

# Søfartens Ledere

nr. 1 | 2024



## *En skyggeflåde sejler gennem de danske farvande*

*- det kan blive historien  
om en forudsigelig  
katastrofe*



*Miseren om fregatten  
i Det Røde Hav  
- et drama i fem akter*

*Piraterne vender tilbage i  
skyggen af Houthi-angreb*

*"Jeg har aldrig kunnet  
lide det med, at de  
kalder os skattefri"*

*Han sov ikke en nat  
igennem resten af livet  
- om de danske krigs-  
sejlere og d-dagen*

*En gemytlig generalfor-  
samling med kursen sat  
mod fremtiden*



# Hvorfor egentlig Søfartens Ledere?

Hvis ønskescenariet var en fredelig arbejdsdag på et dejligt lunt kontor uden for megen uro mellem dagens første kaffekop og nedlukningen af pc'en tidligt på eftermiddagen, så havde vi søfolk nok valgt et andet erhverv. For det er ikke just det, der præger vores hverdag på jobbet.

Nej, vi har havet som arbejdsplads med højt til himlen, bølger, der bevæger sig under os, vind i håret og frisk luft ad libitum. Det er det, vi har valgt, og derfor kan vi ikke rigtig tillade os at beklage os, når det stormer. Selvfølgelig er det rart med moderate vejrforhold det meste af tiden, men en storm en gang imellem – det må man regne med.

Når det er sagt, skal jeg dog love for, at det blæser derude i øjeblikket. Og her tænker jeg først og fremmest i overført betydning.

De seneste to år har vi oplevet, at der er kommet krig i Europa igen med Ruslands overfald på Ukraine, og nu er det altid urolige Mellemøsten også eksploderet med bombeangreb, landkrig og raketter, der flyger frem og tilbage.

Det første mærker vi søfolk blandt andet gennem en strøm af gamle udtjente tankskibe med russisk olie gennem vores indre farvande og den fare

for kollision og katastrofe, det kan føre med sig. Det andet mærker vi ved, at uskyldige søfolk, der ikke gør andet end at passe deres job ved at sejle med gods til virksomheder og borgere rundt omkring i verden, lige pludselig bliver set som legitime mål for missiler.

Oveni kommer en øget fare for opblussede piratangreb og en Panama-kanal, der har været ramt af tørke. Og når det kommer til det politiske område med regler og forordninger, skal vi forholde os til ting som øget fokus på det psykiske arbejdsmiljø med chikane og mobning (og gud ske tak og lov for det), samt om, hvorvidt beskatningsforholdene for søfolk er rimelige med en fornyet diskussion om DIS-skatteordningen.

Kort sagt – der er rigeligt med ting, der skaber uro for os søfolk.

Midt i al uroen er jeg blevet valgt som ny formand for vores fagforenings Søfartens Ledere, og i den forbindelse vil jeg gerne starte med at sige tak til Sven Thormod Petersen for den indsats han gennem den seneste tid har gjort som formand for foreningen. Han trådte til på et tidspunkt, hvor der var megen tumult omkring foreningen med konflikt og retssag med Danske Rederier om overenskomster på den ene side. Og skiftet fra at være en del af Lederne til at være en selvstændig fagforening i samarbejde med Serviceforbundet på den anden side. Men han har formået at lede os igennem uroen på forbillig vis. Det kan jeg ikke sige ham nok tak for.

Nu er vi ved at være kommet videre og have fundet os til rette i den nye situation.

Det giver en smule ro på, og det giver trods alt grund til optimisme. For når en urolig verden byder på den ene udfordring efter den anden, ja, så er det, at der er brug for en forening som vores, der kan tale medlemmer-



nes sag og styrke det enkelte medlem, hvor der er brug for det.

Hvis nogen midt i al den tumult, vi har været igennem, er begyndt at spørge sig selv, hvad vi egentlig skal med en forening som Søfartens Ledere, så er det i bund og grund det, der er svaret – at foreningen skal være der for medlemmerne, hvor der ikke er andre, der er det.

Der er en masse ting derude, vi ikke har den mindste indflydelse på. Vi kan ikke bygge læhegn om medlemmerne, når stormen tager til i styrke. Det har man i sagens natur aldrig kunnet på havet. Vi kan ikke styre, hvem der går i krig med hvem, eller om der er tørke eller for meget vand det ene eller det andet sted.

Men der hvor tingene får betydning for danske søfolk – der kan vi lade vores stemme høre og søge at påvirke forholdene i den mest gunstige retning for søfolkene. Det er det, vi har en forening som vores til. Der er nemlig ikke andre, der gør det.

**Niels Bergkvist Hansen**  
Formand for Søfartens Ledere

Bemærk, at dette er skrevet, før bestyrelsen for Søfartens Ledere holdt konstituerende møde d. 30. april. Da det blev skrevet, var Niels Bergkvist Hansen eneste kandidat til formandsposten, og det er derfor skrevet ud fra en formodning om, at han ville blive valgt til formand. Men ligesom de andre steder i bladet, hvor vi henviser til Niels som formand, skal det altså læses med det forbehold, at konstitueringsmødet ikke var holdt inden deadline for bladet.





**Miseren om fregatten  
i Det Røde Hav**  
– et drama i fem akter

**Side 18**



En rigtig, rigtig  
trist situation

**Side 24**

**Farlig færd i Det Røde Hav**

Side 6

**Hvad gælder ved sejlads i  
krigs-/risikozoner?**

Side 13

**Piraterne vender tilbage i skyggen  
af Houthi-angreb**

Side 22

**Historien om en forudsigelig  
katastrofe**

Side 26

**Det er jo ikke bare tal – det er  
menneskers liv, det drejer sig om**

Side 36

**Bornholmerfærgerne er et  
godt alternativ til langfart**

Side 40

**Her kan søfarende på danske  
skibe låne bøger, høre bøger  
og læse tidsskrifter**

Side 44

**En gemytlig generalforsamling  
med kursen sat mod fremtiden**

Side 46

**”Jeg har aldrig kunnet lide det med,  
at de kalder os skattefri”**

Side 52



Vi nærmer os 80 år for d-dagen.  
Læs om de danske krigssejleres  
indsats på dagen

**Side 28**



## Kære medlem

Først og fremmest vil jeg ønske dig tillykke! Tillykke med vores fagforening, der ikke længere er en del af Lederne. Men igen en selvstændig fagforening i samarbejde med Serviceforbundet. Det er virkelig noget at glæde sig over og ønske tillykke med.

Vejen hertil har været lang og udfordrende. Vi har stået over for mange hindringer, men nu er vi her, og det er en sejr i sig selv.

## Tak for gode medlemsmøder

Jeg vil også benytte lejligheden til at sige dig tak! Det har været en stor fornøjelse at møde jer medlemmer både online og personligt rundt omkring i landet. Vi har besøgt mange byer fra øst til vest og fra nord til syd. Mange af jer, der ikke kunne møde op, har benyttet lejligheden til at ringe os op. I en periode var vi tre mennesker, der talte i telefon fra morgen til aften. Selvom antallet af samtaler var ekstremt, så er det en oplevelse, vi ikke ville være foruden – medlemmer, der ulejliger sig til at tage kontakt og få afklaring på spørgsmål. Det har været inspirerende at høre jeres spørgsmål – også de kritiske, som bundede i en oprigtig lyst til at høre mere.

I har også nævnt tiltag og gode ideer. Det viser, I har lyst til foreningen og har visioner for fremtiden. Det glæder mig meget, at opbakningen er til at tage og føle på.

Det er jo lige det, der er essensen af vores gamle forening – viljen og evnen til at bakke op og stille de spørgsmål, der skal på bordet, for at foreningen repræsenterer medlemmerne.

Det har været tydeligt for os, at den personlige kontakt er afgørende for et godt samarbejde med jer medlemmer. Derfor vil vi fortsat lægge vægt på at mødes ansigt til ansigt til arrangementer i fremtiden.



## Generalforsamling gik også godt

Der var en livlig diskussion, med mange konstruktive bidrag fra medlemmerne på vores generalforsamling i maj. Det er dejligt på den måde at opleve en levende forening.

På den ekstraordinære generalforsamling i april blev nye vedtægter vedtaget. Vigtigste ændring var at skrive Lederne ud af vedtægterne. De nye vedtægter blev efterfølgende sendt til urafstemning hos medlemmerne. Afstemningen er slut, når I læser dette. Det var den ikke, da jeg skrev det, men det så ud til, at ændringerne ville blive vedtaget med et flertal på størrelse med det, man ellers kun ser præsidenter få i lande som Rusland, når de er på valg. Så jeg tillader mig at glæde mig over, de formentlig er vedtaget, så vi også kan komme videre, hvad det angår.

## Det er forår, og stemningen er fin – trods de truende skyer i horisonten

Samlet set mærker jeg en følelse af samhørighed i foreningen, som vi ikke har set længe. Det er opmuntrende at se, at vores indsats begynder at bære frugt. Selvom – eller snarere netop fordi – verden omkring os er præget af uro og komplekse problemer, er det vigtigere end nogensinde, at vi står sammen som en forening. Jeg er glad for, hvis vi er nået dertil.

Når du sidder med dette blad i hånden, er vi allerede godt i gang i de lejede lokaler på Ramsingvej.

Det er en ny begyndelse, og den er ikke fri for udfordringer, for nu skal vi i gang med nye opgaver og finde os til rette med nye arbejdsgange og samarbejdspartnere. Det kommer til at kræve noget af os alle, men vi er ret optimistiske, for kursen er sat, og vi er klar til at give den en skalle.

For dig som medlem betyder det, at du kommer til at møde nye mennesker, når du har sager, der skal håndteres. Det positive er, at det bliver en fra foreningen, du får i røret, når du kontakter. Det er vist tiltrængt for os alle.

## Endnu et tillykke til os

Vi står også over for et særligt jubilæum i år. Danmarks Skibsførerforening blev stiftet den 22. december 1874 og runder til december 150 år, og det er en milepæl, som ikke mange foreninger når. Vi vil fejre dette jubilæum med manér, og I hører mere i løbet af året.

Jeg vil gerne takke jer alle for jeres store støtte til foreningen i de første turbulente måneder af året. Lad os fortsætte med at stå sammen og fejre både vores nye friske start og vores lange historie.

Med ønsker om en dejlig sommer. ■

# Kun et trykt magasin om året fremover

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: IVAR SVANE

Foråret er over os, og alligevel illustrerer vi artiklen her med et efterårsbillede. Det kan synes bagvendt, men det er jo om efteråret, at bladene falder. Og lidt vemodigt kan vi fortælle, at et af de blade, tiden har fået ram på, er Søfartens Ledere som et blad, der kommer fire gange om året. Fremover vil der kun komme en trykt udgave om året som en slags årsskrift for foreningen. Historier som dem, vi har bragt i bladet, vil fremover blive lagt på foreningens hjemmeside, sendt ud til medlemmerne i form af elektroniske nyhedsbrev og kunne findes på vores sociale medier.

Hvornår har det været en god dag på kontoret for os, der laver Søfartens Ledere? Det har det, når vi har fået skrevet en historie, der har kunnet fortælle noget nyt inden for vores område. Det kan være noget, som det kun er os, der har taget op. Eller det kan være en ny vinkel på et emne, der er oppe i tiden inden for søfarten. Og hvis det er lykkedes os at skrive historien på en måde, som har fanget læserne, og i et sprog, der har været til at forstå, ja, så har der været high fives og brede smil på læben hele raden rundt.

Det har været ledestjernen for vores arbejde – at videregive viden om søfartsområdet i et indbydende og lettilgængeligt sprog, så medlemmerne på den måde har fået en større forståelse for forskellige aspekter inden for den maritime verden.

## Fortidens resultater er ingen garanti for, hvordan det går i fremtiden

Det lyder da som en meget god målsætning for et blad, så hvorfor i alverden lukke bladet, når I nu mener, det er så nytigt?, kan man spørge.

Det er der mange grunde til. En ting er nemlig, hvordan det har været. En anden, hvordan det bliver fremover. Og fremtiden er ikke nødvendigvis lige så lys for et



Vi ved godt, det er forår, men det er om efteråret, bladene falder. Derfor efterårsbilledet her, for vi har desværre den lidt vemodige nyhed, at Søfartens Ledere falder som et blad, der udsendes fire gange om året. Fremover sendes kun et trykt nummer ud om året som en slags årsskrift for foreningen. Herudover vil vi lægge nyheder på vores hjemmeside og sende dem til medlemmerne i elektroniske nyhedsbreve.

trykt medie som Søfartens Ledere, som den har været.

Vi kan pege på en lang række forhold, der gør, at det er svært for et blad som Søfartens Ledere at blive ved med at være lige så meget værd for læserne som tidligere.

Warren Buffett – den berømte amerikanske investor – sagde engang, at når han fastholdt sin investering i en tyggegummifabrik, var det, fordi han mente, at folk nok blev ved med at tygge tyggegummi, selvom de brugte internettet mere og mere.

Sådan er det desværre ikke for et blad som Søfartens Ledere. Det bliver folk ikke ved med at bruge på samme måde, som de bliver ved med at tygge tyggegummi, efter at internettet er kommet til.

## Konkurrencen om en plads i mediebilledet er hård

Jamen, artiklerne i Søfartens Ledere har en værdi, man ikke finder magen til på nettet, kan man indvende. Og tak for

Tro os – der er ikke noget, vi hellere ville end at blive ved med at lave fire trykte udgaver af Søfartens Ledere om året. Af en række årsager – først og fremmest økonomiske – vil der imidlertid fremover kun blive udsendt et nummer af bladet i trykt form hvert år. Vi vil fortsat komme med nyheder inden for søfartsområdet, men i fremtiden vil vi lægge dem på vores hjemmeside og sende dem til medlemmerne i elektroniske nyhedsbreve.

de fine ord. Konkurrencen om folks opmærksomhed er bare så stærk i dag med nettet, alverdens tv-kanaler, streamingtjenesterne og computerspillene, at det kræver meget mere for et magasin at kæmpe sig til en plads i mediebilledet, end vi har mulighed for med de ressourcer, vi har til rådighed.

Oven i alt dette har vilkårene for at sende et blad som Søfartens Ledere ud til medlemmerne også ændret sig drastisk de senere år. Bare tag portoudgifterne. Det er lige før, at man i dag kan være heldig at købe en flybillet til en af Europas storbyer billigere, end det koster at sende et nummer af Søfartens Ledere til et enkelt medlem..

Alt i alt er vurderingen således, at de penge, det koster at udarbejde bladet og sende det ud til medlemmerne, bedre vil kunne komme dem til gode på en anden måde. ■



# FARLIG FÆRD I DET RØDE HAV



Siden november har handelsskibe været udsat for de yeminitiske houthiers angreb i Rødehavet og Aden bugten. Det sker i protest mod Israels krigsførelse i Gaza. Men det er ikke længere kun skibe med relationer til Israel, der er mål for houthiernes missiler. Militsten har meddelt, at hvis man på nogen måde støtter Israel eller USA's og Storbritanniens angreb mod mål i Yemen, så vil skibe med relationer til disse lande være legitime mål for deres væbnede styrker.

---

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: ALAMY, EPA IMAGES OG PRIVATFOTOS

Om morgenen d. 13. december er produkt-tankeren Ardmor Encounter på vej gennem Rødehavet for nordgående. Skibet, der er hjemmehørende i Irland og sejler under Marshall øernes flag, har lastet jetfuel i Mangalore i Indien og er nu på vej op mod Suez kanalen for at sejle igennem Middelhavet og levere lasten enten i Rotterdam i Holland eller Gävle i Sverige. Men kort før klokken halv ni modtager de på broen et opkald fra nogen, der præsenterer sig som myndighederne fra Yemen og får besked på at ændre kurs. Sker det ikke, vil de blive udsat for et angreb. Klok-

”Da koalitionen begyndte deres direkte angreb mod mål på land i Yemen, da sagde vi simpelt hen: STOP”, fortæller Ralph Juhl, teknisk direktør for Hafnia. Fra koalitionsstyrkerne lød det: ”Hvis ikke I absolut er nødt til at sejle igennem – så hold jer væk. Vi kan ikke garantere jeres sikkerhed 100 procent”. ”Der traf vi vores beslutning om helt at stoppe vores sejlads gennem såvel Aden bugten som Det Røde Hav”, uddyber Ralph Juhl.



Hafnia's produkttanker, Hafnia Thames, var så tæt på, at besætningen kunne høre missilet, der blev sendt mod produkttankeren Ardmore Encounter om morgenen d. 13. december. Det var lidt af et wake-up call.



*Da koalitionen begyndte deres direkte angreb mod mål på land i Yemen, da sagde vi simpelt hen: STOP. Vi stoppede de skibe, vi havde på vej dertil for lige at se tiden an”*

*– Ralph Juhl, teknisk direktør, Hafnia*

ken 8:30 udsender tankskibet ”Mayday”, der hurtigt bliver opfanget og besvaret af den amerikanske destroyer USS Mason. Herfra er beskeden – hold kurs og fart. Få minutter efter kommer en speedbåd ssende med bevæbnede soldater ombord. De åbner ild mod tankskibet, hvorefter de bevæbnede vagter ombord svarer igen. Der bliver affyret 8-10 runder. Speedbåden var på et tidspunkt kun 300 meter fra Ardmore Encounter, men takket være vagterne om bord må houthi militserne opgive at boarder skibet og sejler væk. Faren er dog langt fra drevet over, for nu bliver tankskibet med en position 59 sømil nordvest for den yemenitiske havneby Hudaydah udsat for missilangreb fra land. Det ene missil bliver uskadeliggjort af det amerikanske krigsskib, mens det andet eksploderer 200 meter fra tankskibets stævn. Braget kan høres vidt omkring

– blandt andet ombord på Hafnia's produkttanker, Hafnia Thames, der sejler under Singapore flag.

”Det var selvfølgelig noget af et wake-up call. Vores kaptajn sagde, at han kunne høre eksplosionerne, selvom vores skib, der også var for nordgående, på det tidspunkt var tre sømil derfra. Det var altså lidt tæt på, og det betød, at vi satte hele vores sikkerhedsapparat i gang med at undersøge, hvilke forholdsregler vi skulle træffe, hvis flere af vores skibe skulle igennem Rødehavet og dermed det snævre Bab el-Mandeb stræde, hvor de fleste angreb finder sted,” fortæller Ralph Juhl, teknisk direktør for Hafnia.

#### **Danske skibe ikke fredet**

De fleste af rederiets 120 skibe er produkt-tankere, der jævnlgt sejler igennem Suez kanalen og Rødehavet – omkring otte pas-

sager om måneden. Men som han siger, havde de heldigvis ikke så mange på vej lige efter bemeldte angreb. Og da houthi militsen på det tidspunkt efter eget udsagn kun gik efter skibe med relation til Israel, så vurderede rederiet sammen med deres eksterne sikkerhedsrådgivere, at det med de nødvendige forholdsregler stadig ville være forsvarligt at sende skibe den vej.

”Men jeg skal da indrømme, at vi blev lidt betænkelige ved hele situationen, da 13 lande d. 3. januar udsendte en fordømmelse af houthiernes angreb på handels-skibene, hvori der fulgte en klar advarsel til militsen om, at de ville komme til at stå til regnskab, hvis angrebene ikke hørte op. Både Danmark og Singapore var medunderskrivere, og det er præcis de to flag, vi sejler under. På den måde kan man sige, at vi som rederi lige pludselig var rykket



frem i forreste række, når og hvis houthierne ville udvide deres angrebsmål.”

Og det skete faktisk allerede en uge senere. For torsdag d. 11. januar – iværksætter USA og Storbritannien en bølge af angreb mod mål i Yemen. Ordren kom fra Det Hvide Hus i Washington, hvor USA's præsident Joe Biden sagde følgende:

”På min ordre har amerikanske styrker sammen med britiske og med støtte fra Australien, Bahrain, Canada og Holland med succes gennemført angreb mod en række mål i Yemen, der bliver brugt af houthi militsen til at hindre den frie sejlads i en af verdens vigtigste søveje.”

Ifølge oplysninger fra det amerikanske forsvar blev der gennemført henved 100 angreb den første dag – primært luft-

angreb, hvor målene var kommandocentre, kontrolenheder samt våben- og ammunitionslagre i Yemen. Formålet var at stække houthiernes evne til angreb på handelsflåden, og en del materiel blev givetvis også ødelagt, men ikke militsens kampgest. Houthi-lederen Abdul Malek Al-Houthi sagde ifølge CNN dagen efter koalitionsens angreb blandt andet:

”Disse angreb vil ikke forblive ubesvarede.... Og fremover vil vi ikke nøjes med at angribe israelske og amerikanske skibe.”

### **Hafnia sagde stop**

På det tidspunkt havde Hafnia flere skibe på vej mod Det Røde Hav – to i Middelhavet og tre i Det Indiske Ocean. Og som

Ralph Juhl påpeger blev det mere og mere vanskeligt at lave risikovurderinger for de enkelte skibe. For hvordan kan man være sikker på, at en befragter, en ladningsejer eller en terminal ikke har et tilknytningsforhold til enten Israel, USA eller Storbritannien – eller for den sags skyld en tidligere relation. Det så ud til, at houthierne havde ganske gode oplysninger om både ejerskab, last og destinationer, så rederne skulle være yderst påpasselige, og det var Hafnia også.

”Men da koalitionen begyndte deres direkte angreb mod mål på land i Yemen, da sagde vi simpelt hen: STOP. Vi stoppede de skibe, vi havde på vej dertil for lige at se tiden an og få snakket med koalitionsstyrkerne, om de eventuelt ville begynde på







*Man kan godt diskutere passagen gennem Rødehavet med besætningen, men hvis folk ikke vil sejle gennem et område, hvor der klart er en øget risiko til stede, ja så må det naturligvis være sådan.”*

*– Carsten Ostenfeldt, COO, ship management firmaet Anglo-Eastern*



Houthierne har tilsyneladende ganske gode oplysninger om både ejerskab, last og destinationer, for de skibe, der sejler i området omkring Yemen. På billedet ses skibet Galaxy Leader, som Houthierne kaprede i november sidste år.

## HVEM ER HOUTHIERNE?

Houthi-bevægelsen, der også går under navnet Ansar Allah (Guds hjælpere) er en politisk og religiøs milits, der udspringer af det shiamuslimske mindretal i Yemen. Bevægelsen er støttet af Iran, hvor over 90 procent af indbyggerne er shiamuslimer.

Houthi-bevægelsen blev dannet i 1990'erne og blev navngivet efter grundlæggeren Hussein al-Houthi. De holder primært til i den nordlige del af Yemen og kæmper for at få øget selvstændighed.

I 2014 blev det til et kup mod den siddende præsident Hadi, hvorefter houthierne tog kontrol over hovedstaden Saana og store områder i den vestlige del af landet. Siden da har houthierne ført borgerkrig mod Yemens regering, der stadig er internationalt anerkendt som landets retsmæssige ledere.

Udover Iran har houthi-bevægelsen nære forbindelser til den shiamuslimske milits Hizbollah i Libanon og palæstinensiske Hamas i Gaza. Og

det er for at støtte sidstnævnte, at houthierne i november begyndte at angribe handelsskibe i Det Røde Hav – primært skibe med relation til Israel og USA.

Både USA og Saudi Arabien beskylder Iran for at forsyne houthierne med de tunge våben, der bruges i angrebene mod den internationale handelsflåde. Det afviser regeringen i Teheran, hvorfra det lyder, at de kun støtter houthierne politisk.

