

# SKnyt

Vi har rigget rednings-  
båden til, hr. kaptajn...  
hvis altså bølgene sku'  
gå lidt for højt i nat.

vi tør det - vi gør det

Søværnets Konstabelforening  
Mose Alle 13 - 2610 Rødovre  
Telefon: 33 45 46 47 - 36 36 55 85  
Fax: 36 36 55 80  
sk-nyt@maks.dk  
www.co-sea.dk



Ib Skoubo  
formand og  
ansvarshavende redaktør  
ib@skoubo.eu  
Tlf.: 40 41 37 61



Søren Frederiksen  
forretningsfører fra  
1/12-2011  
Tlf.: 36 36 55 95  
sf@co-sea.dk



Hanne Hansen  
kommunikationskonsu-  
lent fra 1/12-2011  
Tlf.: 36 36 55 87  
hh@co-sea.dk



Ole Strandberg  
layout og i redak-  
tion af dette ene  
nummer.  
os@co-sea.dk  
36 36 55 89

**Tryk**  
Specialtrykkeriet Viborg

**Oplag**  
1.200

**Næste nummer**  
Udkommer 19. februar på nettet

**Deadline**  
Læserbreve og artikler til næste num-  
mer skal være redaktionen i hænde  
senest d. 3. februar eller efter aftale.

Indlæg, forslag m.v. sendes til  
SK's adresse eller som e-post til:  
sk-nyt@maks.dk

## .....Indhold.....

### 4 - Faglige sager

På kontanthjælp efter 34 års tjene-  
ste.

### 8 - Nick Hækkerup

Den nye forsvarsminister svarer på  
otte skarpe.

### 10 - Søren Frederiksen

Ny forretningsfører præsenterer  
sig selv.

### 12 - Hanne Hansen

Ny kommunikationskonsulent præ-  
senterer sig selv.

### 15 - Kontraktbrud

Chefer begår kontraktbrud for at  
spare penge.

### 16 - Lynx

Det bedste fly - af Karl Vilhelm  
Christiansen.

### 18 - Lynx

Et spændende og godt job - af Karl  
Vilhelm Christiansen.

### 20 - Maritimt folkekøkken

Sild i nord og syd - af Jonatan Leer-  
ste.

### 22 - Imperial War Museum

Af: John Ibsen

### 23 - Tillidsmandsoversigt

### 24 - Bestyrelse og a-ka- se.

Forsidebilledet er af den hollandske  
marinemaler Jan Sanders som døde  
i december 2000. Det hedengangne  
"Svikmøllen" udgav i 1981 et særnum-  
mer med hans tegninger "for søens  
folk".



### Annoncepriser:

1/1 side kr. 3.500 inkl. moms  
1/2 side kr. 2.000 inkl. moms  
1/4 side kr. 1.200 inkl. moms  
Priserne er inkl. 4 farver

Er SKnyt forsinket, eller er der andre problemer med leveringen,  
så henvend dig til sekretariatet på telefon: 33 45 46 47 - 36 36 55 85

**Husk at melde adresseændring til SK.**

Artikler, læserbreve, kommentarer m.v., der trykkes i SKnyt, er ikke nødvendigvis  
udtryk for SK's officielle holdning, bortset fra lederen.

Redaktionen forbeholder sig ret til at anvende og redigere modtagne artikler og  
billeder, med mindre andet er aftalt.

Det er tilladt at gengive og kopiere tekster, artikler og billeder med kildeangivelse.  
Det er ikke tilladt at kopiere artikler og billeder til kommercielt brug uden skriftlig til-  
ladelse.

**Alle fagblade lægges på SK's hjemmeside - www.maks.dk -**

# Leder

## FARVEL OG TAK 2011 GODDAG OG VELKOMMEN 2012



Ib Skoubo  
formand

Det var så det år (lige om lidt). Et år som på mange måder har været en stor omvæltning for Søværnet såvel som for SK. Farvel til Standard Flex bådene og goddag til de nye fregatter og farvandsvæsnet. Til farvandsvæsnets medarbejdere vil jeg sige velkommen til søværnet, jeg håber I vil falde godt til og at I vil finde at søværnet er en god arbejdsplads med masser af gode kollegaer.

For SK's vedkommende er der, i bestyrelsen, blevet skiftet ud på formands og næstformands posterne, og på medarbejder-siden er den tidligere forretningsfører Bjarne Mørup Olsen blevet afløst af Søren Frederiksen og informationsmedarbejder Anja Poulsen blevet erstattet af Hanne Hansen.

De præsenterer sig selv andet sted i bladet, men jeg kan godt afsløre at jeg har meget høje forventninger til dem begge, og at med dem i huset i Rødovre er vi godt kørende både på support af medlemmerne, men også når det gælder support af bestyrelsen.

Så hjertelig velkommen til jer begge. Jeg vil også her takke CO-søfart for den store hjælp de har ydet os,

ikke bare i de måneder hvor vi har stået uden medarbejdere, men så sandelig også til hverdag.

2011 var også året hvor der blev skiftet ud på dem der bestemmer og dem der brokker sig (regeringsskifte). Vores nye topchef (forsvarsminister) hedder nu Nick Hækkerup. Han er interviewet til dette nummer af SKnyt. Det forlyder også, fra anden side, at han godt er klar over at man ikke længere kan spare på forsvaret ved at bede det om at lave det samme, men for færre midler (grønthøster-metoden), og at ministeriet må komme med konkrete bud på hvilke ydelser forsvaret ikke længere skal yde. Det ser vi i SK frem til med forventning.

Forude lokker 2012 med masser af nye udfordringer. Der vil givetvis også komme mange forandringer som vil udfordre os på det personlige plan, da søværnet er en moderne virksomhed og som sådan skal kunne omstille og tilpasse sig en virkelighed, som udvikler sig stadig hurtigere og hurtigere.

Jeg har dog fuld tillid til at søværnets ledelse også i disse situationer vil varetage personellens tarv på bedste måde. Samtidigt må vi også selv være åbne og modtagelige overfor de forandringer som kommer til at ske. Det er ikke altid nemt at se meningen med de beslutninger der træffes, men som regel viser det sig at der trods alt er mening med "galskaben".

Her på falderebet til 2011 vil jeg benytte chancen til at ønske jer alle en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

Til alle de af vores medlemmer som ikke kan være hjemme ved familien på grund af sejlads ved Grønland, Færøerne, Afrika, lokale farvande, eller måske af helt andre grunde, vil jeg sige, selv om det kan være surt, er der fordi I gør en forskel og det skal I have tak for.





v/OleS  
pr.  
27/11-2010

## FAGLIGE SAGER og noter

### BLANDT DE SIDSTE MOHIKANERE

**Marinespecialist Tommy Jensen har været medlem af CS siden 1977 (Søværnets Konstabelforening fra 1997), og været ansat i forsvaret fra samme år. Ved ansættelsen var han 20 år gammel.**

**Den 25. februar 2011 blev Tommy afskediget på grund af sygdom afstedkommet af en nedslidt ryg, til endelig fratrædelse ved udgangen af august 2011. Nu 54 år gammel.**

**Tommy har indtil problemer med ryggen startede for 3-4 år siden, og blev alvorlige i begyndelsen af 2010, arbejdet hårdt hele sit liv. Han har altid været medlem af fagforening og a-kasse, og betalt til efterlønskongent. Han har aldrig modtaget arbejdsløshedsdagpenge og han har ingen, eller meget ringe, udsigt til at komme på efterløn.**

**Da lønudbetalingen stoppede fra 1. september i år, blev Tommy Jensen sendt direkte på kontanthjælp.**

**Her er lidt om Tommys historie**

#### OPVÆKST

Tommy er født i Københavns sydhavn, hvor han er opvokset og stadig bor. Moren var montrice og faren var, som Tommy udtrykker det, langt væk. Han var fisker fra Esbjerg og Tommy har mødt ham en gang i sit liv.

Skoleårene husker Tommy som glade, mest fordi han var den største og kunne tæve de andre. Men ellers kom han hurtigt i ordblinde-klasse for de vanskelige og forlod skolen efter 8. klasse.

#### ARBEJDE

De kommende år fra han var 14 år gammel, arbejdede Tommy som fisker på kuttere som sejlede ud fra Sydhavnen på endages fisketure. Da han blev indkaldt som værnepligtig kom han til at sejle matros for flyvevåbnets luftværnsgruppe LVG, der sejlede materiel ud til Middelgrunden i Østersøen.

Da værnepligten på 9 måneder var overstået blev Tommy opfordret til at tegne kontrakt og han fortsatte med arbejdet for luftværnsgruppen. De sidste 4 år var gode år, hvor Tommy gik vagt på øen. Tiden forud var med hårdt dagligt fysisk arbejde.

Fra 1994 arbejdede Tommy på riggerværkstedet i Korsør, "Løfte-, Trække- & Surringsværksted" (FMT LTS). Herfra udlægges kabler og lytteudstyr til nedsænkning på havbunden i op til 11 kilometer fra land. Her var jævnligt tungt arbejde i ubekvemme rygbelastende stillinger, og med brug af det Tommy kalder oldnordisk udstyr som havde en fortid fra Marshall-hjælpen efter 2. verdenskrig. På riggerværkstedet arbejdede personalet også generelt som flyttemænd.

#### SYGDOM

Problemerne med ryggen startede for alvor i februar 2010, og fra den tid er Tommy mere eller mindre vedvarende sygemeldt, afbrudt af korte forsøg på at genoptage arbejdet.

Uagtet Tommy vedbliver med at modtage sin løn, indleder Københavns Kommune en korrespondance med Tommy, som han ikke forstår.

#### MANGLENDE SAMARBEJDE

Den 29/6-2010 skriver Jobcentret til Tommy og bilægger et oplysningsskema som skal være udfyldt og returneret senest 7. juli. Hvis ikke skemaet er returneret til tiden vil "udbetalingen af sygedagpenge" ophøre.

Men Tommy modtager ikke sygedagpenge fra kommunen, han modtager løn fra arbejdsgiveren. Så risikoen er at arbejdsgiveren mister retten til refusion, ikke at Tommy mister retten til sygedagpenge han ikke modtager.

