TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

GENERELLE BETRAGTNINGER OM DANSK SVN I ARKTIS

ET PARTSINDLÆG FOR REGNEARKET

DET KAN KOMME FLERE HAVARIER SOM HELGE INGSTAD

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET
SIDEN 1827

05 Redaktørens spalte

68 Maritim bulletin

70 Meddelelser fra SLS

ARTIKLER

06 Vi er eksperter i sejlads i Arktis – og det skal vi fastholde!

12 Generelle Betragtninger om dansk SVN i Arktis

16 Svære valg i den maritime prioritering ved Grønland.

22 Den mangler noget i Arktis

28 Søværnet skal fortsætte med at udvikle sin modulære og fleksible doktrin

32 The Future Character of Anti-Submarine Warfare – Interoperability and Integration

36 Marineoffiserer til Aftenposten: Sjøforsvaret har ikke lært. Det kan komme flere havarier som Helge Ingstad.

DEBAT

45 Militære fartøjer til løsning af havmiljøopgaver

54 Replik til Nils Wang: Hvad skal jeg kæmpe med, Hvad er mit våben?

57 Replik til Nils Wang: Erhvervsstøtte eller kompetente patruljeskibe til søværnet

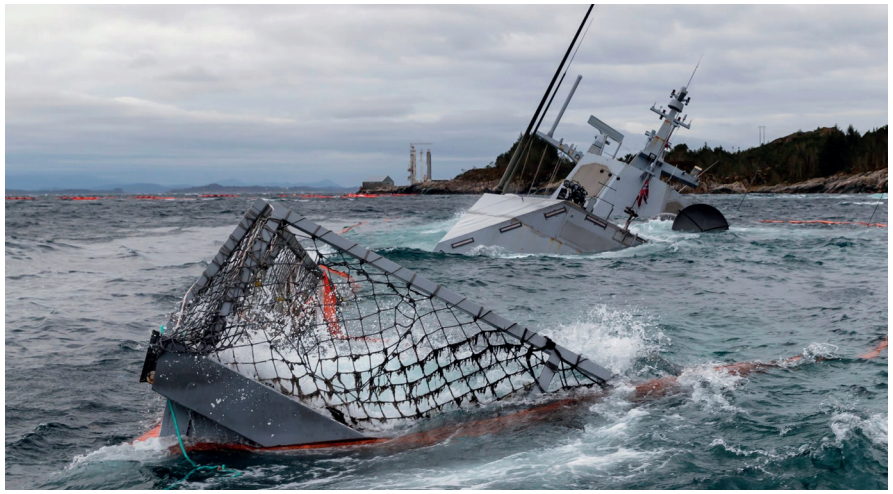
59 Replik til Magnus Krogsgaard: Vi skal vælge de rigtige kampe for Søværnets kulture

63 Replik til Magnus Krogsgaard: Et partsindlæg for regnearket

65 Replik til THE NELSON TOUCH OG NELSONKOMPLEKSET

BOGANMELDELSER

66 Det danske søminevåben 1862 – 2020



SIDE 37 Foto: Cornelius Poppe / NTB

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
Udgivet siden 1827
Udgives af
Søe-Lieutenant-Selskabet
Protektor: H.K.H. Kronprins Frederik

FORMÅL
Ved udveksling af tanker,
anskuelser og oplysninger
at fremme de kundskaber,
som kan gavne dets medlemmer og
hermed det danske søværn.
Alt, hvad der direkte eller indirekte kan
bidrage til maritim og militær oplysning,
vil have tidskriftets interesse.

REDAKTØR
Niels Holland
Fællesvej 7
3600 Frederikssund
Tlf. 26 34 87 16
hollandniels@gmail.com

REDAKTIONSUDVALG
KA Torben Ørting Jørgensen
oerting@live.com
KK Gustav Lang
OK Brian Hvilshøj
brian@hvilshøj.dk
OK Mikkel Gunnar,
mikkel_79@yahoo.dk
KL Magnus Krogsgaard

EKSPEDITION
Søe-Lieutenant-Selskabet
Kommandantgården
Kastellet 13
2100 København
sls@sls1784.dk

GRAFISK DESIGNER
Ditte Stavski
Dittestavski@gmail.com

TRYKKERI
Bording Danmark
www.bording.dk

INDHOLD
Atikler og indlæg der ønskes optaget i
tidskriftet bedes fremsendes elektronisk i
word-fil til hollandniels@gmail.com.

Bøger der ønskes omtalt eller anmeldt
sendes til redaktørens privatadresse.

Annoncer og individuelle
abonnementer tegnes ved
henvendelse til ekspeditionen.

De i tidsskriftet fremførte
synspunkter dækker ikke
nødvendigvis selskabets
med mindre dette er anført.

Eftertryk er tilladt med tydelig
kildeangivelse.
ISSN 0040-7186

REDAKTØRENS *SPALTE*

Chefredaktør
Niels HolLand

Hermed årets første nummer af Tidsskrift for Søvæsen i tidsskriftets årgang nr. 192. Som det fremgår er tidsskriftets layout blevet ændret. Dette er sket i et samarbejde mellem bestyrelsen for Søe-Lieutenant-Selskabet, redaktionsudvalget og tidskriftets nye grafiker Ditte Stavski.

Tidsskriftet ville i dette nummer forsøge sig med et tema om *Arktis* forud for Søe-Lieutenant-Selskabets Seapower konference medio april. Det er lykkedes ved opsøgende virksomhed at få 5 artikler, hvoraf nogle er fra unge officerer. Desværre er der også nogle der har takket nej, da emnet blev betragtet som værende for politisk. Her vil jeg gerne citere Niels Tønning formand for HOD "Det er derfor både legalt og – synes jeg *– næsten en pligt,* at officerer blander sig i forsvarsdebatten med faglige indspark". Jeg tror på at Forsvaret bedst kan udvikle sig, ved at der foregår en livlig debat blandt de ansatte, bl.a. her i tidsskriftet.

Debat blev der på de sociale medier i kølvandet på Magnus Krogsgaards artikel *"Den fortabte sjæl"*. I dette nummer er der således både en replik fra Anders Puck Nielsen til Magnus artikel, samt en fra Thomas Mikael Schwartz. Vi modtager gerne flere indlæg vedrørende emnet – husk at debatten også kan foregå på selskabets facebook profil: https://www.facebook.com/SLS1784/

Udover ovenstående er der en artikel vedrørende *Helge Ingstad*, hvor det hævdes at det norske søværn ikke har lært noget af hændelsen. Endelig er der et indlæg om *"militære fartøjer til løsning af havmiljøopgaver"* samt to stk. replik til denne.

Forhandlinger om et nyt forsvarsforlig går snart i gang, så derfor kom ud af busken. Kan forsvaret af danske farvande fortsat varetages af *plastbyggesæt i størrelsesforhold 1:1*. Hvad med afløseren til Thetis klassen? Kan kamp foretages af et miljøskib? Hvad med uddannelse, videreuddannelse og sidemandsoplæring? Skal vi til Guineabugten og bekæmpe pirater? Kan vi i det hele taget det, hvis landene dernede ikke vil stille faciliteter til rådighed? Osv.

VI ER *EKSPERTER* I SEJLADS I ARKTIS

— OG DET SKAL VI FASTHOLDE

Af Orlogskaptajn Thomas Belsø,
næstkommanderende inspektionsskib

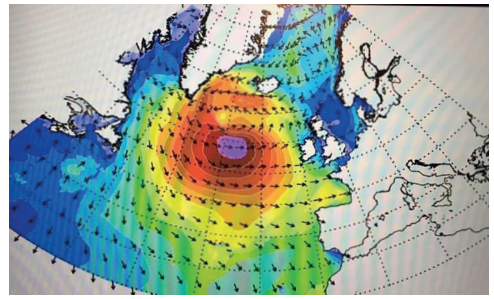
Overisning foto 1. Eskadre

Jeg vil i denne artikel redegøre for relevansen af en fortsat opbygning af erfaring og viden om sejlads i Arktis, og ikke mindst det vigtige i at kunne akkumulere og dele denne viden – både internt i Søværnet og med samarbejdspartnere. Jeg foreslår endvidere en fortsat optimering af både indsamling og deling af erfaringer.

Den danske flåde har mange hundrede års erfaring med sejlads i Nordatlanten. Erik den Røde og hans nordboere var blandt de første til at krydse Nordatlanten for at komme til Grønland, men erfaringsopsamlingen på den tid har formentlig været begrænset. Siden 1587 har den danske flåde regelmæssigt hævdet kongerigets suverænitet i farvandene omkring Grønland og Færøerne, og vi har derfor opbygget en enestående erfaring og ekspertise i området.

HVORFOR ER DET NOGET SÆRLIGT AT SEJLE I NORDATLANTEN?

Flere forhold gør det til noget specielt at sejle og operere i Farvandene omkring Grønland og Færøerne. Nordatlanten er udsat for en række ekstreme vejrfænomener. Området bliver ofte omtalt som det "næstfarligste havområde" – kun overgået af havene omkring Antarktis. Kraftige lavtryk passerer ofte



Lavtryk i Nordatlanten

østover gennem området og kan medføre vindstød af stormstyrke og høj sø.

Den største udfordring i forbindelse med sejlads i farvandene omkring Grønland er imidlertid den begrænsede opmåling af farvandene og deraf

følgende upræcise søkort. I næsten alle andre farvandsområder, som Søværnet besejler, er vi vant til at kunne forlade os på pålidelige oplysninger i søkortene. Det er langt fra tilfældet ved Grønland.

Grønland dækker som bekendt et enormt område. Øen er 2.670 km lang fra nord til syd og kystlinjen strækker sig over ca. 44.000 km. Sammenholdt med den begrænsede befolkning på ca. 56.000 indbyggere betyder det en relativt begrænset trafiktæthed til søs, selvom en stor del af person- og godstransporten foregår via søvejen. Der har derfor ikke været et udtalt behov for at prioritere søopmåling og opdatering af søkort i samme udstrækning som i de trafikkerede stræder i Danmark. De føromtalte klimamæssige udfordringer i Nordatlanten medfører endvidere, at det i praksis kun er muligt at gennemføre søopmåling ved Grønland i sommerhalvåret. Selvom Søopmålingen hvert år gør et stort arbejde for at indsamle opdateret data til brug for udfærdigelse af nye og mere præcise søkort, vil udfordringen bestå også i fremtiden. Opmålingen af de grønlandske farvande prioriteres i øvrigt naturligt i de områder, hvor trafiktætheden er størst, hvorfor de ikke så ofte besejlede områder fortsat vil være sparsomt beskrevet de næste mange år.

I en del af de farvandsafsnit, Søværnets enheder besejler ved Grønland, fremgår store områder uden dybdeangivelser. I nogle tilfælde fremgår dybdeangivelser i form af lodskudslinjer. Disse oplysninger er typisk indsamlet i forbindelse med sejlads til eller fra kysten, hvor der med mellemrund er foretaget lodskud, enten med håndlod eller ved anvendelse af ekkolod. Fælles for disse lodskud gælder, at positionsnøjagtigheden må antages at være tvivlsom. For det første er positionsbestemmelsen foretaget, før indførslen af GPS, så der er anvendt optisk-, astronomisk- eller i bedste fald radionavigation. For det andet er positioner i søkortene enten angivet efter Qornoq 1927 datum, som alene anvendes ved Sydvestgrønland, eller ved østkysten helt uden datum. Lodskudslinjer giver, trods de omtalte unøjagtigheder, en god indikation af dybdeforhold i et givent farvandsafsnit. Det er dog værd at holde sig for øje, at man ikke ved, hvordan bundtopografien er mellem de enkelte lodskud, og havbunden omkring Grønland består typisk af klippeformationer. I de områder, der er opmålt ved hjælp af moderne sonarudstyr, findes talrige eksempler på "tinder", der rejser sig op til flere hundrede meter fra havbunden. Det kan således opleves, at der selv tæt på opmålt farvand kan være områder med grundt vand eller undersøiske skær, som også Søværnets enheder har erfaret i de seneste år.

HVORFOR ER DET VIGTIGT FOR OS?

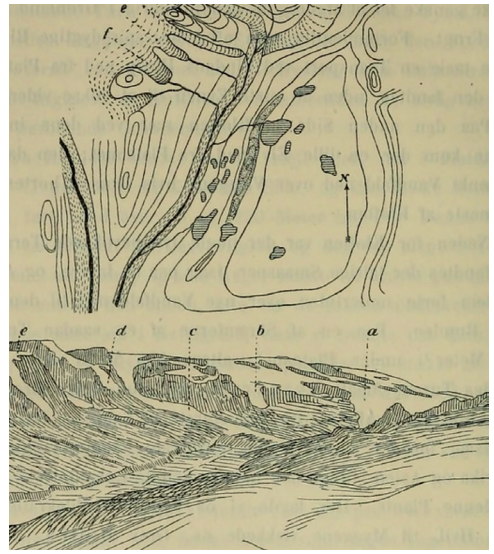
Det er indlysende, at det af hensyn til sejladssikkerheden er relevant at have information om især dybdeforhold i de farvande, skibene besejler. I områderne med den største trafiktæthed, typisk omkring de større byer og bygder, er farvandene typisk opmålt i relevant og sikker omfang. Søværnets opgaveløsning ved Grønland gør imidlertid, at vi også har behov for at kunne besejle de mange farvandsafsnit, hvor trafiktætheden er mindre, og hvor søopmålingen er mere mangelfuld.

Søværnets vigtigste opgave i forbindelse med indsættelse under Arktisk Kommando er det militære forsvar af Kongeriget. Det betyder bl.a., at Søværnets enheder skal foretage suverænitetshævdelse og kunne være i stand til at reagere på evt. krænkelser af suveræniteten. Denne opgave skal Søværnet være i stand til langs hele den del af Grønlands kyststrækning, som kan besejles – også i mindre trafikkerede områder.

Udover ovennævnte opgave løser Søværnets enheder imidlertid også en række andre opgaver i forbindelse med indsættelse i Arktis, herunder en række opgaver til støtte for civilsamfundet. Søværnets enheder skal være klar til at deltage i eftersøgnings- og redningsaktioner, hvilket kan indebære alt fra kæntrede eller udeblevne joller over større og mindre fiskeskibe til krydstogtskibe, der måtte være kommet i nød. Endvidere kan Søværnets enheder få til opgave at bryde is, så andre skibe kan komme til og fra afsidesliggende bygder.

Alle disse opgaver kræver, at Søværnets skibe kan sejle sikkert – også i områder, hvor data i søkort kan være mangelfulde. I takt med at krydstogtsindustrien har fået øjnene op for den smukke natur i Grønland er antallet af krydstogtskibe i de grønlandske farvande steget støt. Ofte ønsker selskaberne at kunne give gæsterne unikke oplevelser, hvilket fx kan indebære sejlads i afsidesliggende fjorde, hvor der ikke er foretaget tidsvarende opmåling.

Heldigvis har Søværnet som tidligere nævnt gennem århundreder opbygget erfaring med sejlads ved Grønland, også i mindre trafikkerede områder. Dette er dels sket i forbindelse med opgaveløsning, fx i form af støtte til Dansk Meteorologisk Institut i forbindelse med servicering af vejrstationer, støtte til udlægning af depoter til brug for Sirius patruljerne mv., og dels i form af bevidst opbygning af farvandskendskab i perioder med lavt aktivitetsniveau.

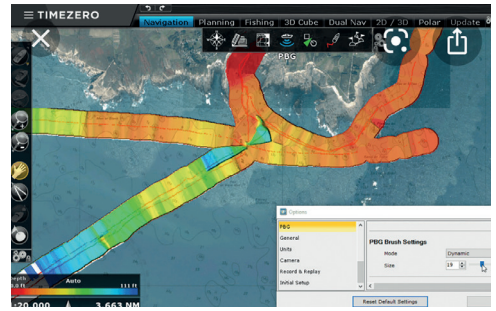


Eksempel på skitsetegning.

Erfaringsindsamlingen bestod tidligere primært af optegnelser over "sikre ruter", hvor skibene havde sejlet uden at møde områder med grundt vand eller skær. Ruterne var typisk gennemsejlet med forsigtig fart med regelmæssige lodskud for at kontrollere vanddybder. Ruterne indtegnedes på kortudsnit med positioner angivet i relation til land, enten i form af optiske stedlinjer eller radarindeks. Ved anvendelse af positioner i relation til land i stedet for længde- og breddegrader elimineres fejl som følge af datum og unøjagtigt opmåling af søkort. Disse "erfaringsruter" blev ofte ledsaget af en skriftlig sejladsbeskrivelse, hvor særlige optiske kendetegn, strømforhold samt evt. forekomst af is er beskrevet i detaljer. Endvidere er der flere eksempler på skitsetegninger af markante kendetegn på kysten eller skær. Sådanne beskrivelser er stadigt enormt brugbare i forbindelse med sejlads i ukendt farvand, hvor man således kan støtte sig til andres erfaringer. Det har jeg selv for nyligt oplevet i forbindelse med anduvning af ankerplads mellem øer og skær i Sydøstgrønland.

Før indførslen af elektroniske søkort blev disse erfaringsruter i stort omfang fastholdt ved permanent indtegning (med kuglepen) i papirsøkort ombord i Søværnets enheder i Nordatlanten. Ruter med erfaringsindeks kunne dermed fastholdes til brug over tid. Deling af erfaringer på tværs af skibene var selvsagt en udfordring, da det primært bestod i at kunne udveksle papirkort og kopiering af de indtegnede ruter.

Med anvendelse af elektroniske søkort som navigationshjælpemiddel blev det lettere at udveksle erfaringer på tværs af enhederne, da der nu alene skulle udveksles digitale filer for at have adgang til hinandens ruter. Ydermere er det i de elektroniske kort muligt at få indtegnet den sejlede rute med relativ stor nøjagtighed, da positionerne er baserede på GPS-input. Ved hjælp af såkaldte "slæbespor" rekorderet i kortsystemet er det muligt at få afbilledet både egne og andre enheders sejlede ruter gennem relevante farvandsafsnit, og ruterne kan endvidere indeholde data i form af fx dybdeangivelser med input fra skibets ekkolod. I kortsystemet kan man tilføje markører for at angive relevante kendetegn langs kysten samt erfaringsindeks til brug ved radarsejlads.



