



## **TEMA:** Uddannelse

Læs også:

Isbryderne  
klar til isen

Helikopter-  
helte så  
døden i øjnene

Ny officersuddannelse

Svendebrev for fuld udrykning



# Indhold

## TEMA: Uddannelse

- 4 Nye officerer til søs efter kort grunduddannelse
- 7 Tag en erhvervsfaglig uddannelse med fuld løn
- 8 Svendebrev for fuld udrykning
- 10 Uddannelse til job for drengerøve



## ANDET

- 12 Sprogofficer i Søværnet
- 14 Historisk dansk-afrikansk aftale
- 16 Klar til isen
- 18 Nyt job: "Vi har ikke råd til at lave fejl"
- 20 Er du tunet til togt?
- 21 Nye bøger og notits
- 22 Udsendt til Georgien
- 24 Kongeskibet DANNEBROG som model
- 26 Helikopterhelte så døden i øjnene
- 28 En dansk seniorsergent på Hawaii
- 30 På vagt i julen



**Udgiver**  
Søværnet Operative Kommando  
Sødalsparken 20  
Postboks 1483  
8220 Brabrand  
E-mail: lese@sok.dk  
Web: Forsvaret.dk/sok  
Telefon: 89 43 30 99

**Ansvarshavende redaktør**  
Kommandørkaptajn Dan Brømsøe  
Termansen

**Redaktør**  
Pernille Kroer  
Telefon 89 43 30 21  
E-mail: pernillecroer@mil.dk

**Øvrig redaktion**  
Astrid Bigum Kristensen

**Layout og tryk**  
Skabertrang / Silkeborg Bogtryk

Oplag 7500 / 4 gange årligt

**Artikler til bladet**  
Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere indsendte artikler. Stof til bladet sendes til redaktionen, der træffer beslutning om optagelse. Eftertryk tilladt med kildeangivelse.

**Deadline for næste nummer**  
13. februar 2009

**ISSN-nummer**  
1903-279X



# Personelplanlægning og operativ fleksibilitet

– kan være to fuldstændig modsatrettede størrelser. Men sådan behøver det faktisk ikke at være

➤ ABSALON, ESBERN SNARE og OPLOG'erne har i de seneste uger oplevet, at planer er blevet ændret med meget kort varsel, fordi der har været et operativt behov for vores tilstedeværelse ved Afrikas Horn for at bekæmpe pirateri.

Det er en opgave, der er vigtig for Danmark, selvom det på godt jysk er rigtig træls for tredje gang på kort tid at skulle meddele familien, at planerne nu igen er ændret. Netop disse situationer, hvor hjemmeprioderne konstant ændres, vil jeg gerne til livs.

Derfor er det et af mine højt prioriterede mål at skabe et Søværn, der har en maksimal grad af fleksibilitet samtidig med, at man kan fortælle familien, hvilke perioder man er væk hjemmefra. Det er det, jeg kalder det "Togtbaserede Søværn".

Betegnelsen dækker over et operationsmønster, som er forudsigeligt og dermed forudsætningen for, at man på forhånd ved, hvornår man er på togt, og hvornår man er hjemme for at afspadsere sin optjente frihed.

En sådan forudsigelighed eksisterer allerede i udstrakt grad i 1. eskadres sejlene enheder, der med varierende togtlængder har et meget stabilt operationsmønster. Resultatet er meget håndgribeligt, for der eksisterer stor set ikke uforudset afgang.

Problemet i 2. eskadre er derimod det, vi lige har set, nemlig at planer hele tiden ændres som følge af nye politiske prioriteringer. Det vil være naivt at tro, at netop denne eksterne præmis for vores internationale operationer vil blive ændret. Derfor må vi manøvrere uden om problemet på anden vis. Det er her, at det "Togtbaserede Søværn" kommer ind.

Idéen er ganske enkelt, at når man er tilkommanderet et skib som f.eks. ABSALON-klassen, så sejler man i tre måneder, hvorefter man holder tre måneder fri. Herefter gennemfører man operativ opkøring, uddannelse m.v. i cirka tre måneder, så man er klar til næste togt. På den måde vil en eventuel pludseligt opstået international mission ikke ændre på planlægningen, idet man blot vil beordre den enhed af sted, som er på togt i forvejen.

Det kræver til gengæld, at vores OPLOG'er kan overtage skibene, når de kommer hjem fra togt, så besætningerne ikke skal gå vagt m.v. Det stiller også krav til vores skoler og kurser, som skal tilpasse kurser og uddannelser, så de er synkroniserede med det "Togtbaserede Søværn".

Og når jeg nu er i gang med at omtale Søværnets skoler og kurser, så lægger de allerede i dag en stor ære i at tilpasse sig det operative behov. De udvikler kursernes indhold løbende og driver



innovationen i Søværnet i samarbejde med de operative enheder. Udsendelsen af ABSALON var slet ikke lykkedes uden kursernes fleksibilitet.

Det sidste, jeg vil nævne i denne omgang, er faktisk en rigtigt god "julegave", som Forsvarets Personel Tjeneste netop har annonceret.

Nu skal du nemlig ikke længere have penge op af lommen, når du skal på kursus. Fremover kan du få dækket udgifter til logi og dokumenterede udgifter, hvis du bor langt fra kursusstedet, også selvom det foregår ved dit faste tjenestested. Specielt i Søværnet vil vi kunne mærke dette tiltag, fordi skibsbesætningerne bor spredt i hele landet. Faktisk var det et af de tiltag, som stod højt på Søværnets prioriteringsliste, da de 66 tiltag blev udvalgt.

Tak for året, der er gået, og ikke mindst tak for indsatsen til jer alle. Det er den, der gør, at Søværnet hænger sammen som en arbejdsplads, vi alle kan være stolte af.

Jeg ønsker dig og din familie en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

Nils Wang



#### DE NYE OFFICERSUDDANNELSER

##### Sejlads en valgmulighed

De taktiske kadetter, der starter på officersuddannelsen, kan afbryde uddannelsen efter det første grundforløb på 43 måneder. Herefter kan de sejle som løjtnanter i en periode, inden de fortsætter på officersskolen i endnu 11 måneder. Uddannelsen tager altså 54 måneder på skole plus et sejladsforløb

De kan også vælge at tage den fulde officersuddannelse i ét hug. Det betyder skolegang i 57 måneder.

##### Sejlads obligatorisk

Anderledes er det for de tekniske kadetter. De har længe har ønsket mulighed for at sejle midt i uddannelsesforløbet, hvor de har gennemført maskinmesteruddannelsen. Dét ønske er der blevet lyttet til.

Den nu 64 måneder lange uddannelse til teknikofficer bliver ændret til 47 måneders grunduddannelse med en efterfølgende sejladsperiode. Her sejler officeren med rang af løjtnant som maskinmester (teknikofficer er den korrekte benævnelse) på Søværnets små enheder eller som vedligeholdelsesofficerer og elektroofficer på de større enheder.

Efter to til fem års sejlads fortsætter de tekniske løjtnanter på officersskolen i endnu 11 måneder. Herefter udnævnes de til premierløjtnanter. Uddannelsen afsluttes med kurser i våbenteknik og elektronik. Disse forventes at vare seks måneder.

# Nye officerer til søs efter kort grunduddannelse

Efter et par år med teoretisk undervisning på Søværnets Officersskole kan kadetterne nu komme i sejlede tjeneste som løjtnanter

➤ Mens kadetterne på Søværnets Officersskole tripper for at komme ud at sejle, mangler Søværnet officerer ude på skibene. En ny struktur på officersuddannelsen skal tilgodese begge parter.

I den nye ordning er officersuddannelsen opdelt i to hovedmoduler.

Kadetterne på den taktiske linje kan vælge at tage det første modul og blive udnævnt til løjtnanter med en skibsføreruddannelse. Herefter kan de komme ud at sejle og senere tage andet modul. Eller de kan tage begge moduler i umiddelbar forlængelse af hinanden.

**“Det er ufatteligt spændende, at jeg i praksis kan komme ud og bruge det, jeg har lært”**

Kadetterne på den tekniske linje gennemgår første modul og bliver udnævnt til løjtnanter med en maskinmesteruddannelse. Efter en sejlperiode vender de så tilbage til officersskolen og får andet modul.

Når officerseleverne har gennemgået en fuld officersuddannelse, udnævnes de til premierløjtnanter.

Fra kadetternes side er der store forventninger til den nye uddannelse. Imens søger Søværnets myndigheder og Hovedorganisationen for Officerer i Danmark i fællesskab at finde svar på de mange uafklarede spørgsmål, der dukker op i kølvandet på den nye struktur.

##### Kanon!

20-årige Peter Højgrav Rasmussen startede i august i år på den taktiske linje på Søværnets Officersskole. Han er optaget på uddannelsen efter den gamle ordning. Alligevel får han mulighed for at afbryde studierne for at sejle i en periode som løjtnant. Han skal give besked til skolen i efteråret 2009, men han er næsten sikker i sit valg. Han vil gerne have en sejladsperiode fra sommeren 2010:

“Det er kanon! Jeg savner at se, hvordan de grå skibe egentlig fungerer. Og jeg kan godt lide, at man kan binde det boglige og operative sammen i uddannelsen. Det er ufatteligt spændende,





at jeg i praksis kan komme ud og bruge det, jeg har lært, og så komme tilbage til skolen og lære mere”, siger Peter Højgrav Rasmussen.

Selv om han under sejladsperioden vil få rang af løjtnant, vil han betragte tiden til søs som en uddannelsesperiode. Som bonus får han en oveni en masse oplevelser. Så han kan ikke se, hvorfor han ikke skulle stikke til søs. Alligevel har han spørgsmål, der trænger sig på. For hvad med studieboligen i Nyboder, hvis han sejler i et par år? Og kan han få garanti for et tidspunkt, hvor han kan starte på officersskolen igen?

#### **Pædagogik og planlægning**

På Søværnets Officersskole står underviserne over for nye pædagogiske og planlægningsmæssige udfordringer. Stabschefen på Søværnets Officersskole, kommandørkaptajn C. Victor Rasmussen forklarer:

“På den nye officersuddannelse vil sammensætningen af eleverne på det

andet grundforløb blive differentieret. Vi vil have elever, der tager officersuddannelsen som én samlet uddannelse, og der vil være elever, som har sejlet som løjtnanter. De sidste kommer med en erfaring, ikke mindst i ledelse, som vi

**“Med den fleksibilitet, der nu er lagt op til, vil der være risiko for, at vi får en forringelse af officersuddannelsen”**

skal indrette undervisningen efter. Det bliver en udfordring, som vi forhåbentlig kan bruge til noget positivt.”

#### **Garanti**

Også i planlægningen af det andet uddannelsesforløb er der ukendte faktorer, som skolens ledelse skal håndtere. Om dette siger C. Victor Rasmussen:

“De unge bestemmer selv, hvordan de strikker deres uddannelse sammen. Vi ved endnu ikke, hvor mange kadetter på den taktiske linje, der vælger den korte eller den lange uddannelse, og dermed ikke, hvor mange der tager ud at sejle efter grunduddannelsens første modul. Det skal eleverne først vælge, når de er halvvejs i det første grunduddannelsesforløb”.