Det er noteret i kommunens akter, at Tommy's arbejdsgiver den 7/7-2010 ringer til jobcentret og oplyser, at "TJ har svært ved at læse papirerne da han er stærkt ordblind, og det er derfor han ikke har returneret skemaet".



Den 12. juli skriver Jobcentret til Tommy, at oplysnings-skemaet ikke er modtaget rettidigt og at sygedagpenge er indstillet pr. 7/7-2010. Hvis der er en arbejdsgiver som udbetaler løn vil refusionen til denne være ophørt og arbejdsgiveren være orienteret ved kopi af brevet. Der gives frist til 20/7 for afgivelse af en begrundelse for manglende indsendelse der, såfremt den er "rimelig", kan annullere beslutningen.

Den 27. juli gives der afslag på dagpengeudbetaling på grund af manglende oplysningsskema. Det hele katalogiseres som "manglende medvirken til opfølgning". Det oplyses at genoptagelse af sagen kan ske, hvis kommunen modtager oplysningsskemaet retur senest d. 10. august ved arbejdstids ophør.

Jobcenteret modtager imidlertid ingen skemaer retur i tide, arbejdsgiveren foretager sig ikke yderligere efter opringningen d. 7. juli, dagpengerefusionen til arbejdsgiveren forbliver lukket og Tommy modtager fortsat som vanligt sin løn hver måned.

Den 19. august modtager kommunen endelig oplysnings-skemaet retur (udfyldt ved hjælp af en socialrådgiver på arbejdspladsen), og den 20. august svarer kommunen prompte at løbet er kørt, skemaet er for sent modtaget og der gives "afslag på genoptagelse af dagpengeudbetaling".

*(ovennævnte ifølge aktindsigt hos kommunen)*

### **Tommys egen forklaring på forløbet:**

Tommy var hos arbejdsgiverens socialrådgiver enten d. 9. eller den 10. august, ifølge en kalender han stadig har gemt, på grund af tidsfristen d. 10. august.

Socialrådgiveren udfyldte skemaet og ville sende det elektronisk til kommunen. Men kommunen har først stemplet skemaet modtaget d. 19. august. Tommy regnede på det pågældende tidspunkt med at have et halvdagesjob i udsigt, og tænkte efterfølgende ikke videre over korrespondancen og dens betydning.

### **OVERVEJELSER**

Tommy har ingen interesse i ikke at samarbejde eller medvirke til udfyldning af oplysningsskemaet. Hvorfor foretager arbejdsgiveren ikke det nødvendige i rette tid? Det er trods alt arbejdsgiveren der er modtager af sygedagpengeudbetalingerne i form af refusion.

Hvorfor tænder kommunens breve ikke en alarmklokke et eller andet sted. Hos sygekasselæge, hos Tommy, hos familie eller venner?

En del af forklaringen er måske, at Tommy hellere kravler frem og tilbage over gulvtæppet mellem seng og toilet, end han beder om hjælp. Måske er han direkte flov over ikke at forstå bureaukratisk formulerede standardskrivelser fra kommunen, og så modtager han jo stadig sin løn hver måned og er i uopsagt stilling.

Kommunen kan man vanskeligt bebrejde noget håndfast i sagsforløbet. Men man kan spørge sig selv om ikke det rigtige havde været, at det er modtageren af de kommunale udbetalinger, som er ansvarlig for sådanne oplysningsskrivelser, således at et upåagtet ophør af udbetalinger ikke får konsekvenser når og hvis den syge pludseligt er uden arbejde og indtægt.

### **MEDICINSK**

Der forefindes en medicinsk rapport fra neurokirurgisk ambulatorium i Glostrup, hvorefter Tommy har svære diskus degenerationer og såkaldte Modic forandringer i diskus endplader. Det kan overvejes at tilbyde operation med "stivgøring og prolapsfjernelse".

Det er ikke nogen lille sag, der er kun 70% sandsynlighed for bedringer af tilstanden og der er forskellige typer risici forbundet med operationen. Tommy har foreløbigt valgt at sige nej tak. Lægen anbefaler at indplacere patienten i arbejde, men på væsentligt nedsat tid..

## ARBEJDSGIVEREN

Ved brev dateret 25. februar 2011 opsiges Tommy af Forsvarets Personeltjeneste med seks måneders varsel.

Begrundelsen for opsigelsen er 303 sygedage de seneste 12 måneder. Det konstateres at Tommys arbejde fordrer "en høj grad af fysisk belastning", og at det fremgår af en mulighedserklæring at "tunge løft og fysisk belastning" skal undgås.

Ved brev af 9. februar er Tommy orienteret om den påtænkte afskedigelse, og der anmodes om eventuelle bemærkninger senest 23. februar. Tillidsrepræsentanten anmoder telefonisk om udsættelse og bemærkninger fremsendes pr. e-mail d. 25. februar.

I bemærkningerne gør Tommy opmærksom på at han er blevet stillet et skånejob i udsigt. Han understreger at:

- \* han altid har været fleksibel og parat til at give en ekstra hånd.
- \* han fortsat med baggrund i faglig viden og kompetencer vil kunne bidrage til løsning af riggeropgaver, og bistå kolleger i den daglige opgaveløsning.
- \* han vil kunne anvendes til oprydningsopgaver, vedligeholdelse af værkstedet samt af værkstedets materiel og køretøjer.

Tommy anmoder efter 38 gode års ansættelse, om at tjenesten vil se velvilligt på ønsket om et skånejob.

Samme dag bemærkningerne modtages som del af parts-høring, afsendes afskedigelsen hvori det bemærkes at der har været arbejdet på oprettelse af et fleksjob, men at en sådan stilling ikke har været mulig at oprette.

## SØVÆRNETS KONSTABELFORENING

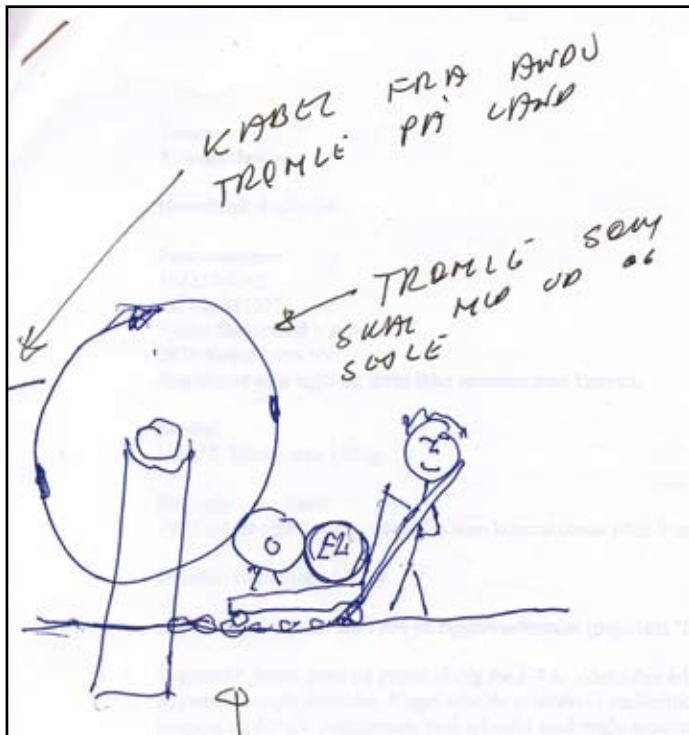
Søværnets Konstabelforening (CO-Søfart), er først ultimo juli 2011 bragt ind i sagsforløbet, uden på det tidspunkt at være bibragt forståelse for at Tommy, når lønudbetalinger blev indstillet 1. september, ville være overladt til kontanthjælp. Omkring 1. oktober deltog vi som bisidder ved et møde med Jobcentret, og den 13. oktober indsendte vi en "klage over indstilling af sygedagpenge".

Vi henviste til at:

- \* Tommy Jensen aldrig har modtaget sygedagpenge fra kommunen.
- \* ryggen er dokumenteret nedslidt
- \* der er ikke gennemført arbejdsprøvning eller andre afklarende foranstaltninger.
- \* manglende besvarelser af breve fra kommunen skyldes

**Tommy Jensen på riggerkontoret d. 15/2-2005. Ude bag vinduerne ses kabeltromlerne.**





**Tommys illustration til en gentagen arbejdsstilling med kabeltromlerne. Manden ser glad ud på tegningen, men ryggen er udsat for en voldsom belastning på grund af presset fra trækævlen hen over skulderen, som skal holde en rullemekanisme stramt mod tromlen.**

de er skrevet i et sprog Tommy ikke forstår.

I klagen begærer vi genoptagelse af sag om sygedagpenge og sideordnet Tommy Jensen visiteret for revalidering eller førtidspension.

Kommunen har ved brev af 1. november 2011 svaret, at klagen ikke kan behandles fordi den er indsendt senere end 4 uger efter modtagelse af afgørelsen (ophør af sygedagpenge som skete allerede i 2010), og at klagen videregendes til Beskæftigelsesankenævnet.

Vores håb er nu at Beskæftigelsesankenævnet forstår klagen bedre end kommunen. På grund af fremkomne oplysninger, ændrede vi klagen fra at være "klage over indstilling af sygedagpenge", til at være "klage over forretningsgangen i forbindelse med indstilling af sygedagpenge i 2010".

Den konkrete afgørelse i 2010 er efter bogen. Men man kan sige at Tommy er uden for lovparagraffernes rækkevidde. Hvis der ikke er tale om manglende vilje til at "samarbejde" om et oplysningsskema, men manglende evne, så må forudsætningerne i forvaltningsloven tilsige at en sag kan genoptages.

Vi begærer ikke sygedagpenge med tilbagevirkende kraft fra 2010 (det er i vores øjne arbejdsgiverens egen skyld de ikke har fulgt op på den manglende refusion). Vi begærer sygedagpengesag på Tommy Jensens egne vegne fra d. 1. september 2011 at regne.

Indtil videre har 34 års ansættelse hos samme arbejdsgiver, med en nedslidt ryg til følge, ført direkte til kontanthjælp.