TimeZero program til præsentation af opmålingsdata

Indførslen af elektroniske søkort har altså gjort det lettere både at indsamle og at dele erfaringer mellem enheder og besætninger. Samtidig kan enhederne få adgang til en præsentation af rådata fra søopmåling, inden data er behandlet til anvendelse i søkort.

Den teknologiske løsning har dog også gjort det nemt at forfalde til kun at indsamle de rå data i form af positioner og evt. dybder. Det er let at overse relevansen af de før omtalte sejladsbeskrivelser med information omkring sejladsforhold mv. Der findes i regi af 1. Eskadre en database til indsamling, fastholdelse og deling af erfaringer med sejlads i Nordatlanten, men der har i de seneste år tilføjet meget få observationer og sejladsbeskrivelser.

Jeg mener, at det fortsat er relevant at indsamle og dele erfaringer udover de rå data, som kan indsamles og deles automatisk ved anvendelse af elektroniske søkort. Under optimale forhold, hvor alle systemer virker efter hensigten, er det i princippet muligt alene at forholde sig til data præsenteret i de elektroniske systemer. Men selv under optimale forhold er det relevant at kunne sammenholde ruter og slæb med erfaringsindeks, beskrivelser af klimatiske forhold, øvrig aktivitet i området, relevante kendetegn på kysten mv. Det er fx ikke muligt alene ud fra en præsentation af den tidligere gennemsejlede rute at danne sig et indtryk af, hvorfor lige netop den rute blev valgt, om der var behov for at omsejle strandede isfjelde, særlige strømforhold mv.

Selvom de digitale muligheder muligvis har været årsag til reduceret fokus på relevans af erfaringsindsamling, så giver de elektroniske og digitale hjælpemidler samtidig en række muligheder for at optimere indsamling og deling af erfaringer.

Som nævnt findes der allerede en database til indsamling og deling af erfaringer. Med få justeringer kan denne database gøres lettere at anvende både for enheder, der kan bidrage med nye erfaringer, og for enheder der kan anvende de indhentede erfaringer.

Der er umiddelbart to aspekter, som kan optimeres.

Det første er en optimering af struktur og format for input. Man kan med fordel anvende standardiserede formater, der allerede anvendes bredt i Forsvaret og af internationale samarbejdspartnere. Det vil gøre det enklere at instruere nye bidragsydere og brugere i, hvordan databasen anvendes. Såfremt man implementerer et bredt anvendt format, vil det især gøre det lettere for enheder/besætninger, der ikke normalt opererer i Arktis at kunne anvende systemet. Det vil fortsat være relevant at anvende erfaringsruter (slæbespor) rekorderet i elektroniske søkort, og de kan med fordel deles i en database. Som afløsning for de tidligere anvendte skitsetegninger, kan man med fordel vedhæfte digitale fotos til de respektive sejladsbeskrivelser. Såfremt erfaringerne formuleres på engelsk vil det endvidere være muligt at dele informationer med internationale samarbejdspartnere.

Det næste step er at overbevise besætningerne om relevansen af fortsat erfaringsindsamling. Systemet bliver som bekendt aldrig bedre end de informationer, der tilføjes. Såfremt systemet gøres mere brugervenligt, og man samtidig kan anskueliggøre den værdi, inputs medfører for andre brugere, kan man forventeligt motivere flere til at anvende systemet.

Som nævnt i indledningen, er vi i det danske Søværn eksperter i sejlads i Arktis. Vores ekspertise er baseret på mange års erfaringsopsamling fra de skibe og besætninger, der har sejlet i området. På dette område har vi viden og erfaring som efterspørges internationalt, og i disse år vokser interessen fra en række af vores strategiske samarbejdspartnere efter at drage nytte af vores erfaringer. Vi har her mulighed for at bidrage væsentligt til andre nationers muligheder for at opbygge egne færdigheder og erfaringer. Det er også af den grund derfor fortsat relevant, at vi bliver ved med at føje yderligere til den række af erfaringer, vores forgængere har samlet og gøre dem lettere anvendelige. Både for os selv og for dem, vi måtte vælge at dele dem med. ■

GENERELLE BETRAGTNINGER OM DANSK SVN I ARKTIS

Af KL Anders Biel-Knudsen

Følgende er alene udtryk for skribentens observationer. Alle holdninger er ligeledes udtryk for egne holdninger til opgaven i området og skal kun ses som generelle betragtninger.

Det danske engagement i Nordatlanten har i de seneste årtier haft stadigt større fokus både politisk, men også i stigende grad fra medier og befolkning. En opmærksomhed og interesse, der er skabt med oprettelsen af sokkelkommissionen (Commision on the Limits of the Continental Shelf) og det danske sokkelkrav, der overlapper Norges, Canadas og Ruslands krav, samt den forventede øgede tilgængelighed ad søvejen med gradvis åbning af Nordøst- og Nordvestpassagen.

Den politiske bevågenhed opleves, især, styret af den øgede internationale interesse for området, herunder særligt Ruslands, Kinas og USA's ageren og italesættelse af dette vigtige geografiske område, der dels kan være vigtigt i kampen om klodens knappe ressourcer, men i høj grad også en vigtig transportvej af såvel materielle goder og militært isenkram. Ruslands udbygning af militære installationer på Kola halvøen og især luftbasen på Nagurskoye samt "hejsning" af det russiske flag på havbunden ved nordpolen tilbage i 2007, satte for alvor Arktis på det geopolitiske og sikkerhedspolitiske verdenskort.

Der er fortsat et udpræget politisk ønske, både nationalt og internationalt, om at bibeholde Nordatlanten som "lavspændingsområde" hvor samarbejde og fælles international enighed er målet. Dette politiske ønske har igennem tiden også præget den danske militære opgave i området, som hovedsageligt har haft karakter af støtte til lokalbefolkning og håndhævelse af opgaver med et mindre militært præg herunder kystvagt opgaven. Trafikken i alle domæner har generelt været af civil karakter, hvorfor de, af Forsvaret, indsatte enheder med forholdsvis høj succes, har kunnet holde et fornuftigt og tilstrækkeligt billede af bevægelser i hele området samt sikre suverænitet gennem tilstedeværelse. Opgaveporteføljen har givet Danmark en unik position og evne til at operere i området, både under kysten med de mindre enheder af KNUD RASMUSSEN klassen, på åbent vand især med THETIS klassen med SEAHAWK, i luften hovedsageligt med CHALLENGER fly og til lands med Arktis eksperterne i SIRIUS patruljen. Enheder, der har kunnet og forsat kan operere i hele området hver dag hele året.

Den øgede interesse fra andre nationer for at kunne operere i området har over de seneste år fordret et øget fokus på den militære indsats og evne og vi har set danske flyvninger med F16, indsættelse af vores fregatter og landsætning af mere traditionelle hærenheder for at opnå erfaringer og udarbejde nye modi for hvordan vi som nation fremadrettet opretholder vores unikke position og indflydelse for hele det nordatlantiske område. Balancen mellem evnen til at overvåge og kontrollere området uden en egentlig oprustning og eskalering er det limbo Danmark står midt i, og skal finde et niveau for de kommende år. Et niveau hvor den "nye" opgaveportefølje med øget militær overvågning og tilstedeværelse kan løses sideløbende med de traditionelle opgaver med støtte til lokalsamfundet.

Det står klart at det er nødvendigt med flere, bedre og mere langtrækkende sensorer for at kunne sikre et tilnærmelsesvis klart billede af trafikken i området i takt med at der forventes øget tilgang af andre nationers fartøjer. Dette både i luften, på og under havoverfladen og til dels på landsiden. RADAR-overvågning med landbaserede stationer er begrænset, grundet den geografiske udstrækning og satellit overvågning kan i området kun anvendes som supplement. Over landmasserne og havisen, især i Grønland og Polarhavet, er eneste reelle mulighed overflyvning med bemandede eller ubemandede fly. Hvor SIRUIS bidraget sikre den danske tilstedeværelse på Grønlands øst og nordøst kyst. I alle henseende er søsiden der hvor der kan placeres tilstrækkeligt højteknologisk materiel med kontinuerlig indsættelse og mulighed for at agere på eventuelle konstaterede udfordringer og/eller støtte fly, skibe og landpersonel. Det danske søværns indsættelse i Nordatlanten vil med et øget fokus på Arktis og Nordatlanten blive mere

markant og af endnu vigtigere karakter end tidligere. Uagtet om der ønskes bedre dækning af luftrum, overflade eller bevægelse af undervandsbåde er fællesnævneren ekstreme afstande/dybder og voldsomme ydre påvirkninger. Det skal tages med i betragtning når Danmark planlægger hvordan indsættelsen og opgaven i området skal løses fremover. Det materiel, de våbensystemer og de sensorer, der løser opgaverne i Østersøen eller på missioner under sydligere himmelstrøg er ikke nødvendigvis de samme, som løser opgaven i Arktis. Det er af største vigtighed, at de erfaringer, der er høstet med indsættelse af fregatter bliver italesat, så deres begrænsninger i området tydeliggøres og kan imødegås ved nyanskaffelser og udbygning af allerede indsatte enheder. Indtil en materielstrategi er på plads, er det i lige så høj grad vigtig at have enhedernes begrænsninger for øje, så de politiske beslutningstagere ikke forventer at en dansk fregat kan indsættes overalt i rigsfællesskabet og løse opgaven på lige så højt niveau som vi er vant til fra andre missioner og opgaver, hertil er materiellet og især platformen simpelthen ikke egnet.

Massive forekomster af is, kontinuerlige lavtryk med deraf voldsomme bølgesystemer og temperaturer med udsving mellem +25 og -30 grader, stiller store krav til materiellet og det personel, som betjener det. Det betyder at man i fremtidige anskaffelser må sikre sig platforme, der ikke alene kan bære de ønskede sensorer og våbensystemer, men i lige så høj grad er bygget til at frembringe disse i det mest ugæstfrie miljø man kan tænke sig. Det nytter med andre ord ikke at der kun tænkes i "multifunktion" platforme med mulighed for at kunne lidt i alle miljøer. Der er tale om højt specialiserede behov hvor det vigtigste er at platformen kan opholde sig i det miljø den indsættes i, og at dette kan ske kontinuerligt, på alle årstider og med ringe mulighed for genforsyninger og støtte fra land. Stabilitet, udholdenhed, isforstærkning og sødygtighed er kernepunkterne for platforme der skal kunne udholde de ekstreme påvirkninger de udsættes for. Analogien til bilernes verden vil være at, om end en BMW-stationcar med V8er lyder praktisk, sjov og rummelig på papiret, kommer den til kort, når den skal anvendes til at trække tyske turister fri af sandet på Fanøs strande, her vil en 4*4 med lavt dæktryk være at foretrække. Danmark skal have fregatter i Nordatlanten for at kunne løse den foranstående opgave, de skal bare i højere grad have sejlegenskaber og evner som vores nuværende THETIS klasse end vores ellers suveræne IVER- og ABSL-klasse.

Behovet nu og i fremtiden, fordre isforstærkede fregatter med sensorer af høj kaliber tiltænkt til området og fastholdelse af mindre enheder, der kan løse opgaver tæt under kysten. Begge med våbensystemer til egen beskyttelse og med en afskrækkende effekt stor nok til at have reel effekt uden at der skabes et våbenkapløb nationerne imellem, som Danmark ikke kan/skal vinde og dermed mister sin unikke position i området.

Nordatlanten rummer nogle af de mest utilgængelige og sværest navigable farvande i verden, enhver sømand (m/k), der har stået over for en storm og det medfølgende bølgesystem fyldt med is når Nordatlanten viser tænder ved, at det kræver det ypperste af alle ombord og materiellet at tilsikre en forsvarlig sejlads med den ønskede effekt fra sensorer og våbensystemer. Det samme gør sig gældende i fjorde så lange som 100 sm, fyldt med isfjelde og begrænset eller ingen kortmateriel og opmåling af havbunden. Her stilles store krav til erfaringen og evnen til at bruge skibene til deres yderste og indgående kendskab til sensorers og våbens begrænsninger. Det er derfor vigtigt at vi fortsat har fokus på at uddanne vores personel til et meget højt niveau samt at de trænes i miljøet kontinuerligt. Vi har bredt i søværnet, nogle af de bedste sømænd og soldater i verden som kan løse en bred vifte af opgaver til UG. Men hvor mange af vores opgaver ude i verden og i Danmark kræver at vi er soldater og sømænd, kræver opgaven i Nordatlanten at vi er sømænd og soldater. Forskellen "er ens" vil man måske kunne anråbe, men det særegne for Nordatlanten og det fokus vi bør have, er at i Nordatlanten får vi ikke vores våben og sensorer frem til kampladsen, hvis ikke man først er sømænd og siden soldater. Det ene er ikke bedre eller mere anset end det andet, det er alene et krav fra det miljø der opereres i.

Det smukke er at sømanden og soldaten ikke udelukker hinanden, om end kravet til materiellet ikke er det samme. I Nordatlanten skal erfaringerne fra andre missioner ude i verden manifesteres og det håndværk som vores personel på de store fregatter er højt agtede for skal implementeres i takt med at opgaven bliver, om ikke ændret, så i hvert fald tilføjes nye aspekter. Og de sømandsmæssige erfaringer og færdigheder det danske søværn i Nordatlanten, som de eneste i verden, besidder, skal rodfæstes og fastholdes bredt i hele søværnet. Således får vi ét søværn med det rette materiel til opgaven og de bedste sømænd (M/K) og soldater i verdensklasse. ■

SVÆRE VALG I DEN MARITIME PRIORITERING VED GRØNLAND

Af Kaptajnløjtnant Line Fahnøe

Artiklen er skrevet på baggrund af eksamensopgave i VUK Seapower 2020

Fremtidens trusselsbillede i Arktis er omskifteligt og kan på kort tid potentielt ændres fra lavspændingsområde til at være præget af mere turbulente stormagtsdynamikker. Såfremt Danmark skal kunne løse egentlige krigsopgaver i Arktis og dermed fastholde værdi for venligtsindede stormagter (og alliancer), kunne en separering af kystvagtopgaverne fra flådeopgaverne bringes i overvejelse. Dette kan gøres ved etablering af en selvstændig kystvagt på Grønland i stil med den, man har på Færøerne, der således kan tage sig af kystvagtens kerneopgaver. Derved giver det mening at prioritere Thetis-klassens afløser som isforstærkede fregatter, der skal kunne løse militære opgaver i Arktis.

Det ville være af stor værdi for Søværnet at kunne koncentrere sig enten om kystvagtsopgaven eller den militære opgaveløsning. Der er imidlertid stor forskel på, om man ser prioriteringen fra Nuuk eller København; I Nuuk prioriterer man kystvagtopgaver, mens man på Christiansborg og i Danmark generelt prioriterer de militære opgaver.

Med klimaforandringernes afsmeltning af polerne ser vi en øget interesse og tilstedeværelse i Arktis. Både USA, Kina og Rusland har i deres strategiske narrativer identificeret Arktis som en potentiel indflydelsessfære, hvilket vil betyde øget tilstedeværelse i regionen; ikke bare af forsknings- eller transportmæssig karakter; men også militært. NATO's netop offentliggjorte rapport, *NATO 2030*, identificerer de største udfordringer mod sikkerheden i fremtidens Arktis og afslører, at en fredelig udvikling i Arktis potentielt kan være truet.

Baseret på den primære forudsætning, at Grønland forbliver i Rigsfællesskabet fokuserer denne artikel med udgangspunkt i NATOs seneste analyse kombineret med relevant flådeteori fra VUK Seapower, på problemstillingen om hvorledes Danmark bør prioritere i forhold til Thetis-klassens afløser for at imødekomme fremtidens opgaveløsning i Arktis.

TO GRUNDLÆGGENDE TYPER AF OPGAVER VED GRØNLAND

Artiklens pointer har sit teoretiske udgangspunkt i Ken Booth's teori, hvori han redegør for, at flåder grundlæggende har tre roller eller funktioner, som de udfylder; krig, diplomati og ordenshåndhævelse. Booth anfører desuden, at havet giver statslig interesse af tre årsager: transport af gods og mennesker, militære styrkers passage samt udvinding af ressourcer under havoverfladen. Teorien anvendes senere som analysemodel, for at identificere de opgaver, som Søværnet og Thetis-klassens afløser vil skulle varetage i fremtidens Arktis. Rollerne krig, diplomati og ordenshåndhævelse sammenholdes i analysen med sømagtens to paradigmer *maritim sikkerhed* og *krig*.

Maritim sikkerhed som domæne er kendetegnet ved, at lov og orden styrer. Flåden beskytter det globale system. Domænet *krig* er kendetegnet ved at nationens interesser styrer, og der er tale om et nulsums-spil; enten vinder man eller også taber man. Diplomati kan opdeles i *venligt diplomati*; støtte, samarbejde, fælles øvelser, eller *afskrækkelse: Detterrence by denial* og *Deterrence by punishment*,

Et andet udgangspunkt er teorien om kystvagter, der bygger på Dahlbergs teori. Danmark har, som det eneste af de nordiske lande, ikke en decideret kystvagt, og det er indledningsvist vigtigt at definere, at der findes forskellige eksempler på hvordan en kysvagt kan se ud og forankres organisatorisk. Qua de mange forskellige forankringer af kystvagtstrukturen, findes der ikke en fast defineret definition af, hvad kystvagtopgaver dækker over men Dahlberg definerer i sin kystvagtteori fire hovedpunkter, som en kystvagts primære opgaver:

- Farvandsovervågning og suverænitetshåndhævelse
- Fiskeriinspektion og fiskerikontrol
- Eftersøgning og redningstjeneste (SAR)
- Havmiljøberedskab

Hertil kan nævnes toldkontrol, politimyndighed til søs, øvrige kystvagtopgaver, isbrydning, søopmåling, o. lign. - generelt de opgaver, der løses på havet, som ikke handler om krig.

Der findes en institutionel og en funktionel tilgang til kystvagtbegrebet. Det institutionelle omhandler den *institution* (myndighed), som løser opgaverne, mens den funktionelle tilgang, omhandler de opgaver, staten er nødt til at løse; altså hvad der rent *funktionelt* er blevet løst af en række forskellige myndigheder.