Yemen har godt 33 millioner indbyggere, hvoraf cirka en tredjedel er shiamuslimer. Ifølge bevægelsens egne oplysninger råder houthi-militsen over 40.000 soldater.

Bevægelsen har i dag kontrol med de tættest befolkede områder i Yemen, herunder kystområdet ud til Det Røde Hav. Houthierne har erklæret, at de vil fortsætte deres angreb mod handelsflåden, indtil Israel indstiller dets angreb på befolkningen i Gaza.

Kilder: BBC, Reuters.



Jakob P. Larsen, der er chef for sikkerhedsafdelingen i den internationale søfartsorganisation, BIMCO, med hovedsæde i Bagsværd, ryster på hovedet, når houthi-militsen taler om "legitime mål".

"Det kan godt være, de mener, at deres angreb mod handelsskibe med israelsk islæt er retfærdiggjort, fordi Israel bomber i Gaza. Men hvis de vil kaste sig ind i den krig, så skal de angribe mål, der er legitime i henhold til krigens love. Så skal de angribe militære formationer og ikke civile handelsskibe uden direkte rolle i konflikten, og som ikke har nogen mulighed for at forsvare sig", siger han.



konvojsejladser, eller hvordan vi på anden måde kunne blive ekstra beskyttet. Men deres svar til os var: 'Hvis ikke I absolut er nødt til at sejle igennem – så hold jer væk. Vi kan ikke garantere jeres sikkerhed 100 procent.' Og der traf vi vores beslutning om helt at stoppe vores sejlads gennem såvel Aden bugten som Det Røde Hav," siger Ralph Juhl og tilføjer, at det ikke var helt så enkelt, som det måske godt kan lyde. For der var en hel del kontraktuelle diskussioner med ladningsejere og dem, der havde chartret skibene. Alle accepterede dog, at Hafnias skibe indtil videre vil sejle syd om Afrika.

Situationen i Det Røde Hav har også givet panderynker hos Anglo-Eastern – et

af verdens største ship management firmaer, der har to danskere i topledelsen i Hong Kong. Herfra sørger de for bemanning og teknisk ledelse af over 600 skibe fra alle egne af kloden, deriblandt førortaltale Ardmores Encounter.

"Før krisen havde vi omkring fire skibe igennem Rødehavet om dage, men nu sejler de fleste af de skibe, vi har med at gøre, syd om Afrika, og det tager altså 7 til 10 dage ekstra i forhold til at gå igennem Suez kanalen. Men vi har jo skibene i management på vegne af ejerne, og hvis rederen siger, at skibet er nødt til at sejle gennem Rødehavet og Suez, jamen så må vi jo rette os efter det. Ganske vist under forudsætning af, at besætningen

er indforstået heri. Og så bliver der lavet en frisk risk assesment, så vi kan træffe de fornødne forholdsregler i forhold til at modstå eventuelle angreb," forklarer Carsten Ostenfeldt, Chief Operation Officer og vicedirektør i Anglo-Eastern.

### Besætningen kan sige nej

Hele den sydlige del af Det Røde Hav er nu erklæret for krigsrisikozone, som starter ved 18 grader nordlig bredde. Og så rækker risikozonen et godt stykke ud i Aden bugten, hvor houthierne også jævnlige retter deres skyts hen. Som Ostenfeldt påpeger, kan de søfarende på den baggrund godt nægte at sejle igennem.



De krigslignende tilstande i Rødehavet og Adenbugten betyder, at de fleste rederier har valgt at sende deres skibe syd om Afrika, selv om det er en tur, der tager betydeligt længere tid.

Det er her ud for Yemen ved indsejlingen til Det Røde Hav med kurs mod Suez-kanalen, at skibe bliver angrebet af houthi-militsen.



”Vi skal selvfølgelig ikke have nogen igennem, der ikke vil. Man kan godt diskutere passagen gennem Rødehavet med besætningen, men hvis folk ikke vil sejle gennem et område, hvor der klart er en øget risiko til stede, ja så må det naturligvis være sådan. I sidste instans er det rederens beslutning, men som situationen er p.t. med næsten daglige angreb, så anbefaler vi ikke som ship managementfirma at sejle gennem det Røde Hav,” påpeger COO Carsten Ostenfeldt.

Hvis vi spoler tiden tilbage til den 19. november, hvor det første houthi angreb fandt sted, var der tale om et totalt overraskelsesangreb, som militsens pressefolk filmede og lagde ud på nettet til skræk og advarsel. Her ser man en helikopter lande på dækket af biltransportskibet Galaxy Leader, hvorefter syv eller otte kampklædte og maskerede militfolk løber hen mod broen for at tage kommandoen over skibet. Kaptajn og besætning kan ikke gøre andet end at overgive sig, og et nærliggende amerikansk krigsskib kan intet stille op, da houthierne har beslaglagt Galaxy Leader og taget de 25 mand om bord som gidsler. Ved første øjekast virkede det måske ikke helt logisk, at netop det skib blev houthiernes første angrebsmål. Skibet er registreret på Isle of Man, sejler under Bahamas flag, og er chartret af det japanske firma Nippon. Men det afgørende er, at ejeren er fra Israel, og som en talsmand fra militsen sagde efter aktionen, så er skibet derfor et ”legitimt mål for vores væbnede styrker”.

I den internationale søfartsorganisation, BIMCO, med hovedsæde i Bagsværd har de siden dette allerførste angreb fulgt situationen tæt for at kunne rådgive rederier og andre involverede aktører på bedste vis. Chefen for sikkerhedsafdelingen, Jakob P. Larsen, der er tidligere officer i Søværnet og tillige har fungeret som chef for global sikkerhed i Maersk Line, ryster på hovedet af houthi-militsens brug af vendingen ”legitime mål”.

”Der er faktisk regler for krigsførelse. Det kan godt være, de mener, at deres angreb mod handelsskibe med israelsk islæt er retfærdiggjort, fordi Israel bomber i Gaza. Men hvis de vil kaste sig ind i den krig, så skal de angribe mål, der er legitime i henhold til krigens love. Så skal de angribe militære formationer og ikke

## TIDSLINJE FOR UDVIKLINGEN I DET RØDE HAV OG ADENBUGTEN

**19. november 2023** – den iranskstøttede houthi milits fra Yemen angriber et handelsskib i Det Røde Hav. Biltransportskibet Galaxy Leader bliver kapret, og besætningen taget som gidsler

**13. december 2023** – det danske tankskib Hafnia Thames er tæt på, da produkttankeren Ardmore Encounter under Marshall øernes flag bliver udsat for missilangreb – ligeledes i Rødehavet.

I løbet af december gennemfører houthierne yderligere 16 angreb, og flere rederier begynder at sejle syd om Afrika i stedet for at gå gennem Suez kanalen

**3. januar** udsender 13 lande incl. Danmark en forordommelse af houthiernes angreb på handelsskibe på passage gennem Det Røde Hav og advarer om konsekvenser, hvis angrebene ikke hører op.

Houthierne forsætter dog deres angreb med missiler og droner og siger, de vil blive ved, indtil Israel stopper deres angreb mod palæstinenserne i Gaza.

**Den 11. januar** svarer USA med støtte fra Storbritannien igen med en bølge af luftangreb rettet mod houthi mål i Yemen.

**Den 29. januar** sendes den danske fregat Iver Huitfeldt afsted mod Rødehavet for at bidrage til den amerikanske ledede Operation Prosperity Guardian, der har til formål at beskytte den internationale handelsflåde mod houthiernes angreb.

**Den 18. februar** bliver den britisk ejede bulkcarrier Rubymare udsat for et missilangreb i Det Røde Hav og bliver ramt så alvorligt, at det tager vand ind. Besætningen bliver nødt til at forlade skibet, der et par uger efter synker.

I de seneste par måneder har houthi militsen udvidet deres angreb til også at omfatte Aden bugten. Her bliver fragtskibet True Confidence (Liberia flag), ramt af et eller flere missiler. Tre søfolk mister livet – det er første gang et houthi angreb koster menneskeliv.

**Den 9. marts** bliver den danske fregat sammen med amerikanske krigsskibe udsat for et voldsomt angreb med bevæbnede droner i det sydlige Rødehav. Besætningen på Iver Huitfeldt nedskyder fire af dronerne.

**Den 22. marts** starter fregatten hjemrejsen og ankommer til flådestationen i Korsør d. 4. april.

Kilder: Forsvaret, BBC, CNN, BIMCO.





Ved middagstid d. 6. marts ramte Houthierne bulk carrieren True Confidence med et ballistisk missil. Det er ejet af et rederi i Liberia og sejler under Barbados flag. Tre af søfolkene ombord, som kom fra Filipinerne, Vietnam og Indien, blev dræbt, og fire såret, heraf tre alvorligt. Besætningen forlod skibet umiddelbart efter angrebet. Dagen efter angrebet drev det fortsat rundt i Aden-bugten, og der blev igangsat bestræbelser for at redde det. Skibet var på vej til Saudi-Arabien og Jordan med en last stål fra Kina. Houthierne siger, det var amerikansk ejet, og at de advarede skibet før angrebet, men at det ignorerede advarslerne.



civile handelsskibe uden direkte rolle i konflikten, og som ikke har nogen mulighed for at forsvare sig. Så er vi snarere ovre i terrorisme, og det er vel også derfor amerikanerne nu har defineret houthierne som en terrorbevægelse,” forklarer Jakob P. Larsen.

### Løbende risikovurdering

Ellers er BIMCO's vigtigste opgave løbende at oplyse skibsfarten om, hvordan houthierne opererer, hvilke mål de primært går efter, og hvordan handels-skibene skal holde kontakt med de militære myndigheder i området og rapportere, hvis de bliver angrebet. Men først og

fremmest er det op til det enkelte rederi at lave en risikovurdering og træffe de nødvendige forholdsregler.

”Siden det allerførste angreb i november har vi ikke set flere kapringer. Der har ganske vist været kapringsforsøg med speedbåde, men de er i de fleste tilfælde blevet afvist af bevæbnede vagter ombord eller flådestyrker. Det er primært tunge våben som missiler affyret fra land og bevæbnede droner, som houthi militsen har taget i brug – og derfor er der i høj grad brug for de krigsskibe en række nationer har sendt til området,” siger Jakob P. Larsen, der også mener, at frekvensen af angreb på handelsskibe er aftaget, siden den amerikansk ledede koalition begyndte at slå til mod militsen på land. Men som han tilføjer: ”Det er desværre ikke overraskende, at houthierne derefter har udvidet deres kriterier for at angribe. Foruden at true skibe med forbindelser til Israel, truer houthierne nu også skibe, der primært har forbindelse til USA og Storbritannien, men også i nogen grad skibe med forbindelse til de øvrige lande, som er med i koalitionen. I lyset af risikoen for fejlidentifikation kan ingen rigtig længere vide sig sikre, selvom truslen stadig er væsentligt højere mod skibe fra Israel samt USA og Storbritannien.”

Status efter flere måneders krigsliggende tilstande i Rødehavet og Aden-

bugten er, at de fleste rederier sejler syd om Afrika. De seneste tal viser, at trafikken gennem det snævre Bar Al-Mandeb stræde er reduceret med 60 til 65 procent. Ifølge BIMCO's oplysninger sejler der næsten ingen biltransportskibe igennem, omkring 70 procent af containerskibene har også droppet Suez, og dermed er den samlede skibstrafik reduceret med lidt over 50 procent.

Men der sejler altså stadig pænt mange skibe igennem det farlige område, og det er dem, krigsskibe som den danske fregat Iver Huitfeldt (der imidlertid i dag er tilbage i Danmark) og andre nationers krigsskibe skal beskytte. Det får dog ikke umiddelbart Hafnia til at sende deres skibe den vej.

”Vi vurderer stadig risikoen for at være for stor, så længe koalitionen ”Operation Prosperity Guardian” ikke kan garantere vores sikkerhed 100 procent. Vi snakker jo om store missiler, der pludselig dukker op af ørkensandet med retning mod et handelsskib, og så skal et af krigsskibene reagere ekstremt hurtigt for at undgå en katastrofe. Men lige så snart man kan sejle i en korridor og med et sikkerhedssystem som det, man havde i pirattiden gennem Adenbugten, så tror jeg da, vi begynder at sejle der igen. Det tror jeg bare ikke er realistisk lige foreløbig,” lyder vurderingen fra Ralph Juhl. ■

”

*Vi snakker jo om store missiler, der pludselig dukker op af ørkensandet med retning mod et handelsskib, og så skal et af krigsskibene reagere ekstremt hurtigt for at undgå en katastrofe.”*

- Ralph Juhl, teknisk direktør for Hafnia

# Hvad gælder ved sejlads i krigs-/risikozoner?

I Søfartens Ledere har vi tidligere sendt et nyhedsbrev til vores medlemmer med en oversigt over søfarendes rettigheder set fra en juridisk vinkel i konkrete situationer, hvor et skib har kurs mod en risikozone.

→ Det vil altid være en konkret vurdering, om et område opfylder betingelserne for at blive regnet for en krigs- eller risikozone.



TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: COLOURBOX

I nyhedsbrevet vi tidligere sendte ud, for at medlemmerne kan være klædt på til at håndtere situationer, hvor et skib har kurs mod en risikozone, skrev vi:

## Sømandsloven

Ifølge sømandsloven har en søfarende ret til at fratræde tjenesten om bord (afmønstre), hvis skibet skal sejle til et område, hvor (citeret fra loven):

1. der er fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller en faretruende situation, der kan ligestilles hermed, eller
2. sådan fare er blevet væsentlig forøget.

Generelt gælder retten, uanset om ordren til at sejle til risikoområdet kommer før eller efter afgang fra havn. Skibsføreren har dog kun ret til at fratræde tjenesten om bord, hvis ordren om sejlads til et risikoområde kommer inden afgang fra havn. Retten til at fratræde tjenesten om bord betyder generelt, at man kan afmønstre i næste havn.

Hvis en søfarende fratræder tjeneste om bord, er det ikke i sig selv det samme som en opsigelse, men kun en afmønstring. Både rederiet og den søfarende kan dog efter afmønstringen opsiges an-

sættelsesforholdet med normalt varsel, også selv om afmønstringen ikke sker i en normal fratrædelseshavn.

## Hvilke områder er krigs- eller risikozoner?

Det vil altid være en konkret vurdering, om et område opfylder lovens betingelser for, at en søfarende kan kræve at fratræde tjenesten om bord. I nogle tilfælde kan det på internationalt plan være fastlagt, at bestemte områder er defineret som krigs- eller risikozone. ITF (The International Transport Workers' Federation) foretager løbende en vurdering af sådanne områder – flere oplysninger kan findes hos ITF Warlike and High Risk Areas | ITF Seafarers.

## Det er den søfarendes ansvar at sikre sig en accept fra rederiet

Hvis rederiet ikke er enig i, at der konkret er en tilstrækkeligt alvorlig faresituation, risikerer man at blive bortvist (afskediget) for arbejdsvægring, hvis man alligevel forlader skibet. Derfor er det vigtigt at sikre sig, at rederiet accepterer en afmønstring – man kan ikke afmønstre eller nægte at sejle til et bestemt område kun baseret på sine egne vurderinger. ■

## DANSKE SØFOLK BØR IKKE GÅ PÅ ARBEJDE I EN KRIGSZONE

Tidligere formand for Søfartens Ledere, Sven Thormod Petersen, udtalte sig i februar til Søfart om situationen i Det Røde Hav. "Det er en underdrivelse at udbetale et gene- og ulempestillæg. Det er ikke en gene eller en ulempe, at man risikerer at blive ramt af et missil eller en raket", sagde han og fortsatte:

"Rederierne bør undgå krigszoner og andre risikoområder. Hvis de alligevel bevæger sig ind i en erklæret krigszone, giver sømandsloven danske søfolk ret til at afmønstre. Det kan i praksis være vanskeligt. Hvis danske søfolk ender med at sejle ind i områder, hvor der er risiko for angreb, bør de have et risiko- og krigstillæg sådan som man tidligere har fået andre steder. Typisk vil der være tale om to gange lønnen oven i den normale løn".



# *Miseren om fregatten i Det Røde Hav*

– ET DRAMA I FEM AKTER



Fregatten Iver Huitfeldt på patrulje i Rødehavet sammen med de amerikanske destroyere USS Carney og USS Gravely som et led i den amerikansk ledede flådeoperation, Operation Prosperity Guardian, som skal beskytte den civile skibsfart mod houthi-bevægelsens angreb på handelsskibe. Da fregatten blev sendt afsted, understregede kontreadmiral Ryberg, at det var en særdeles skarp mission, de danske soldater blev sendt ud på. "Vi har ikke været i missioner, hvor truslen fra indkomne missiler har været så høj", understregede han.



Sjældent har et udsendt dansk krigsskib trukket så mange overskrifter, som det har været tilfældet med fregatten Iver Huitfeldt, der af Folketinget blev sendt afsted for at beskytte handelsskibe mod houthi-militsens angreb i Det Røde hav. Fra at være en hurra-historie om en storslået indsats, hvor søkrigerne fik nedskudt fire fjendtlige droner, blev det i stedet til en skadalehistorie på grund af systemfejl og forældet ammunition. Som bekendt har skandalen i første omgang kostet forsvarschefen jobbet, men det sidste punktum er næppe sat i denne sag. Søfartens Ledere har talt med flere vigtige aktører og vil ud fra disse kilder fortælle den dramatiske historie om et forløb, der kunne have fået et fatalt udfald for de udsendte danske soldater.



TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: STEFFEN FOG OG NICKLAS/FORSVARET SAMT PRIVATFOTO

## Scenen er sat – Iver Huitfeldt sendes afsted

Der er højt humør og store forventninger, da besætningen på Iver Huitfeldt d. 29. januar sendes afsted fra flådestationen i Korsør. I flere måneder har de trænet blandt andet i Storbritannien og forberedt sig på det, som flere militæksperter har betegnet som den skarpeste mission for en dansk flådestyrke siden slaget ved Helgoland i 1864. Nu sætter de kursen mod Suezkanalen for at indtage deres plads i Det Røde Hav, hvor de skal beskytte den civile skibsfart mod houthi-bevægelsens stadig mere hyppige angreb på handelsskibene.

Både forsvarsminister Troels Lund Poulsen (V), chefen for Søværnet Henrik Ryberg og chefen for 2. eskadre Dan B. Termansen er mødt op på kajen for at vinke farvel. Og inden Iver Huitfeldt lader trosserne gå, understreger kontreadmiral Ryberg, at det er en særdeles skarp mission, de danske soldater sendes ud på: "Vi har ikke været i missioner, hvor truslen fra indkomne missiler har været så høj."

Allerede på det tidspunkt har der været kritik af, at fregatten sendes afsted til et område med et meget højt trussels-

niveau uden at have de slagkraftige og langtrækkende luftforsvarsmissiler, SM2, ombord. De kan række 170 kilometer, og dermed kan man uskadeliggøre fjendtlige missiler langt tidligere, end man kan med de ombordværende Sea Sparrow missiler, der har en rækkevidde på 19 kilometer. Ikke desto mindre mener forsvarsministeren, at fregatten er godt rustet til opgaven. Og han suppleres af admiralen, der understreger, at: "Er der et skib, der er klar til den her mission, så er det Iver Huitfeldt". Udover missilerne er krigsskibet også udstyret med flere maskinkanoner, som det skal vise sig, at der bliver god brug for. At ammunitionen – altså en del af granaterne – er 30 år gamle, det er så en anden sag, som ikke bliver nævnt ved den lejlighed.

## På patrulje i Det Røde Hav

På vej mod Middelhavet fortsætter besætningen deres øvelser, hvor de træner i at nedkæmpe lufttrusler og yde assistance til handelsskibene, så de er bedst muligt rustet til at indgå i den amerikansk ledede flådeoperation, Operation Prosperity Guardian. Da Søfartens Ledere den 6.

marts fanger skibschef Sune Lund over en noget skrattende telefonforbindelse, befinder fregatten sig i den sydlige del af Det Røde Hav - altså tæt på det smalle Bar al-Mandeb stræde, hvor de fleste angreb på handelsskibene har fundet sted siden november sidste år.

"Vi er blevet beordret til at lægge os her i højtrusselsområdet, hvor vi patruljerer i nogle zoner, som er udpeget af CMF (Combined Maritime Forces), der koordinerer operationen fra hovedkvarteret i Bahrain. Den civile skibstrafik gennem Suez er væsentligt reduceret, men der går stadig henved et halvt hundrede skibe gennem Rødehavet om dagen. Vi prøver at placere os mellem handelsskibene og truslen inde fra land (det houthi-kontrollerede område af Yemen), så vi på den måde kan yde den bedst mulige beskyttelse," fortæller Sune Lund og fortsætter: "Og så kalder vi ud til skibsfarten hver halve time på kanal 16 for at meddele, at vi er her for at passe på dem, og at de kan kalde os, hvis de render ind i problemer. Men det er vigtigt at understrege, at vi ikke er her nede som call center – en slags servicestation – hvor handelsskibe kan ringe ind og sige: 'Jeg går igennem nu, og så vil vi gerne have eskorte'. Vi er simpelt hen ikke skibe





nok til at kunne løfte den opgave, selvom det måske ville være den mest effektive måde at beskytte skibsfarten på, men det lader sig altså ikke gøre.”

Da vi taler med skibschefen, har Iver Huitfeldt været en del af den internationale flådestyrke i Rødehavet i godt og vel tre uger. Og som Sune Lund siger, kan man godt mærke, at der er tale om en helt anderledes skarp mission, end dengang de danske fregatter skulle beskytte den civile skibsfart mod piratangreb. Mens piraterne ikke havde nogen større våbenkapacitet, så er situationen er helt anden her, hvor der mindst hver anden dag bliver affyret missiler eller sendt droner afsted mod både krigsskibe og civile skibe.

”Vi har jo ellers ikke i nyere tid været udsat for en mission med et så massivt våbenengagement. Og det betyder så også, at vi er nødt til at køre med et noget højere beredskab. I Operationsrummet, som er skibets vitale center med overvågning af radarer og styring af skibets våbensystemer, kører vi for det meste to-tørn, hvor folk har vagt seks timer og derefter seks timers hvil,” siger Sune Lund og tilføjer: ”Men med det trusselsbillede, vi opererer med, kan vi ikke køre med så højt og skærpet beredskab mange dage ad gangen, så

derfor roterer vi. Som udgangspunkt prøver vi at være en god håndfuld dage nede i det her højtrusselsområde, og så går vi nordpå og bliver cirka to døgn i et af de områder med lav trussel. På den måde sikrer vi, at folk kan få mere end fem timers sammenhængende søvn og dermed blive klar til endnu en tørn i området med højt trusselsniveau. For der har været angreb både med droner og missiler i vores zoner, så risikoen er stor, men vi har altså været så heldige, at vi endnu ikke har været udsat for et direkte angreb mod os.”

Det skulle der snart blive lavet om på, for tre dage efter dette interview bliver Iver Huitfeldt involveret i et større angreb med over 29 droner - det hidtil største drone angreb i Det Røde hav. Derfor ringer vi ham op igen for at høre ham fortælle om de 90 minutter, som ingen ombord på det danske krigsskib nogensinde vil glemme.

### Angreb afværget med succes

Tidligt om morgenen den 9. marts varsler de amerikanske flådestyrker i området, at en hel sværm af droner er blevet affyret fra det houthi-kontrollerede område i Ye-

men, og at de nu er på vej ud mod den danske fregat og de omliggende civile skibe i den sydlige del af Det Røde hav. Det er de vagthavende i Iver Huitfeldts operationsrum – i daglige tale kaldet O-rummet – der tager imod efterretningerne, og derefter ringer næstkommanderende for at varsko skibschefen, kommandørkaptajn Sune Lund.