Ifølge C. Victor Rasmussen skal alle, der vælger sejlede tjeneste efter første trin af grunduddannelsen, gennemgå andet modul senest efter fem års sejlede tjeneste. De kadetter, som i dag er på Søværnets Officersskole, og som får mulighed for at vælge sejlede tjeneste efter første trin af uddannelsen, skal have garanti for, at de kan komme ind på andet trin på et forud fastsat tidspunkt.

#### **Risiko**

Da der i øjeblikket i Forsvaret ikke er rådighedspligt, kan en løjtnant med skibsfører- eller maskinmesteruddannelse efter første modul på grunduddannelsen



## TEMA: Uddannelse



**Læretid:** Peter Højgrav Rasmussen vil betragte sejladsperioden som en del af sin uddannelse til officer

sige farvel og tak til en militær karriere. I givet fald vil Søværnet ikke have lukket hullerne efter de manglende officerer. Men C. Victor Rasmussen mener ikke, at

det er en reel risiko, da han regner med, at de unge vælger uddannelsen for at blive officerer i Søværnet.

### Positiv og skeptisk

I officerernes faglige organisation, HOD, ser formanden, kommandør Bent Fabricius, både fordele og risici ved den nye struktur på officersuddannelsen.

Formanden er positiv over for, at Søværnet hurtigt får en bred base af løjtnanter ud i den sejlede struktur, hvoraf nogle går videre i uddannelsessystemet, mens andre vælger en civil karriere. Men han er også skeptisk:

“Med den fleksibilitet, der nu er lagt op til, vil der være risiko for, at vi får en forringelse af officersuddannelsen. Jeg kan frygte, at det bliver svært at komme ud af den sejlede tjeneste igen, fordi vi fortsat vil mangle officerer. I stedet kan man forestille sig, at vi får en ordning, hvor løjtnanten efter et antal år i sejlede tjeneste vil kunne udnævnes til premierløjtnant alene med baggrund

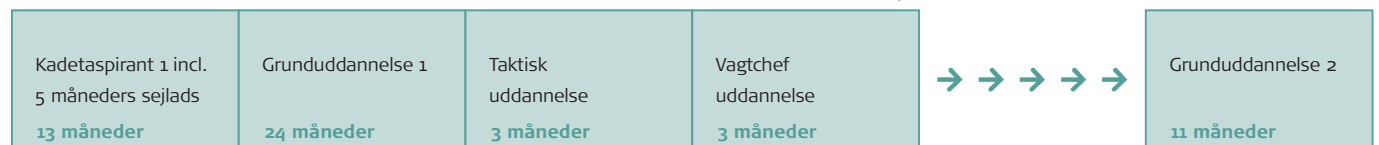
i sin praktiske erfaring. Men sejlede tjeneste kan ikke sidestilles med grunduddannelsestrin to”, understreger Bent Fabricius.

Han mener desuden, at officerer, der har været i sejlede tjeneste mellem de to grunduddannelsestrin, bør have en kortere periode som premierløjtnant end dem, der har taget uddannelsen som ét langt forløb: “Ellers vil der være noget rivende galt”, siger HODs formand.

Til dette siger C. Victor Rasmussen fra Søværnets Officersskole:

“Der er endnu en række faktorer, som vi snarest skal have afklaret i samarbejde med SOK, HOD og de sejlede enheder. Vores mål er, at officersuddannelsen giver de unge flere muligheder, og at vi får besat de ledige officersstillinger. Endelig skal vi sikre, at vi ikke får et A- og et B-hold af officerer, og at alle bliver stillet lige i deres videre karriere, uanset hvordan de sammensætter deres grundlæggende uddannelse”.

### TAKTISK OFFICER



Løjtnant

Premierløjtnant



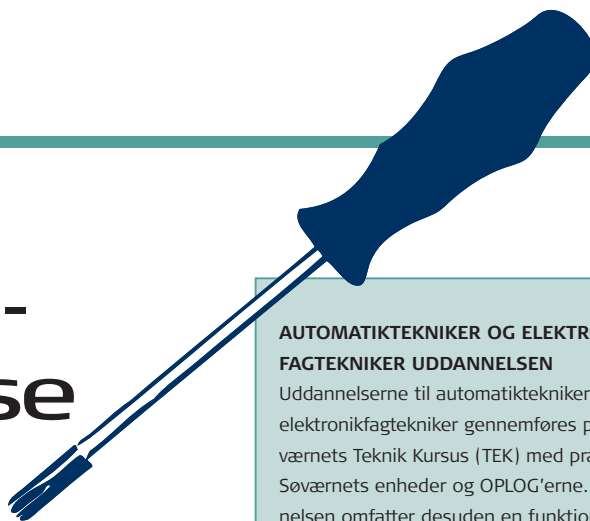
### TEKNISK OFFICER



Løjtnant

Premierløjtnant

# Tag en erhvervsfaglig uddannelse med fuld løn



Er du konstabel i Søværnet, kan du tage en erhvervsfaglig uddannelse og få løn under hele uddannelsen. Bliver du bagefter ansat i et job, der kræver svendebrev, går der op til 5000 kroner mere ind på din lønseddel om måneden

➤ Søværnet har et enormt behov for dygtige faguddannede medarbejdere. Derfor kan konstabler i Søværnet tage en lærlingeuddannelse og få løn og alle omkostninger til uddannelsen betalt.

Det drejer sig om fire erhvervsfaglige uddannelser:

- Automatiktekniker
- Elektronikfagtekniker
- IT-supporter
- Ambulanceassistent

Under uddannelsen får du som lærling udbetalt din basisløn plus militært tillæg. Efter uddannelsen kan du se frem til en klækkelig forøgelse af din faste månedsløn. Dog betinget af, at du bliver ansat i et job, der kræver svendebrev. For at blive optaget på uddannelserne skal du have gennemgået et 20 uger langt grundforløb på en civil teknisk skole. Dette kan du gennemføre på de samme lønvilkår som den erhvervsfaglige uddannelse.

Om baggrunden for den fordelagtige mulighed for at tage en erhvervsfaglig uddannelse siger Henrik B. Nielsen, uddannelsesafdelingen i SOK:

“Vi vil gerne give vores ikke-faglærte medarbejdere et kompetencemæssigt løft. Dels for at gøre det mere attraktivt for dem at blive i Søværnet, dels fordi vi mangler personel med teknisk uddannelse.” ■

Du kan få mere at vide om uddannelserne og ansøgningsfrister for at blive optaget på uddannelserne hos Forsvarets Personeltjeneste.

## AMBULANCEASSISTENT

Adgangskravet er mindst et års tilfredsstillende tjeneste. For at blive optaget på uddannelsen skal du vurderes egnet til at blive ambulanceassistent. Ikke mindst fordi den psykiske belastning i jobbet kan være stor. Undervisningen foregår på EUC Vest og på Social- og Sundhedsskolen i Esbjerg. Praktikperioderne foregår ved civile ambulancetjenester og på skadestuer. Uddannelsen tager to år og syv måneder, inklusive et grundforløb på 15 uger.

Uddannelsen til ambulanceassistent gennemføres i øjeblikket som et pilotprojekt i Forsvaret. Hvis det bliver besluttet at oprette uddannelsen permanent, forventes det at ske i løbet af 2009.

## AUTOMATIKTEKNIKER OG ELEKTRONIKFAGTEKNIKER UDDANNELSEN

Uddannelserne til automatiktekniker og elektronikfagtekniker gennemføres på Søværnets Teknik Kursus (TEK) med praktik på Søværnets enheder og OPLØG'erne. Uddannelsen omfatter desuden en funktionsuddannelse af 14 ugers varighed på enten TEK eller Søværnets Våben Kursus (VBK).

Lærlinge på uddannelsen til automatiktekniker, der er i praktik som driftsgast, tager funktionsuddannelse på TEK med hovedvægt på maskin- og elektrotekniske installationer på skibene. Lærlinge, der gennemfører praktikken som våbentekniker, er på funktionsuddannelse i cirka fire måneder på VBK med hovedvægt på enten missilsystemer eller kanonsystemer.

Lærlinge på uddannelsen til elektronikfagtekniker gennemfører funktionsuddannelse på TEK med hovedvægt på Søværnets systemer inden for sensor- og kommunikation.

I alt varer uddannelserne tre år og seks måneder plus grundforløbet på 20 uger. Uddannelserne afsluttes med svendep prøve.

## IT-SUPPORTER

Adgangskravet til IT-support uddannelsen er minimum to års tilfredsstillende tjeneste som kampinformations- eller kommunikationsgast. Skoledelen af uddannelsen foregår på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtte Skole (FFOS), mens praktikken gennemføres i Søværnet. Som IT-supporter bliver du bindeled mellem skibets teknikere og brugerne, ligesom du vil skulle løse tekniske problemer for brugerne. Uddannelsen tager to år og seks måneder plus grundforløbet på 20 uger. Uddannelsen afsluttes med svendep prøve.





# Svendebrev for fuld udrykning



## NY UDDANNELSE

Uddannelsen til ambulanceassistent er ny i Forsvaret. Formålet med uddannelsen er at bringe Forsvarets sanitetsfaglige medarbejdere på niveau med de civile reddere.

Kaptajnløjtnant Janne K. Larsen fra Forsvarets Sundhedstjeneste, siger om uddannelsen:

“Behovet for at kunne håndtere og behandle tilskadnede i Forsvaret er et andet nu, end det var tidligere. I dag har vi medarbejdere udsendt på internationale missioner, hvor der ofte er behov for livreddende førstehjælp. Medarbejderne skal have garanti for, at de kan blive behandlet tilnærmelsesvist på samme niveau som hjemme, hvis de kommer til skade eller bliver syge under en udsendelse. Vi fandt frem til, at de opgaver, som vores sanitetsfaglige medarbejdere skal kunne løse, ligner de opgaver, som de civile ambulanceassistenter løser. Derfor samarbejder vi nu med civile uddannelsesinstitutioner og ambulancetjenester”.

Der er blå blink og fuld udrykning på uddannelsen til ambulanceassistent, som marineoverkonstabel Andreas Agtbøl startede på i sommer. På bare to år har han svendebrevet i hånden

- En rød lampe blinker med hurtige skarpe lysglimt over døren til vagtstuen. I samme øjeblik klingrer en ringetone med decibel, hvis antal kunne vække en isbjørn af vinterhi. Den overdøves kun af vagten, der prajer alarmen over højttaleranlægget.

Ambulanceholdet på Frederiksberg Brandstation springer op. Et minut senere er de på plads i ambulancen. Garageporten går op, og bilen sætter ud af stationen for fuld udrykning.

## Civil uddannelse

“Jamen, det er jo lidt fedt og drenget at suse gennem gaderne med blå blink”, erkender 21-årige Andreas Agtbøl.

Han er marineoverkonstabel og arbejdede indtil i sommer på Søværnets Dykkerkursus. Han får stadig sin løn fra Forsvaret, men lige nu uddanner han sig til ambulanceassistent. Som en del af uddannelsen er han i praktik på Frederiksberg Brandstation. Han har allerede gennemført Forsvarets uddannelse til sanit. Derfor får han merit på den civile uddannelse til ambulanceassistent, så han efter bare to år står med sit svendebrev i hånden.

