

Sven Thormod er både til eventyr og fagligt arbejde

Den nye bestyrelsesformand for Lederne Søfart, Sven Thormod, har været vidt omkring i sin maritime karriere og ligeledes været tillidsmand i flere omgange. Det er også på den baggrund, han har sagt ja til at stille sig i spidsen for foreningen midt i en brydningstid.



På baggrund af en lang karriere til søs, hvor han har været vidt omkring, har Sven Thormod sagt ja til at stille sig i spidsen for Lederne Søfart i den brydningstid, foreningen går igennem i øjeblikket.

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: PRIVATFOTOS

Han var 22 år, da han stod med sine skibsførerpapirer i hånden, og bare 24 år, da han købte sit første hus på Thurø. Sven Thormod Petersen har haft fart på sin maritime karriere og har også været vidt omkring i mere end en forstand. Han har sejlet med alt fra store stykgodsskibe, krydstogtskibe og mandskabsbåde. I modsætning til mange af sine kolleger, der for eksempel startede som aspiranter i Mærsk og blev der lige til pensionen, er det helt andre veje, Sven Thormod er

Sven Thormod havde en spændende tid som styrmandsaspirant på DFDS' skoleskibe. Han kom ud at se verden, der var masser af gode oplevelser, et fantastisk leben på skibene og et gevaldigt sammenhold mellem aspiranterne.



gået. Han startede ganske vist som styrmandsaspirant i DFDS i 1971 og blev i rederiet i 18 år, men ellers er han bestemt ikke gået den snorlige vej.

”Som de fleste andre unge, der står til søs, var det da drømmen om at komme ud og se verden, der trak i mig. Og mine forventninger blev i hvert fald til fulde indfriet, da jeg som styrmandsaspirant kom til at sejle med DFDS' skoleskibe, der sejlede på Sydamerika. Det var 150 meter lange stykgodsskibe med 36 mand ombord, hvoraf 16 af os var aspiranter. Vi anløb nogle virkelig spændende pladser og kunne snildt ligge op mod 10 dage under land, så der var tid nok til at komme fra borde og få nogle fine oplevelser,” fortæller Sven Thormod med begejstring i stemmen og husker en sjov oplevelse, da han første gang skulle mønstre Ontario.

”Vi skulle mønstre skibet i den chilenske havn, Valparaiso, og i stedet for at flyve sejlede vi med Nebraska fra København til Buenos Aires. Men eftersom Ontario var forsinket, blev vi seks styrmandsaspiranter indlogeret på et hotel i Buenos Aires i en hel uge. Vi havde det helt sikkert sjovt, men som man kan forestille sig, slap pengene hurtigt op. Det betød, at da vi endelig skulle med et fly til Valparaiso, turde vi ikke spise maden, vi fik serveret af stewardesserne, eftersom vi troede, vi skulle be-

tale for den. Ja – klogere var vi ikke, men for de fleste af os var det altså vores første flyvetur.”

Elev hos DFDS

Det lå nu ellers overhovedet ikke i kortene, at købmandssønnen fra Odsherred skulle stå til søs. Efter realeksamen arbejde han hos en cykelsmed og tog samtidig forbedelseskurset for at komme ind på Polyteknisk Læreanstalt (i dag Danmarks Tekniske Universitet, DTU). Men efter at en kammerat, der havde været styrmandselev i rederiet Lauritzen, havde fortalt om alle sine spændende oplevelser, så var interessen for søfart vakt. Og da han kort tid efter så en annonce i Politiken, hvor DFDS søgte aspiranter, var sagen klar. April 1971 startede han på Kogtved Søfartsskole som styrmandselev hos rederiet, og efter sommerferien gik turen over Atlanterhavet til Sydamerika.

”Der var jo et fantastisk leben på et skib som Ontario med så mange ombord, og selvfølgelig et gevaldigt sammenhold mellem os 16 aspiranter, hvoraf 12 var på dækket og 4 i maskinen. Og så er det vildt at tænke på, at der dengang blev bakket op i hele fem messer ombord. Kaptajn, chief og overstyrmand i den store salon med deres egen stewardesse. Derudover var der officersmessen og aspirantmes-

sen, og agter var der messer for matroser og fyrbøderne og endelig hele restaurationspersonalet,” beretter Sven Thormod og fortsætter: ”Faktisk var det et ualmindelig godt tilrettelagt forløb for os aspiranter. Vi gik i en fast tørrn, hvor det var 1 dag med skole, derefter 1 dag med søvagt og endelig 1 dag som dagmand – altså arbejde på dækket. Jeg hører, at flere rederier overvejer at genoptage elementer fra denne gamle model, og det kunne måske gøre det mere attraktivt for unge at søge ind som aspiranter.”