Foreningen følger selvfølgelig også op med iværksættelse af sag i Arbejdsskadestyrelsen, uagtet den ikke har "de bedste udsigter". I det hele taget har Tommy Jensen efter 40 års hårdt arbejde, dårlige udsigter for fremtiden. For mange år siden fravalgte han muligheden for at blive tjenestemand. Til gengæld sikrede han sig i alle årene at være medlem af en arbejdsløshedskasse og betale til et efterlønskongent.

Han har imidlertid næppe udsigt til nogensinde i sit liv at modtage en krone i arbejdsløshedsdagpenge, og ej heller til at kunne gå på efterløn. Arbejdsgiveren har for en periode fået udbetalt refusion for løn under sygdom, men Tommy selv er overladt til kontanthjælp.

## SENESTE

Beskæftigelsesankenævnet har nu svaret på klagen ved brev dateret 15. november. Ankenævnet afviser at behandle sagen med den begrundelse at klagefristen på 4 uger ikke er overholdt. Klagefristen udløb den 27. september 2010 og klagen indløb først til kommunen d. 14. oktober 2011.

Til slut i afgørelsen meddeler ankenævnet at der ikke kan klages over denne afgørelse til anden administrativ myndighed.

Så nu må vi gå i tænkeboks, for denne situation er klart urimelig.

**OleS**

## SKATTEFORVIKLINGER MELLEM DANMARK OG GRØNLAND

Et medlem var kommet i klemme i skattesystemet på grund af forkert skatteoplysning til Grønlands Skattevæsen (GLSKAT).

Medlemmet fik en regning fra GLSKAT, som lød på godt 28.000,- kr. Medlemmet mente han havde betalt skat af de penge han havde modtaget fra FPT's lønningskontor (FPT-LØN). Han ringede derfor til det pågældende kontor, men fik her besked på, at der var blevet indberettet til GLSKAT som man skulle, han blev derfor henvist til GLSKAT. Men også her fik medlemmet besked på, at der var opkrævet skat efter de oplysninger de havde fået fra FPTLØN.

Det fik medlemmet til at kontakte SK, som efter en kontrol kunne konstatere, at medlemmet havde betalt skat til henholdsvis GLSKAT og DKSKAT som han skulle. Han skulle derfor ikke betale det opkrævede. Efter SK's dialog med FPTLØN og deres efterkontrol, fik medlemmet medhold. FPTLØN rettede fejlen og kontaktede derefter GLSKAT, som frafaldt sit krav.

Moralen er: HUSK ALTID AT KONTROLLERE LØNSEDLER, OG AT GEMME DEM. DET KAN GODT BETALE SIG.

**Hans Frederiksen**

## DEN NYE FORSVARSMINISTER SVARER PÅ OTTE SKARPE

Telefoninterview med Nick Hækkerup  
d. 21/11-2011



### CV uddrag

Kilde: Wikipedia

Født 1968 og barnebarn til den særligt berømte socialdemokrat Per Hækkerup, som var medlem af folketinget fra 1950-1974 og minister i flere omgange (ofte afbildet med cigar).

Student 1987, cand.jur 1994 og ph.d. i jura 1998. Adjunkt ved universitetet 1998-2000.

Indvalgt i Hillerød Byråd i 1993, hvor han blev borgmester i 2000 som Danmarks yngste borgmester. I sin tid som borgmester gjorde han det til en ret for kommunens ansatte, at de midt på dagen kunne tage sig en "powernap".

I 2009 gav netavisen Altinget.dk Nick Hækkerup karakteren 8 på en 1-9 skala ud fra kriterier om synlighed, faglig kunnen og politisk tæft. Avisen skrev bl.a. "Han er kendt for at være en dygtigt strategisk tænkende politiker og har da også været en ledende kraft i udarbejdelsen af Socialdemokraternes nye skattepolitik."

Medlem af Folketinget siden valget 13. november 2007 og siden været Socialdemokratiets skatteordfører. Var en af hovedarkitekterne bag Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis skattepolitiske udspil "Fair Forandring".

### BESPARELSER

*Regeringen lægger op til markante besparelser i det danske forsvar. Hvornår forventer regeringen at fremlægge de konkrete detaljer i disse besparelser?*

- Lige nu foregår der en række økonomianalyser, og når de er færdige vil vi komme med forslag til hvordan vi synes besparelser og omlægninger skal ske. Når vi er blevet enige, så vil effektivering ske relativt hurtigt. Men det hele skal ske i samarbejde med de øvrige forligspartier på forsvarsområdet, og det er vigtigt at notere sig, at der ganske vist ikke er så meget den tidligere og den nuværende regering er enige om, men at forsvaret også kommer til at bidrage til genopretning af samfundsøkonomien, det er vi enige om.

- Vi skal tænke os godt om, når vi så er klar med en plan, skal den realiseres så hurtigt som muligt.

*Er der en tidshorisont?*

- Nej, men vi ved at vi skal være på plads med det pr. 1. januar 2015. Foreløbig ligger budgettallene for perioden frem til 2015 fast.

Budgettal for Forsvarsministeriet efter forslag til finanslov for finansåret 2012

2009:	20,754	milliarder	kroner
2010:	20,759	"	"
2011:	22,434	"	"
2012:	22,953	"	"
2013:	22,996	"	"
2014:	23,001	"	"
2015:	20,379	"	"

### PRIVATISERINGER

*Kan man forestille sig at Danmark vil privatisere dele af forsvaret på samme vis som USA og UK, der bruger civile ansatte/søfolk på ikke-kampskibe som i Royal Fleet Auxiliary / US Sealift Command (i Danmark: miljøskibene, isbryderne)?*

- Det ligger ikke for. Altså vi ved at der er en særlig ordning på vej med isbryderne, at andre skal overtage ansvaret og det kan de så få lov til, men det ligger ikke for med miljøskibene, nej, det har vi ingen planer om.

### INTERNATIONALT ARBEJDE

*Danmarks Forsvar er i dag et af de mere aktive internationalt, både gennem NATO og FN. Er det regeringens hensigt også i fremtiden at være lige aktive i fredsskabende og fredsbevarende operationer som gennem de sidste 10-15 år?*

- Ja, det er det. Vi støtter det internationale arbejde, fordi vores sikkerhed, vores tryghed, fordi hverdagen for almindelige mennesker bestemmes i høj grad af hvordan vi er tilstede ude i verden, og varetager danske interesser. Vi skal fortsat være aktive internationalt.

### KAMPEN MOD PIRATER

*I forbindelse med kampen mod pirater i Det Indiske Ocean, har både de danske redere og de danske faglige organisationer, ønsket at få bevæbnede danske soldater ombord på de danske skibe som er i passage, fremfor bevæbnede private vagter.*

*Dette blev blankt afvist af den tidligere regering. Er den nuværende regering også totalt afvisende over for dette?*

Jeg synes det er OK at der bliver hyret private vagter, men jeg synes ikke det skal være sådan at man skal kunne købe militære ydelser som på et marked. Vores opgave ved Afrikas Horn er at være generelt tilstede, sådan som vi er nu med "Absalon", og bekæmpe pirateri. Men vi skal ikke handle med militære ydelser som fra et kræmmermarked.

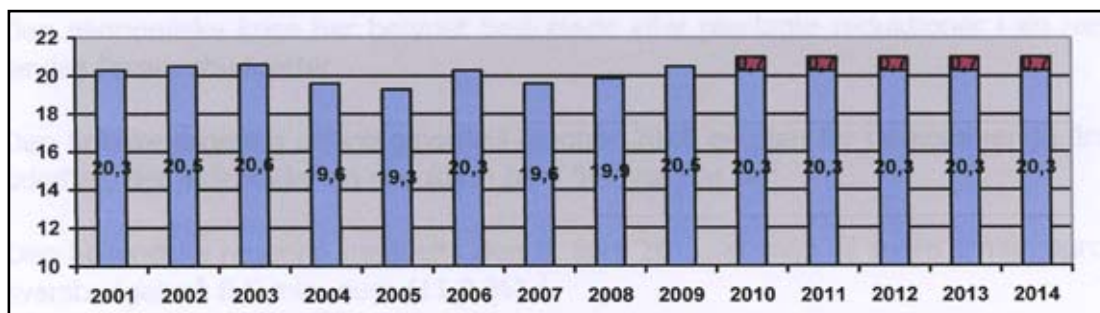
*På Forsvarsministeriets hjemmeside defineres internationale opgaver således at de typisk falder "inden for hovedområderne væbnet konflikt, stabiliseringsopgaver og international ordenshåndhævelse". Kunne man ikke let synes at placering af danske soldater på danske skibe, der passerer farvande truet af somaliske pirater, falder flot ind under "stabiliseringsopgaver og international ordenshåndhævelse"?*

- Jo, men man kan finde masser af ting som kunne puttes ind under de hatte som vi ikke gør i dag, fordi vi ikke kan gøre alt, men vi bliver nød til at prioritere hvor vi bruger ressourcerne henne, - og der må vi altså hellere bruge dem som en del af den generelle piratbekæmpelse, ligesom vi gør med "Absalon" nu.

### VÆRN I SÆRLIGT SØGELYS FOR BESPARELSER

*Er der noget værn, som er specielt i søgelyset for indskrænkninger? (det er f.eks. nævnt at man kunne indgå aftaler om luftforsvaret af DK med andre lande, og derved begrænse udgifter til indkøb og vedligehold af dyre jagerfly, og dyr uddannelse af piloter)?*

**Fra Forsvarsministeriets hjemmeside. Notat om udviklingen i forsvarsbudgettet i Danmark.**



I prisniveau 2010 og i milliarder kroner.

Forsvarsbudgettet blev i f.m. Forsvarsforlig 2010-2014 tilført 700 mio. kr. årligt. De 700 mio. kr. årligt er markeret i figuren med rødt.

- Jamen, der er ikke noget værn som er specielt i søgelyset. Vi skal fortsat have et søværn og et luftværn og en hær, så det er der ikke. Men det vi kommer til at overveje er, om vi vil have et mere internationalt samarbejde, og det vil vi gerne, f.eks. med deling af faciliteter.

