



Albert Betz er et Service Operation Vessel, der for det meste er at finde i Nordsøen, hvor det giver support og service til vindmølleindustrien.

# 200 unge søfolk er under uddannelse hos *Esvagt*

Offshore rederiet med base i Esbjerg kan bryste sig af at være det rederi med flest praktikpladser i Danmark. Derudover lægger de stor vægt på at tiltrække kvinder til den maritime branche, og derfor er der adskillige kvinder blandt eleverne ombord på rederiets 40 skibe

TEKST: PIA ELMERS | FOTO: PRIVATFOTOS

Amalie Brixgaard kan slet ikke få armene ned, når hun skal fortælle om sin praktikplads, der p.t. er Albert Betz. Det er et Service Operation Vessel, der yder support og service til vindmølleindustrien og for det meste opererer i Nordsøen. Lige nu ligger de og arbejder i Deutsche Bucht Windfarm, hvor skibet fungerer som hotel for

vindmølleteknikerne og sørger for deres transport frem og tilbage morgen og aften. Hvis man drømmer om at sejle langfart i varmen på de store blå oceaner, kan det måske lyde kedeligt og lidt barsk at sejle på et vindmølleskib i kolde farvand, men sådan ser hun slet ikke på det.

"Jeg har jo en af verdens smukkeste arbejdspladser, havet, som jeg nyder at kigge ud over hver eneste dag. Og så er det en fed arbejdsplads, fordi der sjældent er to dage, der er ens. Listen over arbejdsopgaver er rimelig lang, og det kan også variere efter årstiden og skibstypen. Når man er ombord på et vagtskib, der ligger stand-by





På vagterne får Amalie Brixgaard undervisning af uddannelsesofficer Andreas Forsberg i noget af det, der foregår på broen såsom søfartsregler og navigation.

Hver eneste dag nyder Amalie Brixgaard at kigge ud over havet, som hun kalder "en af verdens smukkeste arbejdspladser".



ved platformene, laver vi temmelig mange redningsøvelser, så vi hele tiden er klar til at gå i aktion, hvis det kræves – altså hvis nogen skulle falde over bord. Det bedste, jeg ved, er at sejle vores FRB'ere – Fast Rescue Boats – og hele tiden blive dygtigere til det. Og så også at få lært en masse andre ting som at betjene kraner, davider og hvad der ellers skal til for at få skibet til at fungere," forklarer Amalie Brixgaard.

### Tovholder

Hun startede som ubefaren skibsassistent i Esvagt april sidste år efter at have været på togt med skoleskibet "Danmark". Udover selve arbejdet får de to elever, der typisk vil være ombord, også undervisning, og her spiller 1. styrmand Andreas Forsberg en central rolle som uddannelsesofficer og dermed tovholder og koordinator for den del af forløbet. Han skal sørge for, at de to ubefarne skibsassistenter får krydset af i alle felter i den uddannelsesbog, der er en forudsætning for, at de efter endt praktiktid kan komme på et 20 ugers kursus og blive befarene skibsassistenter.

"Jeg tager mig primært af det, der foregår på broen, altså søfartsregler og navigation. Men jeg underviser også i det mere generelle som sikkerhedsprocedurer, vores forskellige computersystemer samt lidt brand og redning. På vores skib er vagterne delt op således, at den ene elev har

samme arbejdstid som mig, mens den anden elev går vagt sammen med min kollega. På den måde kan begge elever få undervisning i de ting, der skal undervises i på broen," forklarer Andreas Forsberg og tilføjer, at det ikke er noget krav, at navigatører om bord skal undervise. Men når en styrmand har en elev med på vagt, så forventes det, at eleven også inddrages i brovagten og bliver lært op i de forskellige ting.

### Undervisning på morgenvagten

Opbygningen af undervisningen kan variere fra skib til skib. For eksempel vil der som regel være lidt mere tid til decideret undervisning på de vagtskibe, der ligger ved de forskellige olie- og gasplatforme, så her kan man af og til afsætte en hel dag til undervisning. Hvorimod man på andre skibe, som den SOV, Amalie er på lige nu, og hvor der er meget at se til, er nødt til at få undervisningen klemmt ind i de perioder, hvor der ikke er så travlt.