I denne opgave anvendes Dahlbergs funktionelle tilgang til kysvagten, med henblik på at undersøge opgaveportefølje til senere brug i analysen.

For at kunne inddrage NATOs anbefalinger til at fastholde Arktis som et lavspændingsområde, anvendes begrebet *naval diplomacy*. Om netop dette fremhæver Speller, at flåder altid har spillet en stor rolle som støtte til udenrigspolitik som diplomatisk værktøj, også selvom det ikke altid har været i direkte kamphandlinger. Militær aktivitet i både krigs- og fredstid har været anvendt til diplomatisk effekt.

NATO FORUDSER UDFORDRINGER I ARKTIS

Det empiriske grundlag for betragtningerne findes i NATO's nyeste rapport, som identificerer de største udfordringer mod sikkerheden i fremtidens Arktis. I tillæg hertil inddrages analyse fra Danmarks militærattaché i Moskva, Carsten Rasmussen, omhandlende Kina, Rusland og USA's interesser i Arktis. Pointerne i disse sammenholdes i analyse og diskussion med de identificerede opgaver, som Thetis-klassen løser og skal løse i fremtiden.

De identificerede udfordringer i NATO's rapport, der blev til på baggrund af en arbejdsgruppe nedsat af NATOS's generalsekretær Jens Stoltenberg, munder ud i en anbefaling om at NATO blandt andet bør øge sin bevidsthed om Arktis, og udvikle en strategi, der tager hensyn til udvidede afskrækkelses- og forsvarsplaner. Rapporten anbefaler, at denne regionale strategi for Arktis, bør udarbejdes i tæt koordinering med de af de Arktiske stater, der er NATO allierede. Den skal inkludere planer for at sikre den fri navigation og bestemmelser til at tage højde for aggressiv adfærd fra statslige aktører. For at kunne dette, bør den såkaldte "Alliance Maritime Strategy" fra 2011 opdateres for at afspejle de nye trusler i området, blandet andet transatlantiske sealines of comunications (SLOCS) og for at efterkomme NATO's ønske om at bevare Arktis som et lavspsændingsområde.

En anden væsentlig anbefaling i rapporten, er klimaforandringernes fremadrettede indflydelse, der vil skabe et nyt sikkerhedsbillede, hvorfor NATO bør sikre, at den nye virkelighed i Arktis afspejles i udviklingen af fremtidige strategiske dokumenter, og dermed også i hvordan de arktiske stater bør prioritere i opgaveløsningen.

Det faktum, at NATO peger på, at klimaforandringerne sætter en ny dagsorden for sikkerhedsbilledet er vigtig, fordi det netop understreger, at rammerne og den kontekst, hvori Søværnet skal løse sine opgaver i Arktis, ændrer sig og er dynamisk. Det er i den kontekst, at denne artikel i sin analyse vil se på Thetis-klassens opgaveløsning i Arktis og vigtigheden af en dansk flådes tilstedeværelse til at bakke udenrigspolitiske initiativer op ikke bare med militær kraft men også som diplomatisk redskab.

DEN BREDE OPGAVEPORTEFØLJE

Med Søværnets mange opgaver i Arktis identificeret efter de valgte teorier, sammenholdt med de sikkerhedspolitiske udfordringer, som NATO skitserer for fremtidens opgaveløsning i Arktis, kan modellen, *Tabel 1.* introduceres.

	VENLIGT DIPLOMATI	AFSKRÆKKELSE	KINETISK EFFEKT
MARITIM SIKKERHED	• Støtte til det Grønlandske samfund • SAR-øvelser med andre lande • Tilstedeværelse sender diplomatisk signal i sig selv • Miljø – og forurenings-bekæmpelse • Støtte til forskning	• Fiskeriinspekttion • Vise tilstedeværelse, så ressourcer ikke udnyttes af andre lande • Havmiljøovervågning • Støtte til politiopgaver	• Søredning og eftersøgning (SAR) • Katastrofeindsats • Søopmåling • Efterretninger
KRIG	• Arktisk samarbejde • Flådesamarbejde • Vise militær tilstedeværelse • Fiskeriinspektion • Militære øvelser	• Suverænitetshævdelse • Demonstrere evne til at beskytte SLOC • Patruljering • Implementering af ASW-kapacitet både fra skib og helikopter	• Overvågning • Missilforsvar • Show of force • Efterretninger • ASW detektion og bekæmpelse

Tabel 1: *Analysemodel for maritime operationer; Søværnets opgaver i Arktis*

Analysemodellen beskrevet

Den i starten beskrevet analysemodel for maritime operationer, tabel 1, anvendes for at opstille en analyse af, hvad der er på spil, og hvilke opgaver, Danmark skal løse i Arktis. For at kunne operationalisere teorien omkring flåders roller, tages udgangspunkt i Booths teori, idet udfordringen er, at verden er mere kompleks end Booth skitserer det, og der vil ofte være mere end én ting på spil ad gangen. Man kan derfor bygge modellen lidt om, med de samme byggesten, og få en mere nuanceret analysemodel. Øverst i modellen ses den diplomatiske skala. Det er en effektskala, med flådediplomati som en form for effekt med udfaldene *venligt diplomati, afskrækkelse og kinetisk effekt*. De kan hver placeres i paradigmerne for sømilitær magt; *maritim sikkerhed* eller *krig*.

Analysemodellen viser de opgaver, som Søværnet skal løse i Arktis, og identificerer, at der er tale om en lang række opgaver, som skal løses. Med udgangspunkt i NATOs anbefalinger for Arktis ses det, at klimaforandringerne fremadrettet vil udgøre et nyt sikkerhedsbillede, der bør afspejles i udviklingen af fremtidige strategiske dokumenter, og dermed også i hvordan de arktiske stater bør prioritere i opgaveløsningen. Der tilføjes dog ikke deciderede nye opgaver til porteføljen. Desuden viser modellen, at opgaverne dækker de punkter, som NATOs rapport og Rasmussens analyse konkluderer for den arktiske opgaveløsning. Men en øget militarisering og fokus på Arktis betyder, at Søværnet skal intensivere de opgaver, man allerede løser; men i langt højere grad, end man gør nu. Med baggrund i NATO's anbefaling ses det, at især den strategiske ramme for opgaveløsning ændres fremadrettet. Havde NATO anbefalet Danmark at lave en decideret kystvagt medførende ændring i organisationen, ville opgaverne for Søværnet se anderledes ud.

KYSTVAGT KONTRA FLÅDE

Forsvarets hovedopgaver i Arktis er overvågning og håndhævdelse af suverænitet, varetagelse af havmiljøopgaver, SAR, militært forsvar af Grønland og støtte til civilsamfundet. Der pågår et tæt samarbejde imellem de arktiske stater i forskellige fora, blandt andet Arctic Coast Guard Forum.

Særligt det store samarbejde i Arctic Coast Guard Forum og de skitserede hovedopgaver for Forsvarets i Arktis viser, at opgaverne, med undtagelse af

militært forsvar af Grønland, alle er identiske med Dahlbergs centrale kystvagtopgaver, som allerede er Søværnets kerneopgave i Arktis. Samtidig ses en øget interesse og tilstedeværelse i Arktis, og både USA, Kina og Rusland har i deres strategiske narrativer identificeret regionen som en potentiel indflydelsessfære med national interesse for hver af de respektive stormagter. Derfor følges Danmarks udarbejdelse af en ny Arktiskstrategi for Rigsfælleskabet med stor interesse fra både Rusland, USA og Kina, og Arktis må forventes at blive genstand for forsøg på påvirkning fra alle tre stormagter. Blandt andet har Kina betonet interesse i at kunne gennemfør nukleare afskrækkelsespatruljer med strategiske ubåde i Arktis og øget fokus på forskning i Arktis. Alt i alt ser vi et paradoks i Arktis med hensyn til øget aktivitet, der fører til nye udfordringer, og ændrer den kontekst hvori opgaverne skal løses i Arktis; det kan også være jagt på regional udvikling eller investeringer, eller en stigning i antallet af ulykker, der potentielt vil skulle håndteres i arktisk farvand af Søværnet.

De magtdynamikker, som både Rusland, USA og Kina skaber med øget interesse i regionen, om end af ganske divergerende karakter, gør det vanskeligt at fastholde Arktis som lavspændingsområde i fremtiden. De tre stormagters strategiske overvejelser drejer sig særligt om klima, sikkerhed og økonomi og særligt er det på det sikkerhedspolitiske område, at der ligger potentiale til at true et fredeligt Arktis og holde det som lavspændingsområde.

Argumentet om at Danmark vil skulle prioritere varetagelse af egne interesser i Arktis og tage sig af konkurrerende stormagter, bakkes op af argumentet om, at hvis man i det 21. århundrede antager, at Arktis vil være præget af multipolaritet, klimaforandringer og usikkerhed, er det ikke tilstrækkeligt at Thetis-klassens afløser er isforstærkede fregatter, der samtidig risikerer deltagelse i internationale operationer som eksempelvis pirateribekæmpelse i Adenbugten og opretholde kompetencer til opgaveløsning i Arktis.

DANMARK SKAL KUNNE KLARE DE MILITÆRE OPGAVER SELV

En lille flåde med den slags afhængighed, der har brug for hjælp til forsvar, vil sandsynligvis kun have begrænset uafhængighed i strategiske beslutninger, når de operer i nærvær af en meget større flåde med forskellige nationale interesser. Det kan blive problematisk, da USA i øjeblikket har flere højere prioriterer end Arktis. Det vil lægge pres på Danmark, hvis man gør sig afhængig af USA, der for nuværende ikke investerer i kapacitetsudvikling til arktisk opgaveløsning. I USA ser man hellere, at Danmark styrker sin egen tilstedeværelse i farvandet omkring Grønland, og USA's tidligere ambassadør i Danmark, Carla Sands, udtrykker i den forbindelse bekymring for hvorvidt Danmark reelt kan forsvare Rigsfællesskabets territorium med de kapaciteter, man råder over.

Til at forsvare Rigsfællesskabet i Arktis, har Danmark reelt kun fem skibe. Territoriets størrelse taget i betragtning, er dette et problem i sig selv, men det reelle problem, er ikke kun antallet af enheder, men i stedet hvordan Forsvarets ledelse prioriterer at balancere de roller, som enhederne skal udfylde. Dette bakkes op af Geoffrey Till: *"The Critical thing is not the simple number of assets a navy has, but how that balances against the commitments that it has to meet and the roles that this requires it to perform"*. Dette understreger vigtigheden af, at Danmark selv med et relativt lille antal enheder, kan positionere sig som en stærk Arktisk nation, hvis der blot prioriteres rigtigt over de opgaver, som enhederne skal løse – også på den lange bane.

TRAIN AS YOU FIGHT – DET GÆLDER OGSÅ FOR KYSTVAGTSOPGAVERNE

Tidligere Chef for Søværnets Operative Kommando, Kontreadmiral Niels Wang udtalte at *"En orlogsflåde kan løse kystvagtopgaver, ikke omvendt."*

Der opstår dog en uhensigtsmæssighed, hvis flådens ledelse ikke er bevidst om konsekvenserne ved at prioritere en bestemt type opgaver, fordi man fejlagtigt tror, at besætningerne kan opretholde høj træningsstandard på alt for mange ting på én gang. Hvis man ikke prioriterer at bruge tid og ressourcer på uddannelse og træning, vil der opstå frustrationer og uudnyttet potentiale, fordi Søværnet ikke lever op til sit krigspotentiale. Forsømmer man omvendt en mission som anti-pirateri, vil der ikke være politisk opbakning eller forståelse for indkøb af dyrt og avanceret udstyr, som ikke bruges.

Det kan konkluderes, at fremtidens trusselsbillede i Arktis ikke ændrer på selve opgavetypen, som Søværnet skal løse i Arktis, men at Danmark i fremtidens Arktis vil skulle prioritere varetagelse af egne interesser og samtidig tage sig af konkurrerende stormagter, der må forventes at øge den militære tilstedeværelse i regionen.

Man kunne i fremtiden udvide den militære kapacitet til at imødegå de trusler, der ventes at komme i Arktis, og man bør i ligeså høj grad italesætte *hvordan* man vil bruge kapaciteten; man kan ikke få en besætning, der kan det hele, hvis de kun træner i den ene ende af opgaveporteføljen og konfliktskalaen. Det kræver træning og planlægning at kunne indgå i en bestemt type opgaver; og prioriterer man, at Thetis-klassens afløser skal udstyres som isforstærkede områdeluftforsvars-fregatter, der også skal kunne finde og uskadeliggøre fjendtlige ubåde og samtidig varetage fiskerikontrol og SAR beredskab, bliver man aldrig god til noget af det.

Når Danmark skal prioritere i forhold til Thetis-klassens afløser, bør der foreligge en fælles forståelse fra politisk side såvel som fra Forsvarets ledelse, om hvilke typer af opgaver man prioriterer. Såfremt Danmark skal kunne løse egentlige krigsopgaver i Arktis og dermed fastholde værdi for venligtsindede stormagter (og alliancer), ses behov for en separering af kystvagtopgaverne fra flådeopgaverne. ■

LITTERATURLISTE

A. P. Nielsen, Anders. "Why Small Navies Prefer Warfighting over Counter-Piracy", 2. november 2020.

A.P. Nielsen, RÆSON, Anders. *DANMARK HAR I DAG KUN FEM REELLE KRIGSSKIBE OG INGEN Af DEM ER DESIGNET TIL AT OPERERE VED GRØNLAND*. RÆSON, 2020.

Booth, Ken. *Navies and Foreign Policy*. Bd. 1977. London: Routledge, 2014.

Bowers, Ian, og Swee Lean, Collin Koh. *Grey and white hulls : an international analy sis of the Navy-Coastguard Nexus*. 1st ed. 2019. Singapore, 2019.

Dahlberg, Rasmus. *Mellem kyst og krig: Søværnets civile og nationale opgaver*. 1. udgave, 1. oplag. København: Gads Forlag, 2019.

Dahlberg, Rasmus. "Webinar – Mellem kyst og krig", november 2020. http://kystvagt.dk/?page_id=57.

NATO. "NATO - Arktis201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.Pdf". NATO, 25. november 2020. https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/12/pdf/201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf.

Rasmussen, Carsten. "MOSKVA/BEIJING/WASHINGTON: Dragen, Bjørnen og Ørnen i Det Høje Nord", 2020. Seminar 2, A. P. Nielsen. *Online Seminar 2*. FAK, min. 64-75.

Speller, Ian. *Understanding Naval Warfare*. 2nd edition. London: Routledge, 2018.

Till, Geoffrey. "Are Small Navies Different?" *Small Navies : Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace* 2016 (2016): 12 (21-31).

Udenrigsministeriet. "Forsvarets opgaveløsning i Arktis". Udenrigsministeriet, 2020. https://um.dk/da/udenrigspolitik/lande-og-regioner/arktisk-portal/fakta-om-arktis/forsvarets-kerneopgaver-i-arktis/.

DER *MANGLER* NOGET I ARKTIS

Af KL Daniel Lindeblad

Søværnet har selvstændigt valgt at være afhængig af NATO doktriner. Disse doktriner definerer imidlertid ikke, hvordan opgaver som suverænitetshævdelse i en ren national kontekst skal udføres. Et forhold som synes at medføre, at Søværnets sømilitære operationer i Arktis løses på laveste niveau.

DET DOKTRINÆRE GRUNDLAG:

Ved årtusindeskiftet foregik der internt i hele Forsvaret en debat om Forsvarets doktrinære grundlag. Resultatet af denne debat medførte, at Søværnet og Flyvevåbnet endegyldigt vedtog anvendelsen af NATO doktriner fremfor at udvikle egne.

Ved beslutningen om at anvende NATO doktriner har vi implicit vedtaget at anvende de metoder og begreber, som f.eks. AJP 3 og AJP 3.1 beskriver inden for operativ planlægning.

Ydermere har vi accepteret en opdeling af krigskundskabens tre niveauer samt deres respektive opgaver og ansvarsområder.

Søværnet har siden da været indsat i en lang række internationale operationer, hvor vi har anvendt NATO doktrinære grundlag. Vores opfattelse og forståelse af sømilitære operationer bygger efterhånden alene på de definitioner, som vores NATO doktriner foreskriver. Vi har med andre ord tilpasset vores egne procedurer og interne arbejdsgange, således de er i overensstemmelse med NATO procedurer og tilgange til militære operationer. Noget som er fundamentalt for, at en lille flåde, som vores, kan indgå og operere i store flådestyrker i forskellige operationsområder.

Jeg vil vove den påstand, at det er grunden til vores enheder, som løbende er blevet indsat i diverse operationer, kan høste den store anerkendelse de gør. Vi ved nemlig hvad der forventes af os og præcist hvad vi skal.

Da jeg var taktisk officer ombord i NIELS JUEL opererede vi sammen med det franske hangarskib CHARLES DE GUALLE. Vi kunne med meget lidt samtræning varetage vores tiltænkte rolle som Anti Air Warfare Commander (AAWC). Alene fordi vi alle ombord vidste hvad der menes og forventes af denne rolle. Herunder hvilket ansvar vi havde og hvilke taktiske "produkter" vi skulle producere. Men vi vidste i lige så så høj grad, hvilke produkter og informationer vi behøvede for at løse opgaven. Simpelt. Effektivt. Det er netop grunden til vi overhovedet anvender doktriner. At give os en fælles forståelse for opgaven og måden vi løser den på.

Vi har dog ved anvendelse af NATO doktriner skabt et problem inden for den nationale opgaveportefølje, hvor NATO doktriner ikke er tiltænkt anvendelse. Derfor kan der opstå manglende definitioner på begreber og procedurer, som i sidste ende hæmmer operationer på det taktiske niveau. Det er min påstand, dette, desværre, er tilfældet for vores indsats i Arktis.

DET STRATEGISKE MÅL

Danmark har i en lang periode haft klare politisk-strategiske målsætninger for Arktis. Skiftende regeringer samt flere forsvarsforlig har alle haft samme strategiske målsætning for Forsvarets opgave i Arktis: At håndhæve dansk suverænitet på Rigsfællesskabets søterritorium.