### AFSKAFFELSE AF VÆRNEPLIGTEN.

*Regeringen har sagt at den vil afskaffe værnepligten. Hvorledes har man så planlagt at have en "reserve"-styrke til udsendelse i internationale operationer, samt erstatte de reserveofficerer, med navigatør/maskinmester-baggrund fra handelsflåden, som søværnet i dag benytter?*

*Og hvad skal der ske med de enheder som i dag er rene værnepligts-enheder (Livgardens Vagtkompagni, Husarernes Hesteeskorte og kongeskibets besætning)?*

- Ja det må vi se på. Vi skal sikre at der stadigvæk er folk der vil søge ind i forsvaret og kontraktansættes. Tanken er at vi i dag bruger mange ressourcer på værnepligtige som indgår i en mobiliseringsstyrke, og det behøver vi ikke mere.

### DEN TREDJE FREGAT

*Har du noget specielt at sige om bemanningen, eller manglende bemanning, af den tredje af de nye fregatter?*

- Jeg har selvfølgelig hørt kritikken af at man bygger tre fregatter og kun har bemanning til to. Men sandheden er at fregatterne skal indgå i vores flåde i mange mange år fremover, og der kan sagtens opstå nye behov f.eks. ved Arktis og andre steder, hvor det vil være relevant vi er tilstede med en fregat. Vi har også konstateret at vi pludselig mangler en fregat, fordi en anden er gået i stykker og skal på værft.

### SØVÆRNET

*Er der noget andet du godt vil have sagt ved lejligheden, specielt til Søværnet?*

- Det skulle da lige være at jeg har meget meget stor respekt for det arbejde der bliver lavet i søværnet, ikke mindst den måde værnet bidrager lige i øjeblikket ved Afrikas Horn. som jo kalder på respekt fra andre lande rundt omkring i verden. Det synes jeg man har grund til at være stolt over.

## To nye medarbejdere i Søværnets Konstabelforening præsenterer sig selv ..... to

### SØREN FREDERIKSEN Ny forretningsfører

Tiltræder 1/12-2011



59 år, ugift, 2 børn. Datter på 27 og søn på 29. 1 barnebarn og en mere på vej.

Jeg vil ikke påstå at jeg havde, eller nogen sinde har haft, en karriereplan. Jeg må indrømme at jeg nok er den impulsive type, og dog målrettet. Men alligevel har jeg haft et rigt arbejdsliv med mange og store udfordringer, hvor jeg hele tiden har taget tingene som de kom og fik løst opgaverne.

Den røde tråd har nok været at være med, at være der hvor man kunne skabe noget, at se egne ideer komme til verden. Nysgerrig på viden, især om mennesker og deres virke. En handlingens mand, ikke politiker eller diplomat, men naturligvis med en mening om hvad der rører sig i samfundet.

#### TIL SØS

Som ung havde jeg et ønske om at komme til søs, og dermed startede karrieren til søs i 1967 ganske traditionelt med søfartsskole i Sønderborg, efterfulgt af et togt på Skoleskibet Danmark. Herefter stod den på styrmandsaspirant i Mærsk, der blev fulgt op af en kokkeaspirant samme sted.



1967 Skoleskibet "Danmark"

Skiftet skete grundet de dengang herskende krav om syn til navigatører. Et krav jeg ikke kunne matche, og som først blev opdaget da jeg gik på styrmandsskolen i Svendborg i 1971.

Kokkevalget var helt tilfældigt, og skete på rederikon-toret på Kongens Nytorv. Da synsprøven ikke kunne godtages tog jeg til København for at tale med rederiet. Her blev jeg spurgt hvad jeg nu havde i tankerne. "Jeg vil ud at sejle". Hertil svarede de at de ikke bare sendte folk "ud at sejle", de skulle have en funktion. Nå men så send mig ud som kokkelev svarede jeg impulsivt. Og sådan blev det. 14 dage efter stod jeg så i New York og mønstrede M/S Trein Mærsk.

Her var der heldigvis en dygtig og interesseret kok som kunne lære fra sig, så der blev jeg i 17 måneder og 11 dage. Vi lavede 3 måneders rundture mellem Østen og USA. Fantastisk tid, og interessen for den gode mad har heldigvis holdt sig.

Efter elevtid, kokkeskole og sejlads i Mærsk kom jeg så i 1975 til KGH, nu Royal Arctic Line. Her startede interessen for fagligt arbejde med at jeg blev valgt som tillidsrepræsentant, et område som jeg rigtig godt kan lide at arbejde med. Denne interesse har også holdt ved gennem årene, hvor jeg har været med til forhandlinger i Finansministeriet og andre steder. Her var jeg i 13 år som kok og senere Hovmester, afbrudt af værnepligten i Søværnet i 1976.

#### SØVÆRNET

Tiden i Søværnet blev brugt på *Orlogskutteren Teisten*, *Bevogtningsfartøjet Daphne*, *Transportfartøjet Sleipner* og *Torpedobåden Søridderen*. Jeg husker tilbage på denne tid med stor glæde og mange minder. Det meste af tiden gik med sejlads rundt i alle kroge af de



1976 "Kununguaq" Grønland

## nye medarbejdere i Søværnets Konstabelforening præsenterer sig selv ..... to nye

danske farvande, med øvelser, testsejls og almindelig bevogtning. Det var jo på den tid de russiske "trawlere" opererede flittigt bl.a. i Øresund. Der gik meget tid med at sende dem ud af de danske farvande, med udgangspunkt i Køge, hvor vi lå en del.

### TILBAGE TIL GRØNLAND

Efter søværnet tog jeg tilbage til KGH, men kontakten til søværnet blev bibeholdt. Dels når vi anløb Grønnedal med forsyninger og dels når vi lå sammen med Inspektionsskibene, primært i Godthåb og Grønnedal. Vi gik jo lidt på besøg hos hinanden og fik mange gode timer til at gå med socialt samvær.

Så jeg kender mange af skibene og deres historie via disse besøg, gennem mange år. Derudover har jeg hele livet haft søværnet tæt på kroppen, idet begge mine brødre har haft deres arbejde der, bl.a. i Frømandskorpset og i det faglige. Herigennem har jeg naturligvis hørt og set en del, og altid interessant.

### SØVÆRNETS KONSTABELFORENING

Nu er jeg så tilbage, denne gang som forretningsfører for SK, en opgave som jeg går ind til med en vis ydmyghed, men også med store forventninger til et godt samarbejde med bestyrelsen og ikke mindst formand Ib Skoubo, til gavn for medlemmerne.

Ib Skoubo har i SKnyt nr. 5 redegjort lidt for sine tanker og forhåbninger om fremtiden. Dette sammenholdt med det *Arbejdsprogram* som fremgår af hjemmesiden glæder jeg mig til at være en del af.

Derfor ser jeg frem til igen at beskæftige mig med forsvarets folk, og samtidig også med noget som jeg holder meget af, nemlig at gøre, eller prøve at gøre, hverdagen lidt bedre for nogen. Og når det så kan gøres med søfolk, flyvere og andet godtfolk, er det kun bedre. Servicegenet er da heldigvis stadig intakt.



Da mine forhold ikke var "til døden os skiller ad" gik jeg i land i 1998. Nu stod den så på transportbranchen, først som chauffør og lidt senere som kørselsleder og -chef.

I transporttiden tog jeg samtidig en del kurser og uddannelser, bl.a. Merkonomkurser inden for Ledelse og Samarbejde, Virksomhedsøkonomi og Arbejdsret. Dette kommer mig nu til gode i det job som starter 1. dec.

En kursusform jeg varmt kan anbefale. I vore dage kan de tages på nettet.

Interessen for det faglige bestod, selvom jeg nu sad "på den anden side af bordet", og det har så bragt mig til Søværnets Konstabelforening, hvor jeg forventer at blive "til pensionen skiller os ad".

Se i øvrigt mere på [www.renf.dk](http://www.renf.dk) hvor jeg har startet min helt egen lille hjemmeside, som jeg forhåbentlig bliver færdig med i løbet af vinteren.

**Søren Frederiksen**

1994 "Simiutaq" torsketrawler



2011 SK Rødovre



## medarbejdere i Søværnets Konstabelforening præsenterer sig selv ..... to nye meda

### HANNE HANSEN Ny kommunikationskonsulent

Tiltræder 1/12-2011



Foto:  
Lars Aarø

### SORT PÅ HVIDT

En historie om dig selv, gerne i lidt selvironisk distance. Sådan lød den bundne opgave, jeg midt i november blev pålagt inden min tiltrædelse som kommunikationskonsulent i Søværnets Konstabelforening og CO-Søfart. Jeg skriver meget gerne men foretrækker bestemt, at det er om alle andre end mig selv. Her følger så undtagelsen fra min hovedregel, ledsaget af et velment "på gensyn".

Når disse linjer læses, er jeg godt i gang med en spændende "påmønstring" som kommunikationskonsulent hos CO-Søfart og Søværnets Konstabelforening. Her indtager jeg stolen 1. december. Og jeg ser frem til at tage hul på en lang række opgaver, der alene løses i tæt og frugtbart samarbejde med andre.

I skrivende stund glæder jeg mig til at komme i tættere dialog med organisationernes medlemmer og ansatte, at få fingrene ned i tasterne i mine nye rammer og skrive for, om og til jer på diverse platforme.

Det er nemlig langt mere interessant og lettere end at begå nogle meningsfulde linjer om mig selv, sådan som jeg nu er blevet pålagt til dette blad.

### NEM AT OMGÅS

Den korte version af mit 53-årige liv i CV-format kan uden detaljerede nuancer, findes på side 15.

Til det kan jeg så supplere, at jeg kom for tidligt i skole – og som følge af det, blev jeg meget sent voksen. Voksen vel at mærke efter egen målestok. Tror nok, at jeg reelt først nåede dertil, da jeg fyldte 50. Da det runde hjørne blev passeret og fejret efter alle forskrifter, var også de indre krinkelkroge vokset til, mener jeg.

