen. Bogen skal udkomme i forbindelse med udfasningen af den sidste enhed i klassen forventeligt i 2012.

Bogens redaktionsgruppe efterlyser her bidrag fra folk, der har sejlet med korvetterne eller på anden måde stiftet bekendtskab med dem i løbet af deres tid i Søværnet. Alt har som udgangspunkt vores interesse – film, fotografier, "anekdoter & gode historier" og andet.

Gruppen består af kommandør Henrik Muusfeldt, Kommandørkaptajn Jens A. M. Ludvigsen samt cand. mag. Søren Nørby.

Vi kan kontaktes på e-mail [noerby@gmail.com](mailto:noerby@gmail.com) eller på adressen På gruppens vegne  
Søren Nørby  
Marinens Bibliotek  
Nyholm  
1439 København K.  
Tlf. 32 66 40 21

# Jul langt væk hjemmefra

For Slædepatruljen Sirius er julen årets højdepunkt. Den gode mad, gaverne hjemmefra og et pyntet juletræ lyser op i månederne, hvor solen aldrig står op.

TEKST: DITTE ARENDT TOFT,  
JOURNALISTPRAKTIKANT, SOK  
FOTO: SLÆDEPATRULJEN SIRIUS

Selvom de befinder sig tæt på julemandens hjem, er det ikke ham, der smider

årets julegaver ud til Slædepatruljen Sirius i begyndelsen af december. Derimod kommer »årets juledrop« med Herkulesfly.

Det sker i buldrende mørke, da solen i det nordlige Grønland forsvinder fra november til februar. Kasser med

alskens lækre julesager daler ned fra himlen i faldskærme. Kasserne lander i den hvide sne ud for hovedkvarteret Daneborg.

»Vi glæder os virkelig til de gaver og hilsener, der kommer hjemmefra. Og så glæder vi os selvfølgelig til den gode ju-

**På patrulje:** Hverdagen langt fra Danmark







**Juleaften:** Julemanden deler gaver ud til Slædepatruljen Sirius

lemad, juleslik og den friske frugt, der er i kasserne», siger sergent Morten H. Gormsen. Han er 24 år og vendte i begyndelsen af september hjem fra to år og to måneder i Grønland med Slædepatruljen Sirius.

De isolerede Sirius-drenge ser frem til julen. Den 22. december går Slædepatruljen Sirius på juleferie og holder nogle fortjente fridage hjemme i Daneborg.

»Vi planlægger, at alle 12 mand er i Daneborg fra 22. december. Så laver vi mad, bager julekager og pynter juletræ. Træet kræver en kærlig hånd og lidt ekstra pynt, da det jo er blevet smidt ned med faldskærm og har mistet ret mange nåle«, siger sergent Morten.

#### **JULEMAD, JULETRÆ OG JULEHYGGE**

Juleaften begynder med at chefen for Slædepatruljen Sirius læser juleevangeliet. Så bliver der spist traditionel

julemiddag med flæsketeg, rødkål og brune kartofler, danset om juletræ og pakket gaver ud.

»Det, der adskiller sig mest fra julen derhjemme, er, at familien mangler, og vi i stedet sidder 12 gutter sammen, og det går over i en fest senere på aftenen. Men juledagene er akkurat som hjemme. Vi holder julefrokost, ser tv og slapper af«, siger Morten.

Første juledag holdes den årlige julefrokost. Der bliver trukket lod om, hvem der laver maden. De, der får æren, forsøger hvert år at overgå det foregående års julebord. Sidste år var der 37 lune retter på julebordet. Al den gode og fede julemad sætter sine spor på de unge Sirius-mænd.

»Efter jul er vi ikke i den bedste form, men vi smider hurtigt de ekstra kalorier. Når vi er på patrulje forbrænder vi rigtig meget ved at køre slæde og gå langt«, forklarer Morten.

#### **EFTER JUL KOMMER NYTÅR**

I de famøse kasser, der daler ned fra himlen, er også fyrværkeri og andre nytårsløjer. Ifølge Morten ligner nytårsaften på Daneborg meget den hjemme i Danmark:

»To mand laver noget lækker mad. Vi drikker champagne og ryger store cigarer, fyrer nytårsraketter af og ønsker godt nytår klokken tolv«.