”Jeg lå og sov på mit kammer, men blev lysvågen da næstkommanderende meddelte, at droner er på vej i vores retning. Inden han når at tale færdig, er jeg på vej op i O-rummet for at få et hurtigt overblik over situationen. Kort tid efter kan vi selv registrere en drone på vores overvågningsradar, og så skal det gå rimeligt stærkt med at få verificeret, hvilken drone, der er tale om – er der eventuelt tale om en af vores allieredes droner eller er den fjendtlig. Vi bliver ved med at kalde op, men da den fortsætter med samme kurs og fart, er vi ikke længere i tvivl – den tilhører fjenden – altså houthi-militsen,” fortæller Sune Lund.

Inden besætningen har fået nedkæmpet den første drone, dukker de tre næste op på Smart-L radaren, så nu er det altså ikke kun én, men hele fire der skal uskadeliggøres. Disse angrebsdroner er typisk



Natten til lørdag d. 9. marts var Iver Huitfeldt i kamp med fire droner afsendt af Houthi-bevægelsen. Angrebet var en del af et større koordineret angreb mod koalitionsens skibe og den civile skibstrafik. Forløbet varede en time og krævede fuld koncentration af besætningen i operationsrummet, som er skibets vitale center med overvågning af radarer og styring af skibets våbensystemer. Det lykkedes at skyde de fire droner ned.

udstyret med en sprængladning på mellem 20 og 50 kilo, der vil blive detoneret i det øjeblik dronen rammer sit mål. De flyver med en hastighed på henved 130 knob, og det giver besætningen nogle minutter til at forberede en nedskydning. Men der ligger tre handelsskibe tæt på skudlinjen, og derfor er fregatten nødt til at ændre position.

"Vi sørger for at komme om på den anden side af de tre civile skibe, sådan at vi kommer til at ligge som en buffer mellem dem og dronetruslerne. Det er svært i sådan en situation at afgøre, om det er de civile skibe eller os, de går efter. Men under alle omstændigheder giver det os en fri mulighed for at nedkæmpe de droner, der er på vej lige ret imod os," siger skibschefen.

Som man vil kunne se på den video, Forsvarskommandoen har offentliggjort, bliver den første drone låst på ildledelsesradaren, hvorefter den bliver ramt og styrter ned i havet. Derefter bryder jubelen løs i O-rummet – alene ud fra den video kan man fornemme en helt vild euforisk stemning. Det kan kommandørkaptajnen absolut bekræfte.

"Nu har denne her mission jo været talt så meget op i medierne, at det var

den skarpeste siden 1864. Så for de fleste var det i den grad en forløsning, at vi fik mulighed for at vise, at vores træning har båret frugt, og at vi kunne agere i en presset situation nøjagtig, som vi skulle – som rigtige "søkrigere". Begejstringen ville nærmest ingen ende tage i O-rummet, så jeg var nødt til at dysse dem ned og hæve stemmen for at minde folk om, at de skal fortsætte og kæmpe videre, for der er stadig droner i området. Og – snap – så er de tilbage med fokus på opgaven, og der er helt stille i O-rummet igen," fortæller chefen.

For faren er langt fra ovre, eftersom de tre andre droner følger en anden bane end den første. De er nu fløjet forbi og er ved at vende om for at gøre klar til et nyt angreb. Og som han forklarer, er det en af de markante forskelle på en drone og et missil. Ganske vist har missiler en væsentlig større sprængladning og flyver meget hurtigere, men hvis de først har misset deres mål, så ender de i havet og udgør ikke længere nogen trussel. Hvorimod dronen, så længe den ikke er blevet ramt, kan fortsætte sin flyvning og forberede et nyt angreb. Og det er lige præcis det, besætningen på Iver Huitfeldt nu kan konstatere. De tre droner er vendt om og

har kurs mod ikke bare fregatten, men også to af handelsskibene. Men inden for de næste 45-60 minutter lykkes det altså for besætningen på Iver Huitfeldt at nedkæmpe de næste to droner, mens det er lidt mere tricky med den fjerde, der dog til sidst også bliver skudt ned og ender i havet. Da jeg spørger Sune Lund om, hvilket eller hvilke våben, der bliver brugt til at skyde de enkelte droner ned med, tøver han en anelse, men svarer: "Vi har et lagdelt luftforsvar, som består af både missiler og kanoner. Vi bruger hele pakken."

Som journalist har jeg en klar fornemmelse af, at kommandørkaptajnen træder vande, når han ikke kan eller vil fortælle, hvilke våben der blev anvendt. Jeg tænker, at det nok er klassificerede oplysninger og borer derfor ikke yderligere i emnet. Men nu ved stort set alle i Danmark med interesse for sagen, hvorfor han ikke kunne sige mere på det tidspunkt. For allerede fire dage efter angrebet sender han et klassificeret signal hjem til Forsvarskommandoen, hvor han lader ledelsen forstå, at han er rasende, fordi besætningen under angrebet oplevede potentielt fatale systemfejl og elendig ammunition, som kunne have bragt både skib og besætning i fare. Men på det her tidspunkt, da fregat-







Efter ca. syv uger i operationsområdet udgik Iver Huitfeldt af operation Prosperity Guardian og påbegyndte hjemturen igennem Suez-kanalen. På siden af fregatten havde man behørigt påmalet symboler for de fire nedskudte droner.



Kommandørkaptajn Sune Lund var skibschef på fregatten Iver Huitfeldt på den på mange måder særdeles skarpe mission i Det Røde Hav.

ten er på vej gennem Middelhavet med kurs mod Danmark, holder han tand for tunge og konkluderer, at der er tale om "mission accomplished".

"Det synes jeg, fordi vi aktivt har været med til at beskytte de her tre handelskibe, der lå i området, da angrebet fandt sted, og med vores indsats sørgede vi for, at ingen led nogen form for overlast. Men hvis man kigger på det store billede, så er det jo ikke sådan, at houthierne er stoppet med deres angreb. Det ville også være naivt at tro, at man kan sende en fregat afsted til at løse det problem, der skal helt andre diplomatiske og strategiske virkemidler til at få løst den problematik. Men vi har i hvert fald aktivt været med til at sikre den frie sejlads i området."

## Mediebomben springer – fregatskandalen

13. marts tikker et klassificeret signal ind hos Søværnskommandoen, FMI (Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse) samt flere andre aktører i Søværnet. Det er en meddelelse fra Iver Huitfeldts skibschef Sune Lund, og den er afsendt skriftligt via

radioen. Her klager han som nævnt ovenfor over fejlbebygget udstyr og forældet ammunition.

For de beklagelige fakta er, at de under droneangrebet i hele 30 minutter ikke kunne affyre skibets luftforsvarsmissiler og i stedet måtte tage fregattens 76 mm kanoner på dækket i brug. Men her viser det sig, at op mod halvdelen af granaterne detonerer tæt på fregatten og uden nogen effekt på de fjendtlige mål. Og som skibschefen konkluderer: "Jeg er nødt til at understrege det kritiske og uacceptable i at sende en fregat ind i et fjendtligt miljø med ammunition bestående af ustabile granater af denne type."

Men alt dette ville vi sandsynligvis aldrig have fået noget at vide om, hvis ikke nogen i Forsvarets rækker havde besluttet at lække det klassificerede signal til nichemediet Olf. Da de udkommer med fregathistorien d. 2. april – to dage inden Iver Huitfeldts hjemkomst – ruller skandalen allerede. Forsider bliver ryddet, og der er breaking news på TV-kanalerne, for det her er helt klart en af de største forsvarsskandaler i nyere tid. Forsvarsminister Troels Lund er tydeligvis rasende over, at det politiske system ikke er ble-

vet orienteret om, at fregatten oplevede svigt og defekter under droneangrebet den 9. marts. Især finder mange det kritisabelt, at systemfejlen på Iver Huitfeldt ifølge skibschef Sune Lund var et kendt problem, som Forsvaret havde haft viden om i årevis, men ikke fået løst.

Det står i skærende kontrast til, at forsvarschef, general Flemming Lentfer, der må formodes at have kendt til defekterne, for åben skærm efter droneangrebet 9. marts gik ud og fortalte, hvor effektivt Iver Huitfeldt havde nedkæmpet dronerne: "Jeg er stolt over, at skib og besætning har udført det, de er sendt ud for at gøre, på professionelt vis – nemlig at beskytte den frie sejlads," sagde han ved den lejlighed.

Det skal vise sig, at Lentfer bliver det første offer for fregatskandalen. Det sker, efter at Troels Lund først, som han har forlangt, modtager én redegørelse om forløbet fra Forsvarskommandoen og kort tid efter modtager en ny version af redegørelsen. På Christiansborg er forvirringen total, og så lader ministeren hammeren falde, fordi ministeren ikke længere har tillid til sin forsvarschef.



## Hjemkomst - med malurt i bægeret

På vej mod Frederikshavn får Sune Lund nys om, at Olfi har lagt artiklen baseret på det klassificerede signal ud på deres hjemmeside. Herefter forbereder han sig på de kaskader af spørgsmål, han vil blive stillet, når de torsdag d. 4. april ankommer til Flådestation Korsør. Han er først og fremmest både vred og skuffet over, at det klassificerede signal er blevet lækket og forklarer de fremmødte journalister, at hans afrapportering om fejl er taget ud af kontekst og er blevet overdramatiseret: "Grunden til at systemet gik ned de 30 minutter, hvor vi altså ikke kunne affyre missiler, skyldes ikke primært den gammelkendte fejl, som jeg først troede. Det har vist sig at være en anden systemfejl, der er den primære forklaring. Så fregatten er ikke blevet sendt afsted med en så fatal defekt, som det i første omgang kunne fremgå."

Umiddelbart kunne man godt få den tanke, at kommandørkaptajnen er blevet banket på plads, så skandalen ikke kommer til at hive flere højtstående folk med i faldet. For at få klarhed over situationen

laver jeg for tredje gang en interviewaftale med Sune Lund i håb om at komme lidt tættere på sandheden. Det skal dog vise sig, at en del oplysninger stadig er klassificerede, men han kan dog sige så meget som, at der blev affyret tre missiler samt granater fra 76 mm kanonerne, og at besætningen dermed fik nedkæmpet de første tre droner.

"Problemet med systemsvigt, der altså kom til at vare i 30 minutter, opstod først, da vi skulle skyde den fjerde og sidste drone ned, og her måtte vi så udelukkende anvende kanonerne. Men det er jo netop derfor, at vi har redundante våbensystemer, sådan at hvis den primære ildledelsesradar ikke virker, så har vi en anden radar, der kan gøre næsten det samme. Og derfor synes jeg, det vigtige i hele den her historie er, at min besætning i den presede situation med en potentielt dødelig trussel holder fokus og kæmper videre, ligesom de skal og får skudt den sidste drone ned," fastslår Sune Lund og erkender samtidig, at systemfejlen og den delvis defekte ammunition kunne have været kampafgørende, hvis der havde været endnu flere droner eller hvis fregatten var blevet udsat for et missilangreb.

De pårørende stod klar med flag og smil på kajen og tog imod de ombordværende, da Iver Huitfeldt vendte hjem fra missionen i Rødehavet. Skibschef Sune Lund havde forberedt sig på en kaskade af spørgsmål fra de fremmødte journalister.



Forsvarsminister Troels Lund har udbedt sig en tilbundsgående redegørelse fra Forsvarskommandoen, så problemerne med Iver Huitfeldts udstyr og ammunition kan blive løst én gang for alle. Men det bliver ikke med Sune Lund som skibschef, når Iver Huitfeldt til juni bliver en del af NATOs stående flådestyrke. Han har nemlig fået nyt job og starter 1. maj som centerchef for Forsvarsministeriets Personaletjeneste med ansvar for værnepligt og rekruttering. Så turen fra Frederikshavn til Korsør blev indtil videre hans sidste sejltur som kommandørkaptajn i Søværnet. ■



Den amerikansk oprettede enhed, Combined Maritime Forces, som Danmark sammen med mere end 40 andre nationer slutter op om, har lige nu fokus på Operation Prosperity Guardian, hvor krigsskibe fra en række nationer prøver at beskytte den civile skibstrafik mod angreb fra houthi-militsen. Et af skibene er det amerikanske hangarskib USS Dwight D. Eisenhower.

# DANSK ORLOGSKAPTJN PÅ VIGTIG POST I BAHRAIN

Fregatten Iver Huitfeldt er for længst tilbage i hjemlige farvande, men Danmark er stadig med til at sikre den frie sejlads i Mellemøsten. Det er lagt i hænderne på tre danske stabsofficerer, der er udstationeret på hovedkvarteret for Combined Maritime Forces i Bahraíns hovedstad, Manama.

TEKST: PIA ELSERS | FOTO: NICKLAS/FORSVARET

Jørgen Bruun har fri denne lørdag, hvor Søfartens Ledere har fået mulighed for at ringe ham op. Ellers er det ikke tilladt at have mobiltelefonen med på arbejde, eftersom den danske søofficer er chef for den efterrettningsenhed, der indsamler data fra hele området. Men nu har han et ledigt øjeblik, hvor han kan fortælle om, hvad der egentlig foregår i den amerikansk oprettede enhed, Combined Maritime Forces, som 42 nationer slutter op om og bidrager til.

”Vi sidder 16 i min afdeling, og vores opgave er at indsamle data fra alle skibe i området – både civile og krigsskibe. Hvad har de observeret – hvor og hvornår har hvilke houthi-angreb fundet sted og med hvilke våben. På den måde får vi dannet os det bedst mulige samlede billede af

den aktuelle situation i de farvande, der er omkring os – primært Det Røde Hav og Aden-bugten,” fortæller kommandørkaptajn Jørgen Bruun.

## Giver et billede af risikoen

Oplysningerne fra skibene bliver givet videre til instanser som britiske UK-MTO, BIMCO og andre aktører, som industrien kan henvende sig til for at få et retvisende billede af, hvor stor eller lille risiko der vil være forbundet med at sejle gennem Det Røde hav og Aden bugten. Selvom CMF også har andre ting at holde øje med sådan som pirateri og smugling, er fokus lige nu på Operation Prosperity Guardian (OPG), hvor krigsskibe fra en række nationer gør deres bedste for at beskytte den civile skibstrafik mod angreb fra houthi-militsen.

”Og her synes jeg, det er vigtigt at understrege, at CMF’s mission udelukkende er defensiv. Først i det øjeblik et krigsskib bliver angrebet, som tilfældet var med Iver Huitfeldt, må der svares igen, sådan som fregatten gjorde, da fire indkommende droner blev nedskudt,” forklarer stabsofficeren og fortsætter: ”Men da USA i starten af året beslutter at gennemføre luftangreb direkte mod houthi-mål i Yemen, så træder de faktisk ud af OPG’en og går over i ”national tasking” – agerer på egne vegne nationalt. I princippet aner vi

i CMF intet om, hvad de gør, og hvilke mål de rammer, men amerikanerne svinger tydeligvis den store hammer for at vise, at de ikke finder sig i houthiernes aggression mod den civile skibsfart.”

## På amerikanernes initiativ

Det var også amerikanerne, der i sin tid tog initiativ til at oprette Combined Maritime Forces. Det skete efter terrorangrebet mod USA 11. september 2001. Hovedkvarteret blev etableret i Bahrain i Den Persiske Golf, og her foregår der en multinational indsats for at skabe sikker sejlads i farvandene omkring den arabiske halvø. Danmark har løbende siden 2008 sendt bidrag til CMF, blandt andet til anti-piratoperationen, Task Force 151, hvor flere danske krigsskibe har været med til at få stoppet pirateriet omkring Afrikas Horn.

Som Jørgen Bruun bemærker, er piraterne omkring Somalia begyndt at røre på sig igen med angreb på handelsskibe og udnytter på den måde, at fokus lige nu er mere rettet mod truslen fra houthierne i Yemen.

”Det viser bare med al tydelighed, hvor hurtigt tingene kan blusse op igen i det her område. Og det understreger, at den fortsatte tilstedeværelse af Combined Maritime Forces absolut er berettiget.” ■



# Gode forsikringer til skarpe priser

Vi får nogle af  
markedets bedste  
forsikringer ...

... til konkurrence-  
dygtige priser -  
for sammenhold  
betaler sig!



Scan QR-koden, eller læs mere på  
[tjm-forsikring.dk/soefartensledere](https://tjm-forsikring.dk/soefartensledere)



# Piraterne vender tilbage i skyggen af Houthi-angreb

Mens Houthi-oprørernes angreb mod skibe i Det Røde Hav stjæler opmærksomheden, er piraterne vendt tilbage ved Somalias kyst.



Den danske kommandørkaptajn Kjeld Gaard-Frederiksen er udstationeret til Kenyas flådehovedkvarter, hvor Danmark støtter Kenyas indsats mod pirateri med mere. Han forudså for et år siden, da Søfartens Ledere sidst talte med ham, at pirateriet ud for Somalia ville genopstå. I dag kan han konstatere, at det er sket.

TEKST: MORTEN BONDE PEDERSEN | FOTOS: TOBIAS ROED JENSEN OG ANDERS FRIDBERG/FORSVARET SAMT COLOURBOX

Den danske kommandørkaptajn Kjeld Gaard-Frederiksen sagde det for et år siden, da Søfartens Ledere interviewede ham i den kenyanske havneby Mombasa: Pirateriet kan genopstå ud for Somalia, og det vil genopstå. Det vil ske i det øjeblik, pirateri igen bliver den mest lukrative forretningsgren for de kriminelle ledere i Somalia.

Kjeld Gaard-Frederiksen er udstationeret til Kenyas flådehovedkvarter, hvor Danmark støtter Kenyas indsats mod pirateri, smugling og anden maritim kriminalitet langs Østafrikas kyst, og han kan i dag konstatere, at det triste er sket.

På tre måneder, fra november sidste år til og med januar i år, har der været flere tilfælde af pirateri, end på noget andet tidspunkt de seneste seks år, meddeler det førende internationale finans- og businessmedie CNBC. Angrebene er blandt andet mundet ud i kidnapninger med krav om løsesum og overtagelse af både

skib og besætning, skriver CNBC på baggrund af oplysninger fra Royal United Services Institute (RUSI), der er en uafhængig tænketank.

## Piraterne var væk, før Houthi-angrebene begyndte

Pirateriet ud for Somalias kyst toppede i 2010 og 2011. I løbet af de to år var der 415 angreb, og i 80 tilfælde lykkedes det piraterne at kapre skibe. Efterfølgende blev sikkerheden skærpet, så antallet af angreb faldt drastisk.

Siden 2018 har der ikke været et eneste kapringsforsøg. Altså ikke, før krigen i Gaza brød ud, og Houthi-oprørerne begyndte at beskyde skibe i Rødehavet og Adénbugten. Siden da har der været flere pirat-angreb mod både handelsskibe og fiskefartøjer ud for Somalias kyst.

Det britiske sikkerhedsfirma Dryad Global, der blandt andet rådgiver fagfolk i den maritime sektor, vurderer, at den

øgede opmærksomhed på Houthi-angrebene har skygget for truslen fra somaliske pirater.

Den vurdering deler Kjeld Gaard-Frederiksen i dag.

"Jeg tror ikke, der er nogen direkte sammenhæng mellem Houthi-problematikken og den øgede aktivitet fra piraterne, men pirateriet kan få lov til at udvikle sig i skyggen af Houthi-angrebene. Dertil kommer, at de internationale styrker har flyttet al deres fokus nordpå til Rødehavet og Adénbugten og dermed de militære enheder, hvilket efterlader østkysten af Afrika åben", siger han til Søfartens Ledere.

## Svækket sikkerhed åbner muligheder for pirater

Da Kjeld Gaard-Frederiksen for et år siden sagde, at pirateriet ville tage til, var der ingen, som kunne forudse, at Houthierne ville begynde at rette angreb mod vestli-

ge skibe. I stedet var det de svækkede sikkerhedsforanstaltninger, som gav ham anledning til bekymringer. Og den svækkede sikkerhed skal stadig ses som en del af forklaringen på pirateriets genopblussen, mener han.

”Skibsfarten har slækket på det, man kalder Best Management Practice, og skibene sejler nu igen tættere på Somalias kyst. Brugen af bevæbnede vagter ombord er også vigende. Det er jo helt naturligt i takt med at angrebene er blevet færre og færre,” siger han.

Kommandørkaptajnen forklarer, at de kriminelle bander, som stod bag pirateriet, fortsat er aktive. Men da sikkerhedsforanstaltningerne til søs blev skærpet, valgte de kriminelle andre aktiviteter som for eksempel smugling.

”Når balancen nu begynder at tippe i takt med, at verdens fokus flytter sig, så kan man godt regne med, at de kriminelle ledere vil benytte muligheden og satse mere på pirateriet,” tilføjer han.

Det er i sagens natur uvist, hvor længe piraterne kan operere i skyggen af

Houthi-oprørernes angreb i Rødehavet. Søfartens Ledere har spurgt to danskere med indsigt i konflikten i Yemen om, hvor længe de tror den vil vare ved. Peter Viggo Jakobsen, der er lektor ved Forsvarskademiet, forudser, at Huthierne vil blive tvunget til at indstille angrebene om cirka 10 måneders tid, mens Frederikke Bruhn Jacobsen, der er fuldmægtig i Udenrigsministeriet, tror, de vil fortsætte længere ud i fremtiden. ■

## PIRATERIET ER STEGET PÅ VERDENSPLAN



Antallet af piratangreb steg sidste år på verdensplan. På de hyppigst benyttede sejlruiter fandt 120 angreb sted, mod 115 i 2022. Det viser den årlige Piracy and Armed Robbery Report fra det internationale maritime bureau (IMB), som er en division under det internationale handelskammer.

Af de 120 angreb lykkedes det i 105 tilfælde piraterne at borde skibe. Alt i alt blev 73 besætningsmedlemmer på verdensplan taget som gidsler og 14 kidnappet.

Piratangrebene var igen i 2023 koncentreret omkring nogle hotspots rundt i verden, blandt andet Malaccastrædet og Singaporestrædet, hvor 37 angreb fandt sted, det indonesiske øhav (18 angreb) og Guineabugten på vestkysten af Afrika, hvor tre ud af de fire kapringer i verden fandt sted sidste år.

I Guineabugten er det de seneste år lykkedes at nedbringe pirataktiviteten, i hvert fald frem til 2023, hvor nedgangen blev afløst af en ganske lille stigning. I 2023 blev der registreret 22 angreb mod 19 i 2022. Så sent som 2020 fandt der til sammenligning 81 angreb sted.

Katja Lindskov Jacobsen, der er seniorforsker ved Center for Militære Studier, hæfter sig ved, at niveauet af pirataktivitet i Guineabugten stadig er lavt set i historisk perspektiv.

”Når antallet af angreb er faldet de seneste år, skyldes det en kombination af, at flere landes flådefartøjer har været til stede i området samtidig med, at de kriminelle netværk har prioriteret andre kriminelle aktiviteter, ikke mindst olietyveri. De kriminelle netværk ved Guineabugten vurderer risici og mulige gevin-

Særligt tæt på kysten er trafikken tæt i Guineabugten på vestkysten af Afrika, hvor små fiskefartøjer sejler rundt mellem de store fragtskibe. Det er et af de steder i verden, hvor der foregår flest piratangreb.



ster og prioriterer på den baggrund mellem pirateri og andre kriminelle aktiviteter, lidt på samme måde som vi ser det hos netværkene i Somalia,” siger Katja Lindskov Jacobsen.