"De sidste tre udmønstringer har jeg gået morgenvagt med Andreas, hvor han som min 1. styrmand har undervist mig i brodelen, og det har været alt fra grundlæggende ting som signalfag og søvejsregler til at nørde i detaljer omkring, hvordan hjælpeinstrumenter som en radar virker. I vores uddannelsesbog skal vi jo have underskrifter på, at alle de her ting er gennemgået og forstået, og vi skal også

aflevere fem skriftlige opgaver. Så vi har da lidt at se til, inden vi er klar til at gå på skole efter de 12 måneders sejltid," påpeger Amalie Brixgaard, der ligesom de øvrige ombord har en tøm, der hedder 4 uger ude og 4 uger hjemme.

### Super relevant opgave

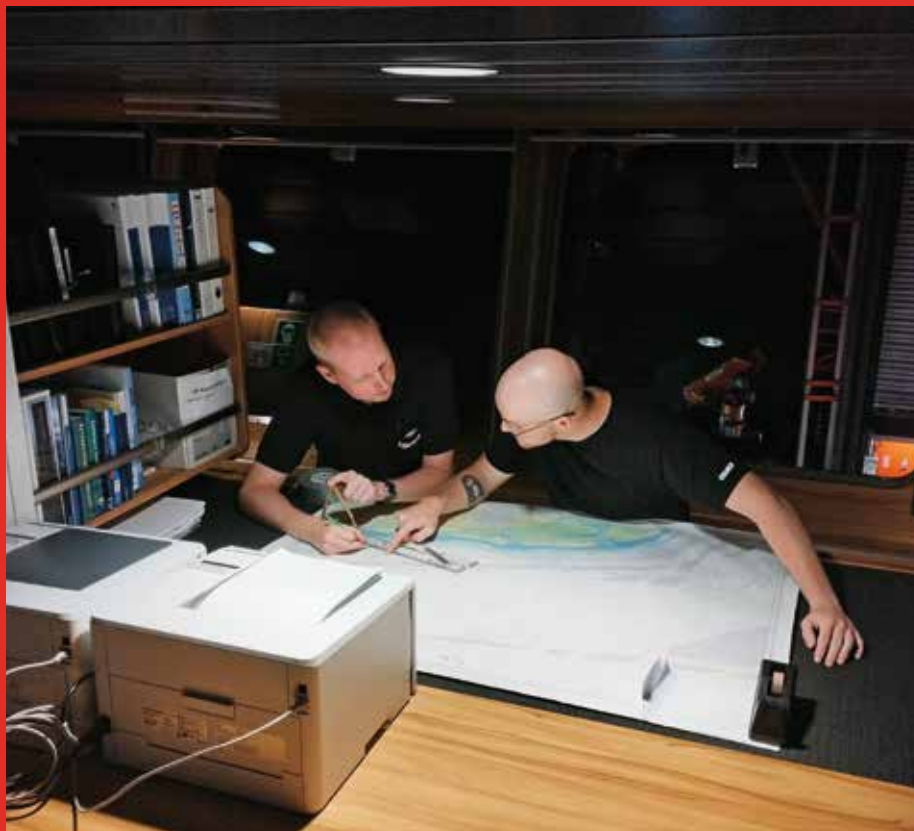
Det med at have en decideret uddannelsesofficer om bord er et relativt nyt fænomen – i hvert fald i Esvagt. I de fleste rederier har det typisk været overstyrmanden, der tog sig af den opgave, men Andreas synes, det er fint, at den rolle nu er uddelegeret til andre officerer ombord.

"Imine øjne er en af de vigtigste egenskaber en uddannelsesofficer skal have, at brænde for at lære fra sig og have med elever at gøre. Derfor synes jeg, det er rigtig godt, at det ikke skal være en person med en bestemt position ombord, der bliver udpeget til den opgave, men at det er en person, som meget gerne vil have rollen som uddannelsesofficer. Jeg har selv sagt ja til tjansen, fordi jeg synes, det er en super relevant opgave at være med til at sikre, at eleverne får mest muligt ud af deres praktikforløb ombord både praktisk og teoretisk," lyder det fra Andreas Forsberg.