Nytårsaften er det den våben- og ammunitionsansvarlige, der står for at fyre raketter af. I de mere end to år Morten var i Grønland, havde han det ansvar, og det betød, at det var ham og en kollega, der måtte ud i minus 35 grader og fyre nytårskrudt af.

»Det er koldt at være udenfor i så mange minusgrader, men det tager ikke mere end ti minutter, og det skal jo gøres«, siger Morten til spørgsmålet, om det ikke er surt at have raket-tjansen nytårsaften.

# GRIBBEN på teambuilding

**GRIBBEN søgte og fik kompetencemidler på 50.000 kr. til at forbedre kommunikation og samarbejdsevner om bord. Kompetencemidlerne er nemlig til andet og meget mere end HF-enkeltfag.**

TEKST OG FOTO: ANNE CATHRINE DE FØNSS,  
NAVIGATIONSOFFICER, GRIBBEN

Pengene blev brugt til en uges teambuilding for hele besætningen. Målet var at få en fælles opfattelse af, hvordan tonen skal være om bord og hvilke værdier, besætningen vil værne om.

Aktivitetshuset ved Houens Odde Spejdercenter i Kolding var rammen om kompetenceugen, som varede fra den

13. til den 15. november. Aktivitetshuset ligger midt i en skov med kun få meter ned til Lillebælt.

## TOP MOTIVEREDE

Vi ankom samtidig med de første instruktører. Det var Jack og Søren fra Dolphin Group, der skulle lære os at samarbejde og give/modtage feedback gennem flere korte praktiske øvelser. Målet var at skabe fokus på vigtighe-

den i, at alle er med til at nå målet samt lære og træne udviklende kommunikation, herunder feedback.

Øvelserne foregik udenfor, og alle var top motiverede for at være med. Det var enkle, men givtige øvelser i forhold til at lære sig selv og de andre at kende. Vi lærte, at vi skal glemme alt om »forklarmigrøv« (dvs. forklare og forsvare) og fokusere mere på at lytte og tage til efterretning. Jack og Søren var meget



**Samarbejde:** Alle var top motiverede for at være med i de givtige øvelser.

imponerede over, at alle var fremme i skoene for at løse opgaverne bedst muligt.

### STENALDERKOST

Sidst på eftermiddagen på seminarets første dag blev Jack og Søren afløst af ernæringsvejleder Iben Foxby, som skulle undervise os i Sund Levevis, det vil sige kostens betydning for vores fysiske og psykiske velvære. Iben forklarede os, at vi fysiologisk stadig fungerer som stenalder mennesker, og at det derfor er bedre for os at spise som dem og ikke som agerdyrkere, som er den gængse måde at spise på. Vi sluttede foredraget af med at forberede en tre retters stenalderkost under vejledning af Iben.

Tirsdagens program var meget stramt, så vi nåede kun at spise forret, inden den næste foredragsholder kom på banen. Kristian Ragus underviste os i motivation. Han lærte os, hvordan vi kan motivere os selv ved at beskrive i detaljer, hvordan og hvornår, vi vil nå vores mål. Både for at kunne holde sig selv op på det og for at få andre til at holde én op på at gøre det. Kristians foredrag var en rigtig god afslutning på dagen og satte virkelig fokus på, at hvis vi vil nå vores mål, skal vi arbejde på det. Han

gav os nogle gode værktøjer til at få succes med at nå vores mål.

### KROPSSPROGETS SIGNALER

Efter en god nats søvn i fællesrum i soveposer startede onsdag med morgenmad og en løbetur i skoven for at lade op til endnu en lærerig dag i Aktivitetshuset. Denne dag skulle foregå indendørs.

Skuespiller Berrit Kvorning holdt foredrag om kommunikation med fokus på kropssprogets betydning for budskabet og signaler i vores kommunikation. Hun fortalte, at der er ufatteligt mange ting, der har indvirkning på, hvordan vi opfatter andre, og hvordan de opfatter os, når vi kommunikerer, og at vi ikke kan ikke-kommunikere. Vi lærte, at hvis vi vil ændre noget, skal vi ikke forvente, at andre ændrer sig, men at vi kun kan ændre os selv.