Hun mener ikke, at det har nogen væsentlig betydning for situationen i Guineabugten, at flere rederier har valgt at sejle syd om Afrika og op langs Afrikas vestkyst som følge af uroen i Det Røde Hav.

”Uanset at der sejler flere skibe gennem Guineabugten pga. ændrede sejlruiter, var der allerede inden da masser af skibstrafik i Guineabugten. Heraf går meget tættere på land, så det er muligt for piraterne at angribe. Det er ikke sådan, at piraterne kiggede ud over et tomt hav og ventede på skibe, som de kunne angribe, før mange rederier begyndte at sejle syd om Afrika,” forklarer Katja Lindskov Jacobsen. ■

Et andet af de steder i verden, hvor der foregår mange piratangreb er Malaccastrædet mellem den Malajiske Halvø og den indonesiske ø Sumatra. Det forbinder Det Indiske Ocean med Det Sydkinesiske Hav og er den korteste søvej mellem Kina og Indien og videre til Mellemøsten og Europa. Det gør det til et af verdens vigtigste forbindelsesled for skibe på linje med Suez-kanalen og Panama-kanalen.





# En rigtig, rigtig trist situation



Når strømmen går, bliver der bare stille, og det er den værst tænkelige situation for os, der står på broen”, forklarede Lods Bjarne Cæsar – tidligere formand for Søfartens Ledere – da han som ekspert skulle fortælle TV2 News’ seere om ulykken i Baltimore, hvor et containerskib sejlede ind i en af bropillerne til byens ikoniske bro Francis Scott Key Bridge.



TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: ALAMY OG PRIVATFOTOS

Skibet, der sejlede ind i Francis Scott Key Bridge i Baltimore på Østkysten af USA, var det 289 meter lange containerskib Dali. Det havde netop forladt havnen i Baltimore og var på vej mod Sri Lanka med mere end 3.000 containere ombord. Skibet var chartret af Mærsk. Det ejes af selskabet Grace Ocean Private, mens det er charterskibsselskabet Synergy Marine Group, der står for driften af selskabet. Der var ikke Mærsk-personale blandt de 21 besætningsmedlemmer ombord.

Da TV2 News skulle fortælle om ulykken, bad de lods Bjarne Cæsar, der tidligere har været formand for Søfartens Ledere, om at forklare, hvad der var sket bedømt ud fra, hvad man kunne se på de videoer, der har været offentliggjort af sammen-

stødet mellem containerskibet og en af bropillerne. Han sad i studiet med en nål med logoet for Søfartens Ledere i jakkeopslaget og forklarede ud fra sin erfaring fra arbejdet som lods, hvad han vurderede, der var sket.

”Der har været mange teorier i løbet af dagen, men det tyder på, de mister fremdrift, de mister strømmen. Det ser ud som om, det har været det, vi kalder et black-out, og det er en rigtig, rigtig trist situation at stå i som besætning”, sagde han.

## Stille

”Når man står på broen, så bliver der bare helt stille, som i stille. På et skib, der kører ventilationsanlæg, vibrationer fra maskineri, og der er larm fra instrumenter – når

Der forestår et større oprydningsarbejde, efter at det Mærsk-chartrede containerskib Dali sejlede ind i en af pillerne til Francis Scott Key-broen i Baltimore og fik den til at bryde sammen. Nedrivningsarbejdere er gået i gang med at fjerne ståldragere fra broen fra Patapsco-floden, som den løb hen over.

strømmen går, bliver der bare helt stille, og det er den værst tænkelige situation for os, der står på broen”, tilføjede han.

Vi har efterfølgende spurgt ham, om han senere har haft mulighed for at sætte sig dybere ind i, hvad der egentlig skete, og han fortæller, at det var en fantastisk situation for en gangs skyld at sidde i et TV-studie og have tid til at give en ordent-

lig forklaring til seerne og ikke bare skulle komme med en hurtig bemærkning. Men derudover mener han, at der nu skal være tid til, at de relevante myndigheder undersøger til bunds, hvad der var årsagerne til ulykken.

Som han ser det, gjorde de ledende søfolk og lodserne ombord alt, hvad de kunne for at undgå ulykken, og han tror ikke, nogen kunne have gjort det anderledes i situationen. Man kan så diskutere, om dem, der har stået for vedligeholdelsen af skibet, har sikret, at det blev vedligeholdt ordentligt, eller hvordan det kan være, at

strømmen gik på skibet, og det ikke lykkedes at få den tilbage, så skibet mistede styringen, men det er sådanne ting, de efterfølgende undersøgelser må afdække.

### Gjorde det rigtige

Han understreger, at lodserne gjorde det helt rigtige ved at kontakte myndighederne i land og fortælle, at der ikke længe var kontrol med skibet, og at det højst sandsynligt var på vej til at sejle ind i broen. Det fik de gjort et par minutter før sammenstødet, og det gjorde, at trafikken over broen blev stoppet. De er derfor ble-

vet kaldt helte, idet det har reddet liv, som det er blevet sagt.

”Det er sådan noget, vi kan som lodser. Vi ved hvilke myndigheder, vi skal kontakte i land, og det er tilsyneladende det, der har gjort, at det lykkedes at få stoppet trafikken på broen”, siger Bjarne Cæsar.

Desværre befandt otte asfaltarbejdere sig ude på broen, hvor de var i gang med vejarbejde på broen. De røg alle i vandet, og det lykkedes kun at redde to af dem. Man har i skrivende stund fundet ligene af tre af de øvrige, men man formoder, at alle seks er druknet. ■

## Ramt bro spiller betydningsfuld rolle i berømt TV-serie



2. sæson af den meget roste TV-serie *The Wire* handler om containerhavnen i Baltimore, og i den sammenhæng spiller Francis Scott Key-broen en væsentlig rolle. Sæsonen starter således med, at der bliver fundet et kvindeligt under broen, og senere danner den bagtæppe for nogle af dialogerne i serien.

Francis Scott Key-broen, som blev påsejlet af containerskibet *Dali* i marts blev taget i brug i 1977 og var altså 47 år gammel. Den var et markant vartegn for byen Baltimore, som de seneste år er blevet kendt for at være den by, som den meget roste TV-serie *The Wire* handler om.

Da BBC for nogle år siden bad 206 TV-kritikere fra hele verden om at stemme om, hvad der var den hidtil bedste TV-serie fra det 21. århundrede, kom *The Wire* ind på en førsteplads, og en af de ting, kritikerne roser serien for, er, at det i bund og grund er byen Baltimore, der er hovedpersonen i serien.

2. sæson af serien handler om byens havn, der er en af de vigtigste containerhavne på USA's østkyst. Den indledes med, at en af detektiverne i serien finder et lig af en kvinde under Francis Scott Key-broen, og så følger man ellers opklaringen af, hvordan hun er død, og hvad der foregår af lyssky aktiviteter i containerhavnen.

### Kæmper for byens havn

Et vigtigt tema i sæsonens afsnit er, at havnearbejderne må kæmpe hårdt for at bevare havnens position i konkurrence med de øvrige amerikanske østkysthavne. I en kendt scene mødes en af fagforeningslederne for arbejderne i havnen med sin nevø for at tale nogle alvorsord med ham. De sidder på flodbredden af floden, som Francis Scott Key-broen løber hen over, og har udsigt til broen og havnen bag den, og fagforeningslederen forklarer nevøen, at de har gode ankerpladser, gode kraner, gode jernbaner, ligger tæt på motorvejene, og at der er mange arbejdsvillige folk. Men havnen ligger ikke så centralt som nogle af de andre havne, så derfor vil kunderne kun vælge den, hvis de ved, at deres skibe bliver losset hurtigere og mere effektivt end i de andre havne.

De kæmper altså hårdt for at bevare havnens status, og i serien udtrykkes der bekymring for, om det vil lykkes, eller om nedgangen for havnen vil medvirke til byens forfald.

### Rekordår sidste år

Så galt ser det imidlertid ikke ud til at gå for havnen. I februar I år kunne guvernør Wes Moore for staten Maryland, hvor Baltimore ligger, således fortælle, at havnen sidste år håndterede hele 52,3 million tons varer til en værdi af 80 milliarder dollars, hvilket er den hidtidige rekord for et enkelt år.

”Havnen i Baltimore er nationens bedste havn og en af de største økonomiske generatorer i Maryland”, sagde guvernøren i en pressemeddelelse.

”Sammen sætter vi ikke bare nye rekorder, vi skaber jobs, får økonomien til at vokse og finder veje til nye muligheder. Vi må fortsætte vores arbejde for at gøre Maryland mere konkurrencedygtig ved at investere i vores største værdier, herunder vores verdensklasse-havn”, fortsatte han.

Ærgerligt nok ser uheldet med den sammenstyrtede bro ud til at have sat en i hvert fald midlertidig stop for ambitionerne på havnens vegne. ■



# Historien om en forudsigelig katastrofe

Problemerne er velkendte, og løsninger stærkt efterspurgt, men endnu har ingen kunnet knække nødden med, hvad vi skal gøre ved, at ellers udtjente tankere lastet til bristepunktet med russisk olie sejler gennem de stærkt trafikerede danske farvande. I marts var Mikael Pedersen, formand for Danske Lodser, i Danmarks Radios P1, hvor han fortalte lytterne om, hvad det kan få af konsekvenser, at de gamle tankskibe kun sjældent tager lods ombord på turen gennem de danske sund og bæltter.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: IVAR SVANE

De danske farvande er unikke, sagde Mikael Pedersen i udsendelsen i P1. Der er ikke mange steder i verden, hvor søvejen til en lang række andre lande går gennem en enkelt nations farvande. Vi har underskrevet aftaler, der gør, at vi ikke kan hindre skibe fra andre lande i at sejle igennem vores farvande. Vi kan opfordre dem til at tage lods ombord, men det er op til dem selv, om de vil følge opfordringen eller ej, og de fleste af tankerne med russisk olie siger nej tak.

I radioen gav Mikael Pedersen udtryk for, at en af grundene højst sandsynligt er, at lodsene så ville opdage, hvor slemt det stod til med skibene, og det vil de nødtigt

risikere. De vil helst sejle direkte fra olieudskibningsstederne i Rusland og frem til deres mål, uden at der er myndigheder, der holder øje med dem.

Over for Søfartens Ledere uddyber han dette ved at forklare, at han oplever, at der er en helt anden mentalitet hos tankerne med russisk olie, end lodserne har mødt tidligere.

”Det er en hel anden ejerkreds, end vi er vant til at se, og de har en helt anden tilgang til tingene, end vi er vant til. De sparer, hvor der spares kan, og det virker som om de tænker: Herregud, hvis der går et skib ned, hvad så? Så meget er en tanker fuld af olie heller ikke værd. De tænker



For at undgå sanktioner sender Rusland i dag en stor del af sin olieeksport med gamle, rustne tankere gennem de danske farvande. De er typisk indregistreret i flagstater, vi normalt ikke ser skibe fra som for eksempel Gabon, hvor skibet her er indregistreret. Frygten er, at en af tankerne kolliderer med et andet skib og at al olien havner på de danske kyster.



ikke på, at værdien af olien er småting i forhold til, hvad det vil det koster at rense op bagefter”, siger han.

### **Det betyder mindre, at procenttallet for, hvor mange der sejler med lods, er det samme, når trafikken er mange gange større**

Mikael Pedersen fortalte i radioen, at tal fra Søfartsstyrelsen viser, at tallet for, hvor mange skibe der tager lods ombord, når de sejler gennem de danske farvande, og hvor mange der ikke gør det, procentvis er det samme som tidligere. Problemet er bare, at trafikken er steget kraftigt, så ja, det kan godt være, der er flere skibe, der har lods ombord, men der er altså også kommet mange flere skibe, der ikke har det.

For eksempel har sanktionerne mod Rusland gjort, at hvor sejladsen med olie tidligere kun gik fra Rusland og udad, sejler der i dag også mange skibe med olieprodukter den anden vej. Ikke til Rusland, men til de øvrige lande langs Østersøen, der ikke længere køber russisk olie, men får den andre steder fra.

Som Mikael Pedersen ser det, er det de forkerte skibe, der ikke tager lods ombord. Som lodser er han og hans kollegaer dagligt vidne til, hvor stor en risiko vi som samfund er udsat for ved at have de gamle, udtjente tankere sejlen igennem vores farvande.

### **På kollisionskurs med sikkerheden**

Vi er så begunstigede, at vi har sandbund i vores farvande, påpegede Mikael Pedersen i radioen. Derfor behøver vi ikke være så bange for, at tankere med olie støder på grund. Det fører ikke nødvendigvis til olieudslip. Det, vi virkelig skal være bange for, er kollisioner. At et forkert skib møder et andet det forkerte sted.

Hvis et skib fyldt med russisk olie sejler ind i et andet – i den værst tænkelige situation en anden tanker med russisk olie – så er risikoen stor for, at et af skibene – eller begge – forulykker, og at tonsvis og tonsvis af olie strømmer ud i Storebælt eller Øresund. Hvilket formentlig vil betyde, ”at meget få medier og politikere vil bekymre sig om Nordic Waste eller Cheminova i mange år”, som Mikael Pedersen udtrykker det..

Det hører med til frygtscenariet, at de såkaldte skygetankere med russisk olie efter de oplysninger, der er kommet frem, langt fra er tilstrækkeligt forsikrede, hvis de da er forsikrede overhovedet. Det betyder, at det er os i Danmark, der kommer til at hænge på regningen for oprydningen.

Vi spørger Mikael Pedersen, hvad han mener, der kan gøres.

”Min pointe er, at jeg ved det simpelthen ikke. Måske at betale lodsningen for alle skibe over 11 meter. Jeg ved ikke, om det vil gøre en forskel, men det er vigtigt, at der kommer fokus på problemet. Vi er nødt til at have det belyst, og så er det op til politikerne at tage ansvar og gøre noget ved det”, svarer han. ■



## Når du finder den rigtige, er du ikke i tvivl

Er du i tvivl om du har den rigtige bank? Det er vores kunder ikke. For tredje år i træk vinder Lån & Spar prisen for at have de mest loyale bankkunder i Danmark. Faktisk ville 86 pct. af vores kunder genvælge Lån & Spar, hvis de skulle vælge bank i dag. Det viser en uafhængig undersøgelse fra konsulenthuset Loyalty Group.

### **Er du medlem af Søfartens Ledere – men ikke kunde i Lån & Spar?**

I så fald går du glip af en række fordele, du som medlem har adgang til. Som MedlemsKunde får du Danmarks højeste rente på din lønkonto, og du får en rådgiver med ekspertise i de forhold, der gælder for netop medlemmer af Søfartens Ledere. Hvorfor får du disse fordele? Fordi Søfartens Ledere er medejer af Lån & Spar og ønsker at give sine medlemmer de bedst mulige vilkår – også i banken.

Udnyt de fordele, der følger med dit medlemskab af Søfartens Ledere – bliv MedlemsKunde i dag.

**Gå ind på [lsb.dk/ls](https://lsb.dk/ls) eller ring 3378 1969**



Kilde: Loyalty Groups  
Brancheindex Bank 2023



# HAN SOV IKKE EN NAT IGENNEM RESTEN AF LIVET

*Det ligger i sagens natur, at der ikke er flere tilbage af de danske sømænd, der sejlede for de allierede under 2. verdenskrig. Men mindet om dem og deres indsats gennem krigen holdes i live af en gruppe af pårørende. En af dem er Ann Nørregård, der var med til at stifte netværket for pårørende til danske krigssejlere.*

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: PRIVATFOTOS OG ROXANA REISS/NETFLIX



Ann Nørregaards far – Jens Skriver Nørregaard – var på togt med Skoleskibet Danmark, der tog afsted d. 8. august 1939. Efter 1. g var han blevet grundig skoletræt og bad sin far om at måtte blive fri for 2 g og i stedet holde et sabbatår og komme til søs. Hans far fik via en ven i DFDS arrangeret, at han kunne komme ud og sejle med et af deres skibe, der hed Georgia. Livet til søs åbnede en helt ny verden for ham, og da han efter et lille års tid stadig var interesseret i at gå søvejen, blev han indskrevet som elev på Danmark.

D. 9. april 1940, da Danmark blev besat, lå skoleskibet i Jacksonville i Florida i USA. Planen var, at de skulle proviantere for at begynde deres hjemrejse d. 10. april. Pudsigt nok var de om aftenen d. 8. april til fest i den tyske forening The American-German Club. Ud på aftenen, hvor det var blevet morgen i Danmark, kunne eleverne godt se på de voksne – både de danske og de tyske – at der var sket noget. De havde tydeligt fået nogle meldinger hjemmefra, og der opstod en underlig stemning. Næste morgen fik de så alle sammen beskeden om, at resten af turen ikke ville komme til at gå helt som planlagt, idet Danmark var blevet besat.

På togtet, som Skoleskibet Danmark tog ud på, før landet blev besat, var det tydeligt mærket med nationalitetsbetegnelse og danske flag, så alle – også tyske ubåde – kunne se, det var et neutralt skib.



I begyndelsen af april 1940 lå skoleskibet Danmark i Jacksonville i Florida i USA for at proviantere, så det kunne begynde hjemrejsen d. 10. april. Om aftenen d. 8. april – dagen før Danmark blev besat af Tyskland – var elever og besætningsmedlemmer fra skoleskibet til fest i den tyske forening The American-German Club. Situationen blev efter sigende noget akavet ud på morgenen, da der begyndte at komme meldinger om, at Tyskland havde besat Danmark.

D. 10. april blev der holdt skibsråd ombord på Danmark. De fleste ønskede at afmønstre for at komme i tjeneste på andre skibe, der sejlede for de allierede, og på den måde kæmpe mod nazismen, men fra skoleskibets side krævede man, at de, der var under 18 år og dermed ikke var myndige, skulle have forældrenes tilladelse til at afmønstre.

Skoleskibet endte med at komme til at fungere som træningsskib for amerikanske matroser, og nogle af besætningsmedlemmerne og eleverne fortsatte på skoleskibet i den funktion. De fleste af de øvrige fik efter nogle måneder hyre på andre skibe, der sejlede for de allierede. Det gjaldt også Ann Nørregaards far, der kom til at sejle konvojsejladens resten af krigen og først kom tilbage til Danmark med skoleskibet i november 1945.

På en rullestøjtetbane i USA engang i løbet af krigen mødte han Ann Nørre-

gaardts mor, Eileen, der var sygeplejerske i den amerikanske flåde. Både hendes far og mor var således krigssejlere.

### Netflix-serien Krigssejleren

I snakken med Ann Nørregaard tog vi udgangspunkt i den norske TV-serie Krigssejleren, som Netflix viser. Det er en udvidet udgave af en af de dyreste norske filmproduktioner, der har været lavet nogensinde, og skildrer uhyggeligt livagtigt situationen både for de krigssejlere, der sejlede i konvojerne, og for familierne, der blev derhjemme.

Serien står på skuldrene af mange af de øvrige skandinaviske skildringer, der har været af konvojsejladens både på film, i bogform og i dag på nettet. En af de første var filmen Støt står den danske sømand med Poul Richard i hovedrollen. Den kom allerede i 1947, og siden har der været andre film. Eksempelvis Maj Wech-

selmanns dokumentarfilm Rapport fra de druknede og de glemte, som indeholder en lang række interviews med skandinaviske krigssejlere. Allersenest er krigssejleretemaet også blevet taget op i den seneste sæson af TV2-serien badehotellet om end i en meget – tør man nok sige – overfladisk udgave.

I Netflix-serien Krigssejleren skildres konvojsejladens meget direkte med alle de dramatiske virkemidler, filmmagerne forstår at bruge i dag.

### Ikke overdramatiseret

Ann Nørregaard hørte meget tidligt, at filmen var på vej i og med, at organisationen for pårørende til krigssejlere i Danmark arbejder sammen med tilsvarende organisationer i de andre skandinaviske lande. På den måde fik de at vide, at der ville komme en film i Norge og fik den forevist på et tidligt tidspunkt.







Den norske serie *Krigssejleren* kan i øjeblikket ses på Netflix. Her skildres konvojsejladens meget direkte med alle de dramatiske virkemidler, filmmagerne forstår at bruge i dag, uden at den dog er overdramatiseret. En af stjernerne i filmen er den norske skuespiller Kristoffer Joner, der her ses i en scene, efter at hans skib er torpederet. Om serien siger Ann Nørregaard: "Den er forfærdelig derhen, at man kommer ind under huden på krigssejlerne".

”



Hun mener ikke, at den er overdramatiseret. Det var virkelig helvede til søs.

"Den er forfærdelig derhen, at man kommer ind under huden på krigssejlerne. På den måde får man en større forståelse for, hvad ikke kun min far, men samtlige sømænd har været udsat for", siger hun.

"Der er ikke noget at sige til, at folk har fået PTSD, som vi kalder det i dag, og siden aldrig har sovet en hel nat igennem, som man hører. Det gjorde min far heller ikke. Vi boede nær lufthavnen i nogle år, da jeg var barn. Både i Kastrup og Dragør, og ofte når han hørte et propelfly – jeg vil ikke sige, han gik i panik, men han havde det ikke godt", fortsætter hun.

### Børn mærker sådan noget

Ann Nørregaards far havde taget styrmandseksamen i USA, men den var ikke god nok til de danske myndigheder, selv om han havde deltaget i krigen ved at sejle på flere skibe. Han måtte derfor læse til ingeniør, da han kom hjem. Han var jo blevet gift og dermed forsørger. Han blev i første omgang ansat på Lindø. Siden flyttede familien til København, og faderen blev ansat i ØK, hvor han fik et job som

inspektør i nybygningsafdelingen. Det gjorde, at han var væk i lange perioder. For eksempel rejste han til Japan og var afsted i 3 måneder ad gangen. Så kom han hjem med gaver som en kimono til hendes mor eller en pudderdåse med japanske motiver.

"Vi børn var godt klar over, at vores far var mærkelig. Nogle gange var der møbleret om i stuen, som vi kaldte det, når han havde haft en dårlig drøm/oplevelse. Så skyndte jeg mig over til en veninde. Det kunne være ved mindedage, eller når han fik breve. Vi kunne se det i hans øjne. Sådan noget mærker børn. Så gik vi over til legekammeraterne. Lussingerne sad løst hos min far i sådanne situationer. Det var almindeligt dengang, men hos min far måske mere end hos andre", fortæller hun.

Problemet var, at børnene ikke forstod baggrunden.

"Uden at vide det kunne vi komme til at sige noget forkert, og vi forstod ikke, hvad der gjorde ham vred. Så kunne vi kun spørge os selv, hvad vi havde sagt. Jeg kan huske, da fjernsynet var kommet frem, og de viste en udsendelse om luftskibet Hindenburgs brand. Et af os børn kom til at

*Vi børn var godt klar over, at vores far var mærkelig. Nogle gange var der møbleret om i stuen, som vi kaldte det, når han havde haft en dårlig drøm/oplevelse."*

- Ann Nørregaard

grine, men min far blev fuldstændig hysterisk".

Selv havde faderen beskrevet, hvordan han havde det i et brev til forældrene mod krigens slutning. Her skriver han: "Det er bedre, I bliver klar over, at jeg ikke kan gå til søs, når krigen er forbi. Jeg har været døv på det højre øre, så længe jeg kan huske, og det venstre er blevet en del dårligere i den sidste tid. Mine øjne er heller ikke upåklagelige mere. Jeg er ved at blive nærsynet, og mine øjne er overanstrengte. Det er hvad konvojsejladens gør til én. Jeg har stået mange grimme vagter, kan I tro. Mine nerver er heller ikke så gode mere. Jeg er ved at blive skaldet. Med andre ord – jeg føler mig en del ældre end mine 23 år".