Fart på karrieren

Men som han også bemærker, så er der selvfølgelig slet ikke på samme måde tid til at komme ud på eventyr, som man kunne i gamle dage, da han selv var aspirant. Dengang lå skibene stort set i havn halvdelen af tiden, fordi det tog relativt lang tid både at laste og losse de gammeldags stykgodsskibe.

Selvom der var masser af gode oplevelser på Sydamerika-farten, havde Sven Thormod et klart mål, og det var at få optjent de 24 måneders sejltid så hurtigt som muligt, så han kunne starte på navigationsskolen. Udover skoleskibet Ontario var han også ude med fem andre skibe, og sommeren 1973 var han klar til at starte på Svendborg Navigationsskole.





”For mig kunne det kun gå for langsomt at blive færdig med min sejltid, så i mine to år som aspirant havde jeg nærmest ikke fri – altså jeg brugte ikke mange dage på at holde ferie mellem udmønstringerne – kun syv for at være helt præcis. Når jeg tog min sejltid i et hug, var det fordi jeg havde indset, at jo før jeg blev færdig på Navigationsskolen, jo før ville jeg begynde at tjene en højere løn og få penge på lommen. Og så ville jeg også få råd til at købe et hus i Svendborg,” påpeger Sven Thormod, der blev færdig som skibsfører i 1975 og derefter påmønstrede ”Dana Regina” som 2. styrmand på overfarten Esbjerg-Harwich.

”Jeg kan godt fortælle dig, at jeg sparere op – hver en krone. Så derfor var jeg som 24-årig i stand til at lægge udbetalingen på et hus på Thurø. Og så skete der i øvrigt det interessante på ”Dana Regina”, at der var et par stewardesser, der åbenbart syntes jeg var en meget flink fyr – i hvert fald lå der tit søde sager på min tallerken, når vi kom ind til kaffepause,” siger Sven med et grin og tilføjer:” Og der

For mig kunne det kun gå for langsomt at blive færdig med min sejltid, så i mine to år som aspirant havde jeg nærmest ikke fri – altså jeg brugte ikke mange dage på at holde ferie mellem udmønstringerne – kun syv for at være helt præcis.

”

var særligt en, jeg fik et godt øje til, nemlig Pia, som altså gik hen og blev min hustru. Måske trak det heller ikke fra, at jeg havde fået købt det der hus, i hvert fald blev jeg forlovet et halvt år efter, at jeg var blevet husejer.”

DFDS i 18 år

Og så gik det ellers slag i slag med DFDS som fast omdrejningspunkt de næste mange år. Indimellem blev det til nogle afstikkere fra rederiets skibe, for eksempel da han i 1982 fik et tilbud om at tage en tårn som underviser på Kogtved Søfartsskole. Det sagde han gladeligt ja til, og i foråret 1983 fik han en henvendelse fra Søfartsstyrelsen om at fungere som skolechef på skoleskibet ”Danmark” under skibets 50 års jubilæumstogt. Derefter fulgte en periode, hvor han blev udlånt til rederiet Lauritzen, der havde kastet sig ud i krydstogt i Det Fjerne Østen.

”I 1984 påmønstrede jeg ”Pearl of Scandinavia”, og vi havde da nogle spændende ture, hvor vi anløb havne i både Japan, Kina og Indonesien. Men det var åbenbart ikke den helt store økonomiske succes, så i 1986 var jeg tilbage i DFDS. Men her var der også lidt problemer med at få det hele til at løbe rundt, og derfor måtte jeg affinde mig med at være sommerferieafløser og så finde på noget andet om vinteren. Det var også okay, for så fik jeg da prøvet andre muligheder af,” siger Sven Thormod.