## Ville have et svendebrev

Andreas Agtbøl søgte ind i Forsvaret, fordi hans far er ansat i Hæren. Det samme var hans bedstefar. Så det lå ligesom i kortene. Desuden ville han være

automatiktekniker, og den uddannelse kunne han få i Søværnet.

Men uddannelsen var slet ikke noget for ham. Så han sprang fra og blev ansat på dykkerskolen til forefaldende arbejde. Samtidig tog han dykkercertifikat og fik job som assisterende instruktør på dykkerskolen. Men skolen satte som betingelse, at han gennemgik Forsvarets sanituddannelse.

**“Jeg vil gerne have svendebrev, så jeg har bevis på, jeg har lært noget”**

“Jeg hader ellers hospitaler, og det var aldrig faldet mig ind, at det kunne være spændende at blive sanit. Men det var det”, erklærer Andreas Agtbøl. Derfor var han heller ikke sen til at springe til, da han fik muligheden for at blive ambulanceassistent:

“Jeg vil gerne have svendebrev, så jeg har bevis på, jeg har lært noget. Nu har jeg fundet et fag, som jeg kan se mig selv arbejde i. Det er fascinerende og interessant at arbejde med det præhospitale. Når jeg står med en patient, der har det skidt, er det rart at have kompetencen til at hjælpe. Det føler jeg stolthed over”, siger den kommende ambulanceassistent.



TEKST: PERNILLE KROER, SOK

FOTO: LEIF ERNST RASMUSSEN, FORSVARETS MEDIECENTER



Endnu har han ikke været med ude for at hente hårdt kvæstede, og han tænker ikke så meget over, hvordan det måske vil påvirke ham:

“Jeg føler mig forholdsvis godt rustet. På skolen er vi i undervisningen blevet forberedt på, hvad vi kan komme ud for. Jeg er nødt til at tage det, som det kommer”, siger han.

#### Uafklarede spørgsmål

Den teoretiske del af uddannelsen foregår på Esbjerg Uddannelsescenter og på Social og Sundhedsskolen i Esbjerg. Rejse dertil og opholdet i Esbjerg betales af Forsvaret

“Vi får alle måltider serveret, så vi skal kun koncentrere os om uddannelsen. Og i fritiden er der masser at tage sig til. Jeg går mest på nettet, løbetræner eller dyrker fitness, når jeg er i Esbjerg”, fortæller Andreas Agtbøl. Alligevel er han ikke helt tilfreds:

Uddannelsen til ambulanceassistent er så ny, at han har endnu ikke fået besked fra Forsvaret om, hvordan han bliver aflønnet efter uddannelsen. Han ved heller ikke, hvor han skal gøre tjeneste. Lige nu vil han gerne udsendes til Afghanistan:

“Det vil være noget helt andet. Men jeg kan bruge det til noget ... at skulle ud og hjælpe vores soldater i Afghanistan”, slutter Andreas Agtbøl. ■

**Civil uddannelse:** Uddannelsen til ambulanceassistent er civil. Som en del af uddannelsen er Andreas Agtbøl i praktik på Frederiksberg Brandstation. Senere i uddannelsen skal han også i praktik på hospitaler



TEMA: Uddannelse

TEKST: PERNILLE KROER, SOK

FOTO: KARSTEN L. KARLSSON, SØVÆRNETS VÅBENKURSUS

# Uddannelse til job for drengerøve

Marineoverkonstabel Marcus Holk Laursen har svendebrev som automatiktekniker. I dag arbejder han med styresystemer til Søværnets kanoner. Et job for drengerøve, kalder han det selv







➤ Nogle gange kan en mor være den bedste i verden. I hvert fald var det Marcus Holk Laursens mor, der støttede sønnen i at søge ind på uddannelsen til automatiktekniker i Søværnet. Den opbakning er han rigtig glad for i dag.

“Du må godt skrive, at det her kan anbefales”, råber Marcus Holk Laursen inde fra stuen i lejligheden i Århus. Her bor han med sin kæreste.

## “En automatiktekniker er en mere avanceret elektriker”

### Dyrt legetøj

Marcus Holk Laursen fik sit svendebrev i sommer. Hans speciale er våbensystemer, mere præcist kanoner. Lige nu er han udlånt fra OPLOG'en i Frederikshavn til Søværnets Våben Kursus på Odden. Her har han job som hjælper. Hver mandag morgen tager han bussen fra bopælen klokken 5.30 for at nå færgen fra Århus en time senere. Torsdag aften går rejsen den anden vej. Måske ikke det mest attraktive pendlerliv for en 29-årig, men Marcus Holk Laursen er glad for jobbet:

“Det er jo virkeliggørelsen af enhver drengedrøm. Vi er drengerøve med noget dyrt legetøj”, siger Marcus Holk Laursen om sig selv og kollegaerne, der arbejder med Søværnets kanoner.

Oprindeligt var Marcus Holk Laursen uddannet TV-tekniker og havde arbejdet i nogle år med film og TV. På et tidspunkt tog han på højskole, hvor han gik på en teaterlinje. Bagefter søgte han ind på Filmskolen, men blev ikke optaget. Han fik job i en videobutik, men han skulle videre, og han havde lyst til at skifte spor. Han tog en teknisk grunduddannelse og



**Kan anbefales:** Marineoverkonstabel Marcus Holk Laursen anbefaler gerne andre at tage en uddannelse til automatiktekniker i Søværnet

ville være elektriker. Men han kunne ikke få en læreplads.

Så var det, at han tog sin mor med på råd.

### Udfordrende

“Jeg havde lyst til at prøve Forsvaret, og jeg ville gerne i Søværnet. Jeg var fascineret af U-både. Jeg vidste jo ikke rigtigt noget”, fortæller han. Men han blev hurtigt klogere.

## “Det er jo virkelig-gørelsen af enhver drengedrøm”

Efter optagelsesprøven til Søværnets Grundskole gik der et døgn. Så mønstrede han som 25-årig i Auderød til værnepligt i ni måneder. Herefter startede han på Søværnets Teknikskole på uddannelsen til automatiktekniker. I det meste af praktiktiden arbejdede han med kanoner. I dag er han glad for, at han ikke blev elektriker:

“En almindelig elektriker er mest noget med at trække ledninger mellem mur-

værk. En automatikfagtekniker er en mere avanceret elektriker. Jeg tror, at det er sjovere og mere udfordrende at være automatikfagtekniker. Vi arbejder med større systemer”, mener Marcus Holk Laursen.

### Vil gerne give noget igen

Uddannelsen til automatiktekniker i Søværnet svarer til uddannelsen, som civile tekniske skoler udbyder.

Derfor kan Marcus Holk Laursen sagtens kvitte Forsvaret og finde sig et civil job. Måske endda til en højere løn og med mulighed for at komme hjem til kæresten hver aften. Men Marcus Holk Laursen er ikke sikker på, at det vil være attraktivt for ham:

“Jeg vil i hvert fald gerne give Forsvaret noget igen for den uddannelse og alle de oplevelser, jeg har fået. Når jeg har sejlet har jeg set utroligt mange steder. I et job i Søværnet oplever du mange skægge ting”, konkluderer Marcus Holk Laursen. ■





# Sprogofficerer i Søværnet

**I sommer afsluttede Mette Lund Mikkelsen to års krævende uddannelse til sprogofficerer i arabisk. Hun håber på, at hun som sprogofficer vil få oplevelser for livet**

➤ Ved et cafébord i Ålborg Lufthavn sidder 29-årige Mette Lund Mikkelsen. Hun er nyuddannet sprogofficer i arabisk.

Senere på dagen flyver hun mod Afrika. Her skal hun som tolk på ABSALON under Task Force 150 være bindeled mellem den danske besætning og de arabisk talende lokale i området omkring Aden Bugten.

“Jeg har næsten 100 kg bagage med. Det meste er ordbøger og militære ting som for eksempel en skudsikker vest”, griner hun.

## Valgte Søværnet

Mette Lund Mikkelsen afsluttede sin uddannelse som sprogofficer i august i år. Uddannelsen udbydes af Hæren, men to fra holdet er udlånt til Søværnet i forbindelse med Task Force 150.

“Jeg valgte selv Søværnet, fordi jeg gerne vil ud at sejle. Jeg synes også, at Task Force 150 er en taknemmelig mission. De

**Taler flydende arabisk:** Mette Lund Mikkelsen er sprogofficer i Søværnet. Hun taler flydende arabisk og fungerer som tolk under Task Force 150

# ب ا ج ا ب ج ا ت ت ا ت ا ت ب ت ت ت ا. - ب ا ن ا ب ت ا ت ا. - ث ج ا ب ت ت ب. ث ا ت ا ل ا ل ث ب ب ث ا ل ت ت ج ب ا ل ث ب ب ب ا ل ث ب ا ب ا ل ث ب ت ب ا ل ا ل ت ا ب ب ا ت ل ا ب ب ب ب ٠٣٤. ث ا ت ن ث ا ل ا ن ا ب ا ل ث ب ا ل ت ت ج ا ل ت ا ب ب ث ب ا ج ث ا. ث ا ل ت ج ث ا ل ت ج ا ت ا ن ج ب ت ل ج ت ث ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ت ا ل ب ج ب ا ح ت ث ب ا ن ب ث ا ب ب ج ث ا ب ل ج ث ت ث ج ب ت

mennesker, der sejler i området omkring Afrikas Horn, udtrykker taknemmelighed for den danske tilstedeværelse, og der er et stort behov for en international indsats, hvis man ønsker at bekæmpe pirateriet”, siger hun.

## Hårdt studie

Mette Lund Mikkelsen læser i det civile liv til kandidat i mellemstlige studier på Syddansk Universitet. Hun tog orlov fra studiet for at blive sprogofficer.

“Jeg havde aldrig hørt om uddannelsen, indtil jeg via mit studium mødte en oversergent fra Oksbøl, som spurgte mig, om jeg havde overvejet at blive sprogofficer i arabisk. På det tidspunkt var jeg lige kommet hjem fra et halvt års studieophold i Jordan. Men jeg havde egentlig ikke lært særlig meget arabisk”, forklarer hun.

Derfor søgte hun ind og blev optaget på sprogofficersskolen. Uddannelsen tager to år og er ekstremt intensiv. Men efter uddannelsen kan alle tale det sprog, de har studeret.

“Du skal have sprogøre, og så skal du også være stædig. Nogle dage går du i skole fra 8.00-15.00, læser lektier fra 15.00-23.00, og så går du i seng. Og du bliver stresset over at skulle i bad, handle ind og den slags. Du kan ikke lave aftaler en hverdagsaften, for du skal læse lektier. Der er prøver hver fredag, og du føler hele tiden, at du ikke er god nok. Du presser dig selv hele tiden”, siger Mette Lund Mikkelsen.

## Anerkendelse af kompetencer

Efter uddannelsen til sprogofficer har Mette Lund Mikkelsen gennemgået en fire måneder lang omskoling til Søværnet, hvor hun har lært maritime udtryk på arabisk. Desuden har hun sejlet med ESBERN SNAREs besætning, som nu er besætning på ABSALON.

“Det er et privilegium at være i Søværnet. Folk er meget åbne og anerkender, at vi er specialister inden for forskellige områder”, siger hun.