En af fødselsdagsgaverne var ledsaget af en badge, der med giverens glimt i øjet er en ret så rammende beskrivelse af undertegnede: Jeg er let at omgås, bare jeg får min vilje. Badgen har lige siden fulgt mig og hænger på min opslagstavle. Så er mine omgivelser i det mindste advaret.

Diagnosen vedgår jeg – modstræbende. Der er vist mere om snakken end som så. Sikkert er det i hvert fald, at jeg er en stædig rad, der ikke giver op ved første møde med lidt oprørt vand.

Det er til tider en omkostningstung egenskab, men hyppigst er det trods alt stædigheden, der har sendt mig forlæns gennem livet. Og det sætter jeg pris på. Ja såvel livet som det, at det er levet forlæns. Det er det såmænd blevet lige siden jeg så dagens lys – og kom for tidligt i skole.

### PÅ DYBT VAND

Et års tid inden jeg afsluttede en musik- sproglig studentereksamen i Hjørring, søgte jeg ind som styrmandsaspirent hos A.P. Møller. Der skulle gå et helt år, inden rederiet svarede på mit brev med forespørgsel om ansøgningspapirer, men det skyldtes en glubsk sorteringsmaskine hos postvæsenet og ikke rederiets tilbageholdenhed med at ansætte aspiranter af – den gang – sjældent køn.

Med tendens til søsyge, vandskræk og hjemvé lå det jo lige for, at jeg som 19-årig tog ud at sejle. Jeg havde ingen familiemæssige relationer til søens folk, så det var et spring ud på det dybe vand, i bogstaveligste forstand. Beslutningen var da også, at landjorden igen skulle være fast grund under min tilværelse, når nysgerrigheden engang var blevet styret.

Her 34 år senere kan jeg så konstatere, at jeg sådan set hænger her endnu. Sejler ganske vist ikke, men rødderne er så vidt forgrenet i den maritime verden, at en omplantning vil være med risiko for at krop og hoved vil miste sin livgivende næring. Dertil kommer, at nysgerrigheden langt fra er styret. Og endelig må jeg konkludere, at jeg er ud-

## Arbejdere i Søværnets Konstabelforening præsenterer sig selv ..... to nye medarbej

styret med en dyb afhængighed af at fodre de små grå i øverste etage med nye opgaver.

### JOURNALIST MED BAGTANKE

Det sejlene liv forlod jeg til fordel for en studieplads på Danmarks Journalisthøjskole i 1987. Fire år senere var jeg polstret med en eksamen og en del viden om, hvordan blandt andet sorte bogstaver sat i en bestemt rækkefølge på hvidt papir kan bruges i forskelligt øjemed.

Bagtanken med at tage endnu en uddannelse ud over den skibsførereksamen, jeg havde erhvervet på Svendborg Navigationsskole rundt regnet ti år før, var at kombinere de to ting. At bruge journalistikken inden for Det Blå Danmark var min fromme hensigt.

### SPEKTAKULÆRT FORLIS

De første år i journalistfaget blev dog tilbragt i lokal-presse. Og onde tunger vil påstå, at mit første forsøg på at kombinere journalistfaget med det maritime led skibbrud stort set ved første vandberøring.

Sommeren 1992 arbejdede jeg som journalist på den lokale ugeavis, Odder Avis. Selv om vi på redaktionen konkurrerede med både Århus Stiftstidende og Horsens Folkeblad om nyhederne, så havde de tre redaktioner et fortrinligt socialt netværk. Vi spiste for eksempel frokost sammen hver dag – alle seks-syv journalister. En dag foreslog lokalredaktøren på Horsens Folkeblad, at vi alle gik sammen og fabrikerede et fartøj til sommerens konkurrence ved den lokale havnefest i Hou.

En rampe belagt med grøn sæbe sender her de mere eller mindre sødygtige kreationer ud i havnebassinet, hvor en 50-60 meters padling skal bringe fartøj og besætning frem til en klokke. Redaktørens skitse var meget overbevisende. Inden dagen var omme var jeg lokket med på den galej. Som navigator var det oplagt, at jeg skulle være gast i det fartøj, der skulle bygges – en avishat i overstørrelse.

Nuvel, papmaché er nu en gang ikke det mest vandfaste materiale, og allerede her burde jeg jo nok have meldt fra. Avishatten var et helt weekend-projekt for sig. Aviser havde vi jo nok af. Og på toppen af hatten red en and – avisand. Jo, vi var virkelig sjove.

Før søsætningen skortede det ikke på dommedags-kommentarer fra publikum. En del ville vide, hvordan stabilitetsberegningerne så ud.

Det ærlige svar er, at stabiliteten var ikke-eksisterende.

Avishatten kæntrade ved første møde med vandoverfladen. Og som sagt. Papmaché holder ikke længe i vand, så inden vi så os om var vi, kaptajn og styrmand, uden fartøj. Men det var et spektakulært forlis – om ikke andet. Og i dagene derpå trøstede jeg mig ved, at vi trods alt ikke var stødt på grund. Det ville alligevel have gået min navigatorstolthed for nær. At fartøjet opløses er vel ret beset ikke styrmandens ansvar. Det må sådan set være rederens hovedpine.

### ENSOM SELVSTÆNDIG

Efter tiden på Odder Avis havde jeg som freelance-journalist og kommunikationsrådgiver større held med at kombinere journalistikken med min maritime baggrund.

Det blev gennem årene til en del freelanceopgaver for diverse maritime organisationer og foreninger.

Efter seks år som selvstændig med et par afstikkere som underviser på Danmarks Journalisthøjskole, savnede jeg dog både sparring og kollegialt samvær og tog hul på tilværelsen som informationsmedarbejder. Først på et center for videregående uddannelser og bag efter på et videnscenter.

Begge dele var dog langt fra saltvand, hvilket var et handicap.

*(fortsættes side 12)*



*Første forsøg på at kombinere journalistfaget med min maritime baggrund endte i et spektakulært forlis. En avishat i overstørrelse lavet i papmaché overlevede ikke mødet med saltvandet i havnen.*

## RETUR TIL SALTVAND

Sommeren 2003 fik jeg så tilbudt jobbet som journalist på fagbladet Søfart, hvor de efterfølgende godt otte år forsvandt med forskelligartede opgaver foruden det at putte sorte bogstaver på hvidt papir. En af ekstra-tjanserne var blandt andet at afløse chefredaktøren, når han enten var på ferie eller på andre opgaver.

Men det grundlæggende journalistiske arbejde manglede den kompleksitet, der ligger i en bredere kommunikationsstilling som den, jeg nu med stor forventning er under ommønstring til i CO-Søfart og Søværnets Konstabelforening.

## NYE MÅL

Det bør være overflødig at indskyde, at jeg især ser frem til at skulle skrive om andre og andet end mig selv. Men der for uden ser jeg frem til i samarbejde med mine nye kolleger i huset, foreningerne og medlemmerne at sætte mål og kridte banerne op for det, som kommunikationen skal være medspiller i.

Kommunikation er nemlig meget andet end sorte bogstaver på hvidt papir. Og konsekvenserne kan have flere led og lag.

Det erfarede jeg, også længe inden jeg som sådan blev professionel i kommunikationserhvervet. Jeg havde ikke befundet mig til søs som aspirant i mange uger, inden jeg ubevidst havde opøvet en evne til at servere et hurtigt svar på tiltale, når mandehørmen om bord skulle prøve hende der "aspen" af. Målet med mine rappe svar var råt for usødet at lukke k.... på vedkommende. Og det virkede. Det var faktisk forbløffende nemt. Man skulle bare være en tand frækkere i svar-bemærkningen. Så blev der stille.

Da jeg som nyuddannet styrmand påmønstrede mit første skib, en produkttanker i rederiet Dannebrog, mente kaptajnen, at den også nypåmønstrede styrmands aspirant ville være i de bedste hænder hos en navigatør, der just kom fra skolen med al lærdom present.

Første sørejse gik fra UK over Atlanten til Houston i ballast. Det tog sin tid i den aldrende damper, der maskinelt havde sine problemer. Aspiranten var fast selskab på mine aftenvagter fra kl. 18 til midnat. Og når stjernerne var fanget og en position placeret på oversejlingskortet, stod vi der på broen og udvekslede erfaringer fra hver vore korte liv. Mørket faldt på, og aften efter aften blev vi hver især klogere på mange ting og hinandens familierelationer.

Det blev til mange kopper kaffe. En aften, hvor sømilene til Houston efterhånden var til at overskue, kunne jeg godt fornemme, at aspiranten havde noget på sinde, der sandsynligvis ikke var strengt fagligt. Jeg kunne i mørket høre, at kaffekruset blev rykket rundt flere gange og prøvende rømmede han sig.

Så kom det.

-Du øh... i messen snakker de om, at når vi kommer til Houston, så skal de ud og se på damer. Hanne... jeg tænker på øh..., hvad skal du egentlig i Houston, spurgte han så.

Min opøvede refleks var der prompte.

- Mig?, udrød jeg, og tilføjede i samme åndedrag.

- Jeg skal i land og ha' mig en ordentlig neger.

Så blev han stille. Det virkede. Den grove bemærkning lukkede munden på ham. Fint.

Jeg skal understrege, at der i bemærkningen hverken lå racistiske eller ringeagtende toner. Men sådan var sproget nu engang.

## OVERRASKENDE KONSEKVENS

Da vi et par døgn senere ankom Houston og skulle laste, var der stort set ikke den ting, der ikke gik galt. 1. styrmanden skulle afløses, men hans afløser kom ikke. Det forhindrede dog ikke kaptajnen i at afmønstre den noget ophidsede 1. styrmand, der i forvejen skulle have været afløst et par havne før.

Så antallet af styrmænd til at forestå lastningen var hurtigt talt op. Overstyrmanden og undertegnede. Og da overstyrmanden pr. definition ikke bevægede sig ud på dækket, så var der kun mig til at afløse mig selv.

To døgn senere var vi klar til afgang. Jeg havde stort set ikke sovet, men kunne lige nå et bad og en halv time på briksen, inden afgang. Jeg havde lige præcis lagt mig, da det bankede på døren. Først forsigtigt. Så lidt hårdere. Jeg flåede døren op. Rasende. Ude på gangen stod styrmands aspiranten sammen med en meget mørk mand.