Derudover har Forsvaret til opgave at gennemføre støtte til det civile samfund og udføre myndighedskontrol i form af Fiskeriinspektion, søredning og beskyttelse af havmiljøet.

Den samlede strategi for Arktis er beskrevet i *Kongeriget Danmarks strategi for Arktis 2011-2020*.

Det nærliggende spørgsmål i 2021 er derfor om disse strategiske mål blev opnået gennem det operative og taktiske niveaus virke. Med andre ord om der er sammenhæng mellem mål og midler[1] i forhold til vores doktrinære forståelse. Min påstand, og hele baggrunden for denne artikel, er, at svaret er tvetydigt.

1 Ends, Ways and means jf. AJP01

DEFINITION AF SUVERÆNITETSHÆVDELSE

Det overordnede formål med Forsvarets opgaver er beskrevet i Lov om Forsvaret. Vi skal *...hævde Danmarks suverænitet og sikre landets fortsatte eksistens og integritet*. Det er med baggrund i dette strategiske mål, at man finder hjemmel til Forsvarets opgaver i Arktis, som beskrevet i *Kongeriget Danmarks strategi for Arktis 2011-2020*.

For at sikre det strategiske mål oprettede man Arktisk Kommando (AKO). Efter NATO standard betragtes AKO som en *Joint operational command*. I en doktrinær forståelse skal AKO, meget simplificeret, agere bindeled mellem det strategiske og det taktiske niveau. Som illustreret ved nedenstående figur:

Figure 1.1 *The Levels of Military Operations*

I Arktis analysen af 2016 defineres suverænitetshævdelsen yderligere, og der opstilles en klar definition af hvad der opfattes som en succesfuld løsning af opgaven.

Suverænitetshævdelsesopgaven kan generelt beskrives således, at formålet er at identificere grove eller systematiske krænkelser af rigsfællesskabets suverænitet, således at der kan reageres på krænkelserne.

Ovenstående citat må opfattes som det operative niveaus præcisering af det strategiske mål, således man er i stand til at udføre præcise og målrettede militære operationer. Dette er i overensstemmelse med vores opfattelse og forståelse af planlægning og gennemførelse af militære operationer på det operative niveau. Problemet er blot, at vi, efter min mening, aldrig har videreudviklet dette til brug på taktisk niveau.

DEN MANGLENDE DOKTRIN

Udfordringen med kerneopgaven er derfor, at vi aldrig klart og tydeligt har defineret hvad det indebærer at håndhæve dansk suverænitet for enheder indsat på det taktiske niveau. I hvert fald ikke i tilstrækkelig detaljeret grad, hvor alle på taktisk niveau har samme opfattelse af opgaven og måden vi løser den på.

Søger vi løsningen i vores doktrinære grundlag i NATO findes intet svar. Dette skyldes hævdelse af suverænitet anses som et nationalt anliggende, som NATO ikke ønsker at definere for den enkelte stat. Vi er derfor nødsaget til at søge løsningen andetsteds, men hvor?

I såvel *Arktisk analysen af 2016* samt *Kongeriget Danmarks strategi for Arktis 2011-2020* fremgår det, at Forsvaret løser opgaven med suverænitetshævdelse ved den blotte tilstedeværelse af militære enheder. Med andre ord er det blot at være indsat egentlig acceptabelt. Da vi kontinuerligt har enheder indsat i Arktis, så kan vi uden at blinke konkludere, at vi til fulde efterlever dette krav.

Udfordringen opstår derfor først, hvis man begynder at stille spørgsmål til hvordan vi opererer og i yderste konsekvens håndhæver dansk suverænitet.

Man kan derfor spørge: Hvordan sikrer vi, at der ikke foregår kontinuerlige krænkelser af dansk søterritorium? Og hvad gør vi, hvis vi konstaterer, at sådanne krænkelser finder sted?

For nuværende er sådanne procedurer ikke beskrevet. Det findes dog både en AKO Standing Operating instruction (SOI) og en AKO Standard Operating Procedure (SOP), som beskriver, hvordan enheder indsat under AKO Operational Control (OPCON) tiltænkes at patruljere i deres delegerede patruljeområde. Både SOP og SOI anvendes dagligt af enheder indsat under AKO OPCON. De kan på mange måder opfattes som de styrende bestemmelsesgrundlag for operativ indsættelse i Arktis. De kan dog ikke alene danne grundlag for operationer på taktisk niveau. Til dette er mange områder for løst defineret og der mangler konkrete ordrer og beskrivelser af hvordan billedopbygning og Command and control (C2) på taktisk niveau skal udføres.

Den nuværende modus er derfor, at ansvaret for dette uddelegeres direkte til den enkelte enhed (læs: skibschef). Et forhold som jeg mener er problematisk. Dette skyldes, at det reelt set bliver den enkelte skibschef, som selv definerer sine opgaver.

Jeg har qua min egen tjeneste oplevet, hvordan skibschefer ser forskelligt på løsningen af f.eks. billedopbygning. Ikke to af de fem besætninger jeg har sejlet på i DIV11 anvender deres O-rum og KI-personel ens. DIV19 enheder opererer ligeledes på deres egen måde. Dette er ikke nødvendigvis negativt, men når opgaven, og ikke mindst løsningen på opgaven, selvstændigt defineres på taktisk niveau, så medfører det en potentiel risiko for, at man ikke opnår sine endelige operative og strategiske mål.

I 2016 og 2020 udgav AKO løsningen på udfordringen. AKO udgav en Operationsplan (O-PLAN), hvor alle nødvendige elementer til brug for det operative niveau var beskrevet. Desværre blev disse operationsplaner ikke videreudviklet, så de kunne finde anvendelse på taktisk niveau. Det er min opfattelse, at planerne desværre aldrig blev taget i anvendelse.

Det er også min opfattelse, at den OPLAN, som udkom i 2016, blev udfærdiget på baggrund af, at *Arktisk analysen fra 2016* klart og tydeligt konkluderede, at det var et behov for en værnsfælles doktrin for Forsvarets samlede opgaveløsning i Arktis.

I 2021 er en sådan doktrin endnu ikke udviklet. Dette er der ganske sikkert gode forklaringer på. Set udefra er en af dem bemandingen i AKO, som udover at være operativ kommando med ansvar for et kæmpe operationsområde, ligeledes er en niveau II myndighed med alt hvad dette indebærer af administration og servicering af FKO og FMN.

Den største udfordring for AKO er dog sin civile opgaveportefølje, som set udefra synes at optage alle ressourcer..

Siden oprettelsen af AKO har man gennemført et omfattende arbejde med at få etableret et tæt samarbejde med civile myndigheder og få søsat et velfungerende Joint Rescue Coordination Center(JRCC). Dette arbejde er prisværdigt og AKO har opnået flotte resultater og et JRCC, som man med rette kan være stolt af. Prisen for dette arbejde synes desværre bare, at de militære opgaver er blevet nedprioriteret.

For til trods for de mange civile opgaver AKO har ansvaret for, så må ansvaret for en værnsfælles doktrin for Arktis tilfalde AKO. Man har selvfølgelig produceret nødvendige direktiver til enheder underlagt AKO OPCON.

Fælles for alle disse direktiver er dog, at de ikke er blevet udfærdiget på baggrund af vores NATO doktrinære tilgang til planlægning og gennemførelse af sømilitære operationer. Konkret er der ikke udfærdiget en Operations Order(OPORDER), som har afledet en Operations Generel matters(OPGEN) med tilhørende Operational tasking(OPTASK). Særligt de manglende OPTASK medfører, at der mangler gængse instruktioner på taktisk niveau, som f.eks. identifikationskriterier af eventuelle spor og rapportering af disse. Ligesom en definition af, hvornår en eventuel krænkelse er *grov* eller *systematisk* udestår.

Som en konsekvens af dette, er det fortsat "sædvanen", som er den styrende "doktrin" for enheder på taktisk niveau. Et eksempel på en sådan sædvane kunne f.eks. være, hvordan vi anvender vores organiske helikoptere ombord i THET-klassen.

I 2017/2018 blev LYNX endegyldigt erstattet af SEAHAWK. Ikke desto mindre anvendes SEAHAWK i de daglige operationer på præcis samme måde som LYNX i sin tid blev. Dette til trods for sensorer og rækkevidde på SEAHAWK muliggør en lang større mulighed for at gennemføre billedopbygning og opklaring af store patruljeområder.

Man har altså på taktisk niveau ikke tilpasset sine procedurer, således man opnår største effekt med de sensorer og enheder man råder over. Dette skyldes, der fra operativt niveau ikke er en klar definition af den effekt, som underlagte enheder er tiltænkt at skulle levere.

Normalt er det ikke det operative niveau, som definerer, hvordan taktiske enheder skal anvende deres sensorer eller bidrage til den samlede billedopbygning. Men i Arktis opererer enhederne alene og der findes ikke en Commander Task Group(C-TG) eller Principal warfare commander(PWC), som kan holde det taktiske overblik og tilpasse sine enheders indsats, således taktiske målsætninger opfyldes. I en doktrinær tilgang vil man derfor kunne argumentere for, at der er en risiko for, at indsatsen på taktisk niveau ikke understøtter det operative mål.

Et af de operative mål, overvågning i form af billedopbygning, er en af de store udfordringer i Arktis. Dette skyldes de store afstande og særlige karakteristika for operationsområdet umuliggør anvendelse af systemer som f.eks LINK11. Løsningen skal derfor findes i et satellitbaseret system. En løsning flere myndigheder i Forsvaret har arbejdet på, men hvor den endelig beslutning om valg af system endnu ikke er at se i enhederne.

Konsekvensen af disse forhold medfører, at vi på skibene løser opgaven, som vi altid har gjort. Men vi løser opgaven uden at stille spørgsmål til hvordan eller hvorfor. Måske fordi mange af os tror vi selv bedst ved, hvordan billedet skal bygges og suveræniteten hævdes.

Sædvanen har på mange måder overtaget den daglige planlægning ombord i skibene og det er opskriften på stagnering og i værste fald tab af kritiske kompetencer.

Når sædvanen bliver den styrende doktrin tilpasser man sig også automatisk til denne. Konsekvensen af sædvanen er, at vores skibe ikke er fuldt udrustet til at løse militære opgaver. I THET-klassen har man f.eks. udtaget VDS, EW-kapacitet og dele af armeringen.

For KNUD-klassen gælder det, at hovedarmering fortsat ikke er operativ og man ikke er bemandet, udrustet og øvet i at kunne behandle spor eller udveksle spor med AKO eller andre enheder.

En anden konsekvens af sædvanen er den herskende kultur i enhederne. Personel indsat i Arktis ser, som ofte, mere sig selv som en del af en kystvagt end en del af en flåde. Dette forhold synes at gøre sig gældende i alle personelgrupper.

Denne kultur medfører, at øvelser, som hovedregel, fokuserer på søredning og havari. De sømilitære aspekter af kerneopgaven øves sjældent. Nogle ville sågar sige aldrig.

Internt i officersgruppen, særligt i 1. Eskadre, har vi derfor et ansvar med at ændre denne kultur, således kulturen i skibene i højere grad bliver præget af en sømilitær tankegang.

Kritikere af min holdning vil mene jeg overreagerer, og at vi jo netop løser opgaven blot ved vores tilstedeværelse.

Det er i mit perspektiv bare ikke tilstrækkeligt. Vi skal tilstræbe et højere niveau inden for vores ansvarsområde i Arktisk.

Vi har en forpligtigelse til at have en rød tråd mellem det politisk-strategiske mål og vores daglige opgaver på taktisk niveau. Vi har en forpligtigelse til at have et ordrekompleks for patrulje, overvågning og billedopbygning af dansk søterritorium. Og i forlængelse af dette en standard doktrinær tilgang til håndteringen af eventuelle krænkelser.
I skrivende stund er dette ikke tilfældet. Vi har naturligvis den Kongelige forholdsordre at forholde os til, men vi har brug for præcisering af opgaver og ansvar inden vi påbegynder anvendelse af denne. Herunder en klar definition af om hvem der afgør, hvornår en eventuel krænkelse er *grov* eller *systematisk*.

Vi har brug for konkrete definitioner af vores opgaver og ansvar, således der kan produceres et ordrekompleks med udgangspunkt i NATO principperne. Kort og præcist har vi brug for, at der for Søværnets operationer i Arktis findes en stående OPLAN/OPORDER med tilhørende Rules of engagement(ROE)-katalog, OPGEN og OPTASK, således opgaven med at patruljere og hævde dansk suverænitet løses ensartet og proportionalt med den ønskede strategiske effekt, uanset hvilken enhed der løser opgaven.

En af årsagerne til ovenstående skyldes også det seneste politiske forlig for Arktis. 10. februar 2021 blev Forsvaret officielt tildelt 1,5 mia kr frem til 2023. Derefter tilføjes yderligere 300 millioner årligt. Pengene skal bruges på en øget militær indsats i Arktis, hvor indkøb af droner, som skal anvendes til billedopbygning, er en af hovedinvesteringerne.

Af den grund er vi også nødsaget til at revurderes vores egen indsats og spørge os selv, om vi løser vores opgave godt nok eller om der er noget, som vi kan gøre bedre. Det er ikke fordi jeg tror, vi skal være bange for, at skibe på sigt skal udskiftes med droner. Men vi skal helt bestemt være klar til at forklare politikere og den almene dansker, hvorfor droner netop ikke kan erstatte skibe. Svaret burde være lige til. Droner kan overvåge, men ikke håndhæve vores suverænitet.

EN TEORETISK TILGANG TIL UDFORDRINGEN

Skal man anskue problematikken teoretisk kan man opstille det efter den engelske søkrigsteoretiker Geoffrey Tills model, som beskriver sammenhængen mellem doktrin, uddannelse, operation og evaluering, *se figur 1.2*.

Som det fremgår af figuren afhænger vores operationer direkte af vores doktriner.

Det er på baggrund af vores doktriner, at vi skal uddanne vores personel, øve vores procedurer og udruste vores skibe. Derefter gennemføres operationer. Cyklussen fuldendes ved evaluering af resultatet af den pågældende operation, hvor man, om nødvendigt, kan tilpasse sin doktrin.

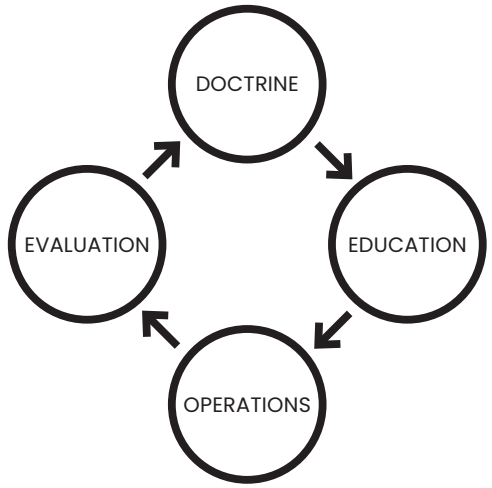


Figure 1.2 *The Levels of Military Operations*

Ved en sådan evaluering ville AKO også kunne evaluere de styrkeproducerende myndigheder. AKO kunne med rette pointere, at skibene som Søværnet opstiller ikke er udrustet og bemandet tilstrækkeligt til at løse den forventede opgave. AKO ville med en klart defineret doktrin kunne forlange, at Søværnets enheder har kapacitet til sporudveksling, adgang til klassificeret netværk og ikke mindst fungerende våbensystemer. Noget som jeg ikke synes er urimeligt at forlange af et dansk orlogsskib i 2021. Men uden et doktrinært mål at forholde sig til, så bliver det vanskeligt at foretage en objektiv evaluering. Indtil videre kan vi kun bedømme vores styrkeproducerende myndigheder på deres evne til at opstille enheder. Udrustning og uddannelsesniveau på enhederne kan, meget krakilsk, ud fra nuværende succeskriterie, reelt set ikke bedømmes. Tilsvarende er gældende for selve enhedens operative indsats.

OPNÅEDE VI MÅLET?

Jeg indledte med at påstå, at svaret på om vi har opnået det strategisk mål er tvetydigt. Dette postulat vil jeg fastholde. Nogen vil påstå, at vi har løst opgaven med hævdelse af dansk suverænitet yderst tilfredsstillende. Alene fordi vi har haft enheder kontinuerligt indsat i hele perioden.

Jeg mener dog, at vi udelukkende har løst opgaven fordi barren for succes er sat så lavt, at det vil være tæt på umuligt at komme under den.

Det er min klare overbevisning, at vores succesfulde indsats i Arktis skyldes, vi endnu ikke har opdaget *grove* eller *systematiske* krænkelser af vores søterritorium. Den dag vi gør det, så er vi desværre mange, som ikke har de fornødne værktøjer og forholdsordre til at løse situationen.

Jeg ved gode kræfter i AKO arbejder med at producere såvel doktrin og ordrekompleks for operationer i Arktis. AKO har ydermere løst sin opgave med at etablere et JRCC og samarbejde med Grønlandske myndigheder yderst tilfredsstillende.

Det er derfor min forhåbning, at vi, på alle niveauer, snart kan fokusere på den militære opgave i Arktis. Opgaven med suverænitetshævdelse må ikke bero på den enkelte skibschefs opfattelse, men skal derimod bygge på et klart defineret grundlag. Et grundlag bestående af doktrin og specifikke definitioner og procedurer, som kan og skal anvendes på taktisk niveau. Vores besætninger skal uddannes i disse procedurer og vores skibe skal udrustes til at løse militære opgaver - for det er kerneopgaven. ■

REFERENCER:

»AJP01.« NATO STANDARD ALLIED JOINT DOCTRINE (E). NATO STANDARDIZATION OFFICE, Ferbuary 2017

»AJP 3 (B).« ALLIED JOINT DOCTRINE FOR THE CONDUCT OF OPERATIONS. NATO STANDARDIZATION AGENCY, Marts 2011.

»AJP 3.1.« ALLIED JOINT DOCTRINE FOR MARITIME OPERATIONS. NATO STANDARDIZATION OFFICE, December 2016.

»AJP5.« ALLIED JOINT DOCTRINE FOR OPERATIONAL-LEVEL PLANNING. NATO STANDARDIXATION AGENCY, Juni 2013.