Logistik på land

I flere vintre sejlede han således for Danida, der sendte ulandsbistand ud til forskellige lande i verden i form af skibe bygget på Morsø Værft. Han var skipper på de fire færger, der skulle sejles til Bangladesh og derefter på to slæbebåde til Mozambique, så han havde bestemt ingen problemer med at skaffe job. Alligevel havde han besluttet sig for at gå efter noget mere fast end at fungere som free-

Med DFDS som fast omdrejningspunkt har Sven Thormod sejlet på mange forskellige slags skibe. Blandt andet var han skolechef på skoleskibet Danmarks 50 års jubilæumstogt og har haft nogle spændende ture med krydstogtskibet ”Pearl of Scandinavia”.

lance navigatør. Derfor søgte han i 1989 ind hos MT Group, der stod for tunnelbyggeriet ved Storebæltsforbindelsen, og her var der brug for transport af mandskab mellem Korsør og Sprogø.

”Det var jo en helt anden type job, men jeg havde det fint med at være skipper på mandskabsbådene med plads til over 100 passagerer. På det tidspunkt havde min hustru og jeg også fået to børn, Troels og Signe, og derfor ville jeg også gerne være lidt mere hjemme på Thurø og se dem vokse op. Ordningen hos MT Group var også fin nok, da vi arbejdede en uge, hvor vi boede og var standby i Korsør, og derefter en uge fri. Det passede mig udmærket, og jeg blev der da også i fem år,” fortæller Sven Thormod, der dog fik ni måneders orlov undervejs, fordi han fik tilbudt et job i Cambodia. Her skulle der være parlamentsvalg, og i den forbindelse havde FN chartret det canadiske lufttransportfirma Skylink Aviation til at tage sig af logistikken for de mange valgobservatører, der skulle sikre, at valget gik ordentligt for sig.

”Jeg skulle tage mig af de administrative og organisatoriske opgaver. Og når man skal arrangere alt for de 360 mand, der skulle rundt i landet med 46 helikoptere, så var der nok at se til. Det handlede om alt fra at skaffe boliger, klare transport og udbetale lønninger. Så det var ikke ligefrem et job, hvor jeg skulle gøre brug af mine maritime kompetencer og måske var det heller ikke karrierefremmende. Men jeg synes virkelig, det var berigende at rejse ud på den måde og opleve andre

Det har ikke kun været til søs, at Sven Thormods karriere er foregået. En berigende oplevelse har været at arbejde for FN med at tage sig af administrative og organisatoriske opgaver for hundreder af valgobservatører, der skulle flyves rundt i helikopter ved parlamentsvalg i lande som Cambodia, Østtimor, Haiti og Congo.



folkeslag og kulturer på tæt hold. Det havde i sig selv en stor værdi, og så var lønnen faktisk også højere end den, jeg ellers kunne opnå som navigatør,” forklarer Sven Thormod, der med tiden fik flere tilbud fra Skylink og flere gange tog ud som projektleder i fjerne egne såsom Østtimor, Haiti og Congo.

Skipper på CTV'ere

Da tunnelbyggeriet under Storebælt stod færdigt i 1994, var det tid til at finde en ny hyre, og det blev i første omgang hos Elite Shipping, derefter J. Poulsen i Korsør efterfulgt af færger i de

hjemlige farvande indtil 2013. Derefter rettede den erfarne navigatør blikket mod offshore-branchen, hvor der tydeligvis var brug for skipperne til de mange CTV'ere, der skulle fragte mandskab ud til de mange forskellige platforme, der blev arbejdet på i Nordsøen.

”Det har så i store træk været min primære beskæftigelse siden, og det har jeg det helt fint med. På en måde kan man sige, at man som skibsfører er overkvalificeret til at sejle de relativt små mandskabsbåde, der ret beset kun kræver en kystskipper. Men jeg føler mig på ingen måde overkvalificeret, faktisk er det under



ret svære betingelser man sejler de små fartøjer, hvor det bimler og bamler omkring én. Der er rigtig meget trafik omkring vindmøllerne i Nordsøen, ofte er det tåget eller dårligt vejr, hvor det kan være svært at se bøjerne. Så man skal i hvert fald være meget fokuseret, når man sejler de her både,” understreger Sven Thormod, der i sin tid startede i norske Fred Olsen og i dag mest arbejder på kontrakt for det tyske rederi Supersail.