## Andre oplevede det samme

Det var først senere, da Ann Nørregaard læste beretninger fra børn til andre krigssejlere om, hvordan det var at være barn af en krigssejler, at hun forstod, at hun ikke var alene.

”Det var ret befriende at høre, at de havde haft de samme oplevelser, og at vores far ikke var den eneste, der havde det sådan”, siger hun og fortsætter:

”Mange af krigssejlerne blev skilt. Nogle flere gange, og den eneste trøst de fandt, var i flasken. Deres koner eller forældre forstod dem ikke. ”Tag dig nu sammen. Du har et ansvar”, fik de at vide, men når man i dag ved, hvad de har været igennem, er det klart, at det ikke var så ligetil”.

Ann Nørregaards far endte med at være meget bitter på det danske system.

”Han skulle aldrig være kommet hjem, sagde han igen og igen”, fortæller hun.

”I kraft af sin amerikanske styrmandseksamen havde han en flot uniform med striber og krøller, men den kunne han godt lægge på hylden, da han kom hjem, og så måtte han starte forfra med at læse til ingeniør”, fortsætter hun.

Ann Nørregaards far fortalte aldrig om sine oplevelser med at sejle i konvojer, og som børn holdt de op med at spørge. Først på sine gamle dage kunne han snakke om noget af det, men da var han meget grådlabil og måtte tage brillerne af og tørre øjnene, når han talte om det.

Hendes mor fortalte ved enkelte lejligheder, hvordan det var at skulle hjælpe de sårede. Nogle gange havde de ingen forbindsstoffer og blev derfor nødt til at tage deres nylonstrømper af, så de kunne bruge dem til at forbinde patienterne. Eller de klippede stykker af uniformerne af til forbindinger. De måtte bruge, hvad de havde ved hånden.

## Måtte ikke stoppe op

Ann Nørregaard har forstået på beretninger fra krigssejlere, at noget af det værste var, at de ikke måtte stoppe og samle de overlevende op, når et skib i konvojen var blevet ramt af tyskerne. Det var for farligt at sagtne farten. Så kunne de selv blive det næste mål. I stedet måtte de se andre ligge i bølgerne og kæmpe. Nogle gange som brændende fakler, hvis det enten havde været et tankskib, eller der var strømmet olie ud fra skibet, der var blevet ramt.

Hele tiden skulle de leve med frygten. 24-7 skulle de spørge sig selv, om det blev dem næste gang. De lukkede aldrig døren til deres kahytter, fordi den kunne sætte sig i spænd, hvis skibet blev ramt, så de havde intet privatliv.

”Min far blev medlem af Københavns Amatør Sejlklub og lånte klubbens både og tog os med på familieture. Her sov han altid med tøj på og gummistøvler stående ved siden af sengen, og kahytdøren måtte ikke lukkes”, fortæller Ann Nørregaard.

## Fra helvede til paradys

Nogle gange lykkedes det besætningen at få redningsbåde i vandet, efter at et skib var torpederet, men man kan også forestille sig, hvordan det har været ude på verdenshavene. Et skib fik to redningsbåde i vandet. I den ene lå de i redningsbåden i 9 dage eller mere. Den anden redningsbåd hørte man aldrig fra mere.

Da Etna, som Ann Nørregaards far sejlede med, blev torpederet, havnede en redningsbåd i Florida, mens den anden var godt på vej til Caribien, da der kom et engelsk skib

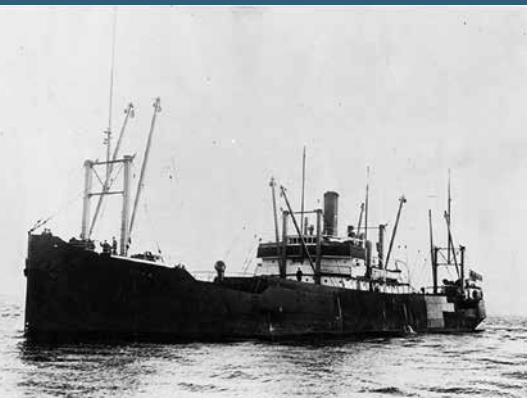


Ann Nørregaards far, Jens Skriver Nørregaard, og hendes mor Eileen – ”en usædvanlig rar og fornuftig pige”, som han kalder hende i et brev til sine forældre – blev gift i New York under krigen. Han i uniform.



Ann Nørregaards far i uniform på sine ældre dage. Meget stolt over, at han fortsat kunne passe den.





↑ Det svenske skib Etna, som Ann Nørregaards far – Jens Skrivers Nørregaard – var ude at sejle med i 1941-1942.



→ Etna samlede i september 1942 18 besætningsmedlemmer op fra tankskibet Patrick J. Hurley, der var blevet sænket af en tysk ubåd 7 dage tidligere.

forbi og ville samle dem op. Det skulle til England, og dermed kunne de risikere at blive torpederet igen. De havde imidlertid en sekstant med og kunne nogenlunde se, hvor de var. Derfor valgte de at fortsætte mod Caribien og ankom til Santa Lucia lillejuleaften, hvor der var karneval. Direkte fra helvede til paradys.

Konvojsejladser blev for mange af de danske sejlere organiseret fra Newcastle i England. Her skulle de henvende sig, når de var kommet i land med en konvoj, og så kunne de gerne være i land i 24 dage, før de blev sendt afsted igen.

### Hvorfor valgte man det?

Man kan spørge sig selv, hvorfor så mange valgte at blive krigssejlere, når forholdene var, som de var.

Oftest var det sådan, at der blev holdt skibsråd på de skibe, der lå uden for de danske farvande den 9. april. Kaptajnen forklarede, hvad der var sket, og hvad de havde af muligheder. Sådan og sådan kan vi gøre, fik besætningen at vide, og så skulle de afgøre, hvordan stemningen var. Normalt er forholdene på et skib jo meget hierarkisk, men som Ann Nørregaard forstår det, foregik skibsrådene de fleste steder yderst demokratisk, hvor hver enkelt af sømændene havde en stemme

hver. Også de unge, og mange af dem valgte også at blive krigssejlere. Det betød, at mange af dem omkom, selv om de dårligt var fyldt 17 år.

I de fleste tilfælde valgte skibene at sejle til allieret havn, hvor dem, der ville hjem, så kunne vælge at gøre det, uden at nogen så skævt til dem. Der kunne jo være religiøse grunde eller andet. Hjemrejsen foregik gerne via de danske ambassader.

Nogle var måske imod militærtjeneste og valgte så at finde et arbejde på en fabrik eller ude på landet i de lande, hvor de var strandet. Der var også sønderjyder, der ikke ønskede at deltage på den allierede side, fordi de var bange for, at familien derhjemme ville lide overlast.

Endelig var der også ældre søfolk, der havde oplevet, hvordan det var at sejle med ubådstruslen i 1. verdenskrig. De kunne også vælge at sige, at det ville de ikke ud i en gang mere.

Ellers skulle man afgøre med sig selv, hvad man havde af muligheder. Det var også spørgsmålet om, hvad de skulle lave derhjemme. De kom jo ofte fra søfartsbyer, og her kunne det også spille ind, hvordan folk ville se på en. Ens jævnaldrende var jo typisk ude at sejle, og så kan det ikke have været morsomt at være den, der tog hjem.

I forhold til nordmændene havde de danske sømænd de første år af krigen det problem, at de var ugleset ude i verden. De danske skibe, der sejlede for de allierede, måtte for eksempel ikke føre dansk flag, før slutningen af 1943. Danskerne blev hånet som værende tyskvenlige. Selvom de sejlede på allierede skibe, fik de at høre for, at Danmark overgav sig så hurtigt og indledte samarbejdspolitikken med tyskerne.

### Set fra den anden side

Hvis man ser på konvojsejladser fra den anden side – fra tyskeres synsvinkel – så fortæller Ann Nørregaard, at når en tysk ubåd nåede i havn, så var det første kaptajnen skulle gøre – før han gik i bad eller noget som helst – at skynde sig til Admiral Dønitz, der var chef for ubådsflåden, med en logbog, hvor de havde noteret alt om togtet, herunder ikke mindst, hvad de havde sænket.

Hun fortæller, at der var stor forskel på de tyske ubådskaptajner. Der var de unge, som sejlede i flokke af ubåde, kendt som the wolfpack. Det var typisk ved Murmansk, hvor de gik efter skibe, der sejlede forsyninger til Rusland. Her havde de en konkurrence om at skyde så meget tonnage som muligt i sænk. Det eneste, der talte for dem, var netop tonnagen. De be-





↑ Besætningen fra Etna måtte selv gå i redningsbådene, da det blev sænket af den tyske ubåd U-217 i december 1942. De satte sejl mod Barbados, og et par dage før de nåede frem, kom et engelsk skib forbi og tilbød at samle dem op. Det skulle til England, og dermed kunne de risikere at blive torpederet igen, og da de havde en sekstant med og nogenlunde kunne se, hvor de var, valgte de at fortsætte mod Caribien og ankom til Santa Lucia lillejuleaften, hvor der var karneval. Direkte fra helvede til paradys.

↓ Den tyske ubåd, der stoppede Etna i sommeren 1942.



kymrede sig ikke om skibene eller besætningerne.

Ældre, mere vennelsæle tyske ubåds-kaptajner sejlede gerne ved den amerikanske østkyst, og var egentlig ikke interesserede i at slå mennesker ihjel. Det betød, at de hvis de havde mulighed for det – for eksempel med skibe, der ikke sejlede i konvoj – gav de besætningen et kvarter til at gå i bådene, inden de sænkede skibet.

Ann Nørregaard fortæller, at i løbet af sommeren 1942 var Etna, som hendes far sejlede med, på vej fra New York til Buenos Aires med fragt, da hun en tidlig morgen i smukt vejr fik signal til at stoppe fra en tysk u-båd. Det var U751 med et emblem, der forestillede en frysende tyr.

På Etna sænkede de en af deres redningsbåde og roede over til u-båden og kom tilbage med et "boarding party" bestående af 7 tungt bevæbnede tyskere, som undersøgte skibet, lasten og skibets papirer.

En halv times tid senere roede de dem tilbage til u-båden. Foruden Etnas kaptajn tog 2. styrmanden med, da han talte et udmærket tysk. Efter endnu halv times tid kom kaptajnen og 2. styrmanden – der begge var blevet inviteret til frokost ombord på u-båden – tilbage.

Det viste sig, at u-båden var på vej hjem og ikke havde flere torpedoer. Den tyske u-båds-kaptajn var derfor i tvivl om, hvad han skulle gøre. Dels fordi begge skibe var ubevæbnede – u-båden havde dog stadig en kanon – dels fordi Argentina, som lasten var bestemt for, på det tidspunkt var pro-tysk. Han kontaktede derfor sit hovedkvarter for ordre om, hvad han skulle gøre.

Imens alle ventede på, hvad der skulle ske, fik Etna ordre til at sejle mod øst, mens u-båden fulgte efter. Ca. 4-5 timer senere fik den tyske kaptajn svar. Ud fra det han fortalte folkene på Etna, var det op til ham som øverstbefalende på u-båden, at beslutte, hvad der skulle gøres. Han besluttede så, at Etna kunne fortsætte sin rejse dog med en kraftig advarsel om, at det ikke var sikkert, de var lige så heldige en anden gang.

Inden deres veje skiltes, spurgte den tyske kaptajn, om det var muligt at købe noget sukker og kaffe af Etna. Så højste de redningsnåden ned endnu en gang, denne gang med en sæk sukker og en sæk kaffe, roede over til u-båden og fik franske penge som betaling. Efter endnu en gang at have hejst redningsbåden op, fortsatte Etna mod Buenos Aires og u-båden mod sin base.

## De mest pragtfulde blå øjne

En anden historie, Ann Nørregaard fortæller, er, om den kvindelige krigssejler Antoinette Meldgaard, der da krigen brød ud som ganske ung pige var aupair på Island. Hun ville imidlertid også gøre en indsats og meldte sig som kahyttsjomfru på det norske skib LYRA, der sejlede mellem Island og Scotland med fisk til englænderne.

En dag lå hun og soled sig øverst oppe på skibet i en hjemmestrikket bikini, da et tysk fly opdagede dem. Det fløj hen over dem, og de troede alle sammen, at nu skulle de sænkes, men i første omgang fløj flyet videre. Det vendte imidlertid om, og så var det sket, tænkte de. Han vippede imidlertid bare en gang med vingerne som en hilsen til den unge kvinde, der lå der og soled sig, og fløj så videre.

Da hun kom ned til de andre, takkede de hende mange gange, fordi hun jo havde frelst dem. Det eneste, hun kunne sige var: "Han havde de mest pragtfulde blå øjne".

Ann Nørregaard fortæller, at de havde hende med på en tur til Normandiet, hvor de markerede 75 års-dagen for d-dag. Undervejs sang hun ofte Vera Lynn sange, ligesom hun gjorde ved krigssejlertræf i Norge, mens en anden dansk krigssejler Arne Glinsvad spillede klaver til. ■



# EN UD AF 20 SEJLERE PÅ D-DAG VAR DANSK

*6. juni er det 80 år siden, de allierede gik i land i Normandiet og påbegyndte befrielsen af Vesteuropa fra nazismen. De fleste af soldaterne kom fra Amerika, Storbritannien og Canada, men nogen skulle jo sejle dem derovre og ikke mindst sørge for, at de havde forsyninger nok af våben og ammunition med videre. Her spillede danske søfolk en stor rolle, idet hver tyvende af de søfolk om bord på de handelsskibe, der stod for sejladsen af forsyninger, var danske. Det havde stor betydning for, at Danmark blev regnet med som allieret nation efter krigen. Fra Ann Nørregaard har vi modtaget følgende om de danske sejleres indsats.*

De danske sømænd ombord på handelsflådens mange skibe var ikke kun de første frihedskæmpere i og med, de allerede ved Tysklands indtog i Polen 1. september 1939 blev indlemmet i krigen. De var også de sidste, eftersom de først lang tid efter Danmarks befrielse 4. maj 1945 kom drypvis hjem uden de store folkelige festarrangementer. Hjem til militærtjeneste, skat og ikke mindst tilbagebetalinger af den offentlige økonomiske hjælp, deres eventuelle familier måtte have fået, mens deres mænd var væk.

Samme dag som Danmark blev besat af Tyskland – 9. april 1940 – udsendte det engelske admiralitet besked til den engelske flåde om, at alle danske og norske skibe skulle tages under engelsk beskyttelse. Det vil sige tilbageholdes i engelsk havn eller føres dertil. Som følge af Norges indtræden i krigen på de allieredes side blev ordren vedrørende de norske skibe tilbagekaldt nogle dage senere.

De danske skibe fik 10. april via Lyngby radio, som nu var under tysk kontrol, besked fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart på at søge til neutral havn fortrinsvis i Italien eller Spanien. 12. april opfordrede den i søfartskredse højt respekterede kaptajn, H.C. Røder – der havde ført sit skib, rederiet Orients m/s Tasmania, til Falmouth i England – i BBC sine kolleger til at gøre det samme: Altså sejle til engelske havne og dermed indgå i den engelske krigsflåde. I USA var der blevet dannet en "Danish Shipping Committee", hvorfra de danske kaptajner ligeledes 12. april blev opfordret til at søge neutral havn.

## Skibsråd

Det kan nok være, at der opstod nogle beslutninger, som skulle afklares ved et skibsråd mellem den enkelte kaptajn og hans besætning. Resultatet blev, at næsten samtlige skibe valgte at sejle til allierede havne. Nu var de altså gået i allieret

tjeneste og dermed sejlede de ikke længe under Dannebrog. Først 25. december 1943 fik Dannebrog atter lov til at vaje fra de danske master.

Fra 9. april 1940 og frem til krigens afslutning, var det tilfældigheder, der bestemte, hvilke skibe de danske krigssejlere fik hyre på. Mange deltog i adskillige operationer i den allierede internationale handelsflåde både i konvojer og alene sejlads. Mange sejlede fra USA over Atlanten til England med krigsmateriel, andre sejlede på den berygtede rute med forsyninger gennem det isfyldte Barentshav til den russiske by Murmansk. Atter andre sejlede mellem Skotland og Island med soldater den ene vej og fisk den anden vej. Mange skibe, der sejlede på Østen, blev opbragt af Japan, og besætningerne taget som krigsfanger. For alle ruter gjaldt det, at de konstant var udsat for fare – tyske og japanske ubåde, fly og krigsskibe. Mange satte livet til og de, der overlevede



Hvert år d. 5. maj er Søfartens Ledere med til at ære de mange søfolk, der gav deres liv under 2. verdenskrig, ved at nedlægge kransen ved Mindeankeret i Nyhavn og i Aarhus og Svenborg. Kransene her er fra 5. maj sidste år.





måtte kæmpe med traumerne fra denne tid resten af livet.

En af de større og mest berømte operationer, mange danske sømænd deltog i, var den såkaldte "Operation Overlord" bedre kendt som D-Dag, som udgik fra England. Planlægningen og den praktiske gennemførelse var et gigantisk projekt, der krævede mere end 6000 skibe af alle afskygninger, heraf 1213 forskellige krigsskibe, hvis rolle var at assistere og bidrage med kanoner inden selve landgangen begyndte. Herefter skulle de være støtte under infanteriangrebet ved etableringen af brohovedet i Normandiet. De fragtskibe, der skulle deltage i invasionen, blev indrettet til at medtage soldater, kampvogne, lastvogne, jeeps, artilleri og hvad en hær ellers havde brug for. Desuden skulle man sikre, at lasten kunne losses direkte fra de enkelte skibe ned på pramme eller amfibiekøretøjer, der så kunne fragte forsyningerne ind på stranden.

Ud af de ca. 6000 skibe, der deltog i Operation Overlord, var 860 udelukkende beregnet til at transportere tropper og forsyninger. Af disse var 31 skibe danske, hvilket svarer til 3,6 % af den samlede transportflåde. Ombord på disse var flere

danske sømænd, ligesom der var en hel del danske sømænd ombord på de øvrige allierede skibe. Dannebrog vajede nu på 24 af de 31 skibe. At Dannebrog igen vajede fra masten, betød uendelig meget for de danske sømænd. Efter at være betragtet som tyskervenlige og illoyale fik de danske krigssejlere nu oprejsning og kunne repræsentere deres land på lige fod med de øvrige allierede styrker.

Den engelske konge Georg VI holdt en takketale i underhuset i november 1944, i hvilken han takkede alle, der havde bidraget til "Operation Overlord". Heri sagde han bl.a.: "Alt dette kunne ikke være gennemført uden den strålende tapperhed, som er udvist af vores søfolk og dem fra "De Forenede Nationer" og fra Danmark". Den norske digter Nordahl Grieg havde året i forvejen skrevet, at de danske sømænd "sejlede under navnløshedens bitre kår". Nu blev de nævnt som de eneste med specifik nationalitetsbetegnelse – godt nok sammen med amerikanerne, men alligevel.

"Operation Overlord" omfattede mange engagerede og passionerede folk; lige fra kontorister, planlæggere, ingeniører, værftsarbejdere, mekanikere og havne-

Statuen her blev rejst i 1984 på 40-årsdagen for D-dag til ære for de danske krigssejlere. Den står ved vejsiden mellem Utah og byen Sainte-Marie-du-Mont et par kilometer bag Utah Beach Museet og stranden. Den blev udarbejdet af kunstneren Svend Lindhart og indviet af Prins Henrik. På soklen til statuen er en mindeplade, hvor der på dansk, fransk og engelsk står: "Til minde om 800 danske søfolks deltagelse i invasionen juni 1944". Foran statuen står den kvindelige krigssejler Antoinette Meldgaard (se side 33) med tre danske modstandsfolk. De var med på en tur til Normandiet for at markere 75 års-dagen for d-dag. ↑

arbejdere til soldater, piloter og søfolk. Det danske bidrag var måske nok beskedent set i dette lys, men i dagene omkring D-dag spillede de danske skibe og de danske sømænd en ikke uvæsentlig rolle. Vi kan takke dem og de mange andre, der var med til at befri Europa fra Nazismen for, at vi – deres efterkommere - kunne vokse op og leve i en fri og demokratisk verden. ■



# DET ER JO IKKE BARE TAL

## – det er menneskers liv, det drejer sig om

Sidste efterår blev rapporten med resultater fra undersøgelsen om mobning og chikane i den danske handelsflåde præsenteret på et møde i Erhvervsministeriet. Siden er der lanceret en pakke med otte tiltag, der skal imødegå problemerne, men er det tilstrækkeligt, eller kan der gøres mere? Det har vi talt med Lisa Loloma Froholdt om. Hun er leder af Center for Maritim Sundhed og Samfund på Syddansk Universitet, der stod for undersøgelsen.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: PRIVATFOTO OG IVAR SVANE

”Altså, om der er noget, der overraskede mig, da vi lavede vores undersøgelse?” Lisa Loloma Froholdt gentager spørgsmålet, jeg har stillet hende som indledning til vores snak om den undersøgelse om mobning og sexchikane til søs, som hun stod i spidsen for sidste år.

”Ja, at der var så massiv en mobbekultur ude om bord”, siger hun og fortsætter:

”Vi havde hørt om nogle sager og også fulgt med i medierne og var begyndt at læse os ind i det, men det overraskede os, at det var så udbredt, og også at mænd udsættes for seksuel chikane og uønsket seksuel opmærksomhed”.

”Det er jo ikke bare tal. Det handler om mennesker. Det er menneskers liv, det drejer sig om. Det var meget sensitivt det, de delte, og derfor var det meget bevægende, at de viste os den tillid at dele det med os”, uddyber hun.

Hun fortæller videre, at mange også viste taknemmelighed for, at dem, der lavede undersøgelsen, gad høre deres historier.

”Det var overvældende at få så megen tak for, at vi gad tage os af dette emne og række ud til dem – at der var nogen, der gad at lytte. Det var meget stærkt at opleve. Det var både noget, vi mærkede gennem de spørgeskemaer, vi sendte ud, og i de kvalitative interviews, vi lavede, men der var også nogle, der sendte mails til os, hvor de skrev, hvor glade de var for, at emnet blev taget op. Det var meget stærkt at høre”, fortæller hun.

### Hvem vi er

Center for Maritim Sundhed og Samfund, som stod for undersøgelsen, og som Lisa Loloma Froholdt er leder af, er et maritimt forskningscenter på Syddansk Universitet. De laver forskning, der kan bedre sundhed og sikkerheden til søs og arbejder på den måde med sundhedsfremme ude på skibene. Det kan være projekter i forhold til stresshåndtering, eller hvordan man undgår hjertekar-sygdomme, eller det kan være risikohåndtering, så man undgår uheld til søs.

Et aktuelt projekt, de har stort fokus på, er, hvordan man klarer overgangen med, at man har været hjemme og skal ud at sejle. Den fysiske og psykiske omvæltning, det indebærer. Hvordan har de søfarende med det? Hvor hurtige er de til at tilpasse sig til den nye situation? Hvor er det svært, hvor er det nemt, og hvordan kan man hjælpe dem med at opnå komfort i den her overgangsfase.

### Med ude at sejle

Før de lavede undersøgelsen for Erhvervsministeriet, arbejdede de med mobning og chikane ved at lave kurser for et rederi.

Det foregik ude på skibene, og det betød, at de var med ude at sejle og underviste i en masse ting for de søfolk, der ikke var på vagt. På den måde undgik søfolkenes at skulle tage kurserne i deres hjemmepædagogik.