»Arktisk-analysen.« Forsvarsministeriets fremtidige opgaveløsning i Arktisk. Forsvarsministeriet, Juni 2016. Kongeriget. Kongeriget Danmarks strategi for Arktisk 2011-2020. Danmark, Grønland og Færøerne, 2011.

Pilgaard, Jonas og Nørby, Søren. Doktrinudvikling i søværnet og oprettelsen af Søværnets Taktiske Stab. Breifing, Forsvaret, 2017.

Till, Geoffrey. Seapower A guide for the twenty-first century. Routledge, 2013

SØVÆRNET SKAL FORTSÆTTE MED AT UDVIKLE SIN MODULÆRE OG FLEKSIBLE DOKTRIN

Af Gorm Bergqvist
Kommandør Chef for 1. Eskadre

Jeg er som Chef for 1. Eskadre, der opstiller enheder til indsættelse i Nordatlanten og det arktiske område, blevet anmodet om at komme med et indlæg i dette nummer af Tidsskrift for Søvæsen (TfS), hvor flere officerer generøst har bidraget med indlæg, der omhandler Søværnets operative opgaveløsning i området nu og i fremtiden. I denne sammenhæng skal mit indlæg ses, dels som en kommentar til de andre indlæg, dels som min generelle kommentar til Søværnets opgaveløsning og udviklingen af denne i det arktiske operationsområde.

I takt med at klimaforandringerne og den sikkerhedspolitiske udvikling i Arktis og Nordatlanten resulterer i øgede civile aktiviteter og begyndende stormagtsrivalisering, er det naturligt at stille spørgsmålet, hvordan Søværnet i fremtiden skal kunne håndtere en i både dybden og bredden stigende operativ opgaveportefølje. Det er således positivt, at nærværende udgave af TfS indeholder en række relevante og interessante indlæg med perspektiver på Søværnets fremtidige opgaveløsning i Nordatlanten og Arktis. I et indlæg argumenterer en af skribenterne for at oprette en ny kystvagtstjeneste i Grønland og overføre de mere kystvagtsrelaterede operative opgaver, som Søværnet i dag løser, til denne. Herved vil Søværnets skibe i fremtiden kunne koncentrere indsatsen omkring de mere sømilitære discipliner som antiubådskrigsførelse (ASW) og antiluftkrigsførelse (AAW). En del af argumentationen går på, at stigningen i de operative opgaver gør, at skibene på sigt ikke vil kunne opretholde et tilstrækkelig højt træningsniveau, hvis de skal fortsætte med at løse både sømilitære og kystvagtsmæssige opgaver. Denne anbefaling til udformningen af fremtidens søværn har også for nyligt været fremført af Center for Maritime Operationer ved Forsvarsakademiet i en artikel i magasinet RÆSON. Jeg vil med dette indlæg forklare, hvorfor jeg ikke mener, at dette er den rette vej at gå, og at argumentationen mangler at medtage vigtige parametre, som taler for en anden løsning på de udfordringer, som Søværnet står overfor i Arktis.

BACK TO THE FUTURE

Stormagtsrivaliseringen i Arktis og Nordatlanten er ikke ny. På mange måder ligner den nuværende situation, den situation, der var under den kolde krig, hvor der i dag ligesom dengang var stor fokus på at kunne imødegå russiske ubådsoperationer i Nordatlanten. Den gang indgik Søværnets inspektionsskibe indsat ved Grønland og Færøerne som en vigtig del af NATO's antiubådskapaciteter i GIUK-gabet. Mange vil huske, at skibene den gang var udrustet med slæbesonar og datidens relevante systemer til detektering af og angreb på fjendtlige ubåde. Efter Sovjetunionens opbrud i 1991 og frem til 2014, hvor Rusland annekterede Krim-halvøen, har en lavspændingsperiode resulteret i en drastisk reduktion (den såkaldte fredsdividende) af ASW-kapaciteterne i NATO, herunder også Danmark, som helt afviklede sin ASW-kapacitet. Derfor er det helt naturligt, at der er en stor efterspørgsel efter ASW-kapaciteter inden for NATO-alliancen, og at NATO bl.a. ser mod Danmark for at få genetableret NATO's ASW-kapaciteter i GIUK-gabet.

Jeg er sikker på, at man også i fremtiden vil kunne opnå et acceptabelt træningsniveau i forhold til ASW-krigsførelse og andre militære færdigheder, samtidig med at skibene skal kunne løse de øvrige opgaver, som Søværnet i adskillige år, nogen vil mene århundreder, har løst i og omkring Grønland og Færøerne. På flere områder er der i dag tale om en ny situation i Arktis og Nordatlanten, men de aktuelle forskelle taler i min optik ikke for at ændre organiseringen af den operative opgaveløsning i området – snarere tværtimod. Her vil jeg berøre emner, som jeg ikke mener i tilstrækkelig grad er taget med i førnævnte skribents analyse og konklusion af behovet for en decideret kystvagt og en dedikeret sømilitær flotille. Disse emner omhandler hensynet til Kongeriget Danmarks deklarerede ønske om en fredelig udvikling i regionen, en lille flåde, som den danskes, cost-benefit overvejelser i forhold til den operative effekt, fleksible og

modulære platforme som dansk varemærke for fremtidens flåde og sikring af sammenhængskraften i Rigsfællesskabet.

SIKRE EN FORTSAT FREDELIG UDVIKLING I ARKTIS

Grundet klimaforandringerne oplever regionen en stigning i civil aktivitet, der primært er kommercielt motiveret. De arktiske kyststater har for hovedparten en økonomisk interesse i, at denne aktivitet får muligheden for at udfolde sig i rammen af en fredelig udvikling. Det var bl.a. med dette for øje, at de fem arktiske kyststater Canada, Danmark, Norge, Rusland og USA mødtes i Grønland tilbage i 2008 og underskrev Ilulissat-deklarationen. Her gav de fem nationer håndslag på at arbejde for en fredelig udvikling i Arktis, styret af regelsættet nedfældet i De Forenede Nationers Havretskonvention (UNCLOS).

I dag er den spirende stormagtsrivalisering, ved at trække tæppet væk under Ilulissat-deklarationen. Her står også Danmark i et dilemma. Hvordan lever vi op til deklarationens ordlyd om at undgå en militarisering samtidig med, at vi lever op til NATO's forventninger om at genopbygge en ASW-kapacitet? Her vil jeg mene, at balancen findes i at benytte et narrativ om, at vi blot er ved at genetablere tidligere tiders forsvarskapaciteter, ved at muliggøre, at THETIS-klassens afløser kan udrustes med ASW-sensorer og -våbensystemer. Der er i hvert fald ingen tvivl om, at det vil være mere spiseligt end en etablering af en selvstændig dansk kystvagt og en decideret dansk ASW-flotille, som i Kreml med sikkerhed vil blive læst som en betydelig oprustning og militarisering af området – Dette er i øvrigt i god tråd med Forsvarets Efterretningstjenestes seneste risikovurdering fra 2020.

MEST OPERATIV EFFEKT FOR PENGENE

Jeg er enig i, at opgaverne, som THETIS-klassen og THETIS-klassens afløser skal løse, er stigende i såvel omfang som antal. Dette stiller store krav til besætningerne og til materiellet. Jeg mener dog samtidig, at vi som en lille flåde fortsat får mest operativ effekt for vores relative begrænsede ressourcer (antal skibe set i forhold til operationsområdets enorme størrelse) ved at fortsætte den danske succeshistorie med at udvikle fleksible og modulære skibe, som med udgangspunkt i samme platform kan løse en lang række operative opgaver i stedet for at rolleopdele disse på særskilte platforme. Dette argument støttes samtidig af de senere års erfaringer med operationerne i Nordatlanten og Arktis. Det er helt sikkert, at det er den vedvarende tilstedeværelse af Søværnets skibe i og omkring Grønland og Færøerne, som gør det muligt i tide at kunne reagere på eksempelvis russisk eller kinesisk aktivitet, da disse aktiviteter ofte er uforudsigelige og tidsbegrænsede i deres karakter. Det er klart, at opgaverne også kunne løses ved indsættelse af rollespecifikke kystvagtsskibe og ASW-/AAW-orlogsskibe, men da der som minimum vil være behov for kontinuerlig tilstedeværelse af begge kapaciteter fra begyndelsen af marts til slutningen af oktober (den nuværende arktiske højaktivitetssæson), vil det blive meget dyrt, og derfor ikke være rentabelt for en lille nation som Danmark.

SIKRE SAMMENHÆNGSKRAFTEN I RIGSFÆLLESSKABET

En ofte i sømilitære kredse overset strategisk pointe i at fastholde den nuværende organisering af den operative opgaveløsning, er det forhold, at Forsvaret og ikke mindst Søværnets skibe udgør en af de vigtigste bestanddele i sikringen af en god relation mellem den grønlandske befolkning og Danmark. For udefrakommende kan det virke uforståeligt - men den goodwill, som 1. Eskadres skibe opnår på vegne af den danske regering ved at kunne komme den grønlandske befolkning til undsætning, når de er i nød, som det eksempelvis skete i juni 2017, hvor et stort fjeldsked forårsagede en tsunami i Nordvestgrønland, skal ikke undervurderes. Og dette er et forhold, som den til en hver tid siddende statsminister i Prins Jørgens Gård er meget opmærksom på. I en tid, hvor flere stormagter presser på for at opnå indflydelse i Grønland, har det aldrig været vigtigere at stimulere sammenhængskraften i Rigsfællesskabet. Dette gør Søværnet for nuværende hver eneste dag, og det vil i min optik være et meget uhensigtsmæssigt tidspunkt at udlicitere vores i grønlændernes optik eksistensberettigelse til udelukkende at være en kystvagt. Det er derfor vigtigt, at søværnets tilstedeværelse er en flådes tilstedeværelse og intet mindre end det.

LØSNINGEN FINDES I TEKNOLOGIEN OG PRIORITERINGEN AF TRÆNING

Endelig vil jeg mene, at vi kan sikre, at Søværnets skibe i fremtiden vil kunne fortsætte med at løse både de sømilitære og kystvagtsmæssige opgaver, til trods for at disse øges i omfang og antal. Det er selvfølgelig en kompleks størrelse at forholde sig til i den dynamiske udvikling. Men svaret skal findes i nye teknologiske løsninger og en styrket træningscyklus for de nordatlantiske besætninger. I forhold til teknologien, mener jeg, at vi i størst muligt omfang skal investere i autonome systemer, som eksempelvis droner både i luften, på vandet og under vandet. Derudover skal vi investere i langt bedre dataforbindelser mellem skibene og det operative hovedkvarter i land. Derved vil det blive muligt for den operative ledelse i langt højere grad end i dag at levere ekspertrådgivning direkte via videolink til eksempelvis et boardinghold, som er i gang med en fiskeriinspektion. Ligesom de autonome systemer vil det imødekomme de øgede krav til opgaveløsningen.

De nye teknologier skal gå hånd i hånd med en styrket træningscyklus for besætningerne. Dedikeret træningstid til besætningerne er, ligesom tilfældet er for skibsmateriellet, over de sidste par årtier blevet reduceret betragteligt. Som det er i dag, skal besætningerne stort set kunne vedligeholde deres træningsniveau inden for både de sømilitære discipliner og de kystvagtsrelaterede opgaver, mens de er indsat i operationsområdet. Tre besætninger har til dato gennemført træningen ved den tyske flådes havariskole i Neustadt, hvilket har været en stor gevinst for besætningernes generelle træningsniveau, men da udskiftningerne i besætningerne går væsentligt hurtigere end intervallet mellem Neustadt-træningsmulighederne, er de fleste af de seks besætninger i THETIS-klassen fortsat nødsaget til at sikre træningsniveauet, mens de er indsat under Arktisk Kommando. Det skal efter min mening laves om, hvilket vil kræve et større antal skibe og flere besætninger for at skabe råderum til en styrket træningscyklus, hvor også 1. Eskadre enheder i fremtiden eksempelvis også vil kunne findes på listen over deltagende skibe i øvelser som Northern Coast eller Baltops uden, at der gås på kompromis med tilstedeværelsen i og omkring Grønland og Færøerne.

DER FINDES EET – OG KUN EET, FÆLLES SØVÆRN

Der vil altid være diskussion om, hvorledes samfundets maritime interesser bedst varetages – herunder ikke mindst, hvorledes beskyttelsen af vores maritime interesser bedst varetages.

For mig er denne ligning forholdsvis simpel.

Uanset om der skal løses maritime opgaver i Arktis, i Danmark eller i international sammenhæng, så er det Søværnet, der skal løse opgaverne. Og der findes kun eet, samlet Søværn, der kan løse dem. Sådan har det været i 500 år, og sådan bør det fortsat være – fordi det giver mening! Og det uanset, om der er tale om nationale eller internationale opgaver, eller militære eller samfundsunderstøttende opgaver. Derfor vil jeg gerne mane til besindighed omkring tanker, der kan føre os i en anden retning end den, der har kendetegnet vores meget professionelle virke igennem århundreder. Vi er en mindre flåde i et lille land, men vi er en flåde, der er kendetegnet ved at varetage beskyttelsen af Danmarks maritime interesser i en meget bred kontekst. Lad det derfor fortsat være sådan, at den danske befolkning kan forlade sig på, at flåden i bred forstand varetager Danmarks interesser fra havet - og så med magt om nødvendigt! ■

THE FUTURE CHARACTER OF ANTI-SUBMARINE WARFARE

— INTEROPERABILITY AND INTEGRATION

Af Jonathan Cooke, former Commander Royal Navy, currently ASW Sales Manager at Thales and Frank Bestard, former Submarines Commanding Officer French Navy, currently ASW Product Line Manager at Thales

CAPTAS 4 VDS from Thales, coming out of immersion © S. Deschamps / Marine nationale / Défense

The future character of anti-submarine warfare (ASW) remains a topic that strategists, Navies, Government departments, procurement teams, prime contractors, Industry and Academia have debated since the end of the Cold War and continue to do so. For those in Governments, Operational Headquarters and the front line the need for the capability remains indisputable as highlighted and supported in studies, analysis and capability reports such as Leona Alleslev's "*Special Report – NATO Anti-Submarine Warfare: Rebuilding Capability, Preparing for the Future*" which was adopted by NATO in October 2019. Recent years have also seen articles on the increased activity in the North Atlantic, the Norwegian Sea and the accessibility of the Arctic and 'high north' as the ice retreats, particularly from a resurgent Russian submarine force with new platforms putting to sea along with increased deployments both in number and duration. Elsewhere activity in the underwater battlespace has grown in the Black Sea and Eastern Mediterranean while China's continued developments are witnessed in the Pacific and Indian Oceans. All this evidence supports the increased concerns and enduring need for both sovereign nations and NATO to be able to act while discussions continue about how the nature of ASW may need to adapt.

ASW – WHAT, HOW AND WHY

Submarine proliferation continues not just in terms of hull numbers but with improvements in capability to the platform, their sensors and payloads that all challenge the ASW Commander and warfare planners today. The submarine's growing ability to influence land campaigns as well as the maritime has raised its visibility as a threat from arguably a purely naval concern to often being one that the Joint Commander needs to have dealt with if the mission is to be successful. Advances in technology, processing power and platform capabilities all feed the debate and discussion about the 'what' and 'how' questions for ASW capability, but at the heart of the matter it is offered that the fundamental requirement and its underpinning doctrine has not changed; typically that is the ability to deny the effective use of the submarine to the enemy. That overarching mission or end state

may cascade in to implied or explicit tasks and outcomes such as enabling a Commander to fulfil their mission at a time and place of their choosing, but the underlying principle that is common to many warfare discipline remains in being able to stop them doing what they want to do. From an Industry perspective remembering that last point, the 'why', when considering future solutions and technologies, how they deliver an operational edge to the user when deployed, is so important but perhaps sometimes not always to the fore or readily apparent to a procurement directorate where price may be the key selection criteria.

THE MISSION

Trying to understand what the submarine's mission might be and then what it is actually doing has always been part of the ASW planning considerations and tactics employed. Those experienced practitioners will understand and recall the attempts to try to interrupt the submarine's decision making cycle as the friendly forces tried to wrestle the initiative, exploiting the environment, asset allocation, manoeuvre and counter-manoeuvre. If the own force can get on the front foot then they are on the path to being able to deny the submarine its mission, but pivotal to the ASW capability in grabbing that initiative is the ability to be able to find the target. That key piece of information thereby aids the Commander in their decision making about what to do next from whatever possible courses of action available, that might be deter, perhaps simply monitor once detected and localised, maybe the employment of more proactive and overt actions.

This 'find' function relies on a broad ISTAR capability delivery from a variety of sources and the bringing together of that information to get the best tactical employment from the assets available. Exploring the taxonomy, *finding* is usually proactive in nature, equating to searching as opposed to surveillance being watching and waiting and therefore reactive. Both are tactics that are used in ASW but in terms taking the initiative *finding* typically translates to the deployment of units with an overt active acoustic posture to locate and combat the threat. Sensors detect and often seek to aid the operator in analysing those detections but the ability to fight is predicated on the training, skills and experience of the operators and Commanders.

The data to help ASW teams in their understanding of the battlespace still relies on a mix of encyclopaedic data and modelling tools together with the actual tactical realities of equipment system performance that day. At the core of a platform's ASW equipment capability feeding that mix is its acoustic sensor and the requirement for that sensor to deliver an advantage to the user over its adversary. Over the last few decades this has driven technology to try to gain improved detection ranges by operating in lower frequencies and at higher source levels as they are key characteristics in the sonar equation that the equipment can affect. For surface ships the result has been, and continues to be, the variable depth sonar in the ASW frigate. Where sensor size has enabled power and frequency which in turn delivers range, the ship permits the hosting of these large equipments as well as endurance. The ability to vary the position of the sonar seeks to exploit the oceanographic conditions to get the best from the sensor that too requires relatively large equipments in the form of winches and long array cables. Key to the battle between the hunter and the hunted is the knowledge and expertise about how to best use and deploy that equipment; sonar propagation constantly varies, understanding the sound velocity profile at different depths, at different times of year, need to be factored in to the tactical operation of the sensor.