- Jeg syntes, det var så synd for dig, at du ikke kom i land, så jeg har købt ham her til dig, smilede styrmands aspiranten.

Se det var jo service. Men det var også en lærerig oplevelse i kommunikation. Den konsekvens havde jeg langt fra forudset, da jeg en uge forinden havde været rapkæftet – alene med det formål at lukke munden på aspiranten.

Kommunikation har konsekvenser. Også på længere sigt.

**Hanne Hansen**



**Uddrag af Søren Frederiksens CV**

1952	Født
1967	Elev på Statens Søfartsskole i Sønderborg
1968	6 måneders togt Skoleskibet Danmark
1968-1974	Styrmandsaspirant og kokkelev Mærsk
1974-1977	Kok hos Mærsk og KGH
1975	Værnepligt i søværnet
1977-1998	Hovmester KGH, Royal Greenland og Aalborg Portland
1998-2008	Kørselsleder og -chef i transportbranchen. I ledels opgaverne: personalehåndtering, mandskabsplanlægning, rekruttering, opfølgning på overenskomster, forberedelse og afslutning af sager
2009-2011	Operation Manager PetroLog HOYER Group. Daglig leder af bezin- og olie kørsel i hele Danmark

**Diverse**

Gennemført en række arbejdsmarkedsrelaterede kurser.

**Uddrag af Hanne Hansens CV**

1958	Født i Vendsyssel
1977	Student
1977-1982	Styrmandsaspirant Mærsk
1982	Skibsførereksamen
1982-1987	Navigatør på langfart, diverse rederier
1987-1991	Danmarks Journalisthøjskole
1991	Journalisteksamen
1992-1996	Forskellige job som journalist og informationsmedarbejder
1996-2001	Selvstændig freelance-journalist og kommunikationsrådgiver.
2001-2002	Informationsjournalist, Vitus Bering Danmark
2002-2003	Informationsmedarbejder Videnscenter for Bevægelsehandicap
2003-2011	Journalist, redigerende og webansvarlig samt afløser for chefredaktøren, Fagbladet Søfart.

**Diverse:**

1993	Forfatter til bogen "Lidt om Herfra min Verden går", støttet af Kulturfonden.
1996	Projektleder på Danmarks Journalist højskole
2006-2007	Lancering af bladet Søfart på internettet.

## LOKALE CHEFER OG LEDERE BEGÅR KONTRAKTBRUD FOR AT SPARE PENGE

**Af: Hans Frederiksen**

Forsvaret og dermed også Søværnet er ikke overraskende hårdt ramt af den internationale økonomiske krise og sidst af krigen i Libyen.

Aktivistisk udenrigspolitik er en kostbar affære, og søværnets meget kvalificerede internationale engagement har en ubehagelig økonomisk belastende effekt.

Mange millioner kroner er brugt på sagen, og de mange penge, betyder sammen med den i forvejen trængte økonomi besparelser på mange områder. Det kan vi alle forstå. Hvad der derimod ikke er forståeligt er, at der files med betalingen af tillæg og ydelser til de ansatte.

Når love, bestemmelser, aftaler og forvaltningsregler overtrædes med begrundelsen, at der ikke er penge til at udbetale efter reglerne, og arbejdsmiljøregler overtrædes med begrundelsen, at der ikke er økonomi til at overholde reglerne, hvis opgaven skal løses, er det ikke godt nok.

At det er et ledelsesproblem er selvsagt. Og det må de tage sig af. Det er deres pligt. Ledelse skal nemlig foregå efter gældende love, bestemmelser, aftaler og forvaltningsregler.

I krigsområderne og under uddannelse i krigskunsten, gælder særlige regler. Men i alle andre tilfælde er det fredstidsbestemmelserne, der gælder.

Og så tilbage til fifleriet. Det er ikke i orden, at lokale chefer og ledere gang på gang overtræder de gældende bestemmelser og forvaltningsregler. Det kan betragtes som kontraktbrud.

De ansatte har en kontrakt, hvoraf det fremgår, at de er ansat efter gældende overenskomster og bestemmelser, og de skal selvfølgelig følges. En kontrakt er en aftale mellem den ansatte og Forsvaret.

Der kan være nødsituationer, som kan begrunde overtrædelse af visse regler, fx i forbindelse med løsning af en opgave. Men det kan ikke være nødsituationer gennem mange måneder og i flere år. Det gælder især ydelser, tillæg og arbejdstidsregler.

Fx er det observeret, at der i en øvelsesordre, som er omdelt til personalet, er bestemt, at der ikke skal udbetales vagt og øvelsestillæg. Det er kun en af mange overtrædelser.

Søværnets ledelse må sikre at gældende overenskomster og bestemmelser bliver overholdt.

# LYNX

maskine

og

mand

## DET BEDSTE FLY

**Man er stadig meget glad for Lynx-helikopteren i Eskadrille 723**



Foto:  
Søværnet

**Af:  
Journalist Karl Vilhelm  
Christiansen**

Det danske forsvars flyvning på Nordatlanten foretages af fastvingede fly (Herkules og Challenger) og af helikoptere (Lynx).

Helikopterne er i det nordatlantiske område baserede på søværnets inspektionsskibe, og året rundt er der hele tiden mindst én Lynx ved Grønland og Færøerne. Det er dermed begrænset, hvor meget man kan dække. Men effektiviteten er stor.

- Enheden (den nuværende Eskadrille 723 red.) er født til Nordatlanten, fortæller orlogskaptajn Martin Thorup, der er chef for eskadrillen.

Da det nye grønlandsskib Hans Hedtoft forsvandt sporeløst i 1959 med et stort tab af menneskeliv til følge, nedsattes en kommission, der kom med konkrete anbefalinger omkring redningstjeneste ved Grønland. Det førte til, at der allerede i 1962 blev indført inspektionsskibe med helikoptere (Alouette).

- De helt store opgaver er redning og suverænitetsbevarelse samt støtte til politi og brug som ambulancefly. Det er et kæmpestort område, der bliver større med isens tilbagevækning, og det er begrænset, hvad ét skib med én helikopter kan klare. Vi har også Færøerne som opgave, men der skal vi dog ikke stå for redningstjenesten, idet beredskabet i området er overtaget af Færøerne selv. Vi er kun ved Færøerne, når der er ressourcer til det. Og så er der to enheder på Nordatlanten på samme tid.

- Vi har en kontrakt, der siger, at vi på et år hele tiden skal



Foto: Helicopter Wing Karup

have to fly på Nordatlanten og halvdelen af tiden skal der også være en Lynx på INTOPS.

- Vi er dimensioneret til denne opgave, men jeg har ikke flyvetimer til det. Vi har derfor ikke været på Færøerne så meget, som vi gerne ville.

### Tre mand

Eskadrillen har otte Lynx-helikoptere, men det ene er blevet totalt afskrevet efter et havari. Der burde være 15 besætninger på tre mand (pilot, 1. tekniker og 2. tekniker), men det begrænsede antal flyvetimer volder besvær. Til gengæld vejer de internationale opgaver tungere og tungere og Forsvarskommandoen har prioriteret til fordel for dette område.

- Opgaverne på Nordatlanten tager ca. 400-500 flyvetimer om året, og en del af timerne går til blandt andet fiskeriinspektion og til patienttransport på land, fortsætter Martin Thorup.

- Redningsopgaverne i de grønlandske farvande udføres sammen med søværnet og til lands med politiet. Vi deltager i alle redningsopgaver til søs og i nogle få på indlandsisen. Men på Grønland benytter man de redningsmidler, der er nærmest, og vi er med i omkring 50 redningsaktioner på årsbasis.

Man samarbejder også med flyvevåbnets fastvingede fly i Luftgruppe Vest.

- Der er ingen tvivl om, at de opgaver, eskadrillen er født



Foto: Helicopter Wing Karup

til, vil vokse fremover: der vil komme megen mere sejlads gennem øget turisme, kommerciel transport, fiskeri og større aktivitet omkring olieudviklingen.

Martin Thorups svar på, om Lynx er velegnet til opgaverne på Nordatlanten, er "ja og nej"!

- Det afgøres af mange faktorer. Men i grunden er den for lille til rigtige redningsaktioner. Der har dog endnu ikke været noget, vi ikke har kunnet klare. Og Lynx er fantastisk velegnet til forholdene deroppe. Det er en lille og kompakt helikopter, der kan tåle det maritime miljø. Den er da også bygget til disse opgaver og er specielt designet til små skibe.

- Lynx er for eksempel den eneste helikopter, der ved hjælp af rotoren kan trykke sig ned på dækket. Det er en stor hjælp ved stærk søgang.

### Kan lave alt

-Danmark er den eneste nation, der kan lave så gode resultater med så få mand i helikoptergruppen (tre). De andre nationer skal anvende en større gruppe, blandt andet fordi vi bruger teknikerne på en anden måde end de andre lande, der bruger Lynx. Vore teknikere flyver med, og de kan stort set lave alt ved helikopteren. Der er dog i nogle situationer behov for at få støtte hjemme fra. Reparationerne bliver foretaget deroppe, og det er meget korte perioder, helikopteren ikke er til rådighed.

- Lynx er simpel og vi kan håndtere den. Den kan repareres af to mand. Teknikerne kan både skruer på helikopteren og

hjælpe piloten. Og vi skal nok løse opgaverne.

Eskadrillechefen understreger den store betydning af det gode samarbejde mellem piloterne og teknikerne.

- Vi skal være i stand til at være tre mand sammen i en måned. Samtidig er det helt anderledes at flyve redningsaktioner på Nordatlanten end hernede, for vi skal klare os selv deroppe, og det stiller større krav til modenhed.

Besætningerne er ude en måned ad gangen. Men i den tid udnyttes tiden fuldt ud, idet man enten flyver eller er på vagt ved helikopteren. For der er ikke nogen at skifte med på skibet. Det er også en udfordring at få en flyvevåbensenhed til at fungere på søværnets sejlsende enheder, men man har stor erfaring på dette område.