## “Sproget er vigtigt, for hvis du kan tale med folk, får du større indblik i, hvorfor folk handler, som de gør”

Inden udsendelsen med ABSALON har Mette Lund Mikkelsen også nået at være i Egypten for at få brugt sproget.

“Jeg havde været der fem gange tidligere og har rejst meget i Mellemøsten. Jeg kan mærke, at jeg bliver bedre til sproget hver gang. Sproget er vigtigt, for hvis du kan tale med folk, får du et større indblik i, hvorfor folk handler, som de gør”, forklarer hun.

## Drømmejob i Mellemøsten

Op til udsendelsen med Task Force 150 har Mette Lund Mikkelsen undervist

ESBERN SNAREs boardinghold og frø-mændene i arabisk. Et arbejde, som hun fortsætter på skibet.

“Mandskabet skal kunne klare sig selv, så jeg ikke skal med på de skarpe boardinger. De lærer for eksempel at præsentere sig og spørge efter navn”, forklarer sprogofficeren.

Selvom Mette Lund Mikkelsen er klar over, at nogle situationer kan udvikle sig kritisk, er hun ikke bange for at tage af sted.

“Jeg kan godt lide at rejse i området. Det bliver spændene at rejse med Forsvaret og få adgang til en ellers lukket verden. Danmark har nogle meget dygtige specialstyrker, som har kompetencerne til, at tingene netop ikke optrappes. Jeg er ikke bekymret for at blive sendt ud. Jeg er kun bange for at blive en byrde for boardingholdet, fordi jeg måske ikke er fysisk stærk nok”, siger hun.

Interessen for arabisk stammer fra Mette Lund Mikkelsens barndom i Århus Vest, hvor hun havde mange venner med arabisk baggrund. Senere har hun rejst i blandt andet Libanon, Jordan, Syrien, Israel og Ægypten.

Efter Task Force 150 drømmer hun om at blive fredsbevarende FN-observatør i Mellemøsten. Hun håber på, at udsendelsen med Søværnet vil åbne døren for ønskejobbet. ■



## Udsendt for Søværnet

# Historisk dansk-afrikansk aftale

For første gang er Søværnet part i en bilateral aftale med et afrikansk land. Aftalen er blandt andet vigtig for sikkerheden for danske marinesoldater, der er udsendt til den afrikanske stat Djibouti

➤ Lørdag den 1. november klokken 11.00 dansk tid satte chefen for Djiboutis væbnede styrker sin underskrift på den historiske aftale. Det skete i det militære hovedkvarter i Djibouti. I samme sekund drog orlogskaptajn Dennis Armand Vad et lettelsens suk.

I 27 dage havde han på vegne af Danmark forhandlet med Djiboutis Udenrigsministerium og de militære myndigheder. Nu var aftalen endelig på plads og underskrevet af begge parter. Dennis Vad Armand, der under forhandlingerne i Djibouti midlertidigt havde været udnævnt til kommandørkaptajn, glædede sig til om få timer at sætte sig i flyet til Danmark.

### Sikrer soldater

Med i kufferten hjem havde den danske orlogskaptajn det vigtige dokument Status Of Forces Agreement, forkortet SOFA. Det er en juridisk aftale, der gælder i et år, om dansk personel på Djiboutis territorium. Aftalen giver blandt andet øget sikkerhed for danske marinesoldater, der i forbindelse med TASK FORCE 150 er udsendt til landbaseret tjeneste på den franske flådestation i Djibouti.

"Aftalen er særlig vigtig for personalet ved vores lokale støtteelement på den franske flådebase, men også for vores







**På plads:** Den 1. november underskrev orlogskaptajn Dennis Armand Vad, på vegne af Danmark, den historiske SOFA aftale med Djibouti. På Djiboutis vegne blev aftalen underskrevet af den øverste chef for militæret i Djibouti. Til stedet ved underskrivelsen var også den danske konsul i området

adgang til landets havne og lufthavne. For Djibouti betyder aftalen, at landet afgiver en lille del af sin suverænitæt til Danmark, idet de danske soldater, i tilfælde af en lovovertrædelse i forbindelse med tjenesten, skal retsforfølges i Danmark”.

## “For Djibouti betyder aftalen, at landet afgiver en lille del af sin suverænitæt til Danmark”

Sammen med SOFA-aftalen indgik de to lande endnu en aftale, hvor Danmark forpligter sig til at hjælpe Djibouti med martim kapacitetsopbygning. Den danske støtte sker inden for rammen af de opgaver, som Task Force 150 løfter i regionen.

Dennis Armand Vad blev udnævnt til orlogskaptajn i sommer, efter at han havde gennemført stabskursus i Paris. Han havde ikke erfaring med at forhandle, og da slet ikke på fransk. Men det var ikke den største udfordring. Han havde regnet med at overstå forhandlingerne på en uge. Det kom til at gå anderledes.

### Kulturforskel

“Jeg havde håbet, at mit kendskab til fransk kultur ville hjælpe mig, fordi Djibouti er en tidligere fransk koloni. Men jeg måtte erkende, at den afrikanske kultur på trods heraf er meget forskellig fra vores europæiske. Djibouti er beliggende i en region af ustabile stater, hvor man indbyrdes er vant til, at man ikke kan stole på en mundtlig aftale. Derfor skulle alt ned på skrift i. Blot at tilkendegive, at man vil indgå diskussioner, opfattes dernede ikke som, at man rent faktisk gør det. Det kom desuden bag på mig, at jeg som udgangspunkt blev betrag-

tet som en mistænkelig person og ikke som en ven. Og så tager det lang tid at forhandle på de kanter”, fortæller Dennis Armand Vad.

Blandt andet blev møder af og til aflyst, når generalen skulle til fronten, hvor landet kæmper mod nabolandet Eritrea. Desuden er det weekend i Djibouti om torsdagen og fredagen. Det betød, at forhandlingerne kun kunne finde sted fra mandag til onsdag, fordi Dennis Armand Vad under forhandlingerne var afhængig af at kunne komme i kontakt med embedsmænd i Udenrigsministeriet, Forsvarsministeriet, FKO og SOK i Danmark. Den megen ventetid brugte Dennis Armand Vad til at forberede sig til det næste møde med Djiboutis militære topfolk.

“Der var forhandlinger og ændringer til aftalen til det sidste. Derfor var det en stor lettelse, da vi endelig kunne underskrive aftalen”, siger Dennis Armand Vad.

Nu venter implementeringen af aftalen. De danske soldater i Djibouti har allerede skiftet fra civil til uniform, og ABSALON kan nu tage direkte kontakt til de lokale myndigheder og skal ikke længere via Udenrigsministeriet, når skibet har brug for at anløbe Djibouti.

I starten af 2009 tager en delegation fra SOK og Forsvarskommandoen til Djibouti, for at aftale nærmere, hvordan aftalen om kapacitetsopbygning skal implementeres. Danmark leverer knowhow og undervisningsudstyr til uddannelse i Force Protection i Djibouti. ■



**Fattigdom:** Den afrikanske virkelighed er udbredt fattigdom. Her i hovedgaden i Djibouti



▼ Besætningerne på isbryderne venter hvert år med spænding på vinteren. For måske netop i den kommende vinter vil farvandene omkring Danmark fryse til is.

“Vi jubler, når der kommer is. Vi vil gerne ud at vise vores berettigelse og vise, at vi har passet ordentlig på skibet. Det er vores faglige stolthed”, siger maskinchef på ISBJØRN, Henrik Nielsen.

Der er dog langt mellem isvintrene i Danmark, og Henrik Nielsen forudser, at isbryderne nok heller ikke i år får lejlighed til at vise, hvad de duer til.

### Dengang i 1996

Henrik Nielsen har været på ISBJØRN i 16 år. Han husker tilbage på isvinteren i 1996. Den første og hidtil eneste gang,

der har været behov for ISBJØRN i hans karriere.

“Når der er is, er der en særlig isbryderånd: Én for alle, alle for én! Der er en helt euforisk stemning; nu sker det! Og lige fra dag ét er vi mediernes kæledægge; hvor er isbryderne nu? Der er stor bevågenhed omkring os. Det er vi selvfølgelig meget begejstrede for. Vi vil gerne vise os frem”, siger Henrik Nielsen.

### Klar til udrykning

Søværnets tre isbrydere, ISBJØRN, DANBJØRN og THORBJØRN, beskæftiger hele året 13 mand.

“Vi er vedligeholdelsesbesætningen. Når isbryderne sejler, er der en ekstra besætning på 25 mand på hvert skib. Det

er blandt andre personel fra de enheder, der ikke er aktive om vinteren. I år er det for eksempel fra GRIBBEN og SØLØVEN”, forklarer Henrik Nielsen.

Fra 15. december og til udgangen af marts er isbryderne på isvarsel. Det betyder, at enhederne skal være klar til at rykke ud i løbet af 48 timer.

“Vi skal bruge 48 timer til at gøre os klar til sejlads. Vi skal have proviant, olie og besætning om bord. Det kræver en utrolig logistik. Vi kan ikke til stadighed have olie i tanken, for den bliver dårlig af at ligge for længe”, siger Henrik Nielsen.

Isbryderne er et beredskab ligesom brandbilerne. De rykker ud, når isen er så tyk, at almindelige skibe ikke kan sejle.



# Klar til isen

**13 mand arbejder året rundt på Søværnets tre isbrydere i Frederikshavn. De holder skibene i beredskab til at rykke ud, når havet fryser til is**



De er en forsikring mod, at landet ikke går i stå, selv om farvandene fryser til.

## Fryser på en nat

“Isen skal have en tykkelse på 10-15 centimeter eller derover, før vi går i aktion. Der skal mange faktorer til, før der bliver dannet is. Men når det så først fryser, kan det lukke til med is i løbet af en nat”, siger maskinchefen på ISBJØRN.

Isbrydernes stævn er forstærket med 32 millimeter stålplader. Det er over dobbelt så meget, som på almindelige skibe. Forstærkningen gør isbryderne i stand til at sejle gennem is af en meters tykkelse, uden at sænke farten.

“Vi kan også bryde tykkere is, men så går det lidt langsommere. Vi har 10.500

hestekræfter og fire skruer til at holde skibet i gang. Normalt har et skib ellers kun to skruer”, fortæller Henrik Nielsen.

Selv om der ikke har været isvinter i Danmark i de seneste 12 år, har der alligevel været brug for de danske isbrydere. Da vandet i Den Baltiske Bugt frøs til is i 2006, stak DANBJØRN over Østersøen og hjalp svenskerne. Dengang var isen mellem halvanden og to meter tyk.

## Træner besætningen

Hvert år sidst på efteråret stikker ISBJØRN til søs. Også selv om der ikke er is. Henrik Nielsen forklarer:

“Vi sejler forskole med den besætning, som kan komme til at sejle på skibet i løbet af vinteren. Under forskolen træner

## SOMMEREN PÅ ISBRYDERNE

I perioden fra den 1. april til den 14. december bliver de tre danske isbrydere eftersat og vedligeholdt.

For at være klar til en isvinter kræver det vedligeholdelse på samme niveau som et skib, der er i drift hele året.