ASW – ABOUT COOPERATION

ASW is not about putting one frigate against one submarine, arguably it never has been and certainly not in recent years, the integral stealth of the submarine gives an inherent advantage to the platform so the ASW planner will formulate a strategy around the collaboration of available, interoperable assets. Today that comprises ships, friendly submarines, maritime patrol aircraft and ASW capable helicopters and increasingly efforts are engaged in the introduction of unmanned and autonomy in ASW. Cooperation and the ability to do so across different platforms are crucial. Looking ahead advances in technologies, multistatics, and the prospective roles for unmanned systems will all have a part to play in the delivery of the acoustic and in some cases non-acoustic capability. Those roles may be as off-board sensors to a manned platform or standalone in their own right, but all that information will need to be collated somewhere and a decision made.

The great game of 'cat and mouse' assuring freedom of manoeuvre to a nation of NATO is a strategic task; the ASW challenges therefore span the strategic, operational and tactical levels of warfare and demand strategic assets. Despite the variety of new remotely operated, unmanned or autonomous systems and designs of air, surface and sub-surface platforms littered across the trade halls and conference venues, the persistence delivered by a manned platform that can deliver the end-to-end warfighting ASW capability to 'find, fix, finish' or 'detect, classify, localise, engage and destroy' a sub-surface vessel remains unparalleled. This article is not debating the efficacy of unmanned systems in ASW, it acknowledges that their time in the future force-mix is coming and in some ISTAR roles is already available. Whether the introduction of unmanned systems proves to be a revolution in the Clausewitz-ian nature of anti-submarine warfare, or just a significant evolutionary step is another debate for another time.

DENMARK'S FUTURE CAPABILITY

Naval force development planners, procurement organisations and Governments are not starting from a blank sheet when they consider their options in sustaining or introducing an ASW capability to their armed forces. Ships and aircraft are already in service often with many years of operational capability and availability remaining so balances need to be struck, at times cost/capability trade-offs considered and decisions made about new designs or retro-fit to existing units when determining investment priorities. Furthermore ASW is a collaborative enterprise as indicated above, very few nations currently have the breadth of capability and capacity to fulfil all the ASW scenarios alone, navies and air forces rely on one another and the ability to share and learn from each other, that knowledge sharing extends across national boundaries not just domestic force structures. In the North Atlantic the north-western European nations such as the UK, France and Norway rely on this sort of cooperation which reaches further across the Atlantic to the U.S. and Canada. Collectively they watch the NATO nations' procurement programmes with keen interest to see how they might be supported in their strategic task. Where force numbers and availability have been taught additional investments from Denmark in considering shipborne and airborne ASW capabilities, along with Spain's future frigate with a variable depth sonar will be warmly welcomed.

What might be interoperability today is increasing moving to being integrated, sometimes driven by the equipments and increased openness but importantly compelled by need. Cross-pollination of knowledge are required to help greater integration across the areas that make up a capability such as training, intelligence, tactics and procedures as well as in the equipment to really offer the ASW Commander the maximum effect he/she can realise from their available assets. NATO itself has a clear role in demanding commonality in standards from the products available on the market in order to allow interoperability across systems and nations; aligning the physical engineering aspects of the acoustic sensors to be operating in similar frequency bands, processing and messaging amongst those common standards really starts to enable closer integration of the friendly forces.

There is a science to ASW, its tactics, procedures, understanding the environment and the equipments, but as with other aspects of warfare there is an art to ASW that is hard won and easily lost. Those nations historically tasked to deliver and sustain an ASW capability for NATO to detect, deter and defend the Alliance's underwater battlespace remain stretched. Sustaining that experience and expertise is vital across Navies and Air Forces, some nations such France and the UK have the suitably experienced personnel to help the introduction or re-introduction of other nations to this specialised, perhaps niche warfare discipline if they choose to invest and requests are made. This expertise can also be called upon to enhance and develop existing ASW skills if introducing towed array and airborne ASW capabilities such as Denmark is considering when they might be new systems for that nation. Sharing of knowledge is not just a Navy-to-Navy exercise, there is a role for Industry here too, those systems, sensors, training solutions, platforms and designs that fill the conference halls often stem from a great deal of knowledge and experience that has transitioned from service to civilian life that can be tapped in to by those that ask.

Discussions and debates about anti-submarine warfare have continued over recent years and decades, be that in arguing the need, the role of unmanned systems, paucity of assets or withering of capabilities as funding has been prioritised elsewhere. Yet the requirement is clear, the threat remains, that threat grows as its capabilities grow and the tempo of operations in the North Atlantic has been increasing, demanding attention and a response. ■

SJØFORSVARET HAR *IKKE* LÆRT. DET KAN KOMME FLERE HAVARIER SOM HELGE INGSTAD.

– MARINEOFFISERER TIL AFTENPOSTEN

Af Sveinung Berg Bentzrød, Journalist

Den 133 meter lange fregatten KNM Helge Ingstad ligger havarert nord for Stureterminalen i Øygarden i november 2018. Skipet hadde en verdi på 15 mrd. kroner. Foto: Cornelius Poppe / NTB

Det står like uerfarne folk på broen på norske marinefartøyer i dag som det gjorde på havarerte KNM Helge Ingstad. Det sier sjøoffiserer til Aftenposten.

Det er natt til 8. november 2018. Ett av Norges største krigsskip er på vei sørover langs vestlandskysten. Fregatten KNM Helge Ingstad med 137 personer om bord seiler i god fart. Målet for turen er Dundee i Skottland. Men først skal de trene på å seile gjennom en innenskjærs led.

På broen ser de en godt opplyst oljeterminal. Men de sliter med å skille lysene fra terminalen fra det som viser seg å være et 250 meter langt tankskip som legger fra kai: TS Sola.

Flere ting stjeler konsentrasjon fra dem på broen:

- Vaktsjefen leder et team som driver opplæring av nye vaktsjefer og menige.
- Også et vaktskifte virker forstyrrende.
- En av utkikkene mangler når de to skipene havner på kollisjonskurs.

Først ti sekunder før kollisjonen forstår vaktsjefen faren og forsøker en unnamanøver. Da er det for sent.

Det ble gjort feil på feil. Titalls barrierer som skal hindre havari, fra avansert teknisk utstyr til rutiner som skal iverksettes, sviktet eller ble brutt. Også Ingstads to GPS-systemer.

Tre parter bidro til ulykken, men skyldfordelingen er fortsatt ikke avgjort.

FREGATTHAVARIET
Tidslinjen for hendelsen 8. november 2018

02.38 Helge Ingstad melder at skipet er på vei inn i sonen til Kystverkets trafikksentral på Fedje, ifølge VG.

03.40 Tankskipet Sola TS legger fra kai på Stureterminalen.

03:50 Sola dreier nordover og setter opp farten. Slepebåten Tenax følger etter henne som eskorte med en slakk trosse over til tankskipet. Tenax blir ikke involvert i kollisjonen.

03:55 Tankskipet er oppe i over seks knops fart samtidig som tre andre, sivile skip kommer bak henne, med nesten dobbelt så høy fart.

03.59 Sola TS kaller opp trafikksentralen for å få vite mer om skipet som de har oppdaget at er på kollisjonskurs, ifølge VG.

04.00 Sola seiler en kort stund i over syv knop samtidig som hun dreier mot styrbord (høyre), først sakte, så raskere og krappere. To av skipene som kommer bak forandrer derfor kurs.

04.01 Det er radiokontakt mellom Helge Ingstad og Sola TS, viser lydloggen VG har fått ut. Sola TS ber fregatten svinge unna for å unngå kollisjon, men Helge Ingstad svarer at de da vil gå for nært land.

04.02 De to skipene kolliderer. Helge Ingstad blir truffet av tankskipets baugparti i styrbord side akter og mister styringsevnen.

04.03 Hovedredningssentralen får melding om en kollisjon.

04:05 Fregatten dukker opp på Marine Traffic, merket som «NATO Warship F313». Helge Ingstad driver mot land og tar inn vann.

04.50 Det blir igangsatt full evakuering av fregatten. De siste fra mannskapet skal ha forlatt fregatten ved 06.30-tiden.

10.28 Under en manøver med slepebåter nær fartøyet øker slagsiden mot styrbord kraftig i løpet av svært kort tid, anslagsvis fra 10 til 45 grader.

10.33 Lyset om bord forsvinner. Slagsiden øker videre i løpet av formiddag, anslagsvis til nærmere 60 grader.

13.00 Forsvaret opplyser at fregatten mistet styring etter ulykken og drev mot land. Det ble brukt slepebåter til å trykke båten lenger inn på land, fordi man fryktet at krigsskipet skulle skli ut på dypere vann og synke.

RAPPORTENE ETTERPÅ SA AT DETTE SVIKTET

- *Besetning på broen var uerfarne. De ble distrahert av opplæringen.*
- *Kommisjonen lurer på hvorfor besetningen ikke brukte radar og andre varslingssystemer til å kontrollere det de så med egne øyne.*
- *Sjøforsvarets egen undersøkelse bekrefter at vaktsjefen og hans team formelt hadde kvalifikasjonene i orden. Men de hadde ikke erfaring til å håndtere situasjonen som oppsto.*
- *Uavhengige sjøfartseksperter beskriver det som ble gjort på broen, som rent amatørskap.*

En gruppe med sentralt plasserte sjøoffiserer varsler i dag gjennom Aftenposten følgende:

"De samme feilene som forårsaket kollisjonen til KNM Helge Ingstad, gjøres i dag."

– Det er mangel på kompetanse på broene. Folk rykker for raskt opp. Til tross for at flere fartøyer enn Helge Ingstad har vært involvert i alvorlige hendelser, har ikke Sjøforsvaret lært. Fortsetter vi som nå får vi et nytt havari! sier de til Aftenposten.

Gruppen med sjøoffiserer som nå varsler, tjenestegjør i Marinen og seiler på fartøyer av ulik størrelse. De har dyp innsikt i situasjonen om bord på norske krigsskip.

Slik beskriver de situasjonen i Sjøforsvaret i dag:

- Flere skipssjefer nekter å seile marinefartøyer fordi de mener sikkerheten ikke er god nok.
- Varsler om teknisk svikt på fregatter og andre fartøyer tas ikke tak i.
- Vedlikehold og kontroller fanger ikke opp selv grove svakheter.

Offiserene minner om at mange liv var nær ved å gå tapt i Ingstad-sammenstøtet, og et skip til 15 mrd. gikk tapt. De påpeker at det også har vært flere hendelser der fartøyer kunne gått tapt. I januar 2017 grunnstøtte KNM Otra i 20 knops fart.

De mener at det er flere forhold som peker på at Sjøforsvaret ikke har lært:

- De som ble satt til å skrive på nye retningslinjer etter Ingstad-havariet fikk ikke innsyn i Sjøforsvarets egen rapport. Dermed forsvant mye av muligheten til å lære.
- Sjøforsvaret er lite og tar på seg for mange oppdrag. Det drives rovdrift på nøkkelpersonell.

TO ANDRE ALVORLIGE HENDELSER

- *31. januar 2017 gikk minefartøyet KNM Otra på grunn i mørket i Solund kommune i Sogn, i 20 knops fart. Om bord ble det øvet på navigasjon. Slik har hendelsen flere paralleller til havariet med KNM Helge Ingstad.*
- *4. november 2018, fire dager før Ingstad havarerte, kolliderte minefartøyet KNM Måløy med et annet fartøy inne på marinebasen Haakonsvern i Bergen. Marinesjef Rune Andersen opplyser at det var mye vind og at en av to vannjet'er som driver fartøyet frem ikke virket. Han avdramtiserer hendelsen.*

Offiserene Aftenposten har snakket med mener at hendelsen var alvorlig. De sier at KNM Måløy kolliderte med kaien.

VI VET HVA SOM SKJER OM VI STÅR FREM

Det er svært sjeldent at offiserer i Forsvaret som gruppe henvender seg til offentligheten på denne måten. De gjør det anonymt.

– Denne saken er svært sensitiv. Spesielt for ledelsen. Det å stå fram som varsler vil være svært ødeleggende for egen situasjon. Det har vi sett med andre varslere. Fokuset må være å rydde opp i sikkerhetskulturen, ta varsler og signaler på alvor og faktisk gjøre noe med det. Ikke bagatellisere og avfeie det. Interne kanaler har ikke fungert, derfor har vi gått til media, sier offiserene.

Aftenposten kjenner identiteten til flere i gruppen og vet hvor de tjenestegjør.

Offiserene sier at flere grep er tatt etter Ingstad og andre alvorlige hendelser. Men de er langt fra tilstrekkelige.

PROTESTERER PÅ TOPPOFFISERENES OPPRYKK

Rapportene som ble laget etter Ingstad-havariet, pekte på systemsvikt i Sjøforsvaret. Likevel er det bare enkeltpersoner som jobbet på fregatten, som er fratatt oppgaver.

Offiserene reagerer spesielt på at de to som satt øverst i Sjøforsvaret under Ingstad-ulykken, i ettertid har fått opprykk. Opprykk betyr at en ansatt i Forsvaret får en høyere militær grad, for eksempel fra løytnant til kaptein. Med dette følger det mer ansvar og mer prestisje.

DETTE ER SJØFORSVARET
Sjøforsvaret har 3591 ansatte, hvorav 1769 er soldater på førstegangstjeneste og 180 er sivilt ansatte.
Sjøforsvaret består av:

- *Egen ledelse: Øverste sjef og Sjøforsvarsstaben.*
- *Egne baser: Haakonsvern i Bergen. Skolesenteret som bærer navnet KNM Tordenskjold ligger også på Haakonsvern. I tillegg har Sjøforsvaret en treningsbase på Ramsund sør for Harstad. Kystvakten har base på Sortland. Sjøforsvaret og Luftforsvaret har felles rekruttskole på basen KNM Harald Haarfagre på Madla ved Stavanger.*
- *Marinen: Sjøforsvarets kampfartøyer: Fregatter (4), MTB-båter (6), Minefartøyer (4) og ubåter (6).*
- *Kystvakten (15 fartøyer): Har en blanding av militære og sivile ombord. Driver fiskerioppsyn, redningstjeneste og norsk suverenitetshevdelse i nordområdene.*
- *Også soldater i spesialavdelingene Kystjegerkommandoen og Minedykkerkommandoen inngår i marinen.*
- *Marinefartøyene seilte tilsammen 39.816 timer i 2019.*

Kilde: Forsvaret

Tidlig i november i år tok sjefen for Sjøforsvaret, Nils Andreas Stensønes, over som sjef for Etterretningstjenesten. Han rykket opp fra kontreadmiral til viseadmiral. Samtidig tok Rune Andersen, sjefen for Marinen, over som sjef for Sjøforsvaret. Han rykket opp fra flaggkommandør til kontreadmiral.

– De to visste om svakhetene, men unnlot å gjøre noe med dem. Sjøforsvarets internrapport ble holdt tilbake. Vi spør om det ville blitt opprykk om den kom ut tidligere. Da rapporten kom ut var det fordi

Slik svarer Sjøforsvarets ledelse på offiserenes kritikk:

1. BEFAL HAR NEKTET Å SEILE
De Aftenposten har snakket med, sier at offiserer har nektet å seile fordi sikkerheten ikke har vært god nok.

Rune Andersen svarer:
– Det har vært flere eksempler på at vi har kansellert seiling grunnet sikkerhetsmessige avvik de siste par årene. Men dette er også noe vi ønsker. Vi er helt avhengig av at ansatte og vernepliktige sier fra og rapporterer om uønskede forhold knyttet til sikkerhet. Det går til kjernen i arbeidet med å styrke sikkerhetskulturen. Hvis ikke problemene som oppdages kan løses skal man la være å seile.

2. UERFARNE DRIVER OPPLÆRING
Uerfarne har drevet opplæring om bord under seilaser. Det sier offiserene og rapportene etter havariet.

Rune Andersen svarer:
Risikoen har vært undervurdert ved opplæringen slik den fant sted på Ingstad og Otra. Dette krever særskilte sikkerhetstiltak og en egen risikovurdering.

– Min tid som sjef for Marinen ble i stor grad definert av ulykken med Helge Ingstad. Det samme vil gjelde min tid som sjef for Sjøforsvaret. Målet er å få på plass en sikrere og bedre organisasjon. Vi har mye ugjort. Jeg forventer at det blir mer å ta tak i etter neste rapport fra Havarikommisjonen, sier Andersen. Foto: Tor Høvik

3. RAPPORTER BLE HOLDT TILBAKE
Offiserene sier at internrapporter er holdt tilbake og det har hindret læring i Sjøforsvaret.

Rune Andersen bekrefter at rapporten etter hendelsen med KNM Otra ikke er offentliggjort. Han bekrefter også at Sjøforsvaret offentliggjorde sin rapport om Ingstad først i august 2020. Og at dette skjedde samtidig som eierne av TS Sola fikk tilgang til rapporten.

– Vi ønsket hele tiden selv å offentliggjøre internrapporten. Men vi måtte ta hensyn til politiets anmodning og at Forsvarsdepartementet forberedte søksmål, sier han.

Andersen beskriver det som «delvis riktig» at de som ble satt til å skrive nye retningslinjer ikke hadde tilgang til den interne rapporten. Men at nøkkelpersoner som skulle sørge for læring, fikk innsyn. Otra-rapporten har vært tilgjengelig for dem som arbeider med navigasjon og sikkerhet i Marinen, sier han.

4. SJØFORSVARET HAR BEMANNINGSPROBLEMER – MANGLER SKIPSSJEFER
Offiserene sier at Sjøforsvaret mangler riktig personell, og at uerfarne rykker for raskt opp.

Rune Andersen svarer:
– Vi har for få ansatte i enkelte viktige nøkkelstillinger. Disse er kritiske for virksomheten. Det gjelder blant annet skipssjefer og maskinmestre til de mindre fartøyene. For 10-15 år siden var kullene på Sjøkrigsskolen for små. Det er disse kullene som nå skulle ha opparbeidet erfaring og overtatt nøkkelstillingene, sier Andersen.

Rune Andersen. Foto: Tor Høvik

Men han sier at Sjøforsvaret alt i alt er bemannet med det antall personell det skal ha. Og at folk med den rette kompetanse kan flyttes på i en eventuell trusselsituasjon.