Berrit hjalp os endvidere med at finde og vælge hvilke fokuspunkter, vi som besætning på GRIBBEN skulle koncentrere os om og arbejde med. Det gjorde vi med udgangspunkt i Kristian Ragus' foredrag om, hvordan vi motiverer os selv.

Vi fandt frem til, at de vigtigste fokusområder for os er SUNDHED, og at vi har et VÆRDIGRUNDLAG, som hele

besætningen har ejerskab for og er motiveret for at bruge.

### KAN ANBEFALES!

Resten af seminaret gik med, at vi i grupper, hvor rang og funktionsområder var blandet, lavede en missionsplan i forhold til de to fokusområder. Gruppernes missionsplaner diskuterede vi i plenum, hvor vi lagde en plan for at føre planerne ud i livet med udgangspunkt i retningslinjerne fra Kristians foredrag.

Nu er det så GRIBBENS besætning, der skal arbejde for, at disse planer bliver til noget, og vi glæder os. Turen var rigtig god og lærerig både med hensyn til sammenhold, hvordan det er hensigtsmæssigt at kommunikere, og frem for alt har vi fået formuleret nogle målsætninger, der, når de opfyldes, ikke kun vil gøre os bedre som enhed, men også vil gøre os til bedre, gladere, mere stolte, motiverede medarbejdere og mennesker, ligesom vi lettere vil kunne integrere nye medlemmer i besætningen.

GRIBBENS besætning håber, at vi igen næste år kan få den samme mulighed for at udvikle os som enhed. Vi på GRIBBEN vil anbefale alle enheder at benytte den mulighed, som kompetencemidlerne giver – så kom bare i gang og søg!

Nye bøger · Nye bøger · Nye bøger · Nye bøger · Nye bøger

## DEN DANSKE FLÅDE 1850-1943 som fotograferne så den

Fra de tidligste fotografier i 1850'erne og frem til flådens sænkning i august 1943 fortæller her historien om en af de vigtigste perioder i den danske flådes historie.

Om en rivende teknologisk udvikling, fra de træbyggede sejlskibe gennem dampskibenes tidsalder til de moderne skrueskibe. Om livet om bord på flådens skibe, i krig og fredstid, fra matroser til officerer. Om arbejderne på Holmen og i Nyboder. Bogen indeholder mere end 150 fotografier, hvoraf mange publiceres for første gang i bogform.

### Fakta om bogen

Forfattere: Søren Nørby og Jakob Seerup

Omfang: 254 sider

Pris: 349 kr.



Returadresse/afsender  
Postbox 1325  
8210 Århus V

# VÆLG EN UDDANNELSE

der er et springbræt eller et ståsted for livet

Recommended



**SØG NU**

Bestil bogen på [forsvaretsuddannelser.dk](http://forsvaretsuddannelser.dk)

## Bestil "Hvad kan du blive i Forsvaret" og læs om dine mange muligheder

Hvad skal jeg være? Hvad kan jeg blive? Hvordan er mine jobmuligheder bagefter? Spørgsmålene trænger sig på, når du skal vælge uddannelse. "Hvad kan du blive i Forsvaret", har ikke svarene på det hele, men den kan hjælpe dig med at blive mere afklaret.

Bogen fortæller om uddannelsesmulighederne inden for Forsvaret og viser, at Forsvaret rummer masser af studievalg og karrierespektiver - både i og uden for Forsvaret.

Forsvaret er nemlig en af landets største arbejdspladser og samtidigt et unikt, spændende og meget alsidigt uddannelsessted, hvor du kan uddanne dig på alle niveauer.

Forsvaret er altså en overvejelse værd, uanset om du er teoretisk funderet, praktiker, teknisk interesseret, internationalt orienteret, brænder for idræt og outdoor eller har ambitioner om at blive leder. Og så har vi slet ikke nævnt, at du får løn under uddannelse og er sikret et job bagefter.



**Forsvarets uddannelser**  
Et springbræt eller et ståsted for livet