Kravene til isbryderne er de samme som til alle andre skibe. De er underlagt bestemmelser og regler fra forskellige myndigheder bl.a. Søfartsstyrelsen, Det Norske Veritas og Søværnet.

Alt maskineri og teknisk udstyr, skrog, skruer, rør etc. bliver eftersat, synet og godkendt af Det Norske Veritas (DNV).

I efteråret bliver der gjort klar til sejlads. Navigations- og kommunikationsudstyr bliver eftersat af vedligeholdelsesbesætningen. Hver sommer bliver alt sikkerhedsudstyr også gennemgået, blandt andet brandslukningsudstyr, redningsbåde og redningsflåder.

Miljøkravene har medført en stor og omfattende asbestsanering på DANBJØRN og ISBJØRN. Asbestsaneringen blev påbegyndt i foråret 2007 og forventes afsluttet februar 2009.

“Vi er nødt til at vedligeholde isbryderne. Man tager jo heller ikke bil ud fra garagen, der ikke har kørt i 10 år og så forventer, at den bare starter”, siger Henrik Nielsen.

vi besætningen og foretager en teknisk afprøvning af materiellet. Men vi kan kun træne og prøve af til en vis grænse. Når der er is, er vi udsat for et helt andet pres. Det er først der, hvor vi virkelig kan vise en ny besætning, hvordan vi bruger udstyret”.

Af økonomiske årsager sejler isbryderne hverken øvelser eller andre opgaver i årets løb.

“Vi sejler ikke bare for sjov. Det er for dyrt. DANBJØRN og ISBJØRN er begge over 40 år. De er store og tunge skibe, der også sluger meget brændstof”, siger ISBJØRN's maskinchef. ■



## “Vi har ikke råd til at lave fejl”

Ude i bølgerne stikker toppen af et hoved og en hånd op. Den 25-årige minedykker fra MAKRELEN, Rune Arup, giver signal til gummibåden.

Kort efter er han væk. Kun en bøjle afslører, hvor han gik ned. Men i den kraftige strøm i vandet forsvinder bøjen også. Kort efter kommer han op til overfladen og bliver hjulpet op i gummibåden af sin makker.

“Der er meget strøm, og jeg kunne ikke se noget som helst”, lyder meldingen fra Rune Arup.

Han har været MCM-dykker siden 2004. Han er uddannet som elektronikfagtekniker, og til dagligt varetager han opgaver i MAKRELENS maskinrum. Men det er dykningen, han brænder for.

“Det er fedt at være dykker. Man har adrenalin i kroppen, men på den gode måde. Det giver mange super spændende oplevelser”, siger Rune Arup.

### Respekt for minerne

Som dykker skal Rune Arup kunne lokalisere miner på bunden af havet og placere en sprængsæk ved siden af, så minen kan bortsprænges.

Jobbet er ikke ufarligt. Derfor bruger minerydningsfartøjerne ofte en fjernstyret mini-ubåd i stedet for dykkere. Hvis minerne er meget følsomme, eller de er placeret på meget dybt vand, bliver ubåden brugt. Men selvom det kan

være farligt at være dykker, er Rune Arup ikke bange:

“Det er en spændingsfyldt hverdag. Vi ikke råd til at lave fejl, for i værste tilfælde sprænger minen. Men vi over os rigtig meget. Vi har fået en god uddannelse, som har lært os, hvordan man håndterer miner. Jeg er ikke bange for at minerne sprænger, men jeg har respekt for dem. Hvis jeg var bange, var det ikke det rigtige job for mig”.

Foruden at rydde miner kan dykkerne også inspicere skrog og skruer og tage prøver af havbunden. De er også uddannet til at søge efter personer eller genstande, for eksempel våben, på havbunden.

“Vi kan hjælpe politiet med at søge efter forsvundne personer. Heldigvis har jeg ikke prøvet det, og jeg håber heller ikke at komme til det. Det

**Håndtegn:** Rune Arup giver tegn til hjælperne i gummibåden, inden han dykker ned



På havets bund ligger der mange farlige miner. Dykkerne på minerydningsfartøjet MAKRELEN finder og sprænger minerne, inden de selv går af



**Opmærksom:** Rune Arup tjekker sin dykkermakkers udstyr, inden han bliver sendt i dybet

er aldrig fedt at samle omkomne mennesker op af vandet. Men jeg har været med til at lede efter mordvåben", siger han.



#### Stole på makkeren

Rune Arup havde ikke selv overvejet at blive dykker, men da han blev tilbudt uddannelsen i 2004, slog han straks til.

"Jeg synes, det lød spændende. Jeg havde prøvet at dykke en enkelt gang under en ferie i Kroatien, men tanken om at uddanne mig til dykker havde slet ikke strejft mig. Men det er det fedeste job. Det kan absolut anbefales!", siger han med eftertryk.

I gummibåden er næste dykker klar. Rune Arup hjælper ham i udstyret, og tjekker at alt er i orden.

"Vi dykker som regel kun en ad gangen, men vi er altid flere af sted. Vi har brug for hinanden, når vi gør os klar

til at komme i vandet. Der er altid en hjælper, som sørger for at dit udstyr er i orden", forklarer Rune Arup.

Han er ekstra opmærksom på den anden dykkers udstyr, for han husker tilbage på en ubehagelig oplevelse, hvor hans dykkermakker kom op til overfladen uden sit iltudstyr:

"Jeg vidste med det samme, at den var helt gal. Jeg stod oppe i gummibåden og tog imod ham. Udstyret havde været utæt, så han havde fået kalk i munden. Jeg fik ham op og skyllede ham, og han kom på hospitalet. Heldigvis kan han i dag dykke uden mén. Oplevelsen har gjort, at jeg altid kontrollerer min makkers udstyr en ekstra gang. Selvom vi har dykket meget, må det aldrig blive rutine. Man skal have hovedet med sig".

**"Jeg vidste med det samme, at den var helt gal"**

#### Mange udfordringer

Til gengæld har Rune Arup også haft mange gode oplevelser som dykker.

"Når man står på bunden og sigtbarheden er lig nul, er det ikke altid lige sjovt.

Det kan godt være klaustrofobisk. Men vi får også mange fede oplevelser. En af de største oplevelser var, da vi trænede i Østersøen, hvor vi dykkede omkring et gammelt skibsvrag. Det var en flot dykning med god sigtbarhed. Og så er det en fed fornemmelse at være vægtløs i vandet", siger han.

**"Man har adrenalin i kroppen, men på den gode måde"**

Rune Arup bruger også dykningen til at finde sine egne grænser.

"Jeg kunne også godt prøve grænser af ved at springe bungee jump, men det varer kun få minutter. I vandet er der fuld fart på hele tiden. Og vi har et godt kammeratskab dykkerne imellem, for vi har brug for at kunne stole 100 procent på hinanden", forklarer han.

Selvom Rune Arup er i vandet flere gange om ugen med MAKRELEN, bliver han ikke træt af at dykke. Han dykker endda efter vrag i sin fritid:

"Hvert dyk er en anderledes oplevelse. Og selvom jeg mest laver øvelsesdyk med MAKRELEN, kan jeg sagtens bevare gnisten".





”I værste fald kan det tage flere døgn at transportere patienten til et hospital”

TEKST: PERNILLE KROER, SOK  
FOTO: SOK

# Er du tunet til togt?

Det Blå Bevis er ingen garanti for, at alle mand er raske, når de mønstrer til togt. Flere undlader at fortælle det, hvis de har fået en skavank eller sygdom, efter at de har været til lægetjek. Det kan gå ud over sikkerheden og skibets operationer

- Sygdom om bord kan blive en alvorlig sag, når en enhed sejler på åbent hav, langt fra nærmeste hospital.

Problemet rammer ikke kun den syge. Mangler der en mand i besætningen, kan det gå ud over sikkerheden om bord. Og skibet kan blive afbrudt i sin mission, hvis den syge skal transporteres til et hospital.

I værste fald kan det tage flere døgn at bringe patienten til et hospital. Det betyder, at skibet må tages ud af missionen i en længere periode, fordi det skal sejle den syge i havn og derefter skal tilbage til missionsområdet. Alternativt må skibets egen eller andre enheders helikopter tages ud af missionen for at flyve det syge besætningsmedlem i land.

## Mere end tusind sømil

”Under Task Force 150 har ABSALONs helikopter været med til at evakuere en syg amerikansk marinesoldat. For at bringe

ham til hospitalet, blev han fløjet fra skib til skib over en strækning på mere end tusind sømil. Det svarer til afstanden fra København til Rom”, fortæller kommandolæge i SOK, Henrik Allermand.

Han anbefaler alle, der er registreret som egnede til udsendelse, om straks at melde det på infirmeriet, hvis de får en behandlingskrævende sygdom.

Han var selv med som DOC i de første måneder af ABSALONs deltagelse i Task Force 150. Kort før afsejlingen fra Frederikshavn måtte skibsledelsen afvise et besætningsmedlem, fordi den pågældende ikke havde sit Blå Bevis i orden.

## Kontakt infirmeriet

”Hvis du bliver konstateret syg ved en helbredsundersøgelse lige før afsejling, går det ud over en anden, som vi må udsende med kort varsel. Værre er det, hvis du tager af sted, selv om du godt ved, at du er syg”, siger Henrik Allermand.

Han understreger, at alle behandlingskrævende og kroniske sygdomme bør give anledning til, at man kontakter infirmeriet. Her vil lægen så tage stilling til, om det skal have konsekvens for Det Blå Bevis, måske i form af en midlertid uegnethed.

## Hjælp til forebyggelse

Henrik Allermand anbefaler at bruge Forsvarets Sundhedstjeneste (FSU) som et personalegode, hvor man kan få hjælp til at forebygge sygdomme, som kan blive

en hindring for at blive udsendt. Både af hensyn til operationssikkerheden og kollegaerne. Men også af hensyn til én selv. Det synspunkt bakkes op af stabslæge i Forsvarets Sundhedstjeneste, Søren Worm-Petersen:

”Som et led i Sundhedstriaden skal alt personel i Forsvaret helbredsundersøges. Det er vi i fuld gang med, og det vil give os et godt overblik over livsstilsfaktorer, som for eksempel fedme eller rygning, som kan være årsag til, at folk ikke kan helbredsgodkendes. Her kan vi sætte ind med vejledning. For eksempel kan risikoen for at få type-2-sukkersyge eller for højt blodtryk reduceres, hvis man taber sig”.

Søren Worm-Petersen understreger, at den væsentligste grund til de obligatoriske helbredstjek er hensynet til operationssikkerheden.

En medarbejder med for eksempel en kronisk sygdom bliver dog ikke pr. definition kasseret. Det vil altid være en afvejning af, hvordan sygdommen er kontrolleret, og hvor medarbejderen skal udsendes til.

## Fornuftigt niveau

”Vi rager jo alle sammen skavanker og sygdomme til os i løbet af livet, og i FSU kan vi ikke gøre noget ved, at folk har fået en insulinkrævende sukkersyge. Men det skal ikke gå ud over andres sikkerhed. Derfor er vi nødt til at vide det”, siger stabslægen.