5. UTSTYR VIRKER FORTSATT IKKE
Offiserene og internrapporten beskriver en lang liste over utstyr som ikke fungerte på Ingstad. Det gjaldt navigasjon, havari og mulighetene for å tømme skipet for vann. De sier det fortsatt er mye som ikke virker.

Rune Andersen svarer:
– Større og mindre tekniske avvik forekommer og vil alltid forekomme på marinefartøyer. Men etter Ingstad har vi satset mye på å få på plass et bedre system for systematisk oppfølging av teknisk status.

6. MANGLER KOMPETANSE TIL Å HÅNDTERE HAVARI
Internrapporten og offiserene hevder at Ingstad kunne vært reddet etter kollisjonen med TS Sola. Besetningen var derimot ikke satt i stand til å hånd-

tere gitte nødprosedyrer og skjønne at ror, motorkraft og propeller fortsatt virket. Det er de fortsatt ikke, sier offiserene.

Rune Andersen svarer:

– Det er sannsynliggjort i rapporten at fartøyet kunnet vært berget. Men det er ikke endelig konkludert. Vi forventer at akkurat dette blir grundig belyst i Havarikommisjonens neste rapport. Den tar for seg det som skjedde etter kollisjonen.

– Besetningen befant seg i en uoversiktlig situasjon. Hva de foretok seg i de kritiske minuttene fra kollisjonen til grunnstøtingen må forstås ut fra at det, sier han.

7. SJEFENE RYKKET OPP ETTER INGSTAD

Offiserene reagerer sterkt på at Rune Andersen og Nils Andreas Stensønes fikk opprykk etter Ingstad-havariet.

Stensønes svarer:

– Som sjef for Sjøforsvaret hadde jeg rederansvaret. Driftsansvaret var delegert til marinesjefen. Mitt fokus etter havariet var å ta vare på besetningen, håndtere fartøyet, støtte etterforskning, granskning og undersøkelser.

Rune Andersen svarer:

– Jeg har forståelse for at spørsmålet blir stilt. Som sjef for Marinen hadde jeg det overordnede ansvaret for sikker drift av fartøyene. Det inkluderer ansvar for opplæring, treningsnivå og kontroll av kvaliteten på besetningene. Det utøvende ansvaret ligger hos skipssjefene. Men jeg opplever også stor støtte i egen organisasjon. Blant annet fordi jeg står for kontinuitet i oppfølgingen etter Ingstad. Jeg prioriterer dette arbeidet høyt.

Vurderte de to å avstå fra opprykk?

– Min motivasjon for å søke stillingen som sjef for Sjøforsvaret var sterkt knyttet til arbeidet vi har påbegynt. Et ønske om å ta ansvar for at vi etter hvert kan legge dette bak oss, med en sikrere organisasjon, sier Andersen.

– Jeg anså det som riktig å overlate til andre å vurdere om det var riktig og om jeg var best egnet til den nye jobben, sier Stensønes.

Ville en tidligere offentliggjøring av rapporten stått i veien for opprykk?

– Absolutt ikke, mener Andersen.

– Husk at rapporten er utarbeidet av Sjøforsvaret selv og offentliggjort. Innholdet i rapporten har vært kjent for forsvarsledelsen lenge og i god tid før det ble avgjort hvem som fikk disse stillingene, sier han.

VI HAR LÆRT!

– Det er ikke riktig å påstå at Sjøforsvaret ikke har lært, sier Rune Andersen.

- Det har blitt gjort svært mye for å styrke sikkerheten etter ulykken. Og arbeidet fortsetter inn i 2021, sier han. ■

Suppliers to the Royal Danish Navy
– one of the smartest navies in the world

TERMA
THALES
RiskIntelligence
SAAB
WEIBEL DOPPLER RADARS
DENCRYPT
LOGIMATIC
TELEDYNE RESON Everywhereyoulook™
BRUHN NEWTECH
WÄRTSILÄ Wärtsilä Lyngsø Marine A/S
CST
DC SUPPLY Custom built military containers
NDI NORDIC DEFENCE INDUSTRIES A/S
Pro-Safe
SH DEFENCE
OMT
SEALEGS BE AMPHIBIOUS
EMERSON
AFFILIATED MEMBER
TENCATE
ROHDE&SCHWARZ
SAAB
AFFILIATED MEMBER
DESMI
BLUNOX NEXT GENERATION NOx REDUCTION
LOCKHEED MARTIN
AFFILIATED MEMBER
IFAD
SA GROUP
Raytheon Technologies
AFFILIATED MEMBER
COPENHAGEN GROUP
SYSTEMATIC
NORTHROP GRUMMAN

Naval Team Denmark • Amaliegade 33 B, 1. • 1256 København K • Tel.: 33 33 96 94 • navalteam@navalteam.dk • www.navalteam.dk

DEBAT SEKTIONEN

MILITÆRE FARTØJER TIL LØSNING AF HAVMILJØOPGAVER

– ER DER ET BEHOV, ER DET MULIGT OG ER DET EN GOD IDÉ?

Af Kontreadmiral Nils Wang
Direktør Naval Team Denmark og bestyrelsesmedlem i Odense Maritime Technology A/S

INDLEDNING

Netmediet Altinget bragte den 10. december 2020 en kronik, skrevet af politikerne Christian Lilleholt (V) og Niels Flemming Hansen (K), hvori de to folketingsmedlemmer argumenterer for, at vi i Danmark bliver bedre til at udnytte spidskompetencerne i den danske maritime forsvarsindustri. Specielt fremhæver kronikørerne, at vi er førende, når det gælder design af skibe, og at vi bør understøtte denne kompetence ved at anskaffe en serie dansk designede og dansk udrustede skibe til Søværnet i de kommende år. Helt konkret anføres det, at vi i stedet for at erstatte de gamle pensionsmodne havmiljøskibe med nye havmiljøskibe bør finde midler til at investere i et fleksibelt skibsdesign, der både kan løse havmiljøopgaven og fungere som militært patruljeskib (se fig. 1). Kronikken perspektiverer synspunkterne ved også at inddrage erstatningen af inspektionsskibene af Thetis-klassen som et eksempel på, hvordan investeringer i nyt materiel til Søværnet kan skabe arbejdspladser - både direkte og via det eksportpotentiale, som opstår i kølvandet på smarte skibsdesign.

Her skal vi tænke smart og investere i et fleksibelt skibsdesign, der som en schweizerkniv kan løse både havmiljøopgaven og fungere som militært patruljeskib.

Figur 1. *Altinget den 10. december 2020*

Jeg er meget enig i kronikkens hovedbudskaber, men har også noteret mig, at kronikken har affødt bekymring for, at fleksibiliteten kan betyde, at kvaliteten reduceres i hele opgaveporteføljen. "Jack of all trades, master of none" kunne man kalde fænomenet. Jeg hæfter mig dog også ved, at det aktuelle politiske ønske om at tilføre Søværnet militære skibe til hjemlige opgaver forudsætter, at skibene også kan løse havmiljøopgaverne.

Med ovenstående som bagtæppe vil jeg se nærmere på det operative behov for "nye militære skibe", som allerede internt i Forsvaret har fået projektbetegnelsen "Patruljeskibe". Jeg vil også belyse, hvor vidt det med sådan en skibstype er muligt at løse havmiljøopgaven tilfredsstillende med det fornødne beredskab, uden at det kompromitterer skibets evne til at løse relevante militære opgaver.

DEN OPERATIVE SAMMENHÆNG

Farvandet mellem den grønlandske østkyst over Island til De Britiske Øer var så strategisk vigtigt under den kolde krig, at det fik sin egen NATO-forkortelse; GIUK-Gap. Et "gab" der dengang udgjorde flanken til den maritime forstærkningskorridor mellem USA og Europa, der for enhver pris skulle beskyttes mod Sovjetunionens Nordflåde, herunder ikke mindst mod de strategiske ubåde baseret i området omkring Kola-halvøen. En forstærkningskorridor, der velopmærket havde som operativ forudsætning, at korridoren endte i intakt forstærkningshavne og -lufthavne med tilknyttede opmarchområder. GIUK-Gap forkortelsen er blevet støvet godt og grundigt af de seneste par år og har med oprettelsen af "Joint Force Command" (JFC) i Norfolk fået en formel renæssance som geo-strategisk begreb. JFC er "dobbelthattet" med "Commander 2. Fleet" og har som en af sine hovedopgaver at sikre forbindelsen over Nordatlanten mellem USA og Europa i tilfælde af spænding og krig. Forsvarets Efterretningstjeneste´s (FE) seneste risikovurdering understreger, at forsyningslinjerne mellem Grønland, Island og Storbritannien er et centralt element i Ruslands bestræbelser på at isolere Østersøregionen (se Fig. 2)

Det giver i den kontekst rigtig god mening, at danske fregatter af Iver Huitfeldt-klassen udrustes med områdeluftforsvar, og at de allerede nu jævnligt integreres i amerikanske og franske hangarskibsgrupper og formentlig snart også i britiske. De vil få afgørende betydning for etablering af det sø- og luftherredømme, der kan sikre forsyningslinjerne i GIUK-Gap, Nordsøen og Norskehavet, og som skal bidrage til at genetablere maritim manøvrefrihed i Østersøen i tilfælde af en konflikt med Rusland. Det giver også god mening at vores to fre-

gatter af Absalon-klassen udrustes med våben, sensorer og helikoptere til bekæmpelse af ubåde, så de sammen med andre helikopterudrustede antiubåds-fregatter og maritime patruljefly/-droner kan indgå i NATO´s bestræbelser på at beskytte de maritime forsyningslinjer i GIUK-Gab mod den russiske Nordflåde.

Rusland ønsker at kunne isolere dele af Østersøregionen. Ruslands militære styrker skal sikre forsvaret af Kaliningrad-regionen og egne forsyningslinjer i Østersøen, både ad luft- og søvejen. Styrkerne skal også kunne hindre NATO's bevægelsesfrihed i den centrale og østlige del af Østersøen, hvis der opstår en alvorlig krise. Rusland øver at kunne kontrollere og isolere adgangen til Østersøregionen. Rusland gennemførte i sommeren 2020 for tredje gang den store flådeøvelse Ocean Shield. De sidste to år har Ocean Shield bl.a. haft til formål at øve, hvordan Rusland i en skærpet krise eller konflikt kan isolere Østersøregionen. Ocean Shield blev i 2020 gennemført i Nordsøen, herunder inden for den danske eksklusive økonomiske zone, og i Nordatlanten. Rusland trænede således også at kunne blokere for sejlads mellem Grønland, Island og Storbritannien.

Figur 2 *FE Risikovurdering 2020, p. 31*

FORSVARET AF DANMARK

Men også i dette "nye" forstærkningsscenarium, der som nævnt i FE vurderingen også omfatter Nordsøen, er det en operativ forudsætning, at forstærkningskorridoren ender i intakte forstærkningshavne og -lufthavne – også i Danmark. Og spørgsmålet er her: Hvis alle fem fregatter er i færd med at beskytte hangarskibe og bekæmpe ubåde i farvandet mellem Grønland, Færøerne og Storbritannien, hvilke skibe vil Danmark så bruge til at eskortere forsyningsskibe det sidste stykke frem mod forstærkningshavnene gennem den danske del af Nordsøen? Hvilke skibe vil Danmark bruge til at sikre, at Grådyb ud for Esbjerg eller dybvandsruterne gennem indre dansk farvand ikke er minerede? Hvilke skibe vil Danmark bruge til at bevogte forstærkningshavnene med tilhørende red, mens forsyningsskibene med udstyr fra USA losses, og hvilke krigsskibe skal eskortere de lossede forsyningsskibe ud på åbent hav igen? Hvilke skibe vil Danmark bruge til at overvåge og beskytte kritisk maritim infrastruktur som undersøiske datakabelforbindelser, boreplatforme og havvindmølleparker – nu med tilhørende energiø til 210 mia. kr - i dette konfliktscenarium? Og hvilke skibe skal udlægge de minefelter, som vi har brug for i den situation for at kunne bevare kontrollen over vores egne indre farvande? Eller sagt med andre ord: Hvem tager sig af det maritime forsvar af nærområdet omkring Danmark, hvis Rusland, trods vores opbygning af konventionel afskrækkelse, iværksætter et angreb mod de baltiske lande og frarøver os den maritime bevægelsesfrihed i Østersøen.

Svaret lige nu er enkelt: Det er der ingen, der gør, medmindre vi kan overtale andre nationer til at gøre det for os, hvilket forekommer højst usandsynligt. De skibe, Søværnet råder over i dag til atgennemføre den kontinuerlige patruljering af farvandet omkring Danmark i fred, spænding og krig, er seks meget let bevæbnede patruljefartøjer af Diana-klassen, der ikke rummer nogen mulighed for yderligere militarisering, hvis situationen kræver det, ligesom skibenes størrelse ikke tillader kontinuerlig tilstedeværelse i Nordsøen. Der er heller ingen af de flåderelaterede investeringer, som blev besluttet i indeværende forsvarsforlig, som ændrer på denne kendsgerning, udover en lille tekstanmærkning med overskriften "Militære fartøjer til løsning af havmiljøopgaver" (se fig. 3).
Det er operationaliseringen af dette afsnit i forligstek-

MILITÆRE FARTØJER TIL LØSNING AF HAVMILJØOPGAVER
Forligspartierne noterer sig, at udbuddet af nye miljøskibe genovervejes med henblik på at undersøge muligheden for en løsning, hvor nye militære fartøjer, udover den militære opgaveløsning, i nødvendigt omfang kan løsehavmiljøopgaver.

Figur 3 *Aftale om Forsvaret 2018-2023, p. 7*

sten, som kronikken i Altinget må antages at udspringe fra. Det må også formodes, at tanken bunder i et oprigtigt politisk ønske om at disse skibe, ud over havmiljøopgaven, også kan løse øvrige maritime militære opgaver, som NATO berettiget forventer af en kyststat, der geo-strategisk definerer sig selv som baglandsområde for NATO-forstærkninger (se fig. 4).

HAVMILJØOPGAVEN OG DE TILKNYTTEDE KRAV

Den internationale bibel f.s.v.a. havmiljøberedskab i det baltiske område er Helsinki Konventionen, som i daglig tale omtales "HELCOM". Konventionen indeholder en lang række anbefalinger til de nationer, som har tiltrådt den, herunder Danmark. Det omfatter bl.a. konkrete krav til de varsler, som beredskabet skal kunne leve op til og et generelt krav til kapaciteten til søs (se fig. 5).

Forsvaret skal først som sidst kunne passe på Danmark. Forsvaret skal derfor i endnu højere grad kunne bidrage til at skabe tryghed og sikkerhed for danskerne, herunder via øget støtte til politiet. Forsvaret skal selvsagt kunne tage hånd om Danmarks sikkerhed, herunder også i en krisesituation, hvor hovedparten af de danske styrker er udsendt, og der måtte blive behov for NATO-forstærkninger i Danmark som baglandsområde.

Figur 4 *Aftale om Forsvaret 2018-2023, p. 3*

Det eksisterende havmiljøberedskab i Danmark er centreret omkring fire specialskibe, som er designet og konstrueret til at opsamle olie og olieholdigt vand ved hjælp af specialudstyr i form af flydespærringer, olie-skimmere, kranudstyr med grabbe o.l. Denne del af det samlede beredskab består af to store enheder (Gunnar Thorson og Gunnar Seidenfaden) og to mindre enheder (Mette- og Marie Miljø), og skibene er baseret i hhv. Korsør og Frederikshavn, så der ligger et stort og et lille havmiljøskib hvert sted. Besætningerne på de små miljøskibe er på meget kort varsel, og på de store er besætningerne på betydeligt længere varsel. I lighed med skibene er besætningerne dedikeret og specialuddannede til at håndtere denne opgave. Til sammen har de fire nuværende havmiljøskibe en holdekapacitet på 750 m3 opsamlet olie/olieblandet havvand.

De eksisterende havmiljøskibe kan selvfølgelig løse andre opgaver, når de ikke er beskæftiget med havmiljøopgaver, men potentialet til at løse egentlige sømilitære opgaver er meget begrænset. Det skyldes, at skibene er bygget efter civile standarder uden bevæbning og anden militær udrustning. Derudover er skibene alene designet til at løse havmiljøopgaven, og de bemandes af besætningsmedlemmer, der bortset fra generelle sømandskabsmæssige kompetencer er specialiseret snævert til løsning af denne ene opgave. En så specialiseret tilgang er umiddelbart svært foreneligt med ønsket om at basere et fremtidigt havmiljøberedskab på militære skibe, der også skal løse militære opgaver, herunder den rutinemæssige farvandsovervågning og håndhævelse af suverænitet i danske farvande.

Derfor er det nødvendigt at gentænke hele den konceptuelle tilgang til løsning af havmiljøberedskabet, så det nuværende "specialberedskab" med dedikerede enheder afløses af et "funktionelt beredskab", som ikke er afhængige af dedikerede specialplatforme. Det er også nødvendigt at anvende en tilgang, hvor generelle sømandskabskompetencer kan løse de fleste manuelle opgaver, så der anvendes så få specialister som muligt – specialister, som velopmærket kun skal være ombord på de indsatte platforme, så længe de anvendes til skarpe eller træningsrelaterede havmiljøopgaver. Det lyder umiddelbart simpelt, men også her ligger djævlen gemt i detaljen. Inden jeg dykker ned i den, kan det måske være hensigtsmæssigt at illustrere den principielle forskel mellem "specialberedskab" og "funktionelt beredskab" ved hjælp af et par eksempler:

Hvis man i relation til snerydning opretter et specialberedskab, kan det etableres ved at indkøbe snekastere, som ikke kan løse andre opgaver end at fjerne store mængder sne, og som skal betjenes af personel, der er særligt uddannede i at anvende de pågældende maskiner. Platform og funktionsudstyr er integreret (se fig. 6 øverst). Et funktionelt beredskab i dette eksempel kan bestå af sneplove, som i tilfælde af snevejr bliver monteret på almindelige lastbiler ført af almindelige

HELCOM ANBEFALINGER TIL DET NATIONALE HAVMILJØBEREDSKAB.