”Det var en fed måde at undervise på. Søfolkene kom ikke bare til et kursuscenter. I stedet kom vi ombord til det, der er deres arbejdsplads og hjem. Det endte faktisk med at blive meget familiært. Så-



”Vi har fået noget viden om, hvordan chikane og mobning opstår. Vi ved, hvem der er med til det, og at det ikke kun er ledere, men også kollegaer. Og vi ved, hvordan det påvirker de søfarende, der bliver udsat for det her”, fortæller Lisa Loloma Froholdt fra Center for Maritim Sundhed og Samfund.

dan noget med at blive hilst med et ”Hej Lisa, hvordan går det?”. Det gav nogle helt andre rammer om undervisningen og gjorde, at søfolkene følte tillid til, at de kunne sige det, de havde lyst til”, fortæller Lisa Loloma Froholdt.

### Et stort mørketal

På kurserne brugte underviserne den forskning på området, der var til rådighed, på det tidspunkt. I dag har de i kraft af den undersøgelse, der er blevet gennemført, et helt andet overblik over hele handelsflåden, og det giver noget andet.

”Det var meget mere massivt, end vi troede”, siger hun og vender dermed tilbage til at tale om undersøgelsen, hun stod i spidsen for.

”Vi tror også, der er et stort mørketal. Eller rettere – det er vi ret sikre på. Efter at vi lavede vores undersøgelse, har nordmændene lavet en tilsvarende undersøgelse, og man har også lavet en undersøgelse i Canada. I de to undersøgelser er tallene for, hvor mange der har oplevet mobning ombord på skibene helt oppe

på over 50 procent og op mod 60 procent, hvor tallet i vores undersøgelse kun var på 17 procent, men i deres undersøgelse er de også gået 5 år tilbage, hvor vi kun gik 1 år tilbage”, påpeger hun og slår fast, at det under alle omstændigheder er godt, der er kommet fokus på det.

”Så kan vi komme i gang med at gøre nogle ting, så vi kan forhindre, det sker”, siger hun.

### Løsninger

Det får mig til at spørge hende, om man som forsker bare er observant til det, der sker, eller om man også peger på løsninger.

Til det svarer hun: ”Vi ville gerne have peget på løsninger, da vi lavede rapporten, men de er ikke kommet med. Til gengæld har vi gjort forskellige ting bagefter. For eksempel er der jo kommet en pakke med 8 tiltag, der er blevet lavet i samarbejde mellem arbejdsmarkedets parter og Søfartsstyrelsen. Dem har vi fået oversat til engelsk. Vi skal tænke på, at en meget stor del af dem, der arbejder på de danske ski-



Lisa Loloma Froholdt har som leder af Center for Maritim Sundhed og Samfund stået i spidsen for undersøgelsen om mobning og chikane i den danske handelsflåde, der blev præsenteret sidste efterår.



be, er udlændinge, og hvis de skal kunne læse om tiltagene, er det nødt til at være på engelsk”.

”Herudover er vi gået i gang med at udvikle kurser om chikane og mobning, som vi vil udbyde i samarbejde med de maritime skoler. For eksempel har vi lavet en aftale med Fredericia Maskinmesterskole”, uddyber hun.

Hun understreger, at kurserne kan være anderledes end tidligere, idet vi nu har ny forskning, der gør, at de kan være evidensbaserede ved at bygge på rapporten, der er kommet.

”Vi har fået noget viden om, hvordan chikane og mobning opstår. Vi ved, hvem der er med til det, og at det ikke kun er ledere, men også kollegaer. Og vi ved, hvordan det påvirker de søfarende, der bliver udsat for det her. Det kan vi bruge til at lave cases, undervisningen kan blive baseret på, og det er dem, der deltager i undervisningen, begejstrede for – at de får noget evidensbaseret undervisning”, fortæller hun.

### Stort behov

Og hun oplever, at der er et stort behov for kurser og undervisning om chikane og mobning.

”Der er nogen, der ved, at der er tiltag i gang på området, eller som har hørt om det, men der er fortsat mange, der ikke ved noget. Rigtig mange ved for eksempel ikke, hvordan klageproceduren er, hvis de oplever noget, der ikke er, som det skal være. Hvem skal man gå hen til, og hvordan vil forløbet være, hvis man klager? Det ved de ikke, og den usikkerhed kan gøre, at man trækker sig. Derfor er der brug for meget mere viden, end den, søfolk får i dag”; siger hun.

I den sammenhæng mener hun ikke, at det er godt nok med plakater og pamfletter, men at der er brug for mere konkret viden om, hvad man skal gøre, og hvor man gå hen. Der er også eksempler på, at nogen godt ved, hvem de skal klage til, men at det kan være dem, der er med til at mobbe. Der skal derfor også være nogen klare processer om, hvor man så skal gå hen

”Træning, træning og træning. Det kommer op igen og igen, når vi taler med søfolk om, hvad der er brug for. De menige siger, at deres ledere ikke ved, hvad de skal gøre, og vi møder også ledere, der siger: ”Det her er ikke noget, jeg har lært, og jeg får ikke noget at vide fra rederiet. Så hvis

der kommer en sag, aner jeg ikke, hvad jeg skal gøre””, fortæller hun.

### Cases, der bygger på virkelige hændelser

Som hun ser det, skal de kurser, der er brug for, være mere håndgribelige end e-learning-kurser. I al fald hvis man for alvor vil forandre noget.

”Hvad tænker traditionelle søfolk om, at der er kvinder til søs? Eller homoseksuelle til søs? Og hvordan behandles de nyuddannede, der kommer ud på skibene? Hvis man vil forandre værdier og få de søfarende til at se verden på en ny måde, må man ty til andre metoder end e-learning. Noget mere tilstedeværende. Gerne noget, der bygger på cases, som igen bygger på virkelige hændelser. Det skal være sådan, at de, der deltager i undervisningen, ikke er i tvivl om, at det her har fundet sted. Det gør, at der er meget mere motivation. Det synes kursisterne er godt. Det lærer de meget mere af. Vi skal få dem bragt i nogle situationer, hvor de skal forholde sig til cases og diskutere sensitive emner”, fastslår hun.

Man skal også tænke det kulturelle ind i og med, at der er så mange forskellige nationaliteter på de danske skibe. Ledere





skal have mere erfaring i at lede forskellige kulturer med den diversitet, der er på skibene. På Center for Maritim Sundhed og Samfund har de da også været med til at lave kurser på dansk, engelsk og polsk.

Arbejdet med at bekæmpe mobning og chikane til søs foregår heller ikke kun i Danmark. Andre lande tager også fat på det, og i den forbindelse har den danske undersøgelse vakt opmærksomhed.

”Den er nyskabende på den måde, at den er ret solid og robust med både en kvantitativ og en kvalitativ del. Det er helt ny, frisk forskning, der viser, man er nødt til at gøre noget. 3.500 er mange deltagere. Det er ikke noget, man ser i undersøgelser fra andre lande. Så det betyder, at man taler om vores undersøgelse, og at vi inviteres til at præsentere resultaterne på konferencer og for virksomheder”, fortæller Lisa Loloma Froholdt og nævner, at der også er rederier, der har kontaktet dem og spurgt ind til rapporten, og om den kan sige noget specifikt om, hvordan det er på deres skibe.

### En strategi

Hvad så nu? Hvad tænker Lisa Loloma Froholdt om de tiltag, der er blevet lanceret i tiden, efter at rapporten om deres undersøgelse kom frem? Det spørger jeg hende om som et sidste spørgsmål, og hertil siger hun:

”Når jeg læser de 8 tiltag, der er lanceret, kan jeg se, at de er udtryk for, at der har været en forhandling mellem de involverede parter. Nogle ville gerne have gjort noget mere, og nogle måske lidt mindre, så alt i alt er tiltagene måske ikke så ambitiøse, som de kunne have været. Men bare det, at der er en dialog mellem parterne, er godt”.

”Selv kunne jeg godt have tænkt mig, at vi havde lavet en strategi for, hvad der skal ske på lidt længere sigt. Det synes jeg havde ligget lige til højrebænet. En sådan strategi kunne have indeholdt noget om en social dialog om problemerne, så de søfarende var blevet inddraget. Vi kunne have kaldt nogle ind, der kunne give input om de emner, vi har set på, og så kunne vi måske kigge arbejdsmiljøloven igennem. Det er jo danske arbejdspladser, det drejer sig om. Selvom det er til søs. Også her er det vigtigt med gode, sunde og sikre arbejdspladser. Det kræver, at vi inddrager så mange som muligt. Også for at gøre det nemmere med rekrutteringen”, slutter hun af. ■



Rapporten om mobning og chikane i den danske handelsflåde har skabt røre i den danske søfarts-verden, fordi den viser, at det er et langt mere alvorligt problem, end de fleste forestillede sig.

### SIDSTE NYT: VIDENCENTER ETABLERET

Lisa Loloma Froholdt fortæller, at Center for Maritim Sundhed og Samfund netop har indledt et nyt samarbejde med SIMAC om at skabe videncentret MAR-DEI, der er et maritimt videnscenter, som skal arbejde med diversitet, lighed og inklusion. Her vil de fokusere meget på mobning og chikane og opbygge kapacitet om emnerne.

”Vores videnscenter er uafhængigt og ikke hæftet op på virksomheder eller myndigheder. På den måde føler vi, at vi kan bidrage til at udbrede viden og kapacitet på det her område, så det er med stor glæde, at vi har lanceret det her videnscenter”, siger hun.

I den officielle beskrivelse af videncentret står, at det skal bidrage til at formidle initiativer og viden på tværs af søfartsindustrien i Danmark med det mål at mindske chikane, seksuelle overgreb, seksuel chikane og mobning på arbejdspladserne og fremme mangfoldighed, retfærdighed og inklusion (på engelsk Diversity, Equity and Inclusion – deraf forkortelsen DEI).



Lisa Loloma Froholdt er sikker på, der findes et mørketal med hensyn til, hvor udbredt mobning og chikane er i den danske handelsflåde. Det bygger hun blandt andet på undersøgelser fra Norge og Canada, der viser meget større tal for, hvor stor en del af de søfarende, der har oplevet mobning og chikane, end den danske undersøgelse viser.



# BORNHOLMER- FÆRGERNE ER ET GODT ALTERNATIV TIL LANGFART

Kaptajn Kasper Sommer har været navigator på Bornholmerfærgerne i over 13 år, og han mener, færgefart er langt mere interessant end dets rygte. For som han siger, så er der ikke to dage, der er ens – og dermed er det en attraktiv maritim arbejdsplads.



TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: PIA ELMERS: MOLSLINJEN OG PRIVATFOTOS

Det er en anelse tåget og koldt den første dag i april, hvor besætningen på hurtigfærgerne Express 1 lægger Ystad bag sig og sætter kursen mod Rønne. Oppe på broen hersker der fred og ro efter afgang, men som de siger, er der godt nok tryk på 2. påskedag, hvor mange skal hjem efter endt ferie på klippeøen.

Teamleder Karin Bülow har lige budt passagererne velkommen ombord over højtalerne og givet en sikkerhedsbriefing, og nu er hun kommet op på broen, hvor hun har sin faste plads ved en af skærmene i administrationsafdelingen, der ligger bag ved selve manøvresektion. Hun har ansvaret for alt, hvad der har med catering at gøre og kan oplyse, at de lige har sat 1156 passagerer i land i Ystad. Med så mange om bord er der godt fyldt op på færgen, der har en max kapacitet på 1400 passagerer.

Ved siden af teamlederen sidder de to maskinmestre, der kan overvåge alle deres alarmer og systemer fra broen. Forrest på broen sidder overstyrmand Randi Madsen, der har styr på kurs og fart, mens hurtigfærgerne pløjer sig gennem Østersøen med 36 sømil i timen. Havet er roligt,

men pludselig får vi et par bølger, som får det til at skulpe lidt i kaffekopperne.

## Med færgen fra Filippinerne til Bornholm

"Nå ja – vi får altid fire til fem bølger, når vi går forbi Express 5, og det får de jo så også fra os," siger kaptajn Kasper Sommer med et grin og kigger over mod Express 5, der er verdens største katamaranfærgen, og som han selv havde æren af at sejle hjem til Bornholm fra værftet i Filippinerne april sidste år. Derefter kaster han blikket på den skærm, hvorfra de henter informationer om alt fra antallet af bilreservationer til vejrmeldinger.

"Det er jo det, vi hele tiden skal holde øje med – hvordan vejret udvikler sig. De har lige meldt om vind op til kulingstyrke ved 8-tiden i aften, men der er vi jo tilbage og ligger bundet fast i Rønne. Vi har sidste tur fra Ystad klokken 18:30," fortæller han og fortsætter: "Men der skal ikke så meget til, før vi ikke kan sejle forsvarligt med hurtigfærgerne. Hvis vinden når op over 16 til 18 meter pr. sekund, og bølgerne bliver over 3 meter høje, så er vi nødt til at aflyse turene med de to katamaranfær-

ger. Så er det i stedet den konventionelle færge Poul Anker, der tager over, og det kræver temmelig meget planlægning, da det ikke er alle, der kan sejle den, og desuden skal der jo provianteres til alle de mange passagerer. I løbet af vinteren må vi typisk aflyse et par ture om måneden og lade vores reservefærge klare turene."

## Ved at være der

Efter godt en times sejlad nærmer vi os Bornholm og indsejlingen til Rønne Havn. Kasper Sommer rejser sig op og går hen til den manøvrepult, der skal bruges, når færgen skal bakkes ind i lejet.

"Så er vi ved at være der," siger kaptajn Sommer henvendt til de to maskinmestre, hvorefter 1. mester går ned i maskinen, og maskinchefen sætter sig ved sit kontrolpanel i bagbord side ved siden af overstyrmanden.

Dernæst lyder det fra Sommer: "Og Randi – du slår bare lidt ned." Hun nikker og konstaterer, at de har vinden lige i snotten på vej ind gennem havnehullet, og at det nok blæser op lidt senere. Nede fra passagerafsnittet kan man høre teamleder Bülow's stemme i højtalerne: "Fær-



gen er i havn om få minutter ...." Oppe på broen lyder kommandoen fra kaptajn til overstyrmanden: "Jeg er klar, du må gerne give mig den", og stiller sig hen ved den manøvreplads, hvor man kigger agterud. Herefter siger han: "Jeg har den (kommandoen) og det virker," mens han har hænderne på såvel joystick som "maskin-telegraf".

### Losses så hurtigt som muligt

Overstyrmanden står ved siden af med walki'en og kommunikerer med skibsassistenterne nede på dækket. Derfra lyder en let skrattende melding: "Seks meter – fire – to – vi ligger an .... agtertrossen fast." Herefter bliver landgangen sat, og bovportene åbnet, så færgen kan blive losset så hurtigt som muligt. For der bliver run på, når dagens sidste store træk af biler ventes ombord ved afgang 16:30. Der er næste udsolgt, så derfor meddeler kaptajn Sommer, at han går ned på øverste bildæk for at hjælpe med at få færgen lastet med knap 320 biler, som er tæt på den maksimale kapacitet.

Skibsassistent Jørn Kure er sammen med sin makker allerede i gang med at få de første biler gelejdet ombord, da Kasper Sommer kommer ned ad trappen og stil-

ler sig der, hvor de mange køretøjer kommer ind over rampen. Det er ret tydeligt at se, at det med at dirigere rundt med biler, det har han prøvet mange gange før. Og han er da næsten også opflasket med færgefart, da han er født og opvokset på Bornholm, hvor hans far i sin tid arbejdede i færgeterminalen. Derfor havde Kasper sin gang på havnen allerede som lille knægt, og som 12-årig fik han sit første job som billetklipper. Da han blev lidt ældre, avancerede han til forskellige andre jobs som for eksempel checkin af biler ved havne-terminalen i Rønne og senere som medarbejder i færgernes catering afdeling.

### Fascineret af færger

"Der er slet ingen tvivl om, at jeg altid har været fascineret af de her færger. Ganske vist gik jeg på handelsgymnasium uden egentlig at have gjort mig klart, hvad den eksamen skulle bruges til. Og det endte da også med, at jeg valgte en karriere til søs og startede som aspirant hos Mærsk januar 2002. Dengang var man nødt til at tage hele pakken som dualofficer, og så tog uddannelsen jo lidt tid, især fordi jeg på seniordelen valgte at tage en række enkeltfag som fjerntudier, samtidig med at

Express 5 er verdens største kataranfærge. Kaptajn Kasper Sommer havde æren af at sejle den hjem til Bornholm fra værftet i Filippinerne april sidste år. ↑

jeg optjente sejl tid som juniorofficer," fortæller Kasper Sommer.

Da han var færdiguddannet i 2010, ville han egentlig gerne være fortsat et par år på langfart, men på det tidspunkt tilbød Mærsk ikke job til juniorofficer, så derfor vendte han i stedet blikket mod Bornholm og fik job som sommerafløser på færgen Poul Anker. Derefter gik det slag i slag, indtil han i 2016 blev udnævnt til kaptajn og i 2019 til chefkaptajn. Så derfor kan han i dag se tilbage på en 13 år lang karriere i Bornholmerfærgerne, der siden 2018 har været drevet af Molslinjen.

"Jeg ved godt, at mange måske rynker på næsen af hjemlig færgefart – sådan noget med at man ikke er rigtig sømand, hvis man ikke sejler på langfart. Men selv om jeg var glad for at sejle på de store blå oceaner, så er jeg faktisk rigtig godt tilfreds med at sejle de her færger. Det er en spændende arbejdsplads, for der er jo ikke to dage, der er ens. Vi skal manøvrere ind og ud af havn adskillige gange i løbet af







Katamaranfærgerne Express 1 og Express 5 kan sejle 36 knob, men hvis vinden når op over 16 til 18 meter pr. sekund, og bølgerne bliver over 3 meter høje, bliver turene med de to katamaranfærger aflyst. Så er det i stedet den konventionelle færge Poul Anker, der tager over.



afgang mod Køge kl. 17. Her er bemandskravene lidt anderledes end på hurtigfærgerne, og det giver muligheder for nyuddannede navigatører. Derudover er vagterne fordelt på en helt anden måde, fordi vagten kører 24/7, og derfor er man mønstret for en uge ad gange

”På hurtigfærgerne er vi kun to navigatører, og her skal man have 1. grads papirer, og det betyder, at vi ikke kan tilbyde job til juniorofficerer, der kun har 2. grads papirer. Men på fragtfærgeren Hammershus skal der være tre navigatører, og der kan juniorofficerer altså komme ind og få deres sejltilid. På vores katamaranfærger tager vi typisk folk ind som afløsere om sommeren, og nogle af dem kan så blive ansat, hvis folk fra den faste stab søger orlov eller går på pension. Men nogen stor udskiftning er der altså ikke tale om,” siger den 41-årige navigatør.

dagen, og når der er rigtig travlt, så flyver tiden faktisk afsted på sådan en 10 timers vagt,” påpeger Kasper Sommer.

### Næsten alle bor på Bornholm

Bornholmerfærgerne beskæftiger i alt 30 navigatører – 20 i hurtigfærgerne og 10 på Hammershus. Fælles for dem er, at de næsten alle er bosiddende på Bornholm, hvilket giver god mening, da første afgang fra Rønne ligger tidligt om morgenen – på Express 5 tårner de til allerede 5:30. Her midt på eftermiddagen kan man se, hvordan folk ovre på RoPax-færgeren Hammershus er i gang med at laste og gøre klar til

### Giver noget tilbage til samfundet

Da Express 1 er vel ude af havnen, bliver overstyrmand Randi Madsen sendt ned i passager-afsnittet for at tilse en kvinde, der vred om på foden og slog sig, da hun trådte ud af bilen nede på vogndækket. Der skal som udgangspunkt hele tiden være to navigatører på broen, men i dette tilfælde er det i stedet en ubefaren skibsassistent, der bliver tilkaldt som ekstra udvig. Henrik Palsgaard Pedersen sætter sig i stolen i styrbord side og fortæller, at han egentlig kommer fra minkbranchen, men måtte skifte spor, da det erhverv blev lagt i graven. Det viser sig, at Molsslinjen og dermed også Bornholmslinjen er med i den ordning, der hedder: Kom med ombord, hvor ubefarne skibsassistenter kan fordele deres obligatoriske 12 måneders effektiv sejltilid på tre skibstyper – først tre måneder hos Mærsk, derefter tre måneder hos Molsslinjen og endelig seks måneder hos Esvagt.

”Det er fint, at vi er med i sådan en ordning, så vi kan være med til at få uddannet nye søfolk. Vi har for resten også skolepraktik, så et par gange om året har vi et par skoleelever med ombord. Det vil typisk være elever her fra Bornholm, og det er vores måde at give lidt tilbage til det samfund og de borgere, vi primært skal

## FAKTA OM BORNHOLMERFÆRGERNE

Express 5 er det sidste nye skud på stammen af Bornholmerfærger. Med plads til 1610 passagerer og 451 biler er der tale om verdens største katamaranfærge. Skibet er bygget i Cebu i Filippinerne og blev indsat på ruten Rønne-Ystad april 2023. Servicefart på 36 knob. Besætningen består af to navigatører, to maskinmestre, tre befarnede skibsassistenter, hvoraf den ene kan være faglært. Desuden en teamleder og mellem fem og 17 i cateringsafdelingen afhængigt af antallet af passagerer.

Express 1 er ligeledes en hurtigfærge, der fuldt lastet kan sejle 36 knob. Den blev bygget på Incat værftet i Tasmanien og blev sat i drift i 2009. Med sine 112 meter i længde er færgen kun tre meter kortere end Express 5, men har

ikke helt så stor kapacitet som storebror-færgeren. Bemandskravet er stort set identisk med Express 5.

Povl Anker er en solid gammel bilfærge, der stort set kan sejle i al slags vejr og derfor ofte sættes ind, når vindstyrke og bølger bliver for voldsomt for hurtigfærgerne. Færgeren er bygget på Aalborg Værft og blev leveret til BornholmsTrafikken i 1978. Povl Anker kan også fungere som reservefærge på ruterne fra Rønne til henholdsvis Køge og Sassnitz og sejler fast til den tyske havn 1-2 dage om ugen i sommerhalvåret. Der er plads til 1500 passagerer og 262 biler, og den maksimale fart er 20 knob. Besætningen består af tre navigatører, tre maskinmestre, fem til syv

skibsassistenter og så normalt mellem seks og 24 i catering.

Hammershus er en kombineret fragt- og passagerfærge, bygget på værftet Rauma i Finland. Skibet blev leveret i 2018 og er specielt designet til sejladsen i Østersøen på ruterne Rønne-Køge samt Rønne-Sassnitz. RoPax færgen har en kapacitet på 1500 lastemeter på to vogndæk og har plads til 720 passagerer. Servicefarten er 18 knob. Bemanningen er tre navigatører, tre mestere, tre skibsassistenter og normalt mellem tre og seks i catering.

De fire færger udgør Bornholmslinjen, der siden september 2018 har været en del af Molsslinjen.

Kilde: Molsslinjen



servicere. Så ligesom dengang jeg selv var dreng og gik nede på havnen og drømte om en dag at være ham, der stod på broen og manøvrerede færgen, sådan er det sikkert også i dag – at der er drenge og piger der drømmer om at komme ud at sejle,” siger Kasper Sommer og vender sig om, da overstyrmanden kommer op ad trappen. Hun kan fortælle, at det var okay med den tilskadedkomne passager.