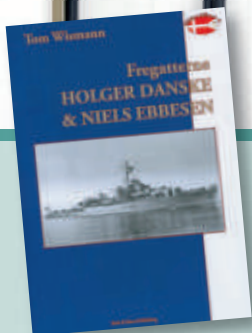
### MELD DIG PÅ INFIRMERIET, HVIS:

- du har eller har haft en sygdom, der har krævet hospitalsindlæggelse
- du har været syg i mere end 14 dage
- du er i behandling for en sygdom

### OG HUSK, AT:

- sygdomme kan være både fysiske og psykiske
- tandproblemer skal også meldes til infirmeriet





### Fregatterne HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN

I serien om Flådens skibe er der nu udkommet et nyt hæfte om fregatterne HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN.

I ord og med mange fotoillustrationer beskrives livet om bord på de to fregatter i årene 1945-1963. Hæftet, der koster 110 kr. inkl. forsendelse, kan bestilles på [www.flaadensskibe.dk](http://www.flaadensskibe.dk)

Endnu et hæfte om VIG-klassen udkommer i december 2008.



### Danmarks krigshistorie 1-2

Den første samlede fremstilling af Danmarks historie som krigsførende nation. Bogen beskriver, hvordan krig har formet menneske, stat og samfund i Danmark i mere end tusind år. Værket handler om krigenes årsager og konsekvenser i et udenrigs- og sikkerhedspolitisk perspektiv – og om nogle af de kriser, der nær var blevet til krig. I bøgerne møder læseren både den menige soldat og de mennesker, hvis liv på godt og ondt påvirkes af krigen.

Bogen er blevet til i samarbejde med seks af Danmarks førende krigshistorikere, nemlig lektor, ph.d. Kurt Villads Jensen, prof., dr.phil. Knud J. V. Jespersen, prof., dr.phil. Gunner Lind, cand. phil. Ole L. Frantzen, cand.phil. Michael H. Clemmesen og ph.d. Thomas Wegener Friis.

Bind 1 beskriver årene fra 700 til 1814  
Bind 2 omhandler årene fra 1814-2008

640 sider  
599 kroner  
Gads Forlag



### Leningrad

Forfatteren Michael Jones, som har en PhD i historie fra Bristol University, skriver i bogen LENINGRAD om et af Anden Verdenskrigs sorteste kapitler. Han viser de væsentligste krigshandlinger i forbindelse med belejringen af Leningrad, og han fortæller om de mennesker, som i mange år var undertrykt af den sovjetiske stat.

I bogen skriver Michael Jones: "Hitler sagde ved begyndelsen af indeslutningen af byen: "Det eneste, vi skal foretage os, er at bombe og bombardere den, ødelægge dens vand- og strømforsyning og nægte dens indbyggere alt det, de har brug for for at overleve"".

Da de næsten 900 dages belejring ophørte i januar 1944, havde næsten en million indbyggere i Leningrad mistet livet, og de overlevende havde fået rædselsvækkende minder.

Michael Jones arbejder nu som forfatter og tv-formidler af historiske emner.

391 sider  
299 kroner  
Borgens forlag

# Notits

### Nye mærkedage i Søværnets Militær Politi

Tirsdag den 6. maj og torsdag den 30. oktober 2008 bliver helt sikkert mærkedage for Søværnets Militærpoliti. Som den første MP enhed fik Søværnets Militærpoliti tirsdag den 6. maj 2008 overrakt et kongeligt approberet våbenskjold af Chefen for Søværnets Operative Kommando ved en stor parade i Kongsøre.

"Nu har Søværnets Militærpoliti fået et fælles samlingsmærke for enheden, som ligeledes kan styrke korpsånden," sagde Chef SOK i sin tale. Søværnets Militærpoliti var naturligvis utroligt glade for våbenskjoldet, men da Søværnets MP'ere er spredt ud på fem lokaliteter i landet, og våbenskjoldet kun kunne være et sted, manglede der ligesom noget.

### Estandarder

Dette "noget" havde Militærpolitiforeningen Danmark også spottet, så foreningen beslut-

tede at skænke Søværnets Militærpoliti fem estandarter, hvor våbenskjoldet fremgik sammen med enhedens navn.

Estandarter er oprindeligt en lille fane, som kan bæres af ryttere til hest. Estandarterne er derfor ikke særligt kendt og brugt i Søværnet. Overrækkelsen af estandarterne fandt sted den

30. oktober 2008 på Søværnets Sergent- og Grundskole i Frederikshavn ved en lille parade for MP korpset. Her overrakte formanden for Militærpolitiforeningen i Danmark de fem estandarter til Chefen for Søværnets Militærpoliti, hvorefter de blev videreoverrakt til repræsentanter for de fem MP enheder i Søværnet.

**Overrækkelsen:** De fem estandarter blev overrakt Søværnets MP korpset ved en parade på Søværnets Sergent- og Grundskole





# Udsendt til Georgien

➤ **Langt fra farvandsovervågning, piratjagt og fyldte skriveborde arbejder et antal søofficerer som militære observatører for FN i nogle af verdens brændpunkter. Her følger en rapport fra Georgien**



**Afslapning:** Selvom situationen er spændt, er der også masser af gode stunder

De nervøse blikke og de utallige politipatroljer burde havde givet et hint om, at noget var i gærde. Det var dog først, da jeg ankom til FN missionen senere på dagen, at jeg forstod, hvad der var i gang. Georgien havde indledt en offensiv imod Sydosetien, og jeg var ankommet til Tbilisi samme dag, nemlig 7. august 2008.

Ruslands respons på offensiven kom prompte og fra flere sider. Dels igennem Sydosetien, dels via Abkhasien, hvor FN missionen UNOMIG arbejder. Den drastisk forværrede sikkerhedssituation og det faktum, at mandatet, vi arbejder under, blev udhulet, betød, at vi den næste måned var meget begrænsede i vores operationer i regionen.

Siden er situationen blevet en smule mindre brandfarlig, og vi patruljerer og observerer igen nogenlunde rutinemæssigt i den kaukasiske krudttønde.

## En typisk dag

Vi arbejder hver dag fra 9 til 17, også i weekenderne. Samtidigt optjener vi så fridage, som kan bruges til leave. Jeg planlægger at skulle hjem i tre uger i januar. Det bliver første gang siden august, hvor jeg er hjemme. Når man er af sted i et helt år, betaler den danske stat to leave rejser i løbet af året, hvis man vil hjem flere gange end det, må man selv punge ud.

Den typiske dag for en United Nations Military Observer (UNMO) starter med morgenbriefingen, der samler op på gårsdagens observationer, og giver retningslinjerne for dagens forskellige patruljer og opgaver i sektoren.

Hvis der for eksempel har været rygter om krænkelse af de civile i et område, kører en af patruljerne ud for at snakke med de berørte og finde ud af, hvad der er fakta,

og hvad, der er propaganda i de statskontrollerede medier.

Man kan sammenligne det daglige arbejde med at lave farvandsovervågning, idet man konstant forsøger at holde et godt normalbillede af området, så man kan registrere, når noget ændrer sig. Det er klart, at MEGET har ændret sig, mens jeg har været her. Russerne har flittigt bygget fortifikationer på den abkhasiske side for derefter at overlade det meste til Abkhaserne selv. Det har vi haft travlt med at holde styr på.

I mit nye team, Fact Finding Teamet, er hverdagen lidt anderledes. Vi står for at lave en betydeligt dybere efterforskning af hændelser i hele missionsområdet. Det vil sige både på abkhasisk og georgisk side af den administrative grænse. Hvis nogle af toserne har aflivet hinanden, er det vores opgave at prøve at finde ud af, hvad der reelt har hændt. Det er ikke altid lige let, da begge parter livligt opdiger historier og benytter en presse, der er alt andet end fri.

Arbejdet i Fact Finding teamet er spændende og minder om politiefterforskning. Vi interviewer lokale, indsamler objekter og fotograferer på gernings-scenen. Derefter skriver vi en omfattende rapport, som FN kan bruge i deres forhandlinger med de to parter i området. Mine kollegaer i teamet har da også en lidt anden baggrund end mig. Chefen er militærpolitiofficer fra Storbritannien, en er gendarm fra Tyrkiet, og en er kriminaltekniker fra Schweiz.

## Fritiden

Alle i denne mission er indkvarteret ved private. Man bor simpelthen i deres hjem og er sandsynligvis deres eneste indkomst. De laver aftensmad og morgenmad til os, vasker vores tøj og sørger i det hele taget for, at vi kan



fungere optimalt, mens vi er her. I Gali, hvor jeg bor, kan man enten være i hovedkvarteret eller "hjemme", når man har fri. Andre muligheder er der ikke. Den eneste restaurant, som vi kunne besøge, blev sprængt i luften i juli. Siden da har sikkerhedssituationen været så spændt, at vi sågar skal køre i skudsikre biler efter mørkets frembrud. De mange restriktioner gør dog også, at vi så har et godt socialt liv i hovedkvarteret – der er ikke andet at lave.

#### Klima og omgivelser

Abkhasien og Georgien ligger op ad og imellem de kaukasiske bjergkæder, og er et fantastisk smukt område, hvis man da kan finde et sted uden sønderskudt bebyggelse. Bjergene på op til 4000 me-

ter på den ene side og det sorte hav på den anden side, er opskriften på smukke omgivelser.

Klimaet og de mange floder fra bjergene til havet gør i øvrigt, at alt kan gro. Hasselnødder, vindruer, mandariner, citroner, æbler, ja stort set alt groer og bliver brugt i den fantastiske gode mad, de lokale tilbereder.

#### Jul i Kaukasus

Jeg har planlagt at blive hernede i julen. Der er masser af fædre i missionen, og de vil selvfølgelig gerne hjem til ungerne, hvilket de også bør have lov til. Det bliver spændende, hvordan julen kommer til at foregå, når kollegaer fra bl.a. Sydkorea, Egypten, Tyrkiet, Sve-

rige, Danmark og Jordan skal holde jul sammen med de civile i missionen fra lokalområdet. En ting er dog sikker. Et juletræ skal vi have, om jeg så selv skal fælde det.

#### Personlige oplevelser uden side-stykke

Søger man en velorganiseret, effektiv og gennemskuelig organisation er FN systemet måske ikke ligefrem det bedste eksempel. Søger man derimod personlige oplevelser for livet, er en multinational FN mission fantastisk givende. De tætte relationer med gode kollegaer fra hele verden og de mange stunder omgivet af den smukke kaukasiske natur, bliver minder jeg kommer til at huske på, i resten af livet. ■

**Tank Convoy:** Hektiske dage i august og september





TEKST OG FOTO: ASTRID BIGUM KRISTENSEN,  
JOURNALISTPRAKTIKANT



# Kongeskibet **DANNEBROG** som model

**Kaj Meyer er bidt af at bygge modelskibe. Hans seneste værk er en nøjagtig kopi af Kongeskibet DANNEBROG. Modellen står nu hos Søværnets Operative Kommando**

➤ "Modellen er bygget efter den originale tegning fra 1931", siger 80-årige Kaj Meyer og peger på nogle af detaljerne på skibet.

På bordet foran ham står en nøjagtig kopi af Kongeskibet DANNEBROG, som det så ud, da det blev navngivet for 77 år siden. Kaj Meyers model er dog 75 gange mindre end originalen:

"Det er svært at bygge skibene, som de er i dag, for de bliver ændret med tiden. Der kommer hele tiden nye ting på," siger han.