### Daglig kontaktperson

Udover at være underviser fungerer uddannelsesofficeren også som elevernes daglige kontaktperson. Derfor er han også

Der er gerne mere end en elev på skibene ad gangen. Her underviser Andreas Forsberg Adam, som også er elev hos Esvagt.



med, når der kommer en ny elev ombord, hvor proceduren er, at der inden for det første døgn skal være et møde, hvor kaptajnen også er med. Her skal forventningerne afstemmes, og der skal spørges ind til, hvad eleven selv har af visioner om fremtiden.

"På den måde forsøger vi at sikre, at vi hele tiden arbejder hen imod samme mål. Derefter deler vi uddannelsesperioden op i mindre blokke og aftaler i samarbejde med eleven, hvordan processen skal være, altså hvilke delmål vi arbejder efter, og hvad det endelige mål skal være. Derefter tager jeg en samtale med eleven en gang om ugen for at følge op det hele og ligeledes lytte, hvis der skulle være noget, han eller hun ikke er tilfreds med. Det er ingen hemmelighed, at procentandelen af elever, der starter på en uddannelse til søs og som rent faktisk gennemfører den, er relativt lille. Netop derfor er det super vigtigt at fange det i opløbet, hvis en elev er utilfreds eller ked af et eller andet," understreger Andreas Forsberg.

### Alt er nyt

Noget af det, han også er meget opmærksom på, er, hvordan eleverne bliver modtaget ombord – om de føler sig godt tilpas. For selvom et skibs besætning kan være rigtig god til at tage imod nye og inkludere dem i det fællesskab, der er ombord,

så kan det ikke helt undgås, at en spritny elev kan komme til at føle sig som "Palle alene i verden", første gang man tager til søs.

"Man er jo væk hjemmefra, man kender ingen ombord, alt er nyt, og det kan godt skabe en vis utryghed. Et af tiltagene for at afhjælpe denne følelse er, at en ny elev eller aspirant kommer ud til andre elever. Det er ikke altid, det kan lade sig gøre at sende nye afsted samtidig, men så kan man forsøge at sende en ny elev ud til et skib, hvor der i forvejen er en anden aspirant," forklarer Forsberg, der har stillet et helt konkret forslag om, at rederiet laver nogle arrangementer i land, hvor eleverne kan mødes og på den måde få opbygget et netværk, de kan trække på, når de er til søs. Om det bliver sat i værk, vides dog ikke på nuværende tidspunkt.

### Kolleger var gode til at hjælpe

For Amalie Brixgaards vedkommende har der nu ikke været de store problemer med at falde til ombord. Alle nye elever er igennem et introforløb på to uger i Esbjerg, hvor de får mulighed for at lære rederiet bedre at kende. Hun blev ovenikøbet kontaktet af en kvindelig mentor fra Esvagt, som stod til rådighed, hvis hun havde nogle spørgsmål i opstarten.

"Det var da fint at vide, at man kunne gøre brug af en mentor, men jeg følte mig

udmærket kørende, så den mulighed gjorde jeg ikke brug af. Da jeg skulle ombord på mit første skib, fik jeg en grundig rundvisning i "mit nye hjem", og jeg blev også taget godt imod af dæksbesætningen. Når man er helt ny, bliver man propfyldt med informationer, men mine nye kolleger var også gode til løbende at stå til rådighed med hjælp og sparring," husker hun.

### Ikke så idyllisk som et sejlskib

Hun vil også gerne anbefale Esvagt som praktiksted til andre ubefarne skibsassistenter, men de skal gøre sig helt klart, at det at tumle rundt i Nordsøen med supply skibe, er meget anderledes end at sejle på for eksempel et skoleskib. På samme måde som det at sejle for Esvagt er meget anderledes end at sejle for Mærsk. Men som hun pointerer, handler det meget om, hvilke forventninger og forestillinger folk har til livet til søs.

