

SØVÆRNET 4-2010

(printvenlig PDF)

Leder:

Et søværn i balance

”Et søværn i balance” er pejlemærket for den udvikling, vi ønsker i søværnet.

Med udtrykket mener vi, at der skal være overensstemmelse mellem de mål, vi sætter os for søværnets virke, og de ressourcer, vi har til rådighed.

Indtil for nylig var det ikke mindst knaphed på personel, der kunne true balancen. I dag er situationen den modsatte.

For søværnet betyder implementeringen af forsvarsforliget blandt andet, at vi har udfaset både korvetterne og standardflex-enhederne, mens vi må vente nogle år endnu på at indfase de tre nye fregatter.

For personellet er konsekvensen blandt andet, at vi i en periode har begrænsede muligheder for, at vores premierløjtnanter og kaptajnløjtnanter kan komme ud i sejlende tjeneste.

Derfor er vi nødt til at tænke nyt.

Det bliver en helt central udfordring at sikre, at vores personel får de nødvendige kompetencer til, at vi også i fremtiden kan opretholde et højt professionelt niveau, hvad enten det er i NATOPS eller i INTOPS.

For vores yngre officerer skal vi kunne tilbyde karrieremuligheder, også selv om ikke alle kan regne med et traditionelt tjenesteforløb via en chefstilling på en mindre enhed og herefter optagelse på VUT II.

Vi skal ud af tyranniet med, at man som yngre officer alene skal stræbe efter at blive kørt i stilling til VUT II. I stedet skal vi gøre det attraktivt for den unge officer at leve i nuet og dyrke den professionalisme, der er så afgørende for vores opgaveløsning. Vores udfordring er at finde spændende alternative tjenesteforløb, hvor den unge officer for eksempel uddanner sig til specialist inden for et område. Og ikke mindst skal vi anerkende, at et specialiseret tjenesteforløb er lige så godt som et traditionelt tjenesteforløb via VUT II. Desuden skal vi have set på, om det kan være hensigtsmæssigt, at yngre officerer veksler mellem tjeneste i de to eskadrer, og hvordan vi i givet fald kan gøre det.

Færre skibe får også indflydelse på vores øvelsescyklus, som igen er afgørende for, at vi kan opretholde vores høje professionelle niveau. Vi har i dag ikke tilstrækkeligt med danske enheder til, at vi med vores egne enheder alene kan gennemføre øvelser på et ønsket højt niveau. Derfor skal vi gøre vores øvelser attraktive for udenlandske enheder at deltage i, ligesom vores enheder skal deltage i internationale øvelser.

”Et moderne, effektivt og relevant søværn” var hovedtemaet for ”Young Officers Seminar”, et seminar for unge officerer, som vi holdt i slutningen af november. Det samme var temaet for det efterfølgende møde for søværnets chefer.

De yngre officerer arbejdede med nogle af de udfordringer for søværnet, som jeg har nævnt ovenfor. Som et resultat af Young Officers Seminar og Søværnets Chefmøde har vi fået et godt idékatalog. I de kommende uger skal vi have

gennemgået idéerne i detaljer, men allerede nu kan du i artiklen her i bladet om Young Officers Seminar læse om nogle af de første tiltag, vi sætter i gang.

2010 blev et begivenhedsrigt og forandringsrigt år i søværnet. Det samme kan vi forvente af 2011.

Når vi starter efter nytår, bliver det også med organisatoriske ændringer i marinedistrikterne, som fremover bliver maritime overvågnings centre, og vi siger farvel til Søværnets Helikoptertjeneste. Men også den øvrige del af søværnets struktur bliver ændret på en række områder.

Takket være det kæmpe arbejde, der er gjort for, at forliget skal få så lidt indflydelse som muligt på den enkelte medarbejders ansættelse, er det lykkedes at finde plads til stort set alle i den nye struktur. De få medarbejdere, der ikke er plads til, er blevet orienteret, og de vil i det nye år blive forsøgt genplaceret andre steder i Forsvaret.

Desuden bliver det med ESBERN SNARE på forlænget mission ved Afrikas Horn og med udsigt til, at vi igen i andet halvår udsender en enhed af ABSALON-klassen. Det glæder mig, at søværnets kapaciteter fortsat efterspørges, også selvom det ikke er uden omkostninger for den besætning der nu med kort varsel må tilbringe jul og nytår under fjerne himmelstrøg. Endvidere kan vi i 2011 se frem til, at den første fregat IVER HUITFELDT bliver afleveret fra Odense Stålskibsværft.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige tak til jer alle sammen for den modtagelse, jeg har fået i søværnet i løbet af mine tre første måneder som Chef SOK. Jeg glæder mig til, at vi i det nye år sammen tager fat på de nye spændende udfordringer, der venter.

Men foreløbig vil jeg ønske jer alle i søværnet og jeres familier en rigtig glædelig jul og et godt nytår!

*Finn Hansen
kontreadmiral*

Når søsygen rammer

De fleste, der har sejlet på Nordatlanten, har stiftet bekendskab med den. Søsygen. Når kaffekoppen kurer hen over bordet, og skibets rullende bevægelser forplanter sig til maveregionen. Når dørken forsvinder midt i et skridt, og man må tage gelænderet til brug for ikke at miste balancen. Og hvis først sø-benene svigter, er sejlturen over Danmarksstrædet meget lang.

Det måtte marinekonstabel Mikkel Trampedach Espensen sande, da han kort efter afsejling fra Reykjavik blev sendt til tælling af Nordatlantens bølger.

”Jeg var ved at lave et ventiltjek i kontrolrummet. Lige pludselig blev jeg dårlig. Der var faktisk forholdsvis vindstille, men den måde dønningerne kom ind på, kunne jeg bare ikke klare. Jeg lå to dage på køjen, og hver gang en bølge ramte skibssiden, skulle jeg kaste op.”

Verdens værste vejr

I 11 år har næstkommanderende på VÆDDEREN Peter Drost sejlet Nordatlanten tynd. Han har set mange søfolk bukke under for bølgerne, og han er ikke i tvivl om, at områdets nådesløse klima skaber optimale betingelser for spredning af søsyge.

”Alle lavtryk passerer syd om Kap Farvel, som er sydspidsen af Grønland, og det betyder, at verdens værste vejr findes i dette område. Desuden er der nogle forhold, der gør, at vi ikke helt selv kan bestemme, hvor vi sejler. Særligt om vinteren, hvor storisen kan tvinge os til at sejle meget uhensigtsmæssige kurser i forhold til søen.

Der ligger også noget mentalt i det. Nogle bliver usikre ved det faktum, at vi sejler rundt med 3000 meter vand under fødderne. Og hvis man ligger og tænker over det om natten, så er man mere klar til at blive søsyg.”

På broen eller på køjen

Når først havet spiller med musklerne, har VÆDDERENS læge Christina Rydahl Lundin travlt med at uddele søsygeplastre og -piller til de værst ramte. Ifølge hende er der to måder, man kan få bugt med søsygen på.

”Når man er ude at sejle, kommer der uoverensstemmelse imellem synet og balanceorganet, der sidder i det indre øre. Hvis balanceorganet registrerer, at man vipper op og ned, mens synet er fixeret på et punkt, der ikke bevæger sig, så kan hjernen ikke finde ud af det, og så bliver man syg. Derfor får folk det ofte bedre, hvis de kommer op på broen, så de kan se bølgerne og forberede hjernen på bevægelserne. Ellers er der ikke andet at gøre, end at lægge sig på køjen og lukke øjnene, så man ikke får noget input fra synet.”

Bølgerne gik højt under fiskeriinspektion

Da VÆDDERENS fiskeriinspektionshold boardede en trawler ud for Grønlands østkyst, forventede holdet at gennemføre operationen på en eftermiddag. Men det skulle vise sig at blive en meget lang affære

På vej til Narsarsuaq på Grønlands vestkyst, opfangede VÆDDERENS radar en rejefisker, som ikke tidligere havde været inspiceret. Fiskeriinspektion er en del af søværnets service til det grønlandske samfund, og det blev i samarbejde med Grønlands Kommando besluttet at kigge nærmere på trawleren.

Da rejefiskeren lå et stykke fra VÆDDEREN, blev inspektionsholdet indsat med helikopter. På den måde kunne inspektionsholdet udnytte overraskelsesmomentet og undgå, at rejefiskeren nåede at lave alt for mange foranstaltninger om bord - hvis han havde noget at skjule.

Helikopteren fløj helt hen på siden af trawleren, før piloten kaldte kaptajnen over radioen. Herefter blev inspektionsholdet hoisted om bord og gik i gang med inspektionen.

"Vi startede med en hurtig runde på produktionsdækket og så straks, at skibet var udstyret med nogle anordninger til at smide uønsket fangst direkte overbord. Og det må man ikke i Grønland," forklarer fiskeriofficer Claus Krogh Christensen.

Betvivlede søværnets autoritet

Til at begynde med var trawlerens besætning meget samarbejdsvillig. Men da fiskeriofficeren fortalte, at skibets anordninger var ulovlige og præsenterede kaptajnen for et bødeforlæg på 30.000 kr. fastsat af politimesteren i Grønland, blev besætningen mere modvillig og begyndte at sætte spørgsmålstegn ved søværnets ret til at udøve myndighed i de grønlandske farvande.

"Det hjælper generelt, at de kan se, at vi kommer i et krigsskib. Men da VÆDDEREN nåede frem, kunne rejefiskeren kun se lyset fra skibet, fordi det var blevet helt mørkt. Og så er der ikke andet at gøre end at hive lovgivningen frem," fortæller Claus Krogh Christensen.

Fanget af bølgerne

Efter en timelang telefonsamtale med trawlerens rederi indvilgede rejefiskeren i at betale bøden, og fiskeriofficeren gjorde klar til at afslutte sagen. Men vejret ville det anderledes.

Stormen og bølgerne var taget til, så det var umuligt for VÆDDEREN at sætte gummibåden. Derfor måtte inspektionsholdet belave sig på en nat i rejefiskerens messe, mens begge skibe satte kurs mod Grønlands kyst, hvor søen var mere rolig.

Næste morgen blev afhøringen af kaptajnen undtagelsesvis foretaget over radioen på grund af vejret, inden VÆDDEREN kunne sætte gummibåden i vandet. Og det skulle gå stærkt, for bølgerne viste igen tænder.

"Da vi fik at vide fra VÆDDEREN, at søen skulle til at rejse sig igen, var vi

nødt til at få det sidste papirarbejde ordnet i en fart. Og da vi skulle overføres i gummibåden, var det lige på grænsen til, at det kunne lade sig gøre. Det var lige i sidste øjeblik," fortæller Claus Krogh Christensen.

Pilotens livline

Når søværnets skibsbaserede helikoptere er i aktion, sker det i tæt samarbejde med skibets helikopter-controller. Og skulle piloten selv komme i problemer, kan helikoptercontrolleren overtage styringen

Vindstød, mørke og bølgegang kan gøre det til en vanskelig opgave at lande en helikopter på et skib i bevægelse.

Derfor er piloten ikke alene om opgaven. Fra broen sidder skibets helikoptercontroller og guider helikopteren sikkert tilbage på dæk

Som helikoptercontroller skal premierløjtnant Lars Christian Jensen holde tungen lige i munden. Fra sin station bagerst på broen er han bindeleddet imellem skibet og helikopteren, når den er i luften. Herfra oplyser han vagtchef og pilot om kurs, højde, hastighed og vindforhold, og det går ofte meget stærkt, når helikopteren gør klar til landing.

Hvis uheldet er ude

I tilfælde af at helikopterens udstyr svigter, og piloten mister sigtbarheden og evnen til at orientere sig, kan helikoptercontrolleren hjælpe med at styre helikopteren sikkert tilbage til skibet.

Ved hjælp af et godt gammeldags stopur og en gang kvik hovedregning kan helikoptercontrolleren regne ud, hvor lang tid helikopteren er om at ændre kurs. Imens han følger med på sin radarskærm, kan han således guide piloten på rette vej ved at fortælle ham, hvor mange sekunder han skal dreje til højre eller venstre.

Rednings-helikopter i Nordatlanten

Helikopterens hurtighed er altafgørende for inspektionsskibenes redningsaktioner ved Grønlands kyster. Men den barske natur og det uforudsigelige vejr stiller store krav til piloten og hans team. Afstandene er enorme i Grønland og de omkringliggende farvande. Derfor er søværnets inspektionsskibe afhængige af at kunne sende deres helikopter i forvejen, når de kommer nødstedte til undsætning.

I det iskolde vand er det ekstra vigtigt, at hjælpen når hurtigt og sikkert frem. Men de særlige grønlandske forhold med hård sø, kraftig vind og is kan være meget svære at operere under, så det kræver både træning og erfaring at flyve helikopter på de nordlige breddegrader.

"Det er utrolig smukt at flyve helikopter i Grønland, men man skal være meget opmærksom på vejret og terrænet. Det kan lynhurtigt blæse op, og vindforholdene kan ændre sig markant, når man flyver over en bjergtop," forklarer VÆDDERENS helikopterpilot kaptajnløjtnant Anders Buhl "HAB".

Flyvende Doc

For at kunne yde lægehjælp hurtigst muligt, er skibslægen ofte med i helikopteren, når den rykker ud på en redningsaktion. Med en specialdesignet bære kan helikopterteknikeren hoiste stærkt tilskadekomne eller bevidstløse personer op i den lille helikopter, hvor lægen yder den mest akutte hjælp allerede på vej tilbage til skibet.

Sammen med helikopterens faste besætning øver skibslægen sig derfor i at lave hurtige og sikre hoist – både fra skibet og fastlandet. Det er nemlig ikke alle steder, at det grønlandske terræn giver piloten mulighed for at lande den fem tons tunge LYNX-helikopter.

Julepakker til julemandens hjemland

Normalt kommer julegaverne til alle børn og voksne jo fra julemandens værksted i Grønland. Men i ét tilfælde bliver pakkerne sendt den anden vej

Et Herkules fly erstattede i begyndelsen af december julemandens rensdyr og tog turen fra Flyvestation Ålborg til det nordlige Grønland. Med om bord havde flyet pallevise af julegaver, julemad og julegodter til de 12 mand i Slædepatruljen Sirius ved Daneborg og til udsendt personel i Mestervig og på Station Nord.

De mange dejlige sager blev smidt ud fra Herkules-flyet fra en halv kilometers højde og dalede med faldskærm ned til mændene i den snedækkede grønlandske ødemark ved Daneborg og Mestersvig. På Station Nord landede flyet på landingsbanen.

Julemandens værksted

Forinden havde julepakker og juleforsyninger hobet sig op i hangar 51 på Flyvestation Ålborg, der for et par uger havde lagt hus til den danske udgave af julemanden værksted.

Med i pakkerne var alt fra tagpaptjære, varme soveposer og hundemad til julegodter, andesteg, nytårsfyrværkeri og private julegaver fra familiemedlemmer hjemme i Danmark. Mick Justesen og Henrik Appelt Laursen, begge fra Logistikcenter Grønland, havde pakket det hele med venlige juletanker på mændene deroppe langt mod nord. Mick Justesen fortæller:

”Vi tænker da på, at vi pakker til julen. Blandt andet skriver vi små julehilsner uden på nogle af pakkerne, og vi sørger for at fordele de private julegaver på flere paller. Så alle pakkerne til én person ikke er på én palle. For tænk nu, hvis netop den palle skulle ryge gennem isen eller på anden måde ikke nå frem”.

Fristen for at indlevere private julegaver til juleflyet til Grønland var en god uge, inden flyet skulle lette. Men også pakker, der dukkede op efter fristens udløb, kom med flyet. Så alle mand i det nordgrønlandske har noget at glæde sig til, når det bliver juleaften.

Ved fuldmåne

Julepakkerne til mændene i Grønland droppes hvert år ved fuldmåne i begyndelsen af december. På det tidspunkt er fupperne i Slædepatruljen Sirius vendt tilbage til Station Daneborg efter måneders patrulje over flere tusinde kilometer i den nordgrønlandske nationalpark.

Fupperne fejrer julen og nytåret i Daneborg med alt, hvad der hører til en god dansk julefest.

I de første måneder af det nye år forbereder fupperne sig på forårets patrulje, så mænd og hunde er klar til at drage ud i ødemarken til marts, når lyset igen kommer over horisonten på de nordlige breddegrader.

Arktiske udfordringer

Martino Renzi-Lomholt går i 3. G på Mulernes Legatskole i Odense, og han er én af 14 gymnasieelever, som har vundet den præmiekonkurrence, som blev udskrevet i forbindelse med Flådens 500 års jubilæum.

Temaet for præmieopgaven var:

“Den danske flådes rolle i en globaliseret verden – i fortiden, i nutiden eller i fremtiden”

Martino valgte at skrive om udfordringerne i Arktis

Martino Renzi-Lomholt

Der er nok at se til, når man er elev på Mulernes Legatskole i Odense. Det gælder også for mig, som går i 3. G på en samfundsvidenskabelig studieretning.

Undertiden støder man alligevel ind i nogle chancer, som man kan mærke, at man ikke må forpasse. Sådan havde jeg det, da jeg læste om konkurrencen for danske gymnasiaster i anledning af Flådens 500-års jubilæum. Her var en mulighed for at skrive en opgave under frie rammer; i modsætning til langt de fleste andre opgaver i gymnasiet, hvor man er underlagt et hav af genre- og metodekrav. Den frihed medvirkede til, at jeg kunne gå til arbejdet med stor lyst.

På den baggrund har jeg skrevet en opgave om Flådens fremtidige opgaver i Arktis. Den omhandler de udfordringer, der vil opstå i forbindelse med en eventuel udvinding af naturressourcer i regionen. Problemstillingerne spænder over flere fag; fra de naturgeografiske aspekter til de politiske / samfundsvidenskabelige aspekter.

Opgavens emne afspejles i høj grad i mit valg af studieretning, hvor jeg har samfundsfag på højniveau og naturgeografi på mellemniveau - men også i ligeså høj grad i min personlige interesse. Jeg synes, det er spændende at beskæftige sig med forudsigelser om, hvad der vil ske i fremtiden. Nok er forudsigelser i deres natur behæftet med store usikkerheder, men i en tid hvor der vendes op og ned på alt lige fra klima til samfundsstruktur, er det måske lige præcis mulige fremskrivninger, man bør beskæftige sig med.

Arktiske udfordringer

Den danske flådes fremtidige rolle i Grønland

Problemformulering

Med udgangspunkt i en redegørelse for de formodede naturressourcer i det arktiske område vil jeg forsøge at analysere Flådens fremtidige udfordringer, der vil opstå som følge af en eventuel udvinding af råstoffer. Endvidere vil jeg diskutere de politiske aspekter, der er forbundet med udvinding af naturressourcer i det arktiske område – herunder sandsynligheden for en konflikt mellem de arktiske stater.

Indledning

Den arktiske region står over for radikale ændringer inden for de kommende årtier. Isen smelter, behovet for nye energiressourcer vokser, og verdens politikere hungrer efter magt over de resterende naturressourcer, der formodes at findes på Jorden. Ser man på den arktiske region – og i særdeleshed Grønland – er der decideret tale om en skatkiste; potentielt set en guldåre af de helt store. Denne nyhed er først for alvor kommet på dagsordenen så sent som i 2008, efter at U.S. Geological Survey (USGS) offentliggjorde en række overraskende resultater om den arktiske undergrund. Endvidere åbner den mindskede udbredelse af is i Arktis op for nye transportveje, der vil ændre verdens geografiske forhold væsentligt og dermed åbne op for store ændringer på det internationale marked. Af disse årsager er det ikke så underligt, at statslederne fra de involverede lande pludselig har vendt blikket mod nord.

Det øgede internationale fokus på den arktiske zone vil i høj grad påvirke Danmarks engagement og aktivitet i området. En stor del af dette engagement og denne aktivitet vedrører forsvaret – og herunder Flåden. Hvis Danmark begynder at udvinde råstoffer i Grønland, og den grønlandske vækst begynder at stige, vil der opstå mange nye opgaver for Flåden. Kortlægning af områder og større byrder i den offentlige sektor – for slet ikke at tale om en potentiel stormagtkonflikt – er blot nogle af de mulige konsekvenser.

Men hvad går opgaverne, og dermed Flådens fremtid, mere specifikt ud på? Og mindst ligeså vigtigt: hvad er sandsynlighederne for, at de potentielle opgaver vil blive til realiteter?

Hvilke naturressourcer er det helt præcist, der efter sigende findes på Grønland? Hvor store er de, og er de anvendelige? Hvilke usikkerheder er dataene fra forskningen behæftet med?

Det er disse problemstillinger, jeg vil beskæftige mig med i denne opgave. Jeg vil forsøge at løse den ved at indsamle og bruge relevant information fra kilder, som jeg vurderer som valide. Kilderne vil overvejende bestå af videnskabelige artikler og fagbøger.

Redegørelse for naturressourcer i Arktis

De geologiske forhold i det arktiske område er ganske specielle. For det første er selve Arktis bare én stor kappe af is. Dybt under denne kappe findes der naturligvis en havbund, som er svært tilgængelig. Hertil kommer de tilstødende lande: Grønland (Danmark), Canada, USA (Alaska), Rusland og Norge, som tilsammen danner de arktiske lande. Når man ser på Danmark som arktisk land, kan man sige, at det sker i kraft af Rigsfællesskabet mellem Grønland og Danmark. En forudsætning for Danmarks fortsatte virke som arktisk land er altså, at Grønland fortsat bliver i Rigsfællesskabet.

De arktiske lande har samme historie som resten af verdens lande: alle har de engang været en del af superkontinentet Pangæa, der eksisterede i palæozoikum- og mesozoikumæraen for mellem 450 og 65 millioner år siden. Forklaret meget simpelt så var kontinenterne endnu ikke adskilt dengang, og lå altså ikke på deres nuværende placeringer. Man formoder, at Grønland fx engang har befundet sig omkring Middelhavslandenes nuværende placeringer. Det vil altså sige, at der ikke altid har været koldt og goldt i de arktiske områder. Engang har et mangfoldigt dyre- og planteliv sandsynligvis levet her – og det er netop, hvad der skal til, når der skal dannes fossile brændstoffer som fx olie og naturgas.

Olie og naturgas er sådan set rester af mikroskopiske planter og dyr, der har levet i urtidens hav for over 100 millioner år siden. Når sådanne organismer dør, synker de til bunds og danner et tykt lag. Efterhånden som der kommer flere lag, stiger både tryk og varme. Disse specielle forhold resulterer i, at organismernes råddner og omdannes til en tyk væske, der afgiver bobler af gas og senere omdannes til olie og naturgas. Man kan sige, at den solenergi, som mikroorganismene engang levede af, stadig er lagret i olien og gassen i dag i form af kemisk energi.

Hvis Grønland har ligget omtrent på samme breddegrad som Spanien, så må man ud fra det ovenstående antage, at der er en ganske stor chance for, at der findes olie og naturgas i undergrunden.

Undersøgelser fra U.S. Geological Survey (USGS)

USGS har foretaget den hidtil mest overbevisende forskning om undergrunden i Arktis. Gennem det amerikanske indenrigsministerium er der blevet gennemført en stor undersøgelse, hvis resultater er blevet fremlagt i sommeren 2008. De meget lovende resultater har været en tungtvejende faktor i det, at interessen for de arktiske foretagender er blevet øget.

USGS estimerer, at der er op mod 90 milliarder tønder uopdaget olie nord for polarcirklen. Mængden af naturgas er estimeret til 1,670 billion m³. Endelig er mængden af flydende naturgas estimeret til 44 milliarder tønder. Formålet med den flydende naturgas er at omdanne det til petroleum.

Det er yderst vigtigt at holde sig for øje, at alle de estimerede mængder fra USGS er såkaldte "teknisk udvindelige" mængder. Det vil sige, at ressourcen godt kan udvindes og anvendes, men at det ikke med sikkerhed vil være rentabelt med nutidens teknologi. Så længe det ikke er rentabelt for en virksomhed at udvinde ressourcen, er der naturligvis ingen, der vil arbejde i det. I stedet vil man typisk fokusere på at forbedre teknologien, så det kan gøres rentabelt. Hvor stor en andel af ressourcerne, der rent faktisk er rentable med nutidens teknologi, oplyser USGS ikke.

Ressourcerne nord for polarcirklen estimeres til at tegne sig for hele 22 % af de uopdagede naturressourcer i hele verden. Heraf udgør olien op mod 13 % af verdens uopdagede olieressource, mens naturgassen tegner sig for hele 30 % af verdens samlede uopdagede ressource. Endelig er der den flydende naturgas, der skal udgøre 20 % af verdens samlede uopdagede ressource. Man estimerer, at hele 84 % af naturressourcerne befinder sig offshore – det vil sige ude på havet / under havbunden.

En del af forklaringen på, at det er dyrt at udvinde naturressourcer i Arktis, er, at der findes nogle ekstreme vejforhold. De ekstreme kuldegrader besværliggør processen på mange måder; for det første vil der ofte skulle bores gennem et metertykt isdække, dernæst eksisterer der ingen infrastruktur i området, hvorfor en sådan vil skulle bygges op helt fra bunden.

Gennem de senere år har man observeret en mindskelse af isens udbredelse i Arktis. Forskere fra National Snow and Ice Data Center oplyser, at den maksimale havisudbredelse i 2008 – 09 blev nået med et areal på 15,2 km². Det er omtrent 720.000 km² (eller 4,7 %) mindre end gennemsnittet fra 1979 til 2000.

Endvidere oplyses det, at den tynde is, der fryser og smelter hvert år, i dag fylder omkring 70 % af den arktiske havis om vinteren. Til sammenligning udgjorde den tynde is mellem 20 og 30 % af den samlede is i 1980'erne. Modsat står det til med den tykkere havis, der overlever to år eller mere; i dag fylder den omkring ti procent, hvor den i 1980'erne udgjorde mellem 30 og 40 %.

Det er interessant for råstofudvindingen, at isens udbredelse på Arktis mindskes år for år. Selvom denne udvikling måske ikke er gavnlig i et globalt perspektiv, så åbner det op for større muligheder i det arktiske. Her vil det være lettere at foretage undersøgelser om undergrunden, at udvinde grundstoffer og endelig at opbygge en moderne infrastruktur.

Ud fra dette delspørgsmål kan jeg konkludere, at der højst sandsynligt findes store naturressourcer i Arktis. For det første er de geologiske forudsætninger på plads, for det andet har USGS fremlagt de lovende forskningsresultater om området. Spørgsmålet er nu, om udvindingen vil kunne gøres rentabel med nutidens teknologi – og herunder er udbredelsen af den arktiske is blandt andre en vigtig faktor. Min vurdering er, at udvindingen af råstoffer i Arktis vil vokse markant før eller siden – det er overvejende "bare" et spørgsmål om tid.

Der er dog mange ting, der skal falde på plads før en eventuel råstofudvinding på Arktis. Fx er et vigtigt spørgsmål: hvor skal man begynde? Det arktiske område er enormt. Derfor er det vidt forskelligt, hvor koncentrationen af forskellige råstoffer er størst. For Danmarks vedkommende er Grønland naturligvis det interessante område. Her forudser man, at en af de vigtigste ressourcer vil være olien i bassinerne nordøst for selve landet. Men grænserne på selve Arktis er endnu ikke optegnet, hvorfor det kan blive svært at afgøre, hvilke lande der har ret til udvinding i forskellige dele af området. Hvordan kan sådan et område deles op, og hvilke argumenter bruges der fra de forskellige landes sider? Hvordan bliver Flåden relevant i denne sag, og hvilke opgaver vil den kunne medvirke til at løse? Disse problemstillinger vil jeg forsøge at belyse længere fremme i opgaven.

Analyse af Flådens fremtidige opgaver i Arktis (Grønland)

Det er sandsynligt at Grønland inden for de kommende år vil gennemgå en økonomisk udvikling. De store interesser, der er i landet, indebærer, at potentialet for større civil og militær aktivitet forøges kraftigt. Nu er det ganske vist ikke den danske flåde, der styrer hele Grønland. I kraft af Rigsfællesskabet er Flåden dog forpligtet til at tage hånd om visse opgaver.

Der er stor forskel på at se på Flådens fremtidige opgaver i et kort perspektiv over for et langt perspektiv. Man kan naturligvis forudsige ret præcist, hvad der kommer til at ske inden for en lille tidshorisont. Hvad, der vil ske i den store tidshorisont, er sværere at gisne om – fordi det netop afhænger af resultaterne, der vil komme i den nære fremtid. I dette afsnit vil jeg derfor skelne mellem mulige opgaver i nær fremtid og mulige opgaver i fjern fremtid.

Nær fremtid

Ifølge rapporten "Hold hovedet koldt" fra Dansk Institut for Militære Studier vil den økonomiske udvikling hovedsageligt pålægge Flåden en større byrde i form af øget skibstrafik. Den øgede skibstrafik vil både bestå i øget civilsejlad, øget krydstogtsejlad og øget transportsejlad. Skibstrafikken ventes at påvirke særligt tre af Forsvarets og Flådens opgaver.

For det første udfordrer det større antal skibe på det voksende areal Flådens evne til at overvåge det grønlandske territorium. Fremmede transport- og fiskerifartøjer kan let sejle ind og ud af det grønlandske territorium, når ingen overvåger det. Klimaet spiller igen en stor rolle, for hvis isen trækker sig langt nok tilbage, vil der konstant være fri passage gennem nordvest- og

nordøstpasset. Sker det, vil det areal, som skal overvåges, være vokset så meget, at Flåden i sin nuværende form ikke vil kunne overkomme opgaven.

For det andet er opgaven med fiskeriinspektionen voksende. Nye fiskebestande betyder, at antallet af indenlandske og udenlandske fiskere er steget betydeligt.

Den tredje udfordring består i, at miljø- og søredningsindsatsen bliver sværere at opretholde. Det ændrede klima bringer mere ekstreme vejrformer, og i kombination med flere skibe skaber det en øget risiko for ulykker. Hvis fx et tankskib forulykker i det arktiske, vil det betyde miljøkatastrofe – særligt fordi infrastrukturen er så godt som ikkeeksisterende, og fordi afstandene er så enorme. Under disse forhold vil selv et veludbygget beredskab formentlig få svært ved at overkomme opgaven.

Et stort problem er, at store dele af det grønlandske søterritorium ikke er særlig godt kendt. Da det maritime landskab indeholder alt lige fra klippeskær til isbjerger, udgør det en stor fare for alle slags skibe. Det kan altså også være meget farefuldt, når store krydstogtskibe sejler ind i snævre og uopmålte fjorde. Rapporten "Hold hovedet koldt" skriver følgende:

"En ulykke under arktiske forhold vil være et nyt Titanic. Selv hvis det lykkes at redde passagererne på land, vil mange omkomme af kulde på bredden. Samtidig er beredskabet – der som nævnt er delt mellem politi og forsvar – ikke gearret til at håndtere en sådan opgave optimalt. Dels har man ikke nok enheder til at skabe overblik over opgaven, endsiige redde folk i land. Dels skal dette koordineres mellem to forskellige myndigheder, der ligger over 350 km fra hinanden."

Det står klart, at man allerede nu er nødt til at gøre noget for at forebygge ovenstående problemer. Den umiddelbare løsning er at få optimeret sikkerheden gennem national dansk regulering. Endvidere bør arbejdet med internationale regler gennem FN's maritime organisation, IMO, fortsættes.

Problemet med, at arealet, der skal overvåges, vokser, og at Flådens kapacitet ganske enkelt er for lille, kræver dog videre tiltag. Grundlæggende står man mellem to valg: effektivisering eller kapacitetsforøgelse. Af disse to er effektivisering naturligvis den billigste løsning – og måske også den løsning, der giver mest mening. Faktisk fremgår det af forsvarsforliget for 2010 – 2014, at en stigende aktivitet i de arktiske områder, kræver øget militær tilstedeværelse i Grønland. Alligevel udtaler lektor ved institut for Statskundskab, Københavns Universitet, Peter Viggo Jakobsen til Ingeniøren:

"Der er ganske enkelt ikke penge nok til Forsvaret, som opgaverne er i dag, og så er der andet, der har større prioritet. Så meget haster det heller ikke med at opbygge kapaciteterne i Arktis,"

Det haster altså ikke synderligt med den militære tilstedeværelse i Arktis. Med tiden vil den dog måske blive vigtigere. I hvert fald må man konstatere, at der er en opgave, der skal løses:

"Forsvarets primære opgave i Grønland er at håndhæve Rigsfællesskabets suverænitet og overvåge, at denne ikke krænkes."

Der findes imidlertid ingen specifikke krav om stateres suverænitetshåndhævelse. Dermed er Danmark altså ikke presset til at skulle øge militærets kapacitet med noget bestemt antal lige nu. Før eller siden vil man dog skulle øge kapaciteten; dels fordi der er grænser for, hvor meget man kan effektivisere, og dels fordi den økonomiske udvikling og transportsektoren i Grønland højst sandsynligt vil vokse betydeligt.

Fjern fremtid

Forudsigelserne om den fjernere fremtid er behæftet med flere usikkerheder. I rapporten "Hold hovedet koldt" arbejder man således med fire forskellige scenarier for Grønlands fremtid, som man vurderer som plausible:

Scenario 1: Naturskøn rasteplads

Dette scenarie indbefatter ingen ressourcetreven økonomisk vækst og ingen militarisering. Kodeordene er: megen forbigående sejlads, lav vækst til lands og flere civile forsvarsrelaterede opgaver.

Scenario 2: Klondyke

Dette scenarie indebærer stor ressourcetreven økonomisk vækst – dog uden militarisering. I dette scenarie vil der både være megen aktivitet til lands og til vands samt flere civile forsvarsrelaterede opgaver.

Scenario 3: Rigt, men skræmt

Her hersker der både stor ressourcetreven økonomisk vækst og stor militarisering. Det vil sige stor aktivitet både til lands og til vands samt flere militære forsvarsrelaterede opgaver.

Scenario 4: Militærbase

Dette scenarie er præget af en stor militarisering uden nogen særlig ressource-dreven økonomisk vækst. Meget forbigående sejlads, lav vækst til lands og flere militære forsvarsrelaterede opgaver er også karakteriserende for denne situation.

Af disse scenarier vurderer man "Naturskøn Rasteplads" og "Klondyke" som de mest sandsynlige. Modsat er hverken "Rigt, men skræmt" eller "Militærbase" vurderet som særlig sandsynlige. Det betyder, at man ikke tror så meget på en militarisering. Man tror nærmere på en fredelig situation – med eller uden økonomisk vækst drevet af ressourceudvinding. Det er klart, at Flådens antal af opgaver vil blive øget voldsomt, hvis der skulle forekomme en militarisering. Alligevel konkluderes det i rapporten, at også scenarierne uden militarisering vil betyde flere forsvarsrelaterede opgaver; bare af civil karakter i stedet for militær. Ud fra dette vil jeg altså konkludere, at Flådens kapacitet i Grønland må forøges før eller siden.

Diskussion af de politiske aspekter i forbindelse med råstofudvinding i Arktis

Der er utvivlsomt potentiale til en politisk storkonflikt i Arktis. Det hænger sammen med, at grænserne ikke er draget i de nordligste dele af Arktis; man ved ganske enkelt ikke, hvad der tilhører hvem. Indtil nu har ingen interesseret sig for området, da det bare har været en kolossal isklump. Nu ved man, at der muligvis befinder sig uvurderlige skatte under isen – og hvordan skal man så dele dem mellem sig?

Det siger sig selv, at der kan blive kamp om at få fingre i naturressourcerne. De vil være mange penge værd på det internationale marked, og de vil være yderst værdifulde for den vestlige verden, der ønsker at være uafhængig af ressourcerne fra Mellempøsten. Derfor taler man om en mulig militarisering af Arktis – simpelthen fordi de arktiske stater må op og markere, at de er der og gør krav på en del. Indtil videre har denne militarisering ikke for alvor fundet sted, men i alle de arktiske stater, inklusiv Danmark, overvejes der planer om fremtidig oprustning. Naturligvis ser man helst en fredelig løsning af problemet, og det er da også derfor, at de fem arktiske stater arbejder sammen i Arktisk Råd, hvor man fører en konstruktiv dialog.

De fem arktiske stater, USA, Canada, Danmark, Norge og Rusland, som grænser op til Arktis, kan alle gøre krav på de områder, der ligger indtil 200 sømil ud for deres respektive kyst. Den såkaldte 200-sømls-grænse er bestemt ved international lov. Men det enorme Arktis' brede vidder strækker sig langt ud over disse 200 sømil. Danmark vil sandsynligvis kunne gøre krav på, et stort stykke af

Arktis nord for Grønland. Spørgsmålet er, hvad fx Rusland vil sige til det. Hvad er det egentlig, der gør, at Danmark muligvis vil kunne gøre krav på dette stykke land? Argumentet skal igen findes i noget meget fysisk; den såkaldte kontinentalsokkel.

Kontinentalsoklen er den undersøiske undergrund, som strækker sig ud fra et kontinent. Man kan altså sige, at et område tilhører det land, hvis kontinentalsokkel havområdet befinder sig på. Afgørelsen, om hvilke dele af Arktis der skal tilhøre hvem, skal altså måske findes i naturgeografien. Det kan dog være svært at afgøre, hvor præcist kontinentalsoklen leder ud i dybhavs bunden. Man kan således forstille sig, at forskere fra forskellige lande vil være uenige på punktet – og måske handle i deres eget lands interesse.

Der er allerede blevet sendt politiske signaler i sagen om Arktis. I 2007 plantede Rusland et russisk flag på havbunden under Nordpolen. Dette flag skulle indikere, at russerne gjorde krav på området – og områdets rigdomme. I vesten blev denne handling taget lidt med et smil – selvom man dog er ganske klar over den symbolske værdi. Rusland har ligeledes planer om at udstationere en særlig elitestyrke i Arktis inden 2020. Også Canada har været ude at spille med musklerne, da landet indledte en række militærøvelser i canadisk Arktis i 2009. Lige meget hvilke signaler landene sender, så er fakta, at suveræniteten endnu ikke er afgjort på nogen måde.

Nutiden bygger på fortiden – og det gælder også i det arktiske spørgsmål. Det er tydeligt at se, hvordan der kan trækkes historiske tråde ned til den kolde krig, hvor verden var delt i øst og vest. Hvad, jeg mener, er, at det i en eventuel konflikt sandsynligvis vil være Rusland, der står over for de fire vestlige lande; altså en konflikt mellem øst og vest. Oversat til nutidigt sprog vil det så blive en konflikt mellem NATO og Rusland. Men står vi virkelig over for en politisk storkonflikt – måske endda en ny kold krig? Det synes ikke at være tilfældet, når man vurderer sandsynligheden for, at det skulle komme så vidt.

I rapporten "Hold hovedet koldt" vurderer man, at sandsynligheden for en militær konflikt er meget lav. Naturligvis afhænger det fuldkommen af de enkelte landes ageren, men hvis alle forholder sig roligt, vil man sandsynligvis ikke nå dertil. Samarbejdet gennem fx Arktisk Råd er ganske enkelt for tæt til, at man uden videre vil ryge ud i konflikt. Man kan sige, at man har forebygget en konflikt gennem dannelsen af Arktisk Råd. Nok er det kun en mellemstatslig organisation, men ikke desto mindre så skaber den ramme om et forum for dialog. Omvendt må man sige, at muligheden for en militær konflikt er tilstedeværende:

"Sikkerhedsdynamikken i Arktis afhænger af, om Rusland ser den vestlige adfærd som truende. Planlægningen af militære kapabilitetsforøgelse bør derfor være så henholdende som muligt, og kapabilitetsforøgelse skal om muligt undgås."

Som det fremgår af rapporten, afhænger Flådens fremtid i Arktis altså fuldkommen af de enkelte landes ageren. Det ønskelige er naturligvis en fredelig løsning, og af denne grund peger alle anbefalinger i retning af, at man undgår oprustning og kapabilitetsforøgelse i Arktis. Det vil virke ganske truende over for de andre arktiske stater – og i særdeleshed Rusland. Derfor bør sådanne handlinger undgås.

Konklusion

På baggrund af min redegørelse for de formodede naturressourcer i Arktis, vil jeg konkludere, at der ligger enorme potentialer i det arktiske område i form af naturråstoffer. Området er i høj grad at sammenligne med en skatkiste for ethvert lands statsbudget.

Ud fra min analyse af Flådens fremtidige opgaver i Arktis – og særdeleshed på Grønland – vil jeg konkludere, at der i næsten alle tænkelige scenarier vil blive en øget mængde af opgaver for Flåden. Om disse bliver af civil eller militær karakter afhænger af udviklingen i relationerne mellem de arktiske stater.

Endelig vil jeg ud fra min diskussion konkludere, at delingen af Arktis i høj grad er et politisk spørgsmål. På grund af områdets rigdom vil samtlige arktiske stater sandsynligvis have store interesser i området – spørgsmålet er bare, om staterne vil kunne finde frem til en fælles afgørelse, som alle kan være tilfredse med. Er dette ikke tilfældet, vil man havne i en konflikt, som muligvis vil skulle løses gennem en international domstol. Jeg kan konkludere, at risikoen for en militarisering af Arktis – og derigennem en højspændt konflikt mellem staterne – vurderes som relativ lille. Samarbejdet og dialogen mellem staterne er ganske enkelt for tæt – fx gennem Arktisk Råd.

Samlet set vil jeg konkludere, at Flådens fremtid i Arktis er svær at forudsige præcist. Flådens fremtid afhænger af flere forskellige faktorer – og især den politiske faktor, som indebærer landenes ageren over for hinanden. Flåden vil højst sandsynligt få flere opgaver, men om de bliver af civil eller militær karakter – eller en blanding – vides ikke. På baggrund af min undersøgelse, vil jeg dog vurdere, at sandsynligheden for en militær konflikt er meget lille.

Kun fremtiden kan vise os, hvordan det vil gå, men i denne sag har Danmark faktisk et stort medansvar for, hvordan fremtiden vil udforme sig. Et ansvar, som vi må søge at varetage på bedste vis – sådan at det arktiske spørgsmål kan løses på bedste vis.

Litteraturliste

Rapport: "Hold hovedet Koldt" af Jørgensen, Henrik Jedig og Rahbæk-Clemmensen, Jon: http://cms.polsci.ku.dk/pdf/hold_hovedet_koldt.pdf/
GO Naturgeografi
<http://www.videnomenergi.dk/Leksikon/Fossile-braendsler/Reserver-af-olie-og-gas/Saadan-er-olie-og-gas-blevet-dannet.aspx>
<http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=1980>
<http://nsidc.org/agdc/index.html>
http://cms.polsci.ku.dk/pdf/hold_hovedet_koldt.pdf/
<http://ing.dk/artikel/109396-smalhals-i-forsvaret-kan-udskyde-militaer-oprustning-i-arktis> <http://www.dur.ac.uk/ibru/>

Minerydning: Ekspertise skal fastholdes

Danmarks ekspertise ligger i toppen blandt NATO-landene, når det drejer sig om at rydde miner fra havbunden. Den ekspertise skal fastholdes i et nyt modulært minerydningssystem, der skal være indkørt inden udgangen af 2012

Andre NATO-lande holder lige nu øje med, hvad der sker i Division 23 - MCM DNK, der er det nye navn for søværnets nye minerydningskapacitet.

Som de første i NATO er MCM DNK sammen med Forsvarets Materieltjeneste i gang med at udvikle en modulær minerydningskapacitet. Det vil sige et mobilt system, der kan styres fra et kommandomodul indrettet i en container, der afhængigt af operationen kan stå enten på land eller på et skib. Målet for den nye minerydningskapacitet og for MCM DNK er, at den danske topplacering som en af NATOs bedste minerydningsnationer skal fastholdes.

Genbrug og nyt

Når det modulære minerydningssystem er færdigt, vil det betyde en høj grad af fleksibilitet i forhold til, hvor containeren med kommandomodulet kan placeres. Men så længe projektet er under udvikling, er der mange faktorer, der skal spille sammen.

Der er afsat en bevilling til at ombygge det hidtidige skibsbaserede minerydningssystem til den nye modulære kapacitet. Pengene skal blandt andet bruges til at ombygge broen og dæk på de to dronemåner af HOLM-klassen, så der kan blive plads til dele af det nye kommandomodul.

Projektleder Martin Stechmann fra Forsvarets Materieltjeneste forklarer:

“Vi er netop ved at afslutte en teknologisk opdatering af det system, som vi havde på minerydningsfartøjerne MAKRELEN og HAVKATTEN. Derfor skal vi selvfølgelig så vidt muligt genbruge systemets software og computere. Det ser dog ud til, at vi i et vist omfang bliver nødt til at tilpasse det meste. Først og fremmest fordi vi i fremtiden har mindre plads at gøre godt med. Endelig skal vi finde ud af, hvor meget nyt vi skal indkøbe. Her bliver udfordringen at undersøge relationer til andre projekter i FMT, samt de teknologiske og operative muligheder inden for området, før vi gør vores egne nyindkøb”.

Ser på hæren

Martin Stechmann nævner blandt andet, at der skal indkøbes nye gummibåde

til HOLM-klassen fartøjerne, fordi disse skibe ikke har plads til den samme type gummibåd, som der var på HAVKATTEN og MAKRELEN. De opgaver, der fremover skal løses af minerydnings-dronerne af HOLM-klassen kræver desuden en vis størrelse gummibåd. Et andet eksempel er den nuværende radiostation, som fylder for meget til at kunne være på minerydningsdronerne og i containerne. Her kunne det være en mulighed at se på, hvad hæren bruger på deres missioner, samt hvad der er i brug i andre dele af søværnet hos eksempelvis Frømandskorpset, da minerydningskapaciteten er begrænset i plads og skal være så mobil som muligt – både til søs og fra land.

”Der er en række udviklingspotentialer, som vi skal indtænke i vores indkøb, og vi kan ikke trække på mange erfaringer fra andre nationer. Danmark er en af de første nationer, der tager skridtet fuldt ud og går over til et modulært minerydningsystem, som kan deployeres ud til de opgaver, som måtte blive pålagt søværnet i fremtiden både nationalt og internationalt, siger Martin Stechmann, der også fremhæver SAROV-undervandsrobotten som et helt nyt stykke materiel.

For første gang

Den nye kabelløse undervandsrobot SAROV blev leveret til MCM DNK i oktober i år. Den er helt nyudviklet, og indtil videre er den kun indkøbt af det danske, norske og svenske forsvar. I de kommende måneder tester Forsvarets Materieltjeneste og minerydderne fra MCM DNK for første gang SAROV-robotten i saltvand.

De bedste mineryddere i NATO

Sidste år fandt danske mineryddere med minerydningsfartøjerne HAVKATTEN og MAKRELEN to tredjedele af det samlede antal miner, der blev fundet i NATO-regi. Dermed viste de danske mineryddere, at de inden for deres felt hører til de bedste i NATO.

Som en følge af forsvarsforliget, skal de danske mineryddere i fremtiden arbejde uden et specialiseret minerydningsfartøj som platform og med en reduceret bemanning. Dette til trods, forventer chef for MCM DNK, Mette Stab-Nielsen, at de danske minerydningsekspertes inden for en årrække vil kunne generobre deres førerposition i NATO.

Forventningen bygger hun blandt andet på, at det danske minerydningskoncept starter med kendt udstyr, der over de næste år vil blive udbygget og udskiftet med teknologisk opdateret og nyt udstyr. Desuden peger Mette Stab-Nielsen på personellets gåpåmod, gode arbejdsmoral og store ekspertise inden for minerydning.

Udfordringen

Men med en reduceret bemanning i minerydningskapaciteten og uden et specialiseret minerydnings-skib som platform erkender Mette Stab-Nielsen, at det kan blive en udfordring for den danske minerydningskapacitet at skulle løse de samme opgaver som tidligere:

”I MCM DNK vil vi være 32 mand mod en besætning på i alt 58 mand, da vi havde minerydningsfartøjerne HAVKATTEN og MAKRELEN. Det giver nogle begrænsninger og udfordringer. Da vi skal løse de samme opgaver inden for minerydning kan det blandt andet medføre, at vi ikke vil kunne operere i så mange timer ad gangen, som vi kunne med den større besætning. Desuden skal

vi have testet, hvordan vi skal sejle og operere med den nye store minerydningsdrone af HOLM-klassen under forskellige vejrforhold. Omvendt skal vi ikke også kunne føre overflade- og luftkrig. Vi kan koncentrere os udelukkende om dét, vi er bedst til, nemlig minerydning”, siger Mette Stab-Nielsen.

MCM-officer som karrierevej

At rydde miner ER en niche, og med den modulære minerydningskapacitet er opgaven blevet endnu mere specialiseret. Det skyldes, at minerydderne ikke længere også skal kunne operere under luft- og overfladekrig, sådan som det var tilfældet, da de opererede fra minerydningsfartøjerne HAVKATTEN og MAKRELEN. Alligevel kan en periode som MCM-officer godt være en fornuftig karrierevej. Chef for MCM DNK, Mette Stab-Nielsen forklarer:

Ledelsesansvar fra dag ét

”Først og fremmest får officeren ledelsesansvar med det samme, han starter som officer i MCM-teamet. Som 2. MCMO (minerydningsofficer) er én af opgaverne for eksempel at træne teamets sergenter i at sejle dronerne og i øvrigt at have ansvaret for teamets daglige arbejde. Desuden har han operationsansvar, når han som vagtholdsleder går i 2-tørn med 1. MCMO. Efter ét til to år som 2. MCMO kommer officeren på NATO MCM-uddannelse i Belgien, hvorefter han kan fortsætte på VUT1 (videruddannelsestrin 1 for officerer), hvor han slutter med at blive udnævnt til kaptajnløjtnant. Herefter kan han komme tilbage i MCM DNK og fortsætte som 1. MCMO, hvor han får mere ansvar for operationens gennemførelse. Som 1. MCMO er det også muligt, at få lov til at gennemføre en længere MCM-uddannelse i Belgien samt det taktiske officerskursus (TOK) i Danmark. Dernæst kan han blive teamleder, eller han kan skifte spor. Vi vil forsøge at gøre vores officerer så bredt anvendelige som muligt, samtidig med, at de bliver specialister inden for minerydning. Derfor vil vi, når det er muligt, også fortsat deltage i søværnets spiluge på TAK og i det årligt tilbagevendende taktiske seminar (TASEM). Endeligt vil der også være mulighed for, når tjenesten tillader det, at blive udlånt til andre af søværns enheder.

Materiellet

Modulært MCM-system

Minejagt

2 store droner af HOLM-klassen

4 små droner (MSF-klassen)

2 MCM Kommandomoduler

2 containere (20 fod)

12 sidescan-sonarer (som scanner til siderne)

7 ROV, undervandsrobotter (med kabel)

1 SAROV, undervandsrobot (uden kabel)

3 gummibåde

Minestrygning

1 Maxi DYAD (magnet)

2 mini DYAD'er

1 NOISEMAKER (lyd)

Løjtnanter i sejlede tjeneste

Da kadetterne på søværnets officersuddannelse for to år siden fik mulighed for at søge ud i sejlede tjeneste som løjtnanter, var formålet at slå to fluer med ét smæk: søværnet fik dæmmet op for manglen på sejlede officerer, mens løjtnanterne hurtigere kom ud at sejle. Men selv om ordningen blev en succes, har det været nødvendigt at sætte den på stand by

I januar 2010 mønstrede fem kadetter som løjtnanter i sejlede tjeneste. Sommeren forinden havde de bestået skibsførereksamen på Søværnets Officersskole, hvorefter de havde gennemgået tre måneders taktisk uddannelse og tre måneders uddannelse til vagtchef.

De fem kadetter havde takket ja til en ny mulighed for at komme ud at sejle efter officersuddannelsens grundtrin 1. Som en del af aftalen har de fem kontrakt på, at de kan fortsætte på grundtrin 2 fra januar 2012. Indtil da gør de tjeneste på skibene og får en masse erfaringer med sig tilbage på skolebænken.

Succes i bero

Ordningen blev indført i 2008 som et resultat af, at søværnet på daværende tidspunkt manglede officerer i sejlede tjeneste. Samtidig trippede kadetterne for hurtigere at komme ud at sejle. Men selv om de fem kadetter, der nu sejler som løjtnanter, er glade for ordningen, og skønt kadetterne er blevet vel modtaget på skibene, er ordningen i dag sat på stand by. Årsagen er, at manglen på officerer er vendt til det stik modsatte. Om udviklingen siger Claus Nielsen, orlogskaptajn i SOKs uddannelsesafdeling:

”I 2008 pegede alle forudsigelser på, at manglen på officerer ville fortsætte. Men så kom finanskrisen, der kan være én af årsagerne til, at færre officerer søger ud i civile jobs. Kombineret med, at vi har udfaset en del skibe, betyder det, at vi i dag har flere yngre officerer, end vi har jobs til i den sejlede struktur”.

Claus Nielsen forklarer, at problemet med den overskydende bemanning indtil videre bliver løst ved, at skibene har øget antallet af vagtgående officerer, som så tørner i kortere vagter. Samtidig har søværnet sat tilgangen af nye kontrakt officerer i bero, og der bliver i de kommende år optaget færre officersaspiranter på Søværnets Officersskole. Claus Nielsen understreger, at muligheden for, at kadetterne kan komme i sejlede praktik som løjtnant, ikke er skrottet. Ordningen vil blive gjort aktiv igen, så snart der er ledige jobs på skibene.

”Fantastisk mulighed”

I modsætning til en del af sine holdkammerater havde Claus Krogh Christensen aldrig sat sine ben på et gråt skib, da han startede på Søværnets Officersskole. Derfor valgte han at kombinere uddannelsen med en sejladsperiode efter grunduddannelsestrin 1. Det har han ikke fortrudt

”Det har været en fantastisk mulighed for at komme ud og prøve tilværelsen som officer på et andet tidspunkt, end man normalt gør”, siger Claus Krogh Christensen.

Han slog til, da han fik muligheden for at forlænge sin uddannelse med et sejladsmodul mellem de to grunduddannelsestrin, og han har nu i et års tid sejlet som vagtchef på VÆDDEREN med rang af løjtnant.

Forinden havde han i sommeren 2009 afsluttet skibsførereksamen på officersskolens grunduddannelsestrin 1, hvorefter han gennemgik taktisk kursus og vagtchef kursus. I 2012 skal han tilbage på skolebænken for at tage den afsluttende del af grunduddannelsen til officer. Og han har ikke fortrudt, at han tog ud at sejle:

Bedre forberedt

”I modsætning til en del andre, som har været værnepligtige eller konstabler, havde jeg ikke været i søværnet, før jeg startede på officersskolen. Derfor var der mange begreber og hele tilværelsen til søs, som jeg ikke kendte til. Nu har jeg set, hvordan det foregår herude, og jeg føler mig bedre forberedt på den sidste del af uddannelsen, ikke mindst på undervisningen i ledelse”, fortæller den 27-årige løjtnant.

Han har også følt sig godt modtaget på VÆDDEREN, selv om flere i starten troede, at han var i praktik, fordi han havde brug for en pause fra skolen.

En gevinst

”Der var lige en barriere, der skulle brydes ned, men der gik ikke lang tid. Og fra skibsledelsens side var de gode til at forklare, hvorfor jeg var her, og at jeg skulle fungere som vagtchef”, siger Claus Krogh Christensen.

Også chef på VÆDDEREN, Lars Georg Stage Christensen, er tilfreds med at have Claus med på holdet af vagtofficerer:

”Der er selvfølgelig nogle situationer, hvor han bliver udfordret, fordi han mangler noget teoretisk viden, der skal styrke ham i løsningen af opgaverne. Men som vagtchef er Claus lige så dygtig til at sejle som de officerer, der har gennemført begge grunduddannelsestrin på officersuddannelsen. Dertil er det en styrke for ham, at han får en forståelse for de ledelsesmæssige opgaver, vi har. Han har noget praksis at hænge ledelse op på, når han kommer tilbage på skolen og skal diskutere ledelse med sine kolleger, fordi han her på VÆDDEREN gennemfører ledelse i sin hverdag. Vi kan bruge ham herude, men lige så meget tror jeg, at han bliver en gevinst for sine klassekammerater, når han kommer tilbage. Fordi han kan bidrage med de erfaringer, han har gjort sig”.

De unge officerers bud på fremtidens søværn

Hvordan skal vi sikre, at søværnet også i fremtiden er moderne, effektivt og relevant? Det spørgsmål kom premierløjtnanter og kaptajnløjtnanter med gode bud på, da de i november var samlet til Young Officers Seminar i Frederikshavn. Som et resultat har søværnets ledelse allerede igangsat en undersøgelse af, hvilke idéer der hurtigst muligt kan gennemføres

”Hvilken karriere vil Chef SOK have haft om 20 år?”

Det nærmest retoriske spørgsmål blev stillet til Chef SOK under Young Officers Seminar. Spørgsmålet udsprang af de tre emner, som deltagerne i seminaret skulle arbejde med:

- Opretholdelse af kompetencer i kystnære operationer
- Bemandingsstrategi
- Synergi mellem 1. og 2. Eskadre

Kø til toppen

Den unge officers spørgsmål til Chef SOK blev også stillet på baggrund af, at det traditionelle tjenesteforløb mod toppen i søværnets rangorden er blevet en endnu smallere sti, som kun et fåtal af yngre officerer kan regne med at komme ind på.

For at blive til noget i søværnet har mantraet for de yngre officerer hidtil lydt, at de hurtigst muligt via chefstillinger på mindre enheder skulle køre sig selv i front til at komme på VUT II.

Problemet er bare, at der i dag ikke er mange chefstillinger på små enheder, og at de yngre officerer derfor står i kø til de få stillinger, der traditionelt har givet passérseddel til at komme frem i systemet.

Dertil gør det lille antal mindre enheder det vanskeligt for de yngre officerer at tilegne sig de nødvendige kompetencer inden for nationale operationer.

Komplekst

Spørgsmålet til Chef SOK rummede derfor flere af de udfordringer, som søværnet står over for lige nu, og problematikken er kompleks. For det handler ikke kun om at sikre uddannelsespladser for yngre officerer. Det handler også om, hvordan søværnet skal løse fremtidens opgaver med de enheder, som søværnet har til rådighed.

Kompleksiteten i udfordringerne kom til udtryk i de anbefalinger, som deltagerne i Young Officers Seminar nåede frem til under deres arbejde i grupper. Anbefalingerne drejede sig om seminarets tre emner. Desuden skulle hver gruppe komme med anbefalinger til et selvvalgt emne.

Chef SOKs kommentar til resultatet af Young Officers Seminar og Søværnets Chefmøde:

Young Officers Seminar og Søværnets Chefmøde blev gennemført med et ønske om at se muligheder i det søværn, vi står med efter forliget. Dette ønske blev til fulde indfriet. Deltagerne på begge møder kom med en række gode forslag til, hvordan søværnet kan blive endnu bedre. Forslagene var en blanding af idéer, der kan iværksættes på kort sigt, og idéer med en længere horisont. Alle forslag indgår nu i et idékatalog, som vil blive en del af det videre arbejde med implementeringen af forliget. Desuden har vi i søværnets ledelse besluttet, at emnerne fra møderækken vil blive behandlet i det kommende seminar i Fællessamarbejdsudvalget den 14. og 15. december. Her vil vi yderligere udbygge og konsolidere idékataloget. Allerede nu ligger det dog fast, at vi vil igangsætte en nærmere undersøgelse af følgende emner.

Justering af bemandingsstrategien, hvor vi dels kan analysere, om der er balance mellem forskellige funktionsniveauer og krav til uddannelser bredt i strukturen, dels skal vi se på, hvor længe man skal sidde i de enkelte stillinger for at tilegne sig de nødvendige kompetencer.

Etablering af en uddannelsesenhed, hvor vi vil se på muligheden for at opnå større ensartethed i den grundlæggende uddannelse, for eksempel uddannelse af marineelever, vagtchefelever og en række våbenuddannelser m.v.

Revurdering af øvelses- og inspektionsregimet med øget brug af certificering, så enhedernes operative kapacitet og personellets operative færdigheder styrkes mest muligt.

Resultatet af disse undersøgelser vil vi vende tilbage til.

Kystnære operationer

Traditionelt har søværnet forbundet kystnære operationer med opgaveløsning i danske farvande. Men i fremtiden vil søværnet også kunne løse kystnære opgaver under internationale operationer. Her er kapacitetsopbygning til kystbevogtning et godt eksempel på, hvordan søværnet kan bruge nationale kompetencer i en international operation.

Young Officers anbefaler:

- Grunduddannelse - kadetter
- Overvej skoleskib
 - Når skibene med kort varsel har plads til en kadet, skal skibet kontakte officersskolen
 - Praktik andre steder end i søværnet

- Uddannelse af officerer
- Udveksling af nøglepersonel til søs og på land med andre flåder
 - Øvelser på enheder under forlægning
 - Vurdere øvelser ud fra fremtidige problemstillinger
 - Deltage i velvalgte øvelser i forhold til fregatterne
 - Træning i simulator
 - Fokus på specialisering
 - Flere uddannelsesretninger – for eksempel logistik, intelligence, principal warfare, administration, miljø, kystbevogtning
 - Kontinuitet i karrieren

- Kapacitetsopbygning
- Enheder skal uddannes i at uddanne i kapacitetsopbygning
 - Prioritere deltagelse i internationale operationer for indlæringens skyld
 - Specialisering gennem uddannelse og træning i komplekse systemer og operationer. Søværnet bør derfor opdeles i kystbevogtning og krigseskadre

Synergi mellem 1. og 2. Eskadre

Anbefalingerne drejer sig om, at søværnet bør ses ud fra en helhedsbetragtning, og at der skal være større mulighed for yngre officerer for at veksle mellem at gøre tjeneste i begge eskadrer.

Young Officers anbefaler:

- Større mulighed for tjeneste i begge eskadrer
- Planlægningsselementer sammenlægges for de to eskadrer, SOK og FPT
- Fælles uddannelsesplatform i eskadrene
- Kadetperiode i begge eskadrer
- 1. Eskadre skal væk fra kun at tænke nationale operationer
- 2. Eskadre skal indtænke nationale operationer
- Større samtænkning, udveksling og øvelser

Bemanding

Diskussionerne om bemandingsstrategien drejede sig ikke mindst om, hvorvidt søværnets officerer bør være generalister eller specialister. Og om der bør gives mulighed at avancere som specialist. Desuden blev der stillet spørgsmålstegn ved sammenhængen mellem rang og chefstillinger på enhederne.

Young Officers anbefaler:

- Optagelse på VUT II bør bero på en helhedsvurdering af officeren og ikke på, om officeren har haft de rigtige chefstillinger på mindre enheder
- Gennemsigthed med hensyn til hvilke stillinger, der kvalificerer til VUT II
- Det bør vurderes om sammenhængen mellem rang og chefstillinger på enhederne er den rigtige
- Udveksling med officerer i andre flåder
- Revision af tjenestemandssystemet

Selvvalgte emner 1

Emne:

Vi er for mange her og nu, hvordan udnytter vi det, så vi får mest ud af det på sigt?

Young Officers anbefaler:

- Civil uddannelse i arbejdstiden, for eksempel inden for logistik, økonomi eller human ressourcer
- Tjeneste i udenlandske ekspertenheder
- Genopret "gamle" stillinger og erstat A,B og C stillinger med nye stillinger

Emne:

Mere indflydelse på egen karriere

Young Officers anbefaler:

- Ansøgersystem for officerer
- Jobavis med tilhørende anøgningsystem
- Udstikker bliver specialist eller civil jobkonsulent
- Chef og næstkommanderende får indflydelse på, hvem der får jobbet
- Praktikperiode i det specifikke job

Emne:

Specialisering som officer

Young Officers anbefaler:

- Coastguard TOK og krigseskadre TOK, eventuelt i samarbejde med udenlandske flåder
- Flere officerslinjer
- Accept af vandret karriereforløb
- Tid til fordybelse inden for samme tjenesteområde
- Specialisering behøver ikke at være en hæmsko. For eksempel TAOLUFT kræver en høj grad af specialisering

Selvvalgte emner 2

Emne:

Hvilke tiltag kan hjælpe med at skabe større bredde blandt søværnets officerer?

Young Officers anbefaler:

- Større åbenhed om tilgængelige stillinger
- Større udveksling af medarbejdere mellem eskadrene

Emne:

Der er for mange premierløjtnanter og kaptajnløjtnanter

Young Officers anbefaler:

- Tilpas antallet af yngre officerer
- Tilbyd civil uddannelse med henblik på job uden for søværnet
- Udveksling med andre flåder, marinehjemmeværnet og farvandsvæsenet
- Oprykke yngre officerer til chefstillinger

Emne:

Strategisk kompetenceudvikling

Young Officers anbefaler

- Rang og løn efter kvalifikationer og kompetencer
- Forskellige kompetencesøjler efter VUT I. For eksempel master i økonomi, organisation og ledelse etc.
- Opgradering af udstikker og FOKUS
- Tidligere erkendelse af kompetencer i forhold til kompetencesøjler
- Samarbejde mellem udstikker, chef, ansatte og studievejleder

Emne:

Hvordan sikres et attraktivt horisontalt karriereforløb?

Young Officers anbefaler:

- VUT I for alle?
- Andre veje til udnævnelse end de strukturbestemte uddannelser
- Lønudvikling og pension skal følge et horisontalt karriereforløb
- Kompetenceudvikling
- Tidlig og klar udmelding fra personeltjenesten om VUT II
- Bedre synliggørelse af muligheder
- Specialist skal være positivt ladet
- FOKUS skal bruges efter hensigten

Et billede af pirater

Når besætningen på ESBERN SNARE skal skaffe sig sikre efterretninger om piraterne på Somalias kyst, så er det menneskelige øje og dømmekraft stadig det vigtigste redskab. Men udover en god kikkert, er der dog hjælp at hente fra den moderne teknologi

Luftvarslingsradar, overfladeradar, varmesøgende kameraer, termisk kamera, telelinser og fotos fra dækket, fotos fra helikopter og fra militære og civile fly. You name it – O-rummet got it... Fra skærmene i operationsrummet kan officererne træffe de taktiske beslutninger uden at komme i kontakt med dagslyset. Og kameraer og radarer er selvfølgelig integreret i våbensystemerne og anvendes til måludpegning.

Observationerne er ikke bare betydningsfulde i den øjeblikkelige situation. Når ESBERN SNARE over længere tid for eksempel overvåger Great Pumpkin, en af mange piratlejre på kysten i det sydlige Somalia, så danner skibet et normalbillede af piraternes aktiviteter. Informationerne deles med de øvrige enheder i NATOs fregatstyrke, med EU's antipirat-styrke og andre landes krigsskibe, der befinder sig i Somali-bassinet, for at beskytte skibsfarten mod pirateri. Når der pludselig ikke længere ligger 20 skiffs og whalers ud for piratlejren, spredes observationen hurtigt til de samarbejdende styrker, som derefter kan indrette operationerne til den nye situation.

Søofficer forsvarer Ph.d.

Orlogskaptajn Kenneth Øhlenschlæger Buhl forsvarede den 5. november sin Ph.d.-afhandling om Krigens Love. Dermed blev han den første tjenestegørende officer i søværnet, der opnår en Ph.d.-grad

Det var en tydeligt lettet Kenneth Øhlenschlæger Buhl, der pakkede sine noter sammen efter at have forsvaret sin Ph.d.-afhandling på Syddansk Universitet. Foran 40 tilhørere skulle hovedpersonen bevise, at han kunne svare for sig foran tre særdeles spørgelystne bedømmere. Efter tre timer var forsvaret bestået, og juristen Kenneth Øhlenschlæger Buhl bliver den første fast tjenstgørende officer i søværnet, der får en Ph.d.-grad.

Hvad er krig?

Afhandlingen handler om Krigens Love – altså de regler, der gælder under en væbnet konflikt. Som militærjuridisk rådgiver har Kenneth Øhlenschlæger Buhl selv oplevet, hvordan reglerne for, hvad man må og ikke må i en væbnet konflikt, er kommet under pres i løbet af de seneste 20 år. En af årsagerne er, at det ofte er svært at fastslå, hvornår der overhovedet er tale om en væbnet konflikt.

”Et væsentligt problem er, at Krigens Love oprindeligt er udviklet til at gælde for konflikter imellem stater. Derfor er de ikke i samme omfang anvendelige i dag, hvor en konflikt typisk kunne være imellem en stat og for eksempel Taleban eller Al Qaeda.”

Human krigsførelse

Grundlaget for Krigens Love blev lagt, da den første Genève-konvention blev vedtaget i 1864. Siden er der vedtaget yderligere tre konventioner, der alle har til formål at sikre en mere human krigsførelse med færrest mulige civile ofre og en ordentlig behandling af krigsfanger og sårede soldater. Genève-konventionerne er anerkendt og underskrevet af alle stater, men som Kenneth Øhlenschlæger Buhl påpeger i sin afhandling, bliver reglerne ikke altid fulgt.

”Trusselsbilledet er blevet mere komplekst. Nu er vi oppe imod nogle, som vi ikke altid kan forvente overholder reglerne.”

Erfaringer fra Irak

I 2004 var Kenneth Øhlenschlæger Buhl udsendt til Irak som militærjuridisk rådgiver. Nogle af eksemplerne i hans afhandling er derfor baseret på oplevelser fra Irak.

”I Irak diskuterede vi, hvordan vi skulle forholde os, hvis en patrulje stødte på en potentiel fjende, som var i færd med at nedgrave en vejsidebombe. Ifølge Krigens Love, som kun gælder under væbnet konflikt, må patruljen skyde ham på stedet, mens Menneskerettighederne, som ellers gælder, påbyder, at man kun bruger ’et minimum af magt’ og derfor ikke bør skyde fjenden, da han ikke udgør en umiddelbar trussel. Der opstår således et dilemma, fordi de to regelsæt frembyder vidt forskellige muligheder for, at vi kan løse vores opgave og beskytte os selv, siger Kenneth Øhlenschlæger Buhl.”

Terrorisme og pirateri

Det kan altså være svært at gennemskue, hvilke regler der gælder i forskellige tilfælde. Især når der er tale om terrorisme og asymmetrisk krigsførelse, hvor styrkeforholdet er ulige og fjenden svær at identificere, kan det være meget vanskeligt at opretholde nogle gældende retningslinjer for krig.

”Der er sket meget siden dengang, hvor to hære mødtes på en mark for at udkæmpe et slag. Krigene i Afghanistan og Irak har vist, at der ikke altid er en tydelig grænse imellem civile og kombattanter. Derfor er det svære betingelser for vores udsendte.”

I søværnet kender vi det blandt andet fra indsatsen imod pirateri i Adenbugten, hvor juristerne har arbejdet hårdt for at finde ud af, hvordan piraterne kan blive retsforfulgt. Og netop muligheden for at bringe forbryderne for en dommer er ifølge Kenneth Øhlenschläger Buhl afgørende for, om internationale operationer får den tilsigtede virkning.

”Juraen er meget kompleks i sådanne sager. Dertil kommer, at politiske hensyn ofte spiller en fremtrædende rolle, og det kan være svært at skille jura og politik ad. Men den eneste måde, hvorpå vi kan sikre os selv, er ved at vise både pirater og medlemmer af Taleban, at de bliver stillet til regnskab for deres handlinger.”

Fra Nordatlanten til Afghanistan

Tre måneders udsendelse til felthospitalet i Camp Bastion, Afghanistan, blev et fagligt og personligt kvantespring for sanit Anika Grønbæk fra søværnet

Der er ikke mange lyde, hverken udenfor eller indenfor i Anika Grønbæks stue i Bording Kirkeby. Her bor hun i en gulkalket ejendom i en by, der er kommet på landkortet takket være kirken og en håndfuld huse på en afstikkervej fra hovedvejen mellem Silkeborg og Ikast.

Det var netop manglen på lyde, der ramte Anika, da hun sidste efterår vendte hjem fra sin udsendelse til Afghanistan. I ørkenen var hun i tre måneder faldet i søvn til larmen af helikopteres rotorblade og kollegaernes snorken bag teltvæggen. Nu holdt stilheden hende vågen.

Sanit på VÆDDEREN

Det havde været en omvæltning at rejse ud, og det var en omvæltning at komme hjem. Men de tre måneder midt imellem, hvor hun arbejdede som sygepasser på felthospitalet i Camp Bastion, blev måske den største omvæltning for Anika, der indtil da i fem år havde sejlet med søværnet i Nordatlanten. Det sidste år som sanit på inspektionsskibet THETIS.

Det var på THETIS, at hun kom i snak med DOC om bord, kommandolæge i SOK Henrik Allermann, og talte med ham om, at hun havde behov for at prøve noget andet. Han fortalte hende om felthospitalet i Camp Bastion, og siden gav han hende et telefonnummer, hun kunne ringe til, hvis hun ville melde sig til udsendelse. Og så lige pludselig gik det stærkt.

Ingen ferietur

Hun ringede på telefonnummeret en tirsdag. To dage efter fik hun besked om, at hun kunne komme med. Allerede den efterfølgende tirsdag skulle hun stille i Vordingborg, inden hun om lørdagen fløj til England sammen med resten af holdet på 96 læger, sygeplejersker og sygepassere. I England mødtes holdet med briterne, som de skulle arbejde sammen med i Afghanistan. Efter 10 dages forberedelse i England fortsatte rejsen med passagerfly til en ørkenstat, hvor holdet en sen aften steg ombord på Herkules'en, der skulle flyve dem det sidste stykke vej ind over Afghanistan til Camp Bastion.

"Det var først her, at det for alvor gik op for mig, hvad vi var på vej til. Om bord i Herkules- flyet tog vi fragmentationsvest og hjelm på, og flere sad med våben. Det var ikke en ferietur, vi var på længere", husker Anika.

Det lignede heller ikke ferie i Camp Bastion. Hospitalspersonellet blev indkvarteret i 10-mands-telte, der var forbundet af en fælles teltgang, hvorfra der var adgang til toiletter og baderum. Privatlivet var indskrænket til feltsengen, til nød bag en nedrullet teltflade. Og ovre på hospitalet var alle konstant i beredskab for at kunne modtage sårede soldater og civile afghanere, der var blevet ramt af krigen. For Anika blev det en voldsom erfaring:

Ind på ryggraden

"Til at starte med var det frygteligt at se, at folk kom ind og var revet fra hinanden af en eksplosion. Jeg var på sengeafdelingen, og jeg var nødt til ikke at få et for nært forhold til patienterne. Men det var svært. Særligt med børnene, når vi skulle udskrive dem. Vi vidste jo, hvad det var for en tilværelse, de kom ud til. Jeg tabte mit hjerte til nogle stykker", erkender Anika, der ellers kalder sig selv for en barsk type. Men opholdet på felthospitalet gjorde hende mere blød, og hun tænker fortsat jævnlige på de patienter, hun passede. Også fagligt rykkede udsendelsen ved Anika:

"Jeg vil aldrig glemme, hvad jeg har lært. Det er kørt ind på ryggraden. Jeg er fagligt kommet helt på toppen, og jeg er blevet mere sikker. For eksempel da jeg efter hjemsendelsen sejlede et halvt år med THETIS. Her kunne jeg under havariøvelse træde i lægens sted og visitere de tilskadekomne, der bliver bragt ind til hospitalet", forklarer hun.

Erfaringerne fra udsendelsen til Afghanistan ændrede også Anika på et andet felt. Hvor hun tidligere ikke rigtig havde en plan for, hvad hun ville med hensyn til uddannelse og arbejde, er hun i dag ikke i tvivl: hun er gået i gang med en HF-uddannelse, så hun kan søge om optagelse på Hærens Officersskole om to år:

"Jeg vil være næstkommanderende på et felthospital!", konstaterer hun med et smil, men med en undertone, der slår fast, at hun mener, hvad hun siger.

Dobbelt op på dualofficerer

Ebbe og Fini Holsting er tvillinger. Begge er de uddannet dualofficerer, og begge sejler de containerskibe for A. P. Møller-Mærsk. I efteråret har de som værnepligtige sejlet med VÆDDEREN i Nordatlanten. Begge to på én gang!

De ligner hinanden som to dråber iskoldt havvand - Ebbe og Fini Holsting. Som enæggede tvillinger, begge iført søværnets værnepligtsuniform, er det svært at kende forskel. Derfor har de aftalt, at kun Fini bærer ur, så VÆDDERENS øvrige besætning kan se, hvem, der er hvem.

De to brødre har fulgt hinanden altid, og da de var på session i 2001, blev de begge udstykket til søværnet. Men de havde allerede skrevet under på en uddannelsesaftale med A. P. Møller-Mærsk og udsatte værnepligten for at begynde på Svendborg International Maritime Academy (SIMAC).

Lige siden har de sejlet verdenshavende tynde med Mærskes gigantiske containerskibe, hvor de er vant til at stå på broen. Eller i maskinen. Som dualofficerer kan de nemlig gå vagt begge steder.

Lærerig værnepligt

Efter endt uddannelse blev det endelig tid til værnepligten, hvor Ebbe og Fini i efteråret har været en del af VÆDDERENS besætning. Og selvom de har været nødt til at tage orlov fra deres arbejde, er de begejstrede for deres tid i søværnet.

"Jeg har tænkt søværnet som en mulighed for at lære noget andet og få noget med tilbage til mit arbejde. Og det synes jeg, at jeg har fået opfyldt," siger Ebbe Holsting.

"Jeg tager nogle helt konkrete driftsmæssige erfaringer med, som kan overføres direkte til mit arbejde. De gør nogle ting her, som vi kan lære af i handelsflåden," tilføjer Fini Holsting.

Søværnet udvikler sig

Men det er ikke kun de to tvillinger, der lærer noget af at sejle med søværnet. Den faste besætning får også lærerige input fra den civile handelsflåde, og ifølge chef på VÆDDEREN kommandørkaptajn Lars G. S. Christensen er dualofficerernes erfaringer med til at udvikle søværnets egne officerer.

"Vi har gavn af dem, fordi de har en masse erfaring fra den civile søfart. Og vi kan også lære af den måde, som tingene bliver gjort på der. Det er jo blandt andet via de input, vi får, at vi selv udvikler os."

Værnepligtige vagtchefselever

I ni år har Ebbe og Fini sejlet jorden rundt adskillige gange. Først som juniorofficerer og senest som dualofficerer med masser af ansvar. Derfor var Fini Holsting en smule skeptisk før værnepligten.

"Jeg er vant til at stå med et ansvar, og når man så ikke har det ansvar, kan

det knibe lidt med motivationen.”

VÆDDERENS officersstab har dog været opmærksom på tvillingernes baggrund og har derfor tilbudt dem at følge vagtchefen på broen.

”Besætningen har været meget forstående. På broen har vi fået lov til at gå som vagtchefelever, mens den rigtige vagtchef kigger os over skulderen for at se, om vi gør et eller andet, der er helt tåbeligt,” fortæller Ebbe Holsting.

Den lille forskel

Mens kollegerne på VÆDDEREN stadig har problemer med at kende forskel på Ebbe og Fini, har tvillingerne ingen problemer med at forklare, hvad forskellen er på at sejle civilt og militært.

”Den største forskel er, hvor mange man er om bord. Havde VÆDDEREN været et handelsskib, kunne det sejles af 10-12 mand. Men et krigsskib har brug for en større besætning. Hvis vi for eksempel skal på en SAR (Search and Rescue) over flere dage, skal skibet simpelthen have en større udholdenhed,” forklarer Fini Holsting.

Ebbe Holsting har også lagt mærke til en forskel i måden, man griber dagligdagens opgaver an på.

”I søværnet bliver der lagt mere energi og motivation i det. Selv rutineopgaver som at sætte en gummibåd kører meget professionelt. Holdningen er, at man bliver nødt til at være god til de ting, for når det gælder for alvor, så skal man kunne finde ud af det.”

Og det er noget, de vil tage med sig i bagagen, når de til januar begge igen skal sejle for Mærsk.

DANNEBROGE

overdraget til SOK

På Tordenskjolds fødselsdag d. 28. oktober modtog SOK en imponerende model af linjeskibet DANNEBROGE, der sprang i luften under slaget ved Køge Bugt i 1710. Modellen er en gave i anledning af Flådens 500 års jubilæum, og den er bygget af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

6000 arbejdstimer. Så lang tid har det taget Orlogsmuseets Modelbyggerlaug at bygge den to meter lange model af linjeskibet DANNEBROGE. Modellen er baseret på de originale tegninger fra Rigsarkivet, samt optegnelser af vraket, der stadig ligger på bunden af Køge Bugt efter slaget imod den svenske flåde. I alt har modelbyggerne brugt omkring 1000 timer på research, for at modellen kunne laves nøjagtig ned til selv de mindste detaljer.

Historien i detaljer

Og spørger man projektlederen bag byggeriet, Poul Beck, er det i høj grad det historiske vingesus, der motiverer til det møjsommelige arbejde. Historien om den tapre kommandør Iver Huitfeldt, der ofrede sit liv og sin besætning, da han opankrede det brændende DANNEBROGE, for at ilden ikke skulle brede sig til de andre skibe, og kæmpede videre imod svenskerne.

”Det er spændende at være med til at visualisere historien. I Rigsarkivet findes tabeller med mål på skibets originale dele. Derfor har det været muligt at bygge en meget præcis model med en nøjagtighed inden for 0,5 mm. Men vi sidder også med lupbriller og bruger værktøj, der minder om det, en tandlæge bruger,” forklarer Poul Beck.

DANNEBROGE løb af stablen

Modellen er lavet efter ønske fra Flådens 500 års-jubilæumsudvalg, og arbejdet gik i gang i marts 2008. Siden da har 12 forskellige modelbyggere arbejdet på projektet for at blive færdig til jubilæumsåret.

Som tak for den fornemme indsats fik modelbyggerne en sejltur med HAVFRUEN, på dagen, hvor modellen skulle afsløres i SOK's hovedkvarter ved Århus. Modellen af DANNEBROGE blev derimod fragtet i en lastbil med luftaffjedring, så det skrøbelige byggeri ikke skulle gå i stykker under transporten.

Projekt sundt skib

Fire eksperter i kost og træning fra Forsvarets Sundhedstjeneste var med VÆDDEREN i Nordatlanten for at indsamle viden om besætningens livsstil under et togt. Erfaringerne fra VÆDDEREN skal bruges fremadrettet til at vejlede søværnets enheder i, hvordan de kan leve sundere om bord

Der er ikke tale om forbud imod kage eller en skærpelse af Forsvarets Træningstilstandsprøve. Dette budskab blev gentaget utallige gange for VÆDDERENS besætning, da to idrætsledere og to undervisere fra Forsvarets Sundhedstjenestes Center for Idræt (CFI) i november sejlede med fra Island til Grønland.

Sejlturen skulle give dem et bedre indblik i livet til søs med henblik på at kunne tilpasse deres anbefalinger til søværnets sejlede enheder.

"En ting er at sidde på Holmen og vejlede folk, der er omgivet af idrætsfaciliteter og selv har mulighed for at vælge, hvad de vil spise. Det er noget andet på et skib, hvor kabyssen fastsætter menuen, og bølgegang kan gøre det svært at dyrke motion," forklarer Bolette Olsen, der er idrætsleder på Center for Idræt.

Det sunde valg

En afgørende udfordring for sundhedsprojektet er, hvordan man kan få besætningen til at spise sundere, uden at de oplever det som tvang og forbud. Chef på VÆDDEREN kommandørkaptajn Lars G. S. Christensen, der selv har inviteret gæsterne fra CFI om bord, mener, at man opnår de bedste resultater, hvis besætningen oplever sund kost som et valg, de selv træffer.

"Vi ønsker ikke at påtvinge besætningen en sundere livsstil. Det skal de helt selv vælge. Men vi kan gøre det nemmere for dem at træffe sunde valg, for eksempel ved at gøre frugtskålen mere tilgængelig."

Bliv din egen træner

Under denne overskrift afholdt idrætsundviserne hver dag kurser om bord på VÆDDEREN. Her blev besætningen undervist i, hvordan de kan styrke deres fysik, så de daglige opgaver bliver mindre belastende for kroppen. Øvelserne er tilpasset forholdene på et skib og er udtænkt med henblik på de fysiske opgaver, besætningen skal kunne udføre – både i dagligdagen og i tilfælde af havari.

Ifølge Erik Madsen fra CFI skal de fysiske øvelser først og fremmest fungere som hjælperedskaber for de ansatte i søværnets sejlede enheder.

"Det er vigtigt at understrege, at der er tale om anbefalinger og ikke krav. Øvelserne kan gøre den enkelte bedre rustet til at løse de krævende opgaver på et skib og virker samtidig forebyggende imod skader."

Kommandolæge Henrik Allermann bakker op om initiativet og forklarer, at projektet er udtænkt til at have en positiv effekt på hele besætningen.

"Formålet er, at besætningsmedlemmerne skal have det bedre i den velfungerende enhed."

Fakta

- CFI fremsendte i marts 2010 anbefalinger for den fysiske kapacitet hos søværnets sejlede personel
- SOK har bedt CFI efterprøve disse anbefalinger i søværnets operative struktur
- Anbefalingernes niveau skal holdes op mod de arbejdskrav, som søværnets opgaver medfører, som for eksempel assistance til andet skib, havari, og bjærgning
- Sideløbende undersøges, hvorvidt den fysiske form indvirker på det sejlede personels evne til at løse operative opgaver
- VÆDDEREN og 5. besætning er udpeget af SOK til at være den primære enhed for efterprøvning af anbefalingerne

NYE BØGER

Åbent hav

Danmark har gennem 500 år været en stolt flådenation. Viceadmiral Jørgen F. Bork har været en del af historien i 45 år. Han begyndte, da Flåden skulle genopbygges efter besættelsen, og steg siden i graderne under Den Kolde Krig, hvor han fulgte Flådens udvikling som deltager i internationale FN- og NATO-operationer til havs. Med stort engagement, vid og humor genkalder han sig her sine mange oplevelser i Flåden, og i samarbejde med marinehistoriker Søren Nørby fortæller han bl.a. om fodnotepolitikken i 1980'erne og forsvarsforligene, men også om dramatiske redningsaktioner, katastrofale beskydninger, ubådsjagter, grundstødninger og de private omkostninger ved et liv i Søværnet.
326 sider

Forfatter: Jørgen F. Bork

Udgiver: Gyldendal

Vejl. pris: 275 kr

Orlogsflådens skibe gennem 500 år

Bogen er den første samlede fortegnelse over flådens skibe gennem 500 år. Værket indeholder tekniske data og oplysninger om over 4.000 skibe og fartøjer i den dansk-norske flåde fra 1510-1814 og den danske flåde fra 1814-2010. Desuden er der gengivet silhuetter af flere af skibene.

Værket er i tre bind på sammenlagt næsten 1.000 sider, foruden en cd-rom med yderligere oplysninger om enhederne. Blandt andet henvisninger til tegninger og skibsjournaler i Rigsarkivet.

Værket er udgivet af Statens Forsvarshistoriske Museum i anledning af Søværnets 500 års jubilæum. Desuden er udgivelsen støttet af en række fonde.

3 bind + CD rom, ca. 1000 sider

Forfatter: Henrik Christiansen

Redaktion: Hans Chr. Bjerg

Forhandles i almindelige boghandler

Vejl. pris: 275 kr

Næste nummer udkommer marts 2011