Selvom Kaj Meyer er oppe i årene, ryster han ikke på hånden, når han med pincet bygger sine modelskibe. Og han går ikke



#### KAJ MEYERS 11 MODELSKIBE

- Skoleskibet Danmark, som findes i en børnehave i Randers
- Fregatten Jylland, som er foræret til et af Kaj Meyers børn.
- Golden Heat, et engelsk skib som er foræret til et af Kaj Meyers børn.
- Hjejlen, som sejler på Silkeborgsøerne, foræret til et af Kaj Meyers børn.
- Skoleskibet Danmark, hænger i Husum Kirke
- Norske Løve, hænger i Haldum Kirke
- Georg Stage, findes i Kongens Ege
- Skoleskibet Danmark, findes hos Mariager Kommune
- Skoleskibet Danmark, hænger i Holbøl Kirke
- Fregatten Jylland, hænger i Falslev Kirke
- Kongeskibet DANNEBROG, findes i SOK's mødelokale "DANNEBROG".

på kompromis. Modellen af DANNEBROG er spækket med detaljer:

"Det tog en hel uge at bygge den udvendige trappe. Jeg har brugt tandlægebor til at lave udskæringerne på bovsprydet og agterspejlet. Bjælkerne på rælingen er

## "Det gør jo heller ikke noget, at folk kan kigge på dem"

tandstikker, som jeg har drejet ud. Det vanskeligste er at få det hele til at stå lige", forklarer den erfarne modelbygger.

### Mange tusinde timer

Kaj Meyer skærer selv alle dele ud til sine skibsmodeller. I hans værksted bag carporten til parcelhuset i Mariager står også en lille drejebænk, så han selv kan dreje metaldelene til skibene ud i nøjagtig størrelse.

Det tog ham fire år at bygge modellen af Kongeskibet DANNEBROG. I begyndelsen af i år stod modellen færdig:

"I alt har det taget et par tusind timer. Det er noget, jeg sidder og nørker med om vinteren. Når jeg først er kommet i gang, bruger jeg gerne fem-seks dage om ugen i værkstedet."

Kaj Meyer har aldrig været om bord på Kongeskibet DAN-

NEBROG, men han har set det mange gange, og det er ud fra sine egne fotografier, at han har fundet de rigtige farver til skibet.

"Jeg har haft billederne med til farvehandleren for at ramme den rigtige gule og røde farve", forklarer han.

Modellen af Kongeskibet DANNEBROG var det 11. i rækken af modelskibe, som Kaj Meyer har bygget igennem de seneste 30 år. Men selvom han har lagt mange tusinde arbejdstimer i sit arbejde med modelskibene, har han ingen af modellerne til at stå i derhjemme.

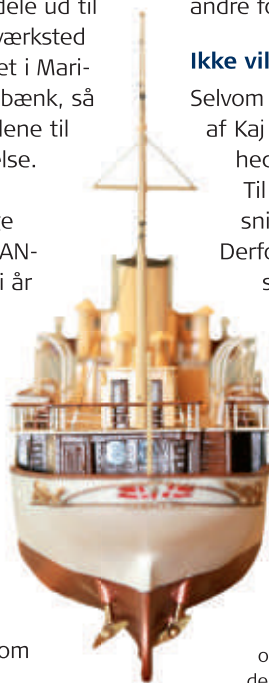
"Alt det, jeg bygger, står andre steder. Jeg kan jo ikke selv have alle skibene stående. Det gør jo heller ikke noget, at andre folk kan kigge på dem," siger han.

### Ikke vild med at sejle

Selvom modelskibene har taget mange af Kaj Meyers timer, er han i virkeligheden slet ikke så vild med at sejle. Til gengæld har han haft lyst til at snitte i træ, siden han var barn. Derfor uddannede han sig til møbelsnedker, og selvom han nu er pensionist, kan han stadig lide at bruge sine hænder.

Modelskebenes skrog er bygget op med spander indeni, og Kaj Meyer bruger forskellige træsorter til de forskellige dele af skibet.

**Mange timer:** Kaj Meyer har brugt omkring 2000 timer på at bygge modellen af Kongeskibet DANNEBROG



"DANNEBROGs skrog er bygget af abakitræ, som er nemt at bøje. Det er roligt træ, der ikke så nemt slår sig. Dækket er lavet af cedertræ, og så er der lagt kinesertråd ned mellem brædderne og glycerin ovenpå. Da jeg byggede Fregatten Jylland, brugte jeg en del mahogni. Det er noget vanskeligere at arbejde med, når jeg skal lave detaljer", forklarer han.

Ude i sit værksted er Kaj Meyer gået i gang med at bygge endnu en model af DANNEBROG.

"Jeg vil bygge det igen, fordi det er et af de skibe, som man ikke kan få i samlesæt".

Kaj Meyers første model af Kongeskibet DANNEBROG er nu opstillet i mødelokalet i Søværnets Operative Kommando, som er opkaldt efter netop Kongeskibet DANNEBROG.





# Helikopterhelte så døden i øjnene

Dansk helikopterbesætning fik tapperhedsmedalje for dramatisk redning af forulykkede franske flyvere på Grønlands indlandsis. Redningsaktionen havde nær kostet besætningen livet

➤ Redningshelikopteren var få øjeblikke fra at styrte ned over indlandsisen. Ved en usædvanlig snarrådig og beslutsom indsats lykkedes det sidste år en af Søværnets helikopterbesætninger at redde en fransk mandlig pilot og hans kvindelige passager efter en ekstrem dramatisk redningsaktion.

Franskmændene var forulykket i et ultralet fly i tæt tåge på den grønlandske indlandsis.

## De er hverdagens helte

De fire besætningsmedlemmer fra Søværnets redningshelikopter S-142 er tildelt Medalje for udmærket lufttjeneste.



Ved overrækkelsen på Holmen i København fremhævede kontreadmiral Nils Wang, at der er tale om en indsats, som ligger ud over det sædvanlige og langt ud over, hvad man kan forvente.

“Selv om det foregik langt væk og under usædvanlige forhold, så er det hverdagens helte, som bliver belønnet her”, siger Nils Wang.

### Et lille fransk fly blev smadret

Redningsaktionen foregik over 48 timer den 20. juli sidste år. Et fransk ultralet fly var på vej tværs over indlandsisen fra Grønlands østkyst med kurs mod Sdr. Strømfjord på vestkysten. Kort efter afgang fra Kulusuk på østkysten blev det franske fly fanget i tæt tåge over isen. Ude af stand til at orientere sig ramlede piloten ind i indlandsisens stejle bjergside i godt to kilometers højde. Flyet blev smadret til ukendelighed.

De to passagerer slap fra styrtet uden alvorlige knubs.

### De kunne intet se

På det danske inspektionsskib HVIDBJØRNEN, som tilfældigvis befandt sig ud for Kulusuk, blev flyets alarm modtaget, og kort efter var skibets Lynx-helikopter på vingerne.

Den usædvanlige position højt oppe på isen og tæt tåge gjorde redningsaktionen svær.

Under store dele af redningsaktionen var vejret så dårligt, at helikopterpiloten, Mads Bjerre, intet kunne se, og var nødt til at 'flyve på instrumenterne'.

### De må tilbage og tanke op

Det franske fly lå så langt inde over isen, at Lynx-helikopteren kun havde brændstof nok til at opholde sig over området i 15 minutter. Herefter måtte de returnere igen til HVIDBJØRNEN for at tanke op. Samtidig var positionen så højt oppe, at helikopteren havde besvær med opdriften.

På grund af de ekstreme forhold måtte besætningen vende tilbage til flyet tre gange, før det lykkedes at undsætte de to franskmænd.

### Piloten får vertigo

Det var på den anden tur, at det nær var gået galt. Få meter over isen fik piloten Mads Bjerre et anfald af vertigo, et flyverfænomen som sætter balancesystemet ud af kraft.

Bjerre kunne ikke længere skelne mellem tåge, skyer og indlandsis. Han mistede orienteringen, og helikopteren begyndte at bakke og snurre om sin egen akse.

Ved fælles hjælp fik besætningen reddet Lynxen ud af tågen. “Vi nåede alle at tænke, at nu var det slut”, siger Mads Bjerre om det dramatiske forløb. Tilbage på skibet besluttede besætningen at foretage et tredje redningsforsøg.

### Det handler om at redde mennesker

Denne gang lykkedes det mandskabet at sætte helikopteren blødt på indlands-

isen, mens de to forkomne franskmænd blev bjerget.

“Redningsaktionen husker os på, hvorfor vi egentlig er her. Det handler til syvende og sidst om at redde mennesker”, siger Nils Wang.

“Man ønsker at gøre en forskel, og jeg kan næsten ikke komme i tanke om et bedre eksempel end dette. Hvis ikke besætningen havde ydet denne indsats, havde de to franske piloter ikke været i live i dag”, siger admiralen.

Medaljen for udmærket lufttjeneste blev sidst uddelt i 2005. ■







# En dansk seniorsergent på Hawaii

I september deltog Michael C. Jakobsen i et internationalt symposium for seniorsergenter. Han skriver her om sine mange indtryk fra besøget i USA og mødet med kollegaer fra alverdens flåder

↘ Det er den 30. juli 2008, og jeg sidder i KNUD RASMUSSENS SAR-båd ud for Nordjyllands vestkyst. Jeg er i gang med at lave kompasrettelser, da jeg bliver ringet op af chefen for personelsektionen ved 1. eskadre. Han spørger, om jeg har lyst til at deltage i en konference fra den 17. – 27. september 2008. Den skal foregå i Honolulu på Hawaii.

“Ja ja, det er godt med dig”, svarer jeg. Jeg vidste, at det var hans sidste dag ved 1. Eskadre, så det kunne jo godt være en spøg. Men den var god nok.

## Chef for 367.000 mand

Vi var cirka 100 deltagere i dette års symposium. Da det første lignende symposium blev afholdt i New Zealand sidste år, var der kun 11 deltagere. Værten var Master Chief of the Navy, Joe Camper. Og tro mig, han er ikke en hr-hvem-som-helst.

Han er chef for 367.000 mand og er den højst rangerende inden for sergentgruppen. Han refererer direkte til Chief of Defence, og han har sit daglige arbejde i Pentagon. Han har sin egen stab på ti mennesker, og hvis han lige står og skal bruge et fly, så ringer han bare efter et. Det er lidt mærkeligt at tænke på, at han i det store og hele har samme rang som mig selv, og så er han alligevel chef for så mange mennesker.

## Store forskelle

Næste dag startede konferencen klokken 08:00. Hvert land skulle

**Kanoner:** Fordækket af Battleship Missouri i Pearl Harbor. Læg mærke til kanoen: 16 tommer, og så har skibet ni af slagsen

**Fornemt selskab:** Michael C. Jakobsen sammen med Admiral Manson Brown, Us Coast Guard, og Skib Bowen, Master Chief Petty Officer of the Coast

## GLOBAL MARITIME SENIOR ENLISTED SYMPOSIUM 2008

Formålet med symposiet var at behandle de udfordringer, som det 21. århundredes maritime miljø stiller. Samtidig var det formålet at skabe et netværk mellem seniorsergenter i maritime enheder over hele verden.

lave en kort præsentation af deres flåde og af, hvordan man skruede tingene sammen i sit respektive land. Det var meget spændende at høre om de forskellige måder, hvert land arbejder på, og der var stor forskel.