”Når jeg ser tilbage på mine 52 år som søfarende, kan jeg da godt se, at jeg ikke har haft nogen snorlige maritim karriere. Men da jeg i flere omgange havde været udlånt fra DFDS til andre jobs, var det ikke så nemt at komme tilbage. Og selvom det nu er rigtig mange år siden, jeg sejlede i rederiet, føler jeg mig stadig som DFDS’er. Jeg kender stadig nogen af de andre fra elevtiden, hvor vi fik opbygget et værdifuldt fællesskab, som man aldrig rigtig glemmer. Gennem årene har jeg prøvet at sejle i mange forskellige skibstyper og jeg har fået mange berigende oplevelser gennem de mere landbaserede jobs, jeg

har haft indimellem. Så i den forstand er der ikke meget, jeg kunne have ønsket mig anderledes,” konkluderer den 70-årige skipper.

Fagligt engagement

For 10 år siden blev han valgt ind i bestyrelsen for Søfartens Ledere, som foreningen stadig hed i 2013. Men hans faglige engagement går helt tilbage til 1989, hvor han sejlede mandskabsbåde for MT Group i forbindelse med tunnelbyggeriet på Storebælt. Her påtog han sig hvervet som tillidsmand.

”Der var en tendens til, at folk ikke blev behandlet ens, og derfor ville jeg gerne gå ind og diskutere overenskomster med arbejdsgiveren. De fleste af os var ganske vist på individuelle kontrakter, men jeg arbejdede for, at vi skulle behandles ens og have ordentlige arbejdsforhold. Jeg tror da også nok, at det lykkedes i den forstand, at kontrakterne blev lidt mere standardiserede, og at vi fik nogenlunde de samme penge for vores arbejde,” fortæller Sven Thormod.

Så hans faglige engagement er bestemt ikke af nyere dato, og da han i maj blev opfordret til at overtage formandsposten, efter at Jens Marquard Sørensen havde trukket sig, var han heller ikke i tvivl om, at han skulle sige ja – også selvom det måske lige for tiden er noget af en uriaspost. For det er ingen hemmelighed, at Lederne Søfart har været ude i en meget turbulent periode, og at det kræver en solid indsats hele vejen rundt, hvis foreningen skal overleve og komme styrket ud på den anden side.

”Det er rigtigt, at vi har flere uafklarede sager hængende over hovedet. Som bekendt har vi en sag kørende mod Danske Rederier, der har valgt at se bort fra os som overenskomstpart efter sammenlægningen af de to arbejdsgiverorganisationer DR01 og DR02 og i stedet har valgt Metal Søfart som modpart. Derudover skal vi ud at finde en ny måde at organisere os på, efter at Lederne Hovedorganisation har opsagt vores samarbejdsaftale med virkning fra april næste år,” forklarer Sven Thormod og uddyber: ”I foråret varsle-

BLÅ BOG: SVEN THORMOD PETERSEN

Født i Holbæk 1953

1969: Realeksamen fra Tølløse Realskole

1971: Styrmandsaspirant hos DFDS

1975: Skibsfører fra Svendborg
Navigationsskole

1975-1982: DFDS passager- og Ro-Ro skibe

1982-83: Lærer på Kogtved Søfartsskole og skolechef på ”Danmark”

1984-85: JL krydstogt i Asien, ”Pearl of Scandinavia”

1986-88: DFDS og afleveringsrejser for Danida

1989-94: MT Group, skipper på CTV’ere til Storebæltbyggeriet

1993: Assistant manager for Skylink Aviation, Cambodia

1994-95: Elite Shipping container feeder

1996-99: J. Poulsen, Korsør heavy lift multi-purpose skibe

2000: Molslinjen – Århus-Kalundborg

2000-07: Site manager Skylink Aviation, Congo og Trans Capital Air, Liberia

2008-11: Molslinjen – Århus-Kalundborg

2011-13: Fåborg-færgen til Lyø og Avernakø

2013: Valgt ind i bestyrelsen for Lederne Søfart

2013-nu: Skipper på CTV’ere i Nordsøen og Østersøen
p.t. tilknyttet det tyske rederi SuperSail

Maj 2023: Bestyrelsesformand for Lederne Søfart

Gift med Pia Leth, med hvem han har to voksne børn. I dag bor parret i København.

de vi jo strejke i protest mod, at vi havde mistet retten til at forhandle disse overenskomster. Lederne syntes, det var helt uhørt, at man kunne gribe til den slags metoder. Men vi er altså en fagforening, der kæmper for medlemmernes rettigheder, og her indgår strejke også som et middel til at opnå nogle mål. Men der var vi tydeligvis meget langt fra hinanden rent værdimæssigt, og så måtte samarbejdet ophøre.”