### Randi

Randi Madsen har ligesom Kasper Sommer været navigatør på Bornholmslinjen i mange år og bor på Bornholm sammen med sin mand, Jesper Manley, der ligeledes arbejder på færgen og fungerer som talsmand.

”Jeg startede oprindeligt som aspirant hos Mærsk og var for den sags skyld glad for at sejle på langfart, men da min far blev syg hjemme på Bornholm, var jeg nødt til at finde et arbejde nærmere hjem-

met. I første omgang blev det Christiansø færgen som afløser, hvilket var en fin sommertjans. Men jeg ville jo gerne tilbage til Mærsk og gennemføre den sidste del af studiet på SIMAC i Svendborg. Men dengang i 2006 kunne det kun lade sig gøre at færdiggøre uddannelsen som dualofficer, og da jeg var mere interesseret i at være på dækket end i maskinen, blev det et farvel til Mærsk,” fortæller Randi Madsen og tilføjer, at hun derefter tog til Marstal for at læse skibsføreren og blev færdig juni 2007.

Derefter var kursen igen sat mod klippeøen, hvor hun blev afløser på hurtigfærgen Villum Clausen. Og siden har den faste adresse været Bornholm, for i 2008 blev hun fastansat ved Bornholmstrafikken, som rederiet hed dengang, så det er foreløbig blevet til 16 år. Og så mødte hun for resten også en flink kollega, Jesper, som hun nu stort set lige siden har boet sammen med på slægtsgården uden for Allinge. Han er også navigatør på Bornholmslinjen, så der skal pusles lidt med vagtplanen for at få det til at passe med, at der også er nogle heste, der skal passes hjemme på gården.

”Jeg er ligesom Kasper ret glad for at sejle med de her færger, ellers havde jeg nok heller ikke været her så mange år. Det er ikke bare at sejle frem og tilbage, man møder hele tiden nye mennesker og udfordringer, og der er mange ting at se til, også selvom skibet ligger stille. Og så synes jeg også, der er et stort plus ved at sejle med hurtigfærgerne – nemlig at vi kommer hjem hver dag. Desuden er lønnen heller ikke helt ringe,” siger Randi Madsen og bemærker, at det i øvrigt er

Kasper Sommer og Randi Madsen er begge glade for at sejle med bornholmerfærgerne. Der er ikke to dage, der er ens, og man møder hele tiden nye mennesker og udfordringer. ↑

Søfartens Ledere, der forhandler deres overenskomst.

### Anbefaler varmt Bornholmslinjen

Færgen nærmer sig Ystad, og så er det tid at få snakket færdig, inden journalisten går fra borde og besætningen skal sejle dagens sidste tur tilbage til Rønne. Indtil for få måneder siden var Kasper Sommer chefkaptajn, et hverv han har været vældig godt tilfreds med, men som han samtidig er glad for at have lagt bag sig.

”Der er rigtig meget administration i jobbet som overfartsleder, og det er da en spændende udfordring at få bemanning, lovgivning og tilrettelægning af vedligeholdelse til at gå op i en højere enhed. Men efter fem år synes jeg, det var passende at give stafetten videre, så jeg kunne prøve noget nyt, og det er foreløbig blevet til, at jeg er gået i gang med en MBA. Om det sender mig i retning af en anden beskæftigelse, ved jeg endnu ikke, men det giver i hvert fald muligheder for på et tidspunkt at gå nye veje. Foreløbig er jeg dog godt tilfreds med at være kaptajn her og kan i hvert fald varmt anbefale Bornholmslinjen, hvis navigatører er ude efter et job i de hjemlige færger,” understreger Kasper Sommer. ■



# Her kan søfarende på danske skibe låne bøger, høre bøger og læse tidsskrifter

Krimier, fagbøger om historie, spændingsromaner, selvhjælpsbøger – for eksempel om hvordan man bliver rig, – ja, også kogebøger. Det er mange forskellige slags bøger, søfarende på danske skibe låner gennem Søfartens Bibliotek. Herigennem kan de søfarende også få adgang til bøger, lydbøger og tidsskrifter elektronisk.

Bibliotekar Irene Olsen fra Søfartens Bibliotek med nogle af de mange spændende bøger, der er på vej ud til søfarende på de danske skibe. →



TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: MORTEN EGHOLM ANDERSEN

Irene Olsen, der er bibliotekar på Søfartens bibliotek, forsøger, så godt hun kan, at opfylde de ønsker til bøger, som søfarende på danske skibe giver hende.

”Det er sjovest at købe de bøger, der er nogen, der vil læse”, siger hun. Det betyder, at det udvalg af bøger, Søfartens Bibliotek har, er anderledes end på så mange andre biblioteker. Ikke fordi, det nødvendigvis er bøger om søfart. Det er alle slags bøger, men altså nogle, som søfarende specielt har ønsket.

Biblioteket er for alle søfarende på danske skibe. Bøgerne er fortrinsvis på dansk og engelsk, men læses af søfolk af mange forskellige nationaliteter. Blandt andet oplever Irene Olsen, at polske søfarende læser meget.

Man kan få bøgerne sendt til sit skib, og man får ikke bøder for ikke at aflevere dem inden for en bestemt periode, men kan sagtens have dem i rigtig lang tid.

## Også mange elektroniske muligheder

Biblioteket har også en elektronisk afdeling i form af en app. Her skal man oprette sig for at blive låner. Det gøres enkelt

via mail, og når man har oprettet sig, kan man downloade elektroniske bøger og lydbøger samt ikke mindst en lang række elektroniske tidsskrifter.

Man skal kun være online, mens man downloader materialet. Herefter kan man bruge det offline.

Irene Olsen ved godt, at bøger og andre trykte medier er i hård konkurrence med mange andre medier i dag – tv-serier og computerspil for eksempel – men trods det oplever hun alligevel, at tilbudene fra Søfartens Bibliotek bliver efterspurgt, også af unge mennesker. Hun gør da også det, at hun for eksempel anskaffer bøgerne bag serier eller bøger om unge og fantasy-bøger for at have noget, de unge finder attraktivt.

## Hvad er populært?

Det er let at følge med i, hvilke titler der er mest populære blandt de elektroniske bøger og lydbøgerne. Blandt de elektroniske bøger er der stort set lige så mange skønlitterære bøger som faglitterære blandt de mest læste.

Hvad lydbøger angår, er der en klar overvægt af skønlitterære bøger blandt

de mest lånte. Måske fordi man hører lydbøger, mens man foretager sig andre ting på skibet, og så kan man måske bedst koncentrere sig om at høre noget skønlitterært end noget faglitterært. Harry Potter-bøger er for eksempel meget populære.

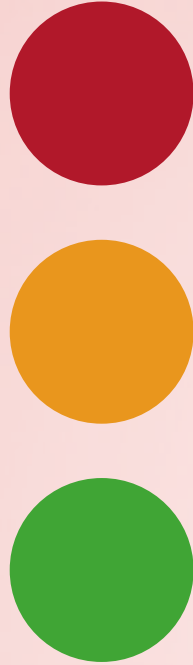
Blandt magasiner er det absolut mest udlånte blad Se & Hør. Andre populære blade er Billed-bladet, Ude og hjemme, Femina, Spis bedre og Søndag.

De mest populære Engelsksprogede magasiner er: National Geographic, New Scientist, iPhone Life Magazine, Time Magazine og Mens Health. ■

## SE MERE PÅ BIBLIOTEKETS HJEMMESIDE

Du kan læse mere om Søfartens Bibliotek på [www.sbib.dk](http://www.sbib.dk). Her kan du se, hvordan du låner trykte bøger gennem biblioteket, og hvordan du opretter dig som låner af bibliotekets app, og hvordan du bruger den.





## Vi har tjekket din pension for dig

På Mit PFA har vi gjort dine personlige anbefalinger klar til dig. De er markeret med rød, gul og grøn, så de er lette at prioritere og handle på.

**Find dine anbefalinger på [mitpfa.dk](https://mitpfa.dk)**

# En gemytlig generalforsamling med kursen sat mod fremtiden

Stemningen var fin. Der blev truffet beslutninger, der pegede fremad, og det var hyggeligt at mødes med de andre medlemmer af foreningen. Det er hovedindtrykket, der står tilbage fra årets generalforsamling i Søfartens Ledere, som blev holdt i Odense i marts.



TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: MORTEN EGHOLM ANDERSEN OG MARTIN SASS BERNTSEN

Årets generalforsamling i Søfartens Ledere var den første, efter at vi er begyndt at samarbejde med Serviceforbundet, så der var meget at tale om. Debatten var livlig med mange fine indlæg fra medlemmerne, nogle kritiske, men hele vejen igennem blev den gode tone overholdt. Indtrykket, man sad tilbage med bagefter, var, at alle ønskede det bedste for foreningen. Det lykkedes dirigenten at styre forsamlingen godt igennem de forskellige punkter på dagsordenen, så der blev

truffet nogle beslutninger, der kan bringe foreningen fremad. Alt i alt må det således siges at have været en god generalforsamling.

Dagen startede med en sandwich og lidt at drikke, og efter at alle således havde fået lidt at spise og drikke, startede foreningens direktør Helle Andsbjerg med at give praktiske informationer. Herefter bød foreningens formand, Sven Thormod Petersen, velkommen.

## Punkt 1. Valg af dirigent

Vi gik derefter i gang med generalforsamlingen i henhold til dagsordenen, hvor første punkt var valg af dirigent.

Bestyrelsen havde indstillet, at Jens Fage-Pedersen blev valgt til dirigent. Der var ingen modkandidater, og Jens Fage-Pedersen var dermed valgt. Han takkede for valget og gav ordet tilbage til formanden, der opfordrede til, at vi mindedes de medlemmer af foreningen, der var døde i det forgangne år.





Vi indledte generalforsamlingen med at holde 1 minuts stilhed til ære for de af foreningens medlemmer, der var gået bort i det forløbne år.

Han læste navnene på de døde op. Vi holdt et minuts stilhed, og formanden sluttede af med et: "Æret være deres minde".

Dirigenten tog igen ordet og konstaterede, at generalforsamlingen blev afholdt i januar kvartal, som den skal ifølge vedtægterne, og at den, som vedtægterne også foreskriver, var indkaldt med en måneds varsel. Generalforsamlingen var gået i gang kl. 13, og nu var klokken ca. 13.10. På dette tidspunkt var der kun 39 aktive medlemmer til stede. Det betød, at generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, da det ifølge vedtægterne kræver, at der skal være 40 aktive medlemmer til stede.

Der var imidlertid også indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling kl. 13.15, og man afsluttede derfor den ordinære

generalforsamling og gik over til at holde den ekstraordinære generalforsamling i stedet (det skal nævnes, at yderligere tre aktive medlemmer ankom i løbet af de næste tre kvarter, så der i alt endte med at være 42 aktive medlemmer til stede på generalforsamlingen – da de sidste ikke var ankommet, før man skulle afgøre, om den ordinære generalforsamling var beslutningsdygtig, men først efter, at man var gået i gang med den ekstraordinære generalforsamling, fik det dog ikke betydning, og man fortsatte blot med den ekstraordinære generalforsamling).

I sin videre gennemgang af, hvorvidt formalia omkring generalforsamlingen var i orden, nævnte dirigenten, at han ikke fandt, at forslaget til ændrede vedtægtsændringer, som der skulle stemmes om under punkt 6, Indkomne forslag, var

behørigt offentliggjort. Dette førte til en del diskussion, der mandede ud i en beslutning om, at det ikke ville være heldigt at vedtage ændringerne, hvis der var sået tvivl om, at de var offentliggjort på den rigtige måde, og at der derfor blot ville blive orienteret om de foreslåede ændringer under punkt 6, mens afstemningen om dem ville blive udskudt til en ekstraordinær generalforsamling og en efterfølgende urafstemning.

Herefter gik man i gang med dagsordenens næste punkt.

## Punkt 2. Bestyrelsens årsberetning

De tilstedeværende medlemmer af bestyrelsen havde valgt at dele fremlæggelsen af årsberetningen imellem sig, suppleret med direktør Helle Andsbjerg. Den skriftlige årsberetning kan læses på foreningens hjemmeside.

Helle Andsbjerg sluttede gennemgangen af årsberetningen af med at fortælle, at en enkelt medarbejder i årets løb havde forladt sekretariatet, mens der var kommet to nye til.

Herefter præsenterede medarbejderne i sekretariatet sig selv.

Helle Andsbjerg oplyste, at efter skiftet til Serviceforbundet, kommer medarbejderne i sekretariatet selv til at tage telefonen, og at det derfor bliver en fra sekretariatet, medlemmerne får i røret, når de ringer ind.

## Spørgsmål til beretningen

Efter at årsberetningen var blevet aflagt, fik medlemmerne adgang til at stille

Bestyrelsen delte fremlæggelsen af beretningen for sidste år imellem sig. Blandt andet fortalte formand Sven Thormod Petersen om retssagen mod Danske Rederier om overenskomsterne, og næstformand Barbara Weinschenck fortalte om nye kurser for tillidsvalgte. Medlemmerne af bestyrelsen blev suppleret af direktør Helle Andsbjerg, der fortalte om foreningens kamp mod chikane til søs.







Ved afstemningen om bestyrelsens beretning understregede dirigenten, at hvis man stemte for årsberetningen, indebar det, at man sagde ja til, at man var indforstået med de forhold, der var nævnt i årsberetningen - for eksempel, at foreningen har indledt et samarbejde med Serviceforbundet. Ved afstemningen om regnskabet understregede dirigenten, at det, man skulle stemme om, var, om man mente, regnskabet var retvisende. Ikke om de beslutninger, der ligger bag, at regnskabet er blevet, som det er. Både årsberetningen og regnskabet blev enstemmigt vedtaget. ↑

spørgsmål til denne. Bestyrelsen og sekretariatet tog de ting, der kom frem gennem spørgsmålene og den efterfølgende diskussion til efterretning, og herefter sendte dirigenten årsberetningen til afstemning.

Han understregede, at hvis man stemte for årsberetningen, indebar det, at man sagde ja til, at man var indforstået med de forhold, der var nævnt i årsberetningen - for eksempel, at foreningen har indledt et samarbejde med Serviceforbundet.

Alle tilstedeværende stemmeberettigede stemte for, ingen stemte imod, og in-

gen undlod at stemme, og årsberetningen var dermed vedtaget.

### Punkt 3. Foreningens regnskaber

Regnskaber og revisionsberetning for regnskabsåret 2022/2023 blev fremlagt af revisor Kim Larsen fra vores revisor Beierholm.

Tallene i regnskabet blev gennemgået. Det blev understreget, at et sådant regnskab altid er udtryk for et øjeblikksbillede, og det blev nævnt, at egenkapitalen godt kunne have set bedre ud, og at der var grænser for, hvor længe man kunne

blive ved med at trække tilskud over fra Hjælpefonden.

Et gennemgående træk i de efterfølgende spørgsmålene var da også, hvad bestyrelsen har tænkt sig at tage af tiltag for at undgå, at der også fremover vil være underskud i regnskabet.

Hertil blev svaret, at en del af årets underskud hang sammen med de ekstraordinære udgifter, der havde været til retsagen og striden med Danske Rederier om overenskomsterne, og at bestyrelsen hele tiden er opmærksom på udgifterne. Den arbejder på at få udgifterne ned og





tænker over, hvad der kan gøres, uden at det går ud over serviceniveauet. Ambitionen på den lange bane er, at der ikke skal overføres midler fra hjælpefonden, men at regnskabet skal gå i nul.

Regnskabet blev herefter sendt til afstemning, og her understregede dirigenten, at det, man skulle stemme om, var, om man mente, regnskabet var retvisende. Ikke om de beslutninger, der ligger bag, at regnskabet er blevet, som det er.

Alle stemte for, ingen stemte imod eller undlod at stemme, og regnskabet var dermed enstemmigt vedtaget.

#### **Punkt 4. Budgetorientering og fastsættelse af kontingent**

Direktør Helle Andsbjerg indledte dette punkt med at fortælle, at en meget vigtig forudsætning for, hvordan budgettet bør se ud, er at man får slået fast, hvor mange kontingentbetalende medlemmer, vi har. Dette er imidlertid svært at sige, da vi befinder os midt i en overgangsperiode i kraft af skiftet fra Lederne til samarbejdet med Serviceforbundet. Vi ved det således ikke med sikkerhed, før vi ser, hvor mange der har betalt kontingent til maj, og budgettet er derfor lagt efter bedste overbevisning.

Herefter gennemgik hun tallene i budgettet og forklarede, hvorfor de ser ud, som de gør, og der blev lejlighed til at stille spørgsmål.

Dirigenten understregede, at budgettet kun var til orientering, og at der altså ikke skulle stemmes om det, mens der derimod skulle stemmes om det forslag til kontingent, som bestyrelsen havde foreslået, nemlig et kontingent på 425 kr. om måneden.

Der blev spurgt, om den foreslåede kontingentforhøjelse var for uambitiøs, og om vi ikke skulle have en større forhøjelse.

Hertil blev svaret, at forslaget var udtryk for et kompromis. Man skal jo også passe på med at sætte det for højt, da det også har noget at gøre med, hvad unge mennesker tænker om fagforeningsarbejde.

I den forbindelse blev nævnt, at vi måske skal blive bedre til at sælge budskabet om, hvad en fagforening er, og at vores forening har været god til at rykke ud med hjælp til medlemmerne, og at vi ikke kan gøre det, hvis der ikke er en forening.

Et medlem foreslog som alternativ til bestyrelsens forslag, at kontingentet blev sat til 450 kr. om måneden.

De to forslag blev sendt til afstemning, og 29 stemte for 450 kr. om måneden, mens 10 stemte for 425 kr. om måneden.

Det er således besluttet, at kontingentet vil være 450 kr. om måneden.

#### **Punkt 5. Bestyrelses- og revisorvalg**

Her var situationen den, at to bestyrelsesmedlemmer var på valg:

Det ene var Preben Zimmer, der gerne modtog genvalg, og da der ikke var flere opstillede, end der er pladser i bestyrelsen, blev han valgt.

Det andet er Thomas Strange, der ikke ønskede genvalg og dermed træder ud af bestyrelsen.

Så er der tre bestyrelsesmedlemmer, som i årets løb var godkendt af den øvrige bestyrelse og nu skulle godkendes af generalforsamlingen. Det er Per Dybro, Carsten Mogensen og Andreas Forsberg Nielsen. De blev også alle valgt.



Dagen sluttede med middag og hyggeligt samvær, hvor man fik mulighed for at tale med gamle venner, folk, man havde sejlet med tidligere eller andre bekendte.



Til de forskellige punkter på dagsordenen blev der stillet spørgsmål fra medlemmerne, nogle gange kritiske, nogle gange med ideer og gode forslag, men altid indsigtfulde.

Endelig stillede et medlem op som nyt medlem af bestyrelsen. Det er Jonathan Hacke, der også blev valgt.

Med hensyn til valg af revisor indstillede bestyrelsen, at RSM Beierholm fortsætter som revisor for den resterende del af regnskabsåret, men foreslog, at generalforsamlingen gav bestyrelsen mandat til at undersøge, om et andet revisionsfirma kan løse opgaven lige så godt, men til en billigere pris. Og at den - hvis den kan finde et sådant revisionsfirma - kan indgå en aftale med det nye revisionsfirma fra begyndelsen af næste regnskabsår - det vil sige fra oktober 2024.

En mulighed i denne forbindelse er at se på det revisionsfirma, Serviceforbundet bruger, og dermed kunne der være to grunde til at skifte - et at spare penge og to at lægge os op ad Serviceforbundet.

Efter en runde med spørgsmål, blev forslaget fra bestyrelsen stillet til afstemning, og alle minus 1 stemte for, mens et medlem altså stemte imod. Dermed var forslaget vedtaget.

Det var også blevet oplyst, at en af de to bilagskontrollanter, foreningen har, var på valg. Her oplyste dirigenten imidlertid, at det var en misforståelse, idet de ikke er valgt for to år ad gangen, men for fire år.

### **Punkt 6. Indkomne forslag**

Eneste forslag under dette punkt var det føromtalt forslag til vedtægtsændringer stillet af bestyrelsen, men som tidligere nævnt var der sået tvivl om, hvorvidt forslaget var offentliggjort på den rigtige måde, og derfor var det blevet besluttet, at der under dette punkt blot ville blive orienteret om de foreslåede ændringer, og at afstemningen om dem var udskudt til en ekstraordinær generalforsamling og en efterfølgende urafstemning.

Bestyrelsesmedlemmerne Barbara Weinschenck og Henning Andersen orienterede om, hvad det er, man foreslår, der



skal ændres, og gav en begrundelse for, hvorfor man foreslår ændringerne.

Da der efterfølgende blev mulighed for at stille spørgsmål, spurgte et medlem ind til, hvordan det er med vores forhold til Serviceforbundet og vores pladser i deres ledende organer som bestyrelse og forretningsudvalg.

Hertil blev svaret, at vi holder det uden for vores egne vedtægter, da vi er en selvstændig fagforening, men at vi får de pladser i Serviceforbundets ledende organer, som vi er berettigede til i kraft af vores størrelse.

Helle Andsbjerg oplyste i den forbindelse, at som det ser ud nu, bliver vi den næststørste forening i Serviceforbundet.

### Punkt 7. Eventuelt

Man var nu nået til sidste punkt på dagsordenen – eventuelt - og dirigenten oplyste, at man under dette punkt har lov til at sige hvad som helst, men at der ikke kan vedtages noget som helst.

Et medlem tog ordet og sagde, at han syntes, man mangler det, der var før i tiden – bedre kontakt medlemmerne imellem og mellem medlemmerne og foreningen.

En forening er noget, man har sammen, pointerede han. Og sagde, at hvis vi ikke kan være der for hinanden, er vi ikke en rigtig forening. Han udtrykte derfor håb om, at der vil blive arbejdet seriøst for, at dette bliver bedre fremover.

Formanden svarede, at selvfølgelig skal vi have noget at være sammen om, og det har vi, nemlig vores fag. Derudover er det helt rigtig, at vi selvfølgelig skal arbejde for at give mulighed for øget kontakt mellem medlemmerne og mellem medlemmerne og foreningen.

Et andet medlem spurgte, hvad der sker i Navigatørhøjs hus.

Hertil svarede formanden, at vi jo har været igennem en tagrenovering, og at omkostningerne desværre var løbet op, men at huset nu er fuldt udlejet, og at efterhånden som folk flytter, vil lejen i de tilfælde, hvor den ikke allerede er det, blive sat op til markedslejen. Han nævnte, at der netop er konstateret skimmelsvamp i huset, men at der også er taget højde for dette.

Helle Andsbjerg rejste afslutningsvist en diskussion af, hvad man gør ved foreningens artefakter såsom malerier og andet, man har modtaget gennem tiderne, og det blev aftalt, at man eventuelt ville høre nogen af uddannelsesinstitutionerne på vores område, om de ville låne dem, så de kan blive hængt op på institutionerne med et skilt, hvor der står, at de er udlånt af os, så vi får noget goodwill på den måde.

Efterfølgende nævnte hun, at medlemmerne meget gerne må sende billeder til sekretariatet af søfolk i arbejde, så vi kan udsmykke vores nye kontorer med dem.

Som noget af det allersidste fejrede vi foreningens jubilæer ved, at formanden læste navnene op på dem, der i det forgange år har været 25 eller 50 år i foreningen.