- *Første enhed skal kunne afgå fra basehavn inden for 2 timer*
- *Bekæmpelse skal være påbegyndt indenfor 6 timer*
- *Betydelig bekæmpelse indenfor 12 timer*
- *Større forureninger under kontrol inden for 48 timer*
- *Tilstrækkelig holdekapacitet til søs til at understøtte kontinuerlige operationer.*
- *Imødegå/håndtere udslip på op til 5.000 tons inden for 3 tre dage under favorable vejrforhold*

Figur 5 *Helcom Recommendation 31/1 af den 4. marts 2010 med anknytning til Artikel 20, §1. b. i Helsinki Konventionen*

lastbilchauffører, der, når opgaven med at rydde sne er løst, kan afmontere sneploven og genoptage de rutinemæssige lastbilsopgaver. Platform og funktionsudstyr kan adskilles (se fig. 6 nederst).

Figur 6 *Foto: Øveraasen*

Et eksempel, som ligger lidt tættere på Søværnet er løsningen af minerydningsopgaven. Specialberedskabet er i dette eksempel repræsenteret ved dedikerede minerydnings- og minestrygningsfartøjer, med specialuddannede besætninger, hvor hele besætningen alene koncentrerer sig om denne opgave. Platform og funktionsudstyr er integreret. En funktionel tilgang er repræsenteret ved det danske minerydningskoncept, MCM Denmark, hvor kommandofaciliteterne er modulariserede i 20" ISO-containere, der kan placeres på alle skibe, der har pladsen til det, og som kan kontrollere de ubemandede og fjernstyrede minerydningsdroner. Det specialuddannede MCM personel følger modulerne og støttes af skibets organiske besætning, mens de er ombord. Når MCM opgaven er løst, tages udstyr og specialpersonel i land, og skibet overgår til andre opgaver. Platform og funktionsudstyr kan adskilles.

Et funktionelt havmiljøberedskab, der skal leve op til de varslingsmæssige krav, peger på, at den umiddelbare indsatsevne, der skal kunne afgå mod det forurenede område inden for 2 timer, skal være permanent placeret på de enheder, der i forvejen varetager den rutinemæssige farvandsovervågning og suverænitetshævdelse i de danske farvande. Her skal man lige som nu sikre et geografisk afbalanceret beredskab med en tilstedeværelse, der også kan sikre en rettidig indledende havmiljøindsats i yderkanterne af det danske ansvarsområde.

Hvis patruljeskibene designes med et Flex-dæk, som vi kender det fra Absalon-klassen med gode pladsforhold til oplagring og håndtering af containeriseret udstyr, er vi allerede kommet et langt stykke af vejen. Det skal selvfølgelig suppleres med et åbent og ventileret arbejdsdæk til udsætning og bjærgning af havmiljømateriel, herunder en kran, som også kan udstyres med grab-funktion til opsamling af olie med meget høj viskositet. Platformen skal have en størrelse, der tillader, at det oplagrede havmiljøudstyr kan placeres hensigtsmæssigt uden at skabe begrænsninger for den militære udrustning af skibet.

Havmiljøudrustningen skal indeholde containeriserede flydespærringer og skimmerudstyr til brug i rum sø, som betjenes fra moderplatformen. En del af det oplagrede udstyr bør imidlertid også bestå af et passende antal pramme med skimmerudstyr, ligeledes anbragt i ISO-containere. Disse pramme kan enten trækkes i lette flydespærringer af moderenhedens egne indsatsfartøjer eller af andre fartøjer fra Marinehjemmeværnet, Beredskabsstyrelsen m.fl. som måtte deltage i en given operation.

Nye Patruljeskibe bør designes med en samlet holdekapacitet og ISO container kapacitet, der som minimum svarer til den, som fremgår af det oprindelige havmiljøudbud (se fig. 7). Herudover bør skibene, som i det oprindelige udbud have "Main Class Notations" fra et klassifikationsselskab med tillægsnotationen "Oil Recovery" (OilRec), og en enkelt enhed yderligere have tillægsnotationen "Chemical Recovery" (ChemRec)". Derved sikres, at de kan indsættes i bekæmpelsen af alle former for forurenet havvand.

Bemandings- og uddannelsesmæssigt bør besætningen dimensioneres, så skibets egen besætning kan håndtere udsætning og bjærgning af det oplagrede udstyr ved hjælp af skibets egen dæksudrustning i form af kraner, spil, luger mv., og skibets egen besætning bør kunne operere udstyret i forbindelse med indsatsen i de første 12 timer.

Ansvaret for den overordnede planlægnings-, koordinations-, ledelses- og udviklingskapacitet knyttet til det funktionelle havmiljøberedskab kunne overvejes overført til Beredskabsstyrelsen, som i forvejen har ansvaret for den kystnære indsættelseskapacitet. Beredskabsstyrelsen kunne i så fald være pålagt at opstille en deployerbar føringskapacitet, der på kort varsel kan overføres til den/de indsatte patruljeskibe som "On-Scene-Commander" til søs ved større forureningsulykker.
Det er med andre ord muligt, at etablere et skalerbart funktionelt havmiljøberedskab, der lever op til anbefalingerne i HELCOM, og som mindst har samme opsamlingskapacitet som både det nuværende og det oprindeligt udbudte specialbredskab.

MODULARISERING OG CONTAINERISERING

Patruljeskibene bør – som allerede beskrevet - designes, så der er plads til nødvendigt ISO-containeriseret havmiljøudstyr, men uden at dette begrænser skibenes evne til at løse nuværende og fremtidige militære opgaver.

1 ENHED MED CHEMICAL RECOVERY TILLÆGSNOTATION	
Fart:	*15 knob*
Dybdegang:	*6,5 meter*
Holdekapacitet, olie:	*700 m3*
Holdekapacitet, kemisk:	*150 m3*
ISO-containerkapacitet:	*3 x 10"*
	1 x 20"

3 ENHEDER MED OIL RECOVERY TILLÆGSNOTATION	
Fart:	*15 knob*
Dybdegang:	*3,0 meter*
Holdekapacitet, olie:	*150 m3*
ISO-container kapacitet:	*2 x 10"*
	1 x 20"

Figur 7 *Aftale om Forsvaret 2018-2023, p. 7*

De militære opgaver skal ikke nødvendigvis kunne løses samtidigt med havmiljøopgaven, men skibene bør designes så fleksibelt, at de situationsbestemt eller over tid kan re-konfigureres uden, at det kræver strukturelle ændringer af selve platformen. Dermed sikres det militære udviklingspotentiale, som er helt fraværende i de nuværende havmiljøskibe og farvandsovervågningsenheder. En sådan tilgang forudsætter, at der bygges videre på de mere end 35 års erfaring med STANFLEX-containere i Søværnets skibe og mere end 15 års erfaring med ISO-containere i Absalon-klassen. Det er en beslutning, der skal træffes, inden man projekterer nye skibsklasser, fordi de valg, der træffes på dette område, har afgørende strukturelle konsekvenser for hele platformsdesignet.

En hurtig hovedregning på de nuværende fregatters, inspektionsskibes og inspektionsfartøjers STANFLEX-våbencontainerkapacitet tyder på, at der næppe er beholdninger til at udruste nye skibsklasser med STANFLEX-våbencontainere. Derfor kunne det være en oplagt anledning til at gen-besøge hele FLEX-konceptet, så de mange gode erfaringer bringes med ind i fremtidens platforme til Søværnet.

Fælles for de fleste internationale fregat- og Ofshore Patrol Vessel (OPV)-projekter er ønsket om fleksibilitet gennem modularisering. Nærlæses de forskellige anskaffelsesprogrammer, er der dog først og fremmest fokus på det, man kan kalde "design-modularitet", hvor "kunden" kan vælge mellem flere udrustningsvarianter af samme basisdesign, og hvor "kundens" valg så på traditionel vis følger skibet i hele dets levetid. Denne design-modularitet suppleres ofte med det, man kan kalde "missions-fleksibilitet" i form af særlige områder ("Mission Bays") på skibet, hvor der er plads til et mindre antal 10"-,20" eller 40" ISO-containere, men oftest blot som ekstra opbevaringskapacitet.

Det der kendetegner den danske tilgang til containerisering – og som stort set er fraværende i alle internationale skibsprogrammer - er den funktionelle integration mellem containere og skibets infrastruktur. Det er således den standard "interface", der kobler en dansk STANFLEX-container op på skibets forsyningstrenge og integrerer den i skibets kommando- og kontrolsystem, der gør hele forskellen. På samme måde er det en "interface" via recess-stationerne på Flex-dækket i Absalon-klassen, der efter tilsvarende princip kan integrere ISO-containere med skibets infrastruktur i form af køling, varme, strøm, afløb, skibsantenner, diverse netværk, ilt osv.

Ulempen ved de nuværende danske STANFLEX-containerne er de unikke dimensioner, som formentlig er den primære årsag til, at konceptet aldrig har slået an i andre lande. Det betyder dels, at producenternes pris for at konvertere deres produkter til FLEX-containerstandard ikke kan deles med andre, dels at potentialet for at kunne bytte eller dele udrustning med andre allierede udelukkes. Endelig betyder de unikke dimensioner også, at STANFLEX-containere rent logistisk ikke umiddelbart kan udnytte kommerciel containertransport.

De nuværende danske STANFLEX-containerne sænkes ned i dækket og har direkte adgang (vertikalt) til det fri, hvilket af indlysende årsager er nødvendigt, når der er tale om containeriserede våbensystemer.

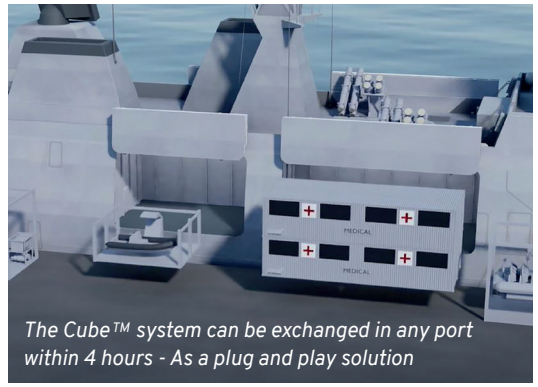
ISO-containere på et overdækket Flex-dæk som f.eks. Absalon-klassens, har derimod ikke adgang til det fri, hvilket sætter grænser for, hvilke integrerede systemer der kan bringes til at virke operativt fra et Flex-dæk.

Det er der imidlertid nu en dansk virksomhed, der har en løsning på, idet den har udviklet et kassette-system kaldet "The Cube ™" baseret på ISO-container dimensioner, der muliggør, at man kan placere kassetter med ISO-containere i borde (i siden af skibet), så det system, der måtte være i kassettens containere via en luge har direkte adgang (horisontalt) til det fri (se fig. 8, øverst). Hvis kassetterne er koblet op på skibets infrastruktur via en interface, som dem vi kender fra STANFLEX og Absalon-klassen, skabes der helt nye muligheder. Eksempelvis vil man kunne operere dronesystemer i flere dimensioner direkte fra Cube-kassetterne, og man vil kunne udruste et skib med torpedorør med tilhørende magasin i en Cube-kasette, der på et andet skib i samme skibsklasse eksempelvis kunne indeholde et 11m fartøj til maritime specialstyrker.

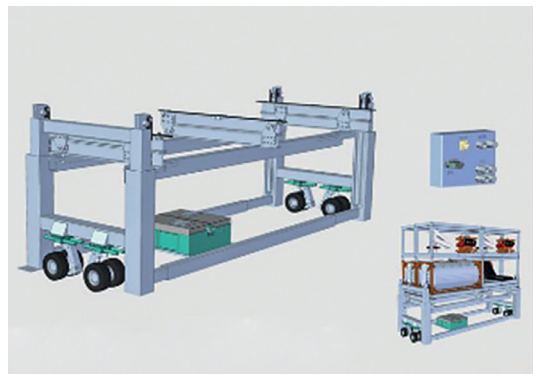
Cube-kassetterne tages om bord og fastgøres i skibets bærende struktur ved hjælp af en særlig loader (der kan medbringes i en 20" ISO-container) (se fig. 8 nederst). En sådan tilgang vil kunne bringe funktions-containerisering ind i en ny bane og bygge videre på den taktiske- operative- og strategiske fleksibilitet, som FLEX-konceptet gennem årene har bibragt Søværnet. Taktisk fleksibilitet fordi man hurtigt (inden for timer) kan udskifte defekte systemer og hurtigt (umiddelbart) kan skifte fokus fra løsning af komplekse militære opgaver til løsning af havmiljøopgaver. Operativ fleksibilitet fordi man over tid kan ændre operativ fokus/-rolle i forbindelse med særlige opgaver, eller i takt med at den sikkerhedspolitiske situation og/eller at de de teknologiske muligheder ændrer sig gennem platformens levetid. Strategisk fleksibilitet fordi man kan dele hele det containeriserede økosystem på tværs af Søværnets nuværende og fremtidige skibstyper og potentielt også med andre allierede lande, der måtte vælge samme tilgang. Endelig kan man overføre og genbruge de opdaterede containeriserede moduler fra udtjente platforme til nye, hvilket Danmark havde stor økonomisk fordel af bl.a. i f.m. våbenudrustningen af de fem fregatter og de tre inspektionsfartøjer.

DE MILITÆRE OPGAVER OG DE TILKNYTTEDE KRAV

Jeg har allerede i indledningen anført en række maritime militære opgaver, som skal løses i tilfælde af spænding og krig, hvis Danmark skal bidrage til NATOs aktuelle forsvarsplanlægning i vores region. Eskorte, minerydning, minelægning, havbundsmonitering og beskyttelse af maritim infrastruktur er blot nogle af dem. Fælles for alle disse opgaver er, at de ikke kan gennemføres i et trusselsscenarie uden beskyttelse, så patruljeskibene skal afhængigt af truslen kunne udrustes, så de kan forsvare sig selv og andre.



The Cube™ system can be exchanged in any port within 4 hours - As a plug and play solution



Figur 8

Hvis patruljeskibene designes, så de i udstrakt grad kan funktions-containeriseres, som beskrevet tidligere, er skibene som udgangspunkt forberedt til at kunne rumme stort set alle ønskelige operative kapaciteter. Det forudsætter dog, at skibene designes, så både plads og stabilitet tillader, at skibenes fleksibilitet kan udnyttes fuld ud, så de ikke som eksempelvis enhederne af Flyvefisken-klassen får strukturelle udfordringer ved fuld våbenlast. Fleksibiliteten betyder også, at man ikke behøver at anskaffe/installere alle de containeriserede våbensystemer fra starten. Hvis man af økonomiske årsager ønsker at strække investeringerne over tid, kan man således indledningsvis – hvis man mener sikkerhedssituationen tillader det - fokusere på at anskaffe platformen og de våbensystemer, der knytter sig til farvandsovervågning og suverænitetshåndhævelse i fredstid samt på den systemintegration og den sensorpakke, der muliggør, at skibene efterfølgende kan udrustes med supplerende containeriserede våben- og dronesystemer.

Kravsspecifikationen til en ny platform bør derfor også – udover mere traditionelle krav – fokusere på, hvor mange containere skibet skal kunne rumme, hvor mange af disse som skal have adgang til det fri vertikalt eller horisontalt, og hvor mange der skal kunne integreres i skibets infrastruktur. Og her bør man stille meget ambitiøse krav, så man sikrer et innovativt design, der holder i hele skibets levetid, og som bl.a. kan integrere ISO-containeriserede ubemandede dronesystemer i alle tre domæner, som vil blive forudsætningsskabende for bekæmpelsen af mange af de maritime trusler, som vi kommer til at stå overfor i fremtiden.

Tages der udgangspunkt i moderne internationale OPV designs samt tilsvarende danske konceptdesigns, er det formentlig kun de såkaldte "Wide Beam" designs, der vil kunne skabe tilstrækkelige plads og stabilitet i en så innovativt og fleksibelt indrettet platform. De moderne "Wide Beam" designs kan bære en betydelig vægt i form af højt placerede sensorer, våben, droner og andet udstyr. Den overlegne "payload" ved et sådan design opnås dog på bekostning af fart. Topfarten for et moderne "Wide Beam" design i OPV størrelse vil således typisk være lige under 20 knob.

Det er fartmæssigt betydeligt højere end de fire eksisterende havmiljøskibe, så med det rette antal kontinuerligt indsatte patruljeskibe, vil den generelle havmiljødækning - ikke mindst i yderområderne - være betragteligt større, end den er i dag. Farten er lidt lavere end Diana-klassen, men til gengæld ikke vejrafhængig i samme grad. Også her vil man med det rette antal indsatte enheder, kunne sikre en tilfredsstillende overvågning i hele ansvarsområdet under alle vejrforhold, herunder Skagerrak og Nordsøen, som i dag kun dækkes sporadisk.

ERHVERVSPOLITISK PERSPEKTIVERING

Lad mig afslutte dette indlæg med at følge op på det nationale beskæftigelsesperspektiv, som kronikken i Altinget også fokuserede på. Som en af verdens største søfartsnationer har Danmark en meget bred maritim industribase spredt ud i hele landet, der samlet set beskæftiger omkring 23.000 mennesker. Derfor har danske forsvarsinvesteringer i militære skibe til Søværnet også gode muligheder for at skabe forretning og arbejdspladser herhjemme. I den forbindelse diskuteres det ofte, hvorvidt det er godt eller skidt, at Danmark ikke længere har kapacitet til at bygge større skibe. Det spørgsmål vil jeg ikke komme ind på her, men blot påpege, at værdikæden i forbindelse med anskaffelse af skibe indeholder andet og mere end selve bygningen af skroget. Processen omfatter også elementer som design, udrustning og systemintegration, og de økonomiske og beskæftigelsesmæssige perspektiver kan illustreres med data fra bygningen af fregatterne af Iver Huitfeldt klassen.

Stålblokkene til de tre dansk designede fregatter blev bygget på baltiske værfter og samlet på byggeværftet Lindø, og omkring halvdelen af den samlede pris på godt 2.1 mia. kr. pr. fregat gik til danske virksomheder. Der var 127 danske virksomheder, som leverede udstyr til Lindø, hvilket medførte, at fregatprogrammet skabte arbejdspladser i hele Danmark. Fordelingsnøglen så