"Det er jo ingen hemmelighed, at sejlskibe er langt mere idylliske end de her skibe. Derfor skal man i hvert fald sikre sig, at eleverne ved, hvad de går ind til, når de tager ud med de her skibe. For man ser desværre en stor del af eleverne springe fra efter et par ture. Og sagen er da også, at man skal være klar til at undvære familie og venner halvdelen af året, være indstillet på at gå glip af fødselsdage, bryllupper og studenterfester. Men når det er sagt,







Amalie får lært en masse om, hvad der skal til for at få et skib til at fungere, og er ret sikker på, at hun vil fortsætte med at sejle.



så giver sådan et job også en kæmpe frihed. Der er ikke mange, der har fire uger fri fra deres job seks gange om året. Jeg elsker at rejse, og det er der jo rige muligheder for med det her job,” understreger den 23-årige søkvinde, der efter den nuværende tur har tre udmønstringer tilbage, inden hun har de 12 måneders effektiv sejltid, der giver hende adgang til at komme på skole.

### Vil fortsætte med at sejle

”Jeg har endnu ikke besluttet, om jeg vil tage de 20 ugers kursus, så jeg kan blive befaren skibsassistent eller gå i gang med at læse til kystskipper. I hvert fald er jeg ret sikker på, at jeg vil fortsætte med at sejle, og det kunne sagtens være hos Esvagt, men jeg har også overvejet andre muligheder, så hvem ved?”

Da Amalie startede i Esvagt for snart halvandet år siden, var det nye tilbud om at optjene sine 12 måneders sejltid i tre forskellige rederier med tre forskellige skibstyper endnu ikke kommet på bordet. Hun ærgrer sig lidt over, at det ikke var en mulighed, da hun startede:

”Jeg synes, det nye tilbud lyder sygt attraktivt. For det er da en enormt smart måde at give eleverne indsigt i, hvad de forskellige jobs til søs indebærer. Det kan forhåbentlig være med til, at flere finder deres vej til søs og ikke giver op på halvvejen, fordi de ikke fik mulighed for at afprøve andre skibstyper end den ene, der måske ikke var så attraktiv,” mener Amalie Brixgaard.

Langt de fleste af de 90 elever, der hvert år starter deres karriere til søs hos Esvagt, er ligesom Amalie ubefarne skibsassistenter. Men inden for de sidste par år har rederiet udvidet mulighederne, så man nu også kan vælge at blive skibsførerpraktikant samt bachelor- og værkstedspraktikant med henblik på at blive maskinmester. Det foregår i samarbejde med Simac i Svendborg, hvor den teoretiske del af uddannelsen så foregår.

”Forudsætningen, for at vi som rederi fortsat kan vækste, er, at vi råder over god og kompetent arbejdskraft. Det er også på den baggrund, at vi nu tilbyder hele tre uddannelsesstillinger, som er skræddersyede til at klæde den søfarende på til en maritim karriere. Foreløbig har vi 10, der vil være skibsførere og 15, der vil være maskinmestre,” forklarer Tina Halkjær Nielsen, der er Head of Recruitment & Training hos Esvagt.

## ESVAGT

Esvagt har siden 1981 specialiseret sig i sikkerhed og support til søs og servicerer både offshore vindindustrien samt olie- og gasindustrien.

Rederiet har base i Esbjerg og har over 1300 ansatte både til søs og i land. Esvagt er det rederi, der uddanner flest søfolk i Danmark – omkring 90 på årsbasis.

Flåden består af mere end 40 skibe, hvoraf langt de fleste er ERRV skibe (Emergency Response and Rescue Vessel). De arbejder ved diverse platforme med en bred vifte af ydelser – fungerer bl.a. som nød- og redningsberedskab samt brandberedskab og arbejder med overvågning samt genopretning efter olieudslip.

Derudover servicerer Esvagt havvindmølleparker med en flåde af dedikerede Service Operations Vessels (SOV), et koncept som Esvagt var de første til at introducere i 2010. Udover kabiner og fritidsfaciliteter er SOV'erne udstyret med møderum, reservedelslagre og værksteder. Teknikere og materialer overføres til møllerne via Walk-to-Work gangvejssystemer eller Safe Transfer Boats.

Esvagt blev grundlagt af tre lokale forretningsfolk tilbage i 1980'erne, heriblandt Kent Kirk. Frem til 2015 var rederiet en del af Mærsk, der ejede 75%. I 2021 overtog kapitalfonden 3i Infrastructure det fulde ejerskab.

Kilde: Esvagt