Martin Thorup fremhæver desuden, at Lynx er en helikopter med fin stabilitet og stor driftsikkerhed. Den er også meget manøvreduktig. Og hvis han skulle vælge en helikopter til opgaverne i Eskadrille 723, ville han stadig vælge Lynx. Om det fremover kan betale sig økonomisk, er et andet spørgsmål.

Et af de store problemer er vedligeholdelsesudfordringerne omkring flyet, og det bliver dyrere og dyrere og vanskeligere og vanskeligere at leve op til dem.



# ET SPÆNDENDE OG GODT JOB

## Arbejdet som flyvende tekniker er efterspurgt i flyvevåbnet.

Oversergenterne Kim Madsen og Steen Midjord er begge flyvende teknikere (1.tekniker) på Lynx og har fløjet helikopter siden slutningen af 1970'erne.

- Det er sådan et arbejde, man ikke bliver træt af, fortæller de.

Steen Midjord har prøvet at have en civil stilling i en periode.

- Men det var ikke nær så godt, siger han.

- Det her er et spændende job selv efter så mange år. Der er ikke to dage, der er ens.

De flyvende teknikere er alle begyndt som flymekanikere og kan først søge ind til den flyvende tjeneste, når man er udlært og har arbejdet på vedligeholdelsesværkstedet.

- Men målet for alle er at blive flyvende tekniker og at komme i eskadrillen. De unge mennesker står i kø for at komme med.

Før man kan blive flyvende tekniker, skal man have 230 flyvetimer i den rolle og gennemgå en række tests. De nye 1. teknikere skal yderligere omkring Flyveskolen og gennemgå et kursus der.

Kim Madsen fortæller, at han søgte ind i flyvevåbnet for at blive uddannet og dermed senere kunne få arbejde i SAS. Men så fik han job ved helikopterne og blev hængende.

- Opgaven for en 1. tekniker er at have ansvaret for teknikken, og han sidder til venstre i cockpittet ved siden af piloten. Vi har hver omkring 100 flyvertimer om året, foruden mange timer med arbejde på jorden, siger de to 1. teknikere.

- I de gamle Alouetter var der også et askebæger. Så kunne man få lov til at flyve, hvis piloten skulle kradse sin pibe ud!

- Vi er ude to-tre gange om året, hver en måned ad gangen. Ved hjemkomsten har vi normalt fri i to uger og fordeler desuden afspadseringen. Der har aldrig været problemer med arbejdstiden, selv om det var lidt hårdt, da børnene var små. Men vi fandt ind i rytmen.

### Det barske vejr

De fortæller, at vejret kan være barskt på Nordatlanten og at temperaturen i cockpittet sagtens kan nå ned mod frysepunktet. Det hjælper dog, at de er iklædt overlevelsdragter.

De har også været ude i kritiske situationer omkring Grønland, men blandt andet er isopbygningen på helikopterne værre i Danmark. Og tågen kan genere alvorligt på Færøerne.



Foto: Karl Vilhelm Christiansen



Foto: Søværnet

En stor del af flyvningerne sker i forbindelse med redningsaktioner.

- Redningsopgaverne er altid kritiske deroppe, og de er specielt dramatiske for dem, der skal reddes. Dramaet knytter sig i høj grad til vejret.

- En stor del af dem, der skal reddes, er fiskere, der er kommet til skade på en trawler. Så kan det blive svært, hvis vi både skal have en bære og en læge ned på skibet. Vi afgør hver gang, om der skal en læge og en redder med i den lille helikopter. Folk kommer oftest til skade under dårligt vejr, og så flyver vi i dårligt vejr! Vi kan også komme ud for at skulle sætte et redningshold ned på et skib ved for eksempel havari eller brand.

- Almindeligvis sejler vi rundt derude, hvor fiskerne er og hvor de kommer til skade. Trawlerne er ofte samlede i et mindre område. Men vi kan også komme til at skulle sejle længe, før vi kan flyve og nå frem til målet. Det kan sagtens dreje sig om op mod et halvt døgn.

Rækkevidden er ca. 300 sømil med normal tank (2½ time), men der kan sættes en ekstra tank på med brændstof til yderligere ca. en times flyvning.

De er begge meget glade for at arbejde med Lynx-helikopteren, også selv om den er lille.

- Den er robust, og vi får nok ikke nogen helikopter, der er bedre. Der findes ikke noget bedre på markedet. Vi er da også ofte i stand til at flyve, når andre ikke gør det. Og Lynx opererer godt i det kolde klima

- Men Lynx'en er ikke særlig service-minded, og vi har problemer med reservedele. Meget er gammelt og bliver ikke produceret mere. Desuden er meget af elektronikken fra

1970'erne, hvor prototypen fløj første gang. Den gennemgik et face-lift omkring år 2000, hvor der blandt andet installeredes ny motor, ny rotor og nyere navigationsudstyr.

### Stuver sammen

Lynx er ikke særlig stor. Der kan være otte mennesker i den konfiguration, Eskadrille 723 bruger. Man kan dog presse flere ind, hvis sæder og lignende smides ud.

- Så stuver vi ind, for vi kan se på instrumenterne, hvad der er at gøre godt med.

- Det giver mere i løn at være flyvende tekniker (blandt andet flyvetillæg), og vi har også fået flere fridage. De fleste vil helst afholde den optjente frihed i stedet for at få den udbetalt.

De fortæller, at der ikke er de store problemer ved for eksempel fiskeriinspektionen. Fiskerne ved, at de kan blive retsforfulgt internationalt. Der er heller ikke så mange skibe i området længere. De eneste situationer, hvor de er bevæbnede, er ved Sirius-operationer. Det skyldes, at man ved de lejligheder risikerer at møde aggressive isbjørne.

En af de store forskelle mellem 1980 og 2011 er, at platformene, altså inspektionsskibene, er blevet større.

- Vi stortrives med folkene derude, og vi har fået flere venner i søværnet end i flyvevåbnet. Man kommer meget tæt på hinanden på et skib, hvor man er sammen døgnet rundt i længere perioder. Det er ikke et problem at være fra flyvevåbnet ombord på et skib. Den store forskel er, at vi kun er på skibet én måned ad gangen mens besætningens mission varer tre måneder, slutter Steen Midjord og Kim Madsen.

**Karl Vilhelm Christiansen**

# Sild i nord og syd

## SØKOST

Af: Jonatan Leer

**Motto: ensidig fokusering på sundhed skaber hverken spændende mad eller lykkelige mennesker.**

"Hvis silden var sjældnere og dyrere, ville man gøre meget mere ud af den". Således bemærker Alexander Dumas – det var ham, der skrev De Tre Musketerer - i sit store madleksikon. Selvom denne konstatering faldt i 1873, er den sand den dag i dag. Silden er billig og regnes for jævn hverdagskost. Det er synd, da den er en lækker og sund fisk med mange anvendelsesmuligheder.

*Clupea harengus* - som er sildens tekniske betegnelse - fanges primært i det nordlige Atlanterhav. Den har i århundreder været en eksportvare fra England og de skandinaviske lande til Middelhavslandene. Her blev den anset som mere eksklusiv end nordpå, hvor stimerne ifølge legenderne var så store, at man kunne skovle de fede fisk i land med hænderne.



Alexander Dumas fortæller også en anden røverhistorie som illustrerer sildehandlens vigtighed, og de forskellige måder at opfatte fisken på i nord og syd. Pave Pius VII var under et angreb fra de revolutionære franskmænd nødt til at flygte fra Rom. Italiens hovedstad var på det tidspunkt en af de store importører af sild, særligt i tiden omkring påske, hvor enhver troende katolik ifølge traditionen udelukkende må spise fisk og ikke kød.

Pavens flugt afstedkom en række spekulationer, og flere spåede, at Italien nu ville blive protestantisk. Dette rygte vakte jubel nord for Alperne, hvor protestanterne så en mulighed for omsider at afslutte århundreders blodige religionskrige. Et engelsk parlamentsmedlem udbød dog: "Gud, lad det ikke ske!", da han fik beskeden. En undrende kollega udbød sig en forklaring på denne reaktion: "Vil det ikke være en god ting, hvis verden kunne samles om den protestantiske tro og skabe varig fred?". Hvortil parlamentsmedlemmet replicerede: "Jamen, hvis der ikke er flere katolikker i verden, hvad skal vi da gøre med vores sild?"

Silden hyldes dog stadigvæk i det danske køkken til højtidernes kolde borde. Her kan vi både få dem røgede med æggeblomme og løgringe eller i karrydressing med halve æg. Betydningfuldt nok har jeg bemærket, at netop karrysilden er utrolig populær, når man har udenlandske gæster, som man gerne vil præsentere for smørrebrød. Jeg har med stort held serveret dem for både franskmænd og spaniere. Sidstnævnte blev så fjollede med karrysild, at de engang imellem tager fra deres hjem i Nordspanien til O'Porto midt på den portugisiske kyst for at købe sild i byens IKEA. De svenske sild kunne dog ikke hamle op med de danske!

En af mine favoritter er den stegte sild, som vi ofte fik i mit barndomshjem. For nogle år siden blev jeg præsenteret for en bornholmsk variant. Her blev den stegte sild serveret på rugbrød men med bløde løg under og toppet med sød sennep og rødbeder. Det er en fremragende måde at "gøre noget ud af silden", som Dumas indirekte formanede os til. Den vil pryde på ethvert julebord.

Jeg har fundet ud af, at man kan få et godt resultat ved at stege silden under grill i ovnen. Det er meget hurtigere og kan forberedes, så man ikke står med hænderne fulde, hvis der kommer gæster.