**“På basen arbejder 20.000 mænd og kvinder fra US Navy og 20.000 fra US Air Force”**

Landene i og omkring Europa gør tingene nogenlunde ens, og vi har de samme problemer at slås med, såsom rekruttering og forståelsen af vigtigheden af sergentgruppens opgaver og kapaciteter.

US Navy er bygget helt anderledes op. Der har sergentgruppen et meget større ansvar. De afrikanske lande, derimod, er langt bagud. Både hvad angår uddannelse og forståelse af virksomhedsorganisation. Afrikanerne bruger stadig pinde til afstraffelse af folk. Undtaget herfra er dog Sydafrika.

Om aftenen var vi til en reception i Pearl Harbour ved Master Chief Tom Howards



private bolig. Tom er Master Master Chief for hele Stillehavsflåden.

### Pearl Harbour

Næste dag var vi på flådebasen i Pearl Harbour. Vi startede med at besøge USS Poul Hamilton, et skib fra 1995, der efter vores standard lige så godt kunne havde været bygget i 1970. Skibet er på størrelse med vores fleksible støtteskibe, men der er ca. 400 mand om bord. Dernæst var vi på museumsskibet USS Missouri. Et skib, der emmer af historie, idet det var her fredsftalen, der endeligt afsluttede Anden Verdenskrig, blev underskrevet af Churchill, Eisenhower og Japans kejser. I Danmark kendes skibet fra filmen Under Siege (Kapring på åbent hav).

Vi besøgte også museet for USS Arizona, som blev bombet under Anden Verdenskrig. Man har lavet et museum ved vraget for at ære de døde. Der er for nylig blevet bevilliget 32 millioner dollars til at bygge et nyt museum. Dagen sluttede med et besøg i Navy Exchange (basens butik), der er den største af sin slags i verden.

På basen arbejder 20.000 mænd og kvinder fra US Navy og 20.000 fra US Air

**Til minde:** Museet for USS Arizona er opført ved vraget af skibet. Der er for nylig bevilliget 32 millioner dollars til at bygge et nyt museum.

Force. Det er en kæmpe base med egen 18 hullers golfbane – sådan én har vi vist ikke i Danmark.

**“Han er chef for 367.000 mand og er den højst rangerende inden for sergentgruppen”**

### En stor oplevelse

Dagen efter stod den igen på møder hele dagen, og om aftenen havde admiralen for Stillehavsområdet Coast Guard stillet sit hus til rådighed. Han boede helt ud til kysten ved Waikiki Beach og havde sågar sit eget fyrtårn i baghaven. Ude i horisonten lå et skib fra US Coast Guard og viste flaget, og ved solnedgang kom der to helikoptere – én fra US Navy

og én fra US Coast Guard – og lavede “fly by”. Det er vist kun USA, der kan stille sådan et skue på benene. Prøv at forstille jer, at Chef SOK stillede sit private hjem til rådighed for deltagerne i sådan et symposium, og at to helikoptere fløj forbi på én gang.

Denne aften var også den sidste aften, og det blev meget sent, inden vi kom på køjen. Klokkeren 04:00 tog jeg afsked med mine mange nye kammerater, og vi sagde farvel til Joe Camper. Han skulle videre til Mississippi for at holde et foredrag for nogle officerer. Han var nok lidt træt, da han tog af sted, men hvad betyder det, når man har sit eget fly til rådighed.

Dagen efter skulle jeg hjem til lille Danmark. En stor oplevelse rigere og med en masse nye kontakter rundt om i verden. ■







# På vagt i julen

Fra Nordatlanten til Aden Bugten er Søværnet på vagt døgnet rundt. Også selv om det er juleaften



## DE ER PÅ VAGT I JULEN

- TRITON
- HVIDBJØRNEN
- TULUGAQ
- KNUD RASMUSSEN
- FREJA
- SAMSØ
- THURØ
- MAKRELEN
- ABSALON
- Marinedistrikt Kattegat
- Marinedistrikt Bornholm
- Operationsrummet Århus

## ➤ Pakkespil i operationsrummet

I operationsrummet i Bunker 1 i Århus er juleaften en hyggeaften.

“Det afhænger selvfølgelig af, om vi får travlt med opgaver som skibe eller personer i nød på havet, skibe på grund, kollisioner og så videre. Så er vi nødt til at forlade hyggen. Vi vil gøre alt, hvad der er os muligt for at redde skibbrudne sikkert i havn og hjem til deres familier”, siger kaptajnløjtnant Michael Senger, som i år har vagt juleaften.

Ellers er der dømt hygge for de ti vagthavende medarbejdere med traditionel dansk julemiddag og pakkespil. Og i anledning af højtiden er alle i 3A-uniform.

“Chef SOK plejer også at komme forbi og ønske God Jul. Det er en hyggelig tradition”, siger Michael Senger.

## Dans om juletræ i Kattegat Marinedistrikt

Hos Kattegat Marinedistrikt bliver julen også fejret. Seks mand passer vagten, som erfaringsmæssigt er stille og rolig. Der er pyntet op overalt, og julemenuen er ganske traditionel. Efter spisning er der dans om juletræ og pakkeuddeling. Kollegaerne, som ikke har julevagten, har samlet sammen og købt små gaver til juleholdet.

TEKSTER: OPERATIONSGRUMMET I BUNKER 1, KATTEGATS MARINEDISTRIKT, FREJA, HVIDBJØRNEN, ABSALON – REDIGERET AF ASTRID BIGUM KRISTENSEN, JOURNALISTPRAKTIKANT

“Der er gjort noget ud af, at hver enkelt får en ting, som kendetegner personen. Hvis du for eksempel er fan af heavy metal rock, kan du sikkert regne med, at du får en cd med Helmut Lotti i julegave. Kun hvis du er meget heldig, ligger den nye cd med Guns ‘n’ roses under træet”, siger varslingsoperatør Susanne Jakobsen.

### Den første jul på FREJA

På FREJA skal besætningen fejre jul for første gang i år.

“Halvdelen af FREJA’s besætning er BARSØ’s tidligere besætning, hvor man ikke har haft egentlige traditioner i julen. Der har dog altid været gjort et stort nummer ud af julemiddagen, og den tradition vil vi videreføre på FREJA”, siger skibschef på FREJA, Jens Hyllested Pedersen.

**Julebagning:** Om bord på ABSALON hygges der i december. Der bliver bagt både vaniljekranse og brunkager, selvom der er 25 grader udenfor



LAD FESTEN BEGYNDE! KATTEGATS MARINEDISTRIKT FEJRE JUL MED HYGGELIG MIDDAG OG DANS OM JULETRÆET

Skibet fejrer jul i hovedstaden, hvor flere af besætningsmedlemmerne vil deltage i julegudstjerner.

### Jul i Nordatlanten

På inspektionsskibet HVIDBJØRNEN er det ikke svært at finde julestemningen.

Allerede i begyndelsen af december startede juleforberedelserne med klippedag og hygge med gløgg og æbleskiver. På HVIDBJØRNEN er der ikke mindre end fire juletræer, et i hver messe, og et i toppen af masten.

“Julen fejrer vi i Island. Juleaftensdag har Danmarks ambassadør på Island, Lasse Reimann, inviteret os til at deltage i den danske julegudstjeneste. Her vil en stor del af besætningen møde op iført paradeuniform”, fortæller Jimmy Skelmos, næstkommanderende på HVIDBJØRNEN’s B-besætning.

Der er kun at håbe på, at der ikke sker en katastrofe til søs i området omkring Island og Grønland i juledagene. Sker det, glemmer besætningen alt om julehyggen. Skibet skal inden for seks timer kunne forlade havn og komme de nødstedte til undsætning.

### Andesteg på ABSALON

Besætningen på ABSALON må kigge langt efter stemningsfyldte snefnug juleaften. Men næstkommanderende Anders Frishøj forudsiger, at besætningen alligevel får en uforglemmelig jul:

“Juleaften vil vi pynte og tænde juletræ om formiddagen med hygge, gløgg og æbleskiver. Om eftermiddagen er der julegudstjeneste, hvor vi vil synge julesalmer og høre præstens juleprædiken, inden vi går til bords klokken 19.00”, siger Anders Frishøj.



MARINEKONSTABEL SOFIE CASPARSEN BRINGER JULESTEMNINGEN OM BORD PÅ HVIDBJØRNEN, MED ET JULEHJERTE MED EN HVID BJØRN



HENRIETTE C.L. PEDERSEN HAR VAGT JULEAFTEN I OPERATIONSGRUMMET ÅRHUS. HUN GØR GER FOR, AT TRÆET ER PÅ PLADS JULEAFTEN

Julemenuen er helt traditionel, med hvide og brunede kartofler, rødkål og både flæsksteg og andesteg. Så selvom julen bliver fejret under fjerne himmelstrøg, er der alligevel et strejf af danske traditioner.

I løbet af julemåneden har der også været forskellige arrangementer for besætningen. Blandt andet adventsgudstjenester, julebingo og juleklippe-dag.

“Selvfølgelig bliver det en anderledes jul, men selvom tankerne vil søge hjemad, er vi ikke i tvivl om, at julen vil blive uforglemmelig”, siger Anders Frishøj. ■



# FORTSÆT DIN KARRIERE I FORSVARET

Bliv officer. Bliv leder. Bliv i Forsvaret.

Verden er fuld af muligheder, men hvis du vil være leder, skal du blive i Forsvaret – og blive officer. Officersuddannelserne fokuserer målrettet på praktisk og teoretisk ledelse inden for tre uddannelsesretninger. Inden for disse retninger har du stor frihed til selv at sammensætte dit eget forløb. Læs mere på [blivofficer.dk](http://blivofficer.dk).



## > Officer

Den klassiske officersuddannelse er blevet kortere og meget mere fleksibel. Ledelse i teori og praksis – national og international karriere med stort ledelsesansvar.

Et springbræt til en karriere i Forsvaret.

Uddannelsesstart august 2009.

## > Kontraktofficer

Koncentreret lederuddannelse, hvor du primært bliver uddannet til ledelse i stabsfunktioner. Når din kontrakt udløber, kan du for eksempel fortsætte din videre uddannelse og karriere i Forsvaret.

Uddannelsesstart august 2009.

## > Reserveofficer

Relanceres nu som en to-årig uddannelse med nationalt fokus. Lær at lede og lær andre at lede. Når du er færdig, bliver du tilknyttet Forsvaret som officer efter eget ønske. Sideløbende med uddannelse eller job. Mulighed for fastansættelse.

Uddannelsesstart februar 2009.

**SØG NU**

 NYE UDDANNELSER  
KONCENTRERET  
KARRIERE



DANMARK

PP

Id-nr. 46332

UMM

Returneres ved varig adressændring



**Forsvarets uddannelser**

Et springbræt eller et ståsted for livet

Læs mere på [www.blivofficer.dk](http://www.blivofficer.dk)



**Søværnet**  


Afsender: SOK · Postboks 1483 · 8220 Brabrand · Tlf. 89 43 30 99