Helle Andsbjerg sagde derefter tak til alle fremmødte, og vi gik over til den afsluttende middag med socialt samvær. ■

### BESTYRELSEN

Efter valg af bestyrelsesmedlemmer på generalforsamlingen består bestyrelsen af:

Niels Bergkvist Hansen (formand)  
Barbara Weinschenck (næstformand)  
Henning Andersen  
Per Dybro  
Jonathan Hacke  
Carsten Mogensen  
Andreas Forsberg Nielsen  
Oliver Meyer Nielsen  
Sven Thormod Petersen  
Preben Zimmer

Efter generalforsamlingen har bestyrelsen budt Morten Carl velkommen som nyt medlem af bestyrelsen (skal godkendes af generalforsamlingen næste år).

Derudover er Nikolaj Vinter trådt ind i bestyrelsen som studerende medlem.

### EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING OM VEDTÆGTERNE

Vedtagelsen af de vedtægtsændringer, bestyrelsen har foreslået – først og fremmest som følge af skiftet fra at være en del af Lederne til at samarbejde med Serviceforbundet – blev udskudt til en ekstraordinær generalforsamling, der blev holdt den 11. april. Her blev ændringerne vedtaget med et overvældende flertal.

Herefter blev forslaget om ændringerne sendt til urafstemning, som vedtægterne kræver, at de skal. Urafstemningen sluttede den 30. april, hvilket er efter, at redaktionen af bladet er afsluttet, så det har desværre ikke været muligt at få resultatet af urafstemningen med her i bladet. Men du kan læse om det på foreningens hjemmeside.



Med DIS-ordningen fik rederierne mulighed for at ansætte udenlandske søfolk på deres hjemlands betingelser. Samtidig gik danske søfolk over til at få nettoløn i stedet for bruttoløn. Frigast-udvalget foreslår nu, at ordningen med, at søfolkene ikke skal betale skat af nettolønnen, bliver afskaffet. Jamen, det er der da ingen, der vil være med til – at arbejde for en løn svarende til det, man får efter skat, men som man alligevel skal betale skat af. Naturligvis er der ikke det. Men det er også præcis, hvad udvalget kalkulerer med. Så vil søfolkene nok finde sig et arbejde på land i stedet. Dermed vil de få en bruttoløn, de skal betale skat af, og det vil skæppe med en milliard i statskassen. At der så i fremtiden overhovedet ikke vil være danske søfolk på danske skibe, betyder tilsyneladende ikke det mindste for medlemmerne af udvalget.

# ”Jeg har aldrig kunnet lide det med, at de kalder os *skattefri*”

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: IVAR SVANE OG SVEN THORMOD PETERSEN

Her på de sidste sider af magasinet, plejer vi at have nogle sider om juridiske spørgsmål. Således også denne gang, og da DIS-ordningen er blevet aktuel i og med, at et regeringsnedsat udvalg har foreslået at afskaffe den, har vi valgt at se på denne. En af dem, der har kæmpet med den i mange år, er Henrik Berlau, tidligere formand for Sømændenes Forbund og medlem af Folketinget og i dag med i tænketanken Fair Maritim.

For nogle år siden nedsatte regeringen det såkaldte Frigast-udvalg, der blandt andet skulle se på, om der var penge at spare ved at sanere nogle af de erhvervsstøtteordninger, der findes herhjemme.

Udvalget kom med sin første rapport i februar, og her foreslås det blandt andet at sanere DIS-skatteordningen. Den går – som de fleste læsere af bladet nok ved – kort fortalt går ud på, at man som søfarende under visse betingelser får udbetalt sin løn som nettoløn, altså så er den sat ned, så den svarer til, hvad man ville få efter skat, men at man til gengæld ikke skal betale skat af den. Det betyder, at det ikke er den søfarende, men rederiet, der tjener på skattefritagelsen.

Organisationen Fair Maritim holdt i marts en høring om Tonnageskatten og DIS-ordningen på Christiansborg. En af stifterne af Fair Maritim er Henrik Berlau, der som tidligere formand for Sømændenes Forbund har beskæftiget sig med DIS-ordningen, siden den blev vedtaget i 1988.

Vi har talt med ham om, hvordan han ser på forslaget om at sanere DIS-ordningen.

Som noget af det understreger han, at det er forkert at sige, at søfolk er skattefrie.

"Jeg har aldrig kunnet lide det med, at de kalder os skattefrie. Vi er på nettoløn. Det er noget andet, og at sige, vi er skattefrie, er et rigtig dårligt udtryk", slår han fast og fortsætter med lige så stor bestemtighed i stemmen med at sige, at hvis man gennemfører Frigast-udvalgets forslag, som det foreligger i deres rapport, vil det "skade den danske beskæftigelse, der er tilbage i søfarten – officerer på langfart og officerer og menige på færgerne".

### Både blandt menige og officerer

Han var med i 1988, da DIS-ordningen blev indført, og forklarer:

"Dengang gik det ad helvede til med søfarten, og derfor ville politikerne hjælpe. Går det dårligt for skibsfarten, går det også dårligt for de søfarende, men hjælpen kom kun til at gavne rederne. Den bestod i, at man indførte Det Internationale Skibsregister, DIS, og som et led heri gav man mulighed for at beskæftige udlændinge på deres hjemlands vilkår. Der var ikke noget nyt i, at udlændinge kunne blive ansat på skibene. Vi har altid haft udlændinge i flåden, men før fik de danske lønninger. Det skulle de ikke have længe, og ræsonnementet da man indførte DIS, var, at så fik de danske søfarende en DIS-skatteordning, som kunne gøre, at de fortsat kunne konkurrere med de udenlandske søfolk".

"Det var noget sludder. Det har vi ikke kunnet. Man gjorde jo også udlændingene skattefrie, og derfor var det lige meget, at man sagde, at man gjorde danskerne skattefrie. De kunne fortsat ikke konkurrere med de andres lave lønninger", fortsætter han.

"Under alle omstændigheder var det en pakkelsønsning, der blev leveret dengang – ansættelse af udenlandske søfolk på deres hjemlands betingelser på den ene side og nettoløn til de danske søfolk på den anden side. Hvis man nu vil fjerne

det, at de danske søfolk får nettoløn, så har man brudt med pakken", slår han fast og uddyber:

"Det kan godt være, det er en god ide at fjerne DIS-skatteordningen, men så skal man fjerne begge dele af pakken – både det med nettoløn til danske søfolk og retten til at beskæftige udenlandske søfolk på deres hjemlands vilkår. Hvis man kun fjerner den ene del, vil det være forkert og som nævnt gøre, at der højst sandsynligt ikke vil være danske søfolk tilbage på danske skibe".

Sådan vil det i hvert fald være blandt de menige, mener han. Og som han siger, har de i Sømændenes Forbund altid kæmpet for officererne også for at sikre deres egen beskæftigelse, og han tvivler på, at det kommer til at se anderledes ud blandt officererne.

"Hvis de lige pludselig bliver dobbelt så dyre, så kan jeg godt forestille mig, der er en række rederier, som i dag bruger danskere, som vil tænke, at det kan vi få billigere et andet sted. Dybest set kigger de jo først og fremmest på certifikaterne. Ikke, at der nødvendigvis skal være danskere, der lige holder øje med det ene og det andet".

### Hvem skal så sejle skibene?

Tilsyneladende har udvalget bag forslaget taget med i deres betragtninger, at det vil betyde, at der ikke vil være danske søfolk tilbage. I begrundelsen for forslaget skriver de nemlig, at DIS-skatteordningen sammen med andre mindre ordninger

"bidrager til at binde dansk arbejdskraft i skattefritaget beskæftigelse om bord på skibene" og fortsætter: "Arbejdskraften kunne alternativt have haft et arbejde på land i Danmark til almindelig beskatning".

De har beregnet, hvad man kan spare ved at afskaffe DIS-skatteordningen og de to andre mindre ordninger og når frem til, at der er "et potentiale på godt 1,1 mia. kr. årligt (fuldt indfaset) i forøgede skatteindtægter, såfremt hovedparten af danske søfolk får arbejde på land i Danmark på almindelige danske skattevilkår".

De anerkender dog, at "der er store usikkerheder forbundet med, hvordan både rederier og søfolk vil indrette sig i tilfælde af en afskaffelse af ordningerne".

Vi spørger Henrik Berlau, om han er enig i udvalgets analyse, og om han har et bud på, hvem der skal sejle skibene, hvis det går, som udvalget forestiller sig, for man kan vel ikke afskaffe behovet for søfart, bare fordi man vil have danske søfolk over i et erhverv, hvor de skal betale skat (får bruttoløn i stedet for nettoløn).

"Ja, det er sådan, deres mærkelige logik fungerer. Jeg ved dog ikke, hvordan de har regnet den milliard ud", siger han og fortsætter:

"Men jo, konsekvensen må være, at de mener, der ikke længere skal beskæftiges danske søfolk på de danske skibe, men at de skal arbejde for Vestas eller Novo-Nordisk i stedet, og at skibene så skal sejles af udenlandske søfolk". ■

---

Organisationen Fair Maritim holdt i marts en høring om Tonnageskatten og DIS-ordningen. Her var Henrik Berlau med i panelet, da DIS-ordningen blev diskuteret.







Da vi som nævnt på side 5 fremover kun udsender et trykt nummer af bladet om året, er her en oversigt over medlemmer, der fylder rundt resten af året, samt en liste over afdøde medlemmer, siden vi udsendte sidste nummer.

## 50

Overstyrmand Jacob Preuss 09/04/74  
 Overstyrmand Linda Koch Hansen 16/04/74  
 Captain Klæmint Joensen 22/04/74  
 Havneassistent Heine Dahm Bak 08/05/74  
 2'nd styrmand Klaus Tue Granholm 21/05/74  
 Havnefoged Frederik Bilsted Pedersen 16/06/74  
 MaskinChef Christian Rydahl 18/06/74  
 Overstyrmand Martin Sylvest Anders Jensen 02/07/74  
 Navigator Jan Andreasen 03/07/74  
 Kaptajn Johannes Ploug Sarp O/Styrmand Frank Heeno Simonsen 06/07/74  
 Styrmand Anne Mathilde Friis Larsen 16/07/74  
 Skibsfører Jesper Møhring Madsen 23/07/74  
 Skibsfører Jacob Schødt Larsen 25/07/74  
 Navigator Søren René Pedersen 25/07/74  
 Instruktør Hans Anders Pedersen 13/08/74  
 Kaptajn Uffe Schnoor Hansen 13/08/74  
 Kaptajn Thomas Hahn Hansen 14/08/74  
 Skibsfører Bo Maschke

Sørensen 16/08/74  
 Skibsfører Søren Agnoletti Andersen 03/09/74  
 Leder Kristian Olldag Linaa Kjeldsen 04/09/74  
 Lods Thomas Peder Nyvang Sillesen 13/09/74  
 Offshore Installation Manager Jarl Erik Kilde 16/09/74  
 Skipper Rasmus Billegrav 03/10/74  
 Lods Michael Madsen 30/10/74  
 Studerende Kristian Thiel Lautrup 31/10/74  
 Styrmand Christian Løntoft 11/11/74  
 Driftschef Bjarne Gaj Rosenkvist 15/11/74  
 Overstyrmand Mikkel Linnerup Pejtersen 25/11/74  
 Overstyrmand Kjeld Minde Jensen 02/12/74  
 Maritime service engineer Flemming Nørgaard 09/12/74  
 Overstyrmand Aksel Strehle 13/12/74  
 Styrmand Michael Zederkof 23/12/74

## 60

Overstyrmand Lars Lindahl 01/04/64  
 Lars Henrik Ipsen 09/04/64  
 Havneassistent Tom Munk 12/04/64  
 Skibsfører Carsten Andersen 13/04/64  
 Skibsfører Claus Kofoed Nielsen 13/04/64

Skibsfører Lars Enkegaard Biilmann 16/04/64  
 Styrmand Ole Michael Christensen 23/04/64  
 Overstyrmand Per Rosenberg 26/04/64  
 Havnefoged Palle Strandgaard Petersen 20/05/64  
 Skibsfører Finn Jensen 25/05/64  
 Skibsfører Per Hedegaard Petersen 27/05/64  
 Skibsfører Per Nielsen 06/06/64  
 Havne assistent Jeppe Andersen 07/06/64  
 Kaptajn Klaus Jensen 10/06/64  
 Skibsfører Marius I Gardastovu 24/06/64  
 Navigator Per Morsø 05/07/64  
 Maskinchef Ulrik Arthur Benoni Nielsen 09/07/64  
 Styrmand Michael Lund Reher 13/07/64  
 Kaptajn Lars Kjeldahl Frederiksen 16/07/64  
 Skibsfører Sigursteinn Tómasson 16/07/64  
 Port Officer Thorbjørn Christiansen 16/07/64  
 Skibsfører Ole Olesen 17/07/64  
 Styrmand Henrik Thiesson 24/07/64  
 Skibsfører Morten Sørensen 30/07/64  
 Vagtschef Peter Kyhl 01/08/64  
 Skibsfører Morten Kapler





Hansen	11/08/64	Pedersen	10/07/54	Holm	14/09/44
Havnemester Jan Hjort		Skibsfører Jesper Engberg		Lods Ove Bernhard	
Christensen	14/08/64	Pallesen	16/07/54	Bork-Larsen	28/09/44
Overstyrmand Runi Debes		Overstyrmand Vagnar Frodi		Skibsfører Poul Andreas	
Egholm	17/08/64	Joensen	27/08/54	Hinsch	09/10/44
Overstyrmand Claus Schlosser	18/08/64	Skibsfører Oddbjørn Leon		Skibsfører Poul Richard	
Overstyrmand Per Nielsen		Hovgaard	31/08/54	Hansen	20/10/44
Knudsen	01/09/64	Senior Project Manager Guillermo		Senior Hainan Herbert	
Styrmand Martin Thomsen	15/09/64	A Gomez Garay	07/10/54	Wung-Sung	02/11/44
Partner Niels Boesen		Overstyrmand Jes Peter		Skibsfører Kjeld Jacobsen	26/11/44
Knudsen	20/09/64	Thomsen	11/11/54	<b>85</b>	
Kaptajn Brian Strandby		Skibsfører Bo Agerskov	04/12/54	Styrmand Jogvan Heinesen	24/04/39
Hemmingsen	06/10/64	Skibsfører Jens Raunsbæk		Skibsfører Charles Junker	08/09/39
VTS Operatør Niels Jacob		Nielsen	15/12/54	Skibsfører Evald Rasmussen	02/11/39
Mygind	10/10/64	<b>75</b>		<b>90</b>	
Havnefoged Kim Lyngbak	17/10/64	Skibsfører Carsten Søgaard	20/05/49	Skibsfører Carl Erik Hansen	05/04/34
Styrmand Tommy Birch		Styrmand Preben Nielsen	11/06/49	Skibsfører Ingvar Frederik	
Andersen	19/10/64	Styrmand Bjørn Andre Jensen	15/06/49	Skøtt	11/10/34
Havnedirektør John Morgen	24/10/64	Frank Andre Jensen	15/06/49	Styrmand Carl Munro	15/11/34
Havneassistent Ole Bo Larsen	29/10/64	Skibsfører Eigil Fagraberg	22/06/49	Skibsfører Jørgen Laurits	
1. Styrmand Torben Thomsen	12/11/64	Overstyrmand Tyge Lind	07/07/49	Nielsen	21/12/34
Skibsfører Jan Riisgaard	02/12/64	Finn Erik Jensen	17/07/49		
Fagansvarlig arbejdsmiljøkonsulent		Skibsfører Søren Hugo			
Jørgen Brandsborg	09/12/64	Hansen	22/07/49	<b>Afdøde</b>	
Havnemester Tummas Eli		Skibsfører Jens Bjarne Høgh	20/09/49	Skibsfører Erik Klitgaard	85
Juul	12/12/64	Lods Knud Nissen Pedersen	07/10/49	Overstyrmand Kim Withthøfft	
Havneassistent Tommy		Preben Jensen	07/10/49	Christensen	56
Grønkjær	14/12/64	Captajn Benny Erling Kjærside		Stationsleder Henrik Kristian	
		Christiansen	12/11/49	Hammer Jensen	66
Styrmand Søren Lehmann		Overstyrmand Carsten		Skibsfører Niels Hesselberg	
Lyngbjørn 6	30/12/64	Christophersen	11/12/49	Thomsen	71
		Enestyrmand Zeljko Begonja	18/12/49	Overstyrmand Tage Richardt	
<b>70</b>		<b>80</b>		Eilerskov Jensen	89
Skibsfører Laurids Bloch		Kystskipper Jan Thomas Wain		Vagtcchef Bendt Willy Mortensen	87
Jensen	09/04/54	Bretton-Meyer	29/04/44	Skibsfører Søren Nydam	77
VTS Operatør Hans Nielsen	01/05/54	Havneassistent Lars Espensen		Arly Halkjær	78
Skibsfører Cornelis Gerard		Jensen	22/05/44	Torker Johansen	80
Verheij	19/05/54	Skibsfører Ole Amkær	31/05/44	Jens Kruse Larsen	86
Pensioneret Skibsfører Hans		Lods Jens Stensballe	21/06/44	Styrmand Jørgen Ledet	77
Henrik Jensen	19/05/54	Per Karstensen	02/07/44	Skibsfører Arne Fischer	
Skibsfører Thorbjørn Borlaug		Skibsfører Tommy Kümler	15/07/44	Henrichsen	91
Salminen	20/05/54	Mooring Master George Herbert		Skibsfører Ole Bang	
Kaptajn Lars Peter Jensen	04/06/54	Zeemann	21/08/44	Poulsen Nielsen	73
Skibsfører Ole Jensen	06/06/54	Navigationsslærer Erling			
Skibsførerkontrakt Steen		Brødegård Nielsen	13/09/44		
Birger Kirby-Olsen	13/06/54	Pensioneret Skibsfører Ivar Weinreich			
Overstyrmand Bjørn Ovesen	24/06/54				
skibsfører Jørgen Jakob					

Du kan kontakte Søfartens Ledere på telefon 35 47 34 10. Eller pr. mail på [hej@soefartensledere.dk](mailto:hej@soefartensledere.dk)

#### Formand/Ansvarshavende

**redaktør:**  
Niels Bergkvist Hansen  
[kontakt@soefartensledere.dk](mailto:kontakt@soefartensledere.dk)

#### Redaktionen

Redaktør Morten Egholm  
Andersen,  
Telefon 29 86 15 70  
[mad@soefartensledere.dk](mailto:mad@soefartensledere.dk)

Journalist, Pia Elers (DJ)  
[piaelers@gmail.com](mailto:piaelers@gmail.com)

#### Annoncer:

Redaktør Morten Egholm  
Andersen,  
Telefon 29 86 15 70  
[mad@soefartensledere.dk](mailto:mad@soefartensledere.dk)

#### Deadline:

Fire uger før udgivelse

#### Layout og illustrationer:

Camilla Thyrring Ludvigsen

#### Tryk:

JØRN THOMSEN/ELBO A/S

#### Udgivelser

Næste nummer kommer  
i april/maj 2025

#### Oplag:

3500 stk.

#### Forsidefoto:

Ivar Svane

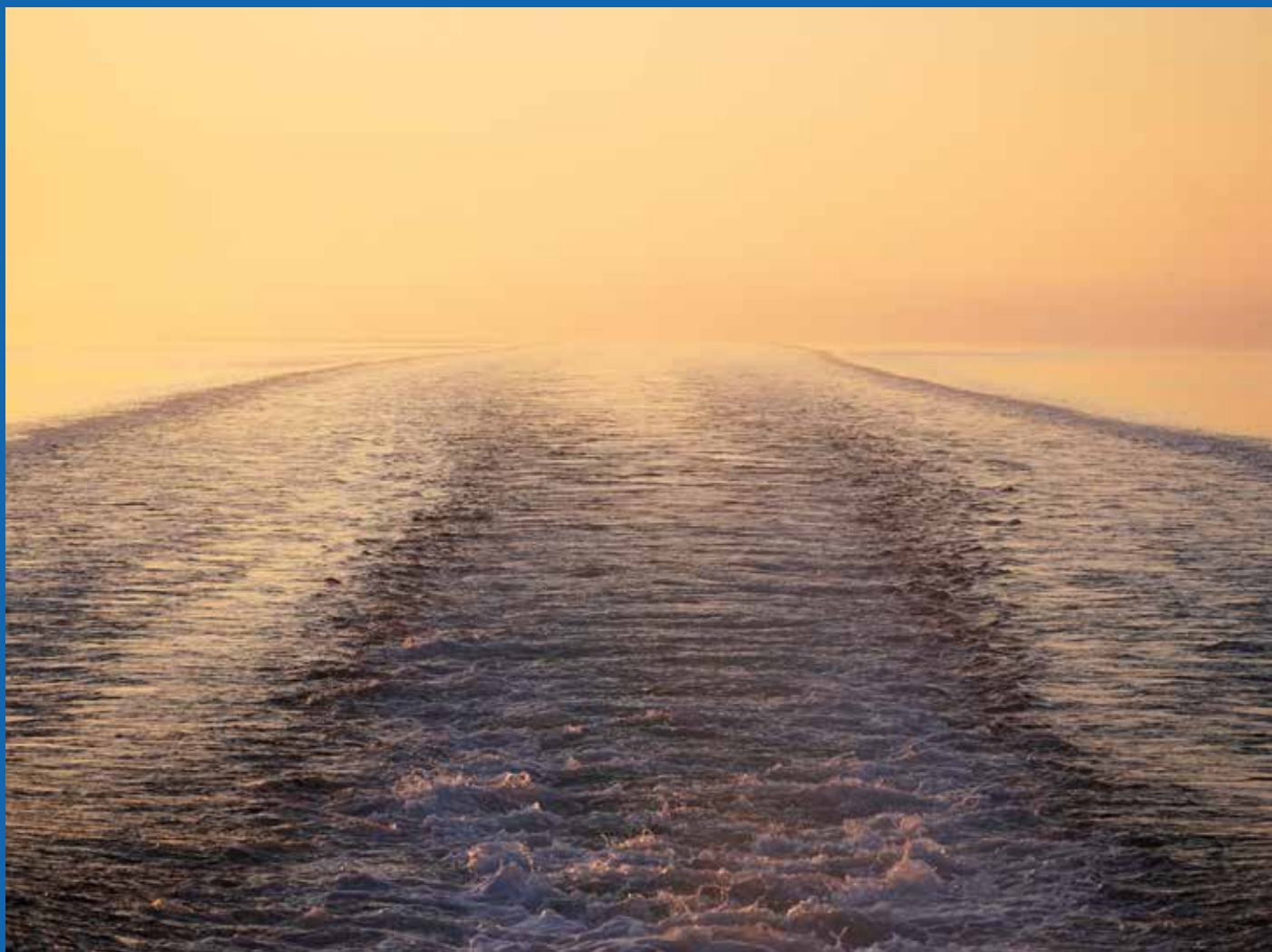
#### Distribution:

Søfartens Ledere sendes til  
alle medlemmers hjemme-  
adresse i ind- og udland,  
alle dansk disponerede skibe,  
velfærdsinstitutter, sømands-  
kirker, rederier og myndigheder.  
Manglende levering til skibe  
og manglende eller  
uregelmæssig levering på  
hjemmeadressen meddeles  
Søfartens Ledere

#### Citater

Artikler i Søfartens Ledere kan  
citeres med kildeangivelse jf.  
loven om ophavsret. Søfartens  
Lederes politik udtrykkes i  
lederen og i artikler, hvoraf dette  
direkte fremgår.

I vores kølvand fortoner vores tidligere samarbejde med Lederne sig



Forude kan vi se frem til et forhåbentligt mere perspektivrigt og givende samarbejde med Serviceforbundet