Det maritime folkekøkken ønsker "Glædelig jul"

*I glasset: En mørk og kraftig juleøl i det store glas og porsesnaps i det lille!*

Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: [jonatanleer@hotmail.com](mailto:jonatanleer@hotmail.com)



**Stegte sild med bløde løg, sennep og rødbeder**

**Til fire højt belagte:**

4 skiver rugbrød  
 4 dobbelte sildefileter  
 4 store løg  
 150 gram smør  
 Rasp  
 Syltede rødbeder  
 Honningsennep el. sød sennep  
 Salt, peber og sukker



- Pil løgene og halvér dem og skær dem i tynde skiver.
- Kom løgringene i en gryde med 50 gram smør + lidt salt og sukker. Lad dem stege bløde ved svag varme. Løgene skal blive til en gyldenbrun masse. Det kan godt tage 20-30 minutter.
- Smelt resten af smørret og kom rasp i til det er en slags dej. Krydr med salt og peber.
- Læg sildefileterne med skinsiden opad på en bageplade med bagepapir. Fordel smør-raspmassen på.
- Tænd grillen på ovnen. Når den er rygende varm kommes sildene ind øverst oppe i 5 minutter.
- Så samles det hele: Først en skive rugbrød, så rigeligt med løg, derpå silden, som toppes med sennep og et par skiver rødbeder.
- Så til bords – med den start kan julefrokosten ikke gå helt galt!

*Velbekomme*  
*Jonatan Leer*

# IMPERIAL WAR MUSEUM LONDON

## Tekst og foto: John Ibsen

Få lande har som England ført krig på alle kontinenter, i snart alle lande, på alle større øer - ja i stort set hele verdenen.

Krigen og traditionerne fylder meget i den engelske selvopfattelse, og landet har i langt større grad end herhjemme, en tradition for at bygge mindesmærker og museer, som hylder krigerne og krigen.

Imperial War Museum på Lambeth Road i Londons centrum, er et af disse museer.

Museet var oprindeligt et hospital, som kan dateres helt tilbage til 1247, men har siden 1917 huset en broget udstilling af krigen og krigsmateriel.

Med udgangspunkt i ønsket om at forklare kommende generationer af kampklare englændere baggrunden for første verdenskrig, har museet udviklet sig til en manifestation af den engelske vilje til at drage i krig.

Alle værnene er repræsenteret, og i hovedindgangen, som allerede før dagens åbning kl. 10 er fyldt med busser, råbende lærere og hundredevis af børn i skoleuniformer, bliver man mødt af to 15 tommer kanoner fra den britiske flåde.

De er begge fra slutningen af første verdenskrig, vejer 100 tons, og kunne affyre en 876 kg. granat på en maksimal afstand af 29 km.

Efter at have passeret forhallen, hvor man oplyses om, at det er ganske gratis at besøge museet, bliver jeg mødt med en udstilling omhandlende englændernes seneste involvering i Afghanistan. Da en del af englænderne ligger i samme område som vore egne tropper, får denne udstilling naturligvis sin helt egen betydning

Udstillingen viser alt fra praktisk udstyr, daglige rutiner fra lejrene til øjnvidneberetninger om kamphandlingerne, og om hvordan det har været at deltage i regulær kamp, og så vende tilbage som mekaniker i England.

I loftet af rummet hænger flere typer fly fra anden verdenskrig, og langs en af søjlerne i hallen, dominerer et Polaris Missil.

Selvom Polaris var af amerikansk herkomst, blev disse brugt som standard atommissil i de engelske Resolution-type ubåde frem til 1980, hvor de blev udskiftet med de nok så omtalte Trident.

Bagerst i lokalerne, gemt inde bag tanks og diverse artilleri, finder man også en italiensk bygget tommands "menneskelig torpedo".

Dværg-ubåden blev drevet af en elektrisk motor, og medførte en torpedo indeholdende 250 kg. TNT.

Under anden verdenskrig fik italienerne ved flere lejligheder gavn af disse små størrelser, som ubemærket kunne snige sig over netafspærringer.

I 1941 lykkedes det med tre af u-bådene at skade de britiske slagskibe "Valiant" og "Queen Elisabeth" i havnen i Alexandria.

På de øvrige etager kan man opleve hvordan livet som civil i London under anden verdenskrig foregik, ligesom der er udstillinger om holocaust, film om krigsforbryderdomstole og hvordan spionkrigen har udviklet sig gennem historien.

Alt i alt et spændende sted at tilbringe et par timer, og efter besøget står det jo en frit for, om de mange indtryk skal skylles ned med en øl i den tilhørende park, mens man ser alle ungerne spille cricket, eller om man vil tage en pint på et af de lokale vandhuller.





# Tillidsmænd og kontaktpersoner

## 1. ESKADRE

**FTM**  
Karsten Nielsen  
Mobil: 40 53 84 85  
karsten-soh@hotmail.com

**1. ESK STAB**  
Erland Kramme Krogsgaard  
Tlf-tj.: 99 22 14 36  
1esk-psf112@mil.dk

**THETIS**  
Kim Jensen  
Mobil: 20 89 14 03

**VÆDDEREN**  
Peter Koch Møller  
Mobil: 61 71 15 96  
pkmoeller@hotmail.com

**HVIDBJØRNEN-B**  
Jan Nolsøe Stenberg  
Mobil: 00298 50 35 02

**TULUGAQ**  
Niels Clausen-Nielsen  
Mobil: 29 43 48 25  
phrn-niels@3mail.dk

**KNUD RASMUSSEN**  
Vacant

**METTE MILJØ**  
Jens Peter Janum  
Tlf-tj.: 41 30 99 15

**GUNNAR THORSON**  
Benny Jacob Nielsen  
Tlf-tj.: 41 30 99 05  
benny.nielsen@hotmail.com

**MARIE MILJØ**  
Keld Kroman  
Tlf-tj.: 58 30 85 93  
fam.kroman@stofanet.dk

**GUNNAR SEIDENFADEN**  
Ole Lützen Jensen  
Tlf-tj.: 58 30 85 92

**DIANA**  
Nicolai Thomsen  
Mobil: 22 52 32 25  
nemus@sol.dk

## 2. ESKADRE

**FTM / ABSALON**  
Nicolai Malling  
Tlf-tj.: 99 22 22 71

**ESBERN SNARE**  
Karl-Erik Andersen  
Mobil: 21 82 26 06  
k-ear@posr8.tele.dk

**SØLØVEN**  
Vacant

**VIBEN**  
Morten Wallin Jensen  
Mobil: 30 29 19 25  
mortenwallinjensen@gmail.com

## OPLOG KORSØR

**FTM**  
André Borre  
Tlf-tj.: 58 30 83 66

**COMCEN**  
Michael Moeskær  
Mobil: 28 51 89 53  
mhj@maks.dk

**TKA**  
Vacant

## MOC N

**FTM**  
Peter Emborg  
Mobil: 61 67 16 05

**MUS HELLEBÆK**  
Jens Holm Hejlsø  
Tlf-tj.: 49 70 90 43  
jens@hejlloe.dk

**MUS FØLLESBJERG**  
Laust K. R. Jensen  
Tlf-tj.: 62 56 20 90

## RESERVEPERSONEL

Knud Rasmussen  
Mobil.: 40 84 19 30

## MOC S

Achim Jensen  
Mobil: 60 60 21 66  
achimjensen@gmail.com

## OPLOG FREDERIKSHAVN

**FTM**  
Ib Skoubo  
Tlf-tj.: 40 41 37 61  
ib@skoubo.eu

**COMCEN**  
Ella M. B. Madsen  
Mobil.: 40 15 28 28

**RVA**  
Bjarne Krogh-Pedersen  
Tlf-tj.: 99 22 11 08  
Mobil: 40 75 35 15

**SLEIPNER**  
Egon Andersen  
Tlf-tj.: 51 22 76 18  
FIIN: OLSF-4300F

**Kørsels- og Transportelement**  
Johnni Møllnitz  
Mobil: 22 45 99 62  
jlm@mil.dk

**Lærlingekontrakt**  
Thomas Andreasen  
Mobil: 23 69 74 92

## MILITÆRPOLITIET

**KØBENHAVN**  
Vacant

## SØVÆRNETS SPECIALSKOLE

**KØBENHAVN**  
Olav Borre  
Tlf-tj.: 32 66 45 00

## FORSVARETS MATERIELTJENESTE

**FTM**  
Hans Philipsen  
Mobil: 20 10 56 16  
hp@maks.dk

## SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO

Vacant

## FORSVARETS PERSONELTJENESTE

Teddy Ole Petersen  
Tlf-tj.: 32 66 54 86

## GRØNLANDS KOMMANDO

Vacant

## SØVÆRNETS SERGENT- OG GRUNDSKOLE

Heini René Jensen  
Tlf-tj.: 99 22 17 60  
ssg-uds208@mil.dk

## VÆRKSTEDSOMRÅDE BRØDESKOV

Klaus Nørager  
Tlf-tj.: 25 38 48 36  
klaus@mil.dk

## CIS SQUADRON - FINDERUP

Kaj Friborg  
Tlf-tj.: 89 25 52 91  
Mobil.: 40 58 81 80  
kf@maks.dk

## FLYVEVÅBNETS OG SØVÆRNETS HELIKOPTERTJENESTE

Jan Lyngsøe  
Mobil: 25 51 18 88  
csw-e80ca011@mil.dk

## OBS

Henvend dig til din lokale SK-repræsentant, hvis du skulle få problemer  
Evt. rettelser til denne side bedes mailet til sk@maks.dk



*Det polske skoleskib "Dar Meodziezy"  
i Københavns Havn d. 27/9-2011  
Foto: Barno Jensen*

**Søværnets Konstabelforening**

Mose Alle 13, 2610 Rødovre  
Tlf.: 36365585 Fax: 36365580  
sk@maks.dk - www.co-sea.dk

**Sekretariatet**

Søren Frederiksen, forretningsfører

**A-kasse - "min A-kasse" (ex STA)**

Ramsingsvej 28 A, 1. sal,  
2500 Valby  
Tlf.: 70 12 37 82 - Fax: 38 17 82 49  
minakasse@minakasse.dk  
www.min-a-kasse.dk

**Bestyrelsen:**

Ib Skoubo, formand  
Karsten Nielsen, næstformand  
Hans Philipsen, bestyrelsesmedlem  
Michael Moeskær, bestyrelsesmedlem  
Nikolaj "Nemos" Thomsen, bestyrelsesm.  
Jens Peter Janum, bestyrelsesmedlem