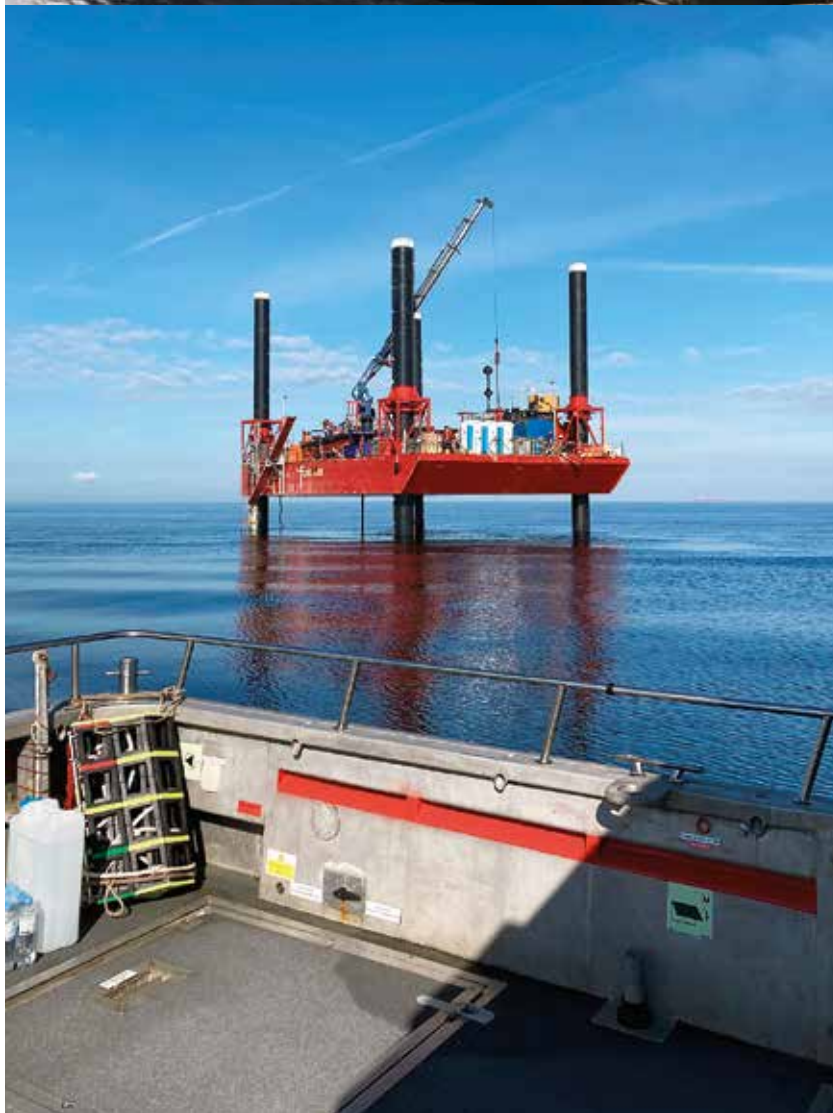
Ro på bagsmækken

Spørgsmålet om, hvordan Lederne Søfart skal organiseres fremover, er blevet diskuteret i bestyrelsen og skal endeligt besluttes på den ekstraordinære generalforsamling 21. september. Her kan der i princippet også blive valgt en ny formand, men Sven Thormod håber, at han kan blive på posten og få mulighed for at skabe mere ro og stabilitet over hele linjen.

”Der har været utrolig meget uro og stor udskiftning i sekretariatet. Nu vil jeg i første omgang bruge mine kræfter på at sørge for, at forholdene i sekretariatet bliver sådan, at folk har lyst til at blive og loyalt arbejde efter de retningslinjer, som bestyrelsen udstikker. Det håber jeg meget kan lade sig gøre, så vi kan overleve som fagforening for skibsofficerer – uanset i hvilket regi, det så end kommer til at foregå.” ■

For det er ingen hemmelighed, at Lederne Søfart har været ude i en meget turbulent periode, og at det kræver en solid indsats hele vejen rundt, hvis foreningen skal overleve og komme styrket ud på den anden side.

”



De seneste år har Sven Thormod arbejdet i offshore-branchen som skipper på nogle af de mange CTV'ere, der fragter mandskab ud til de forskellige platforme i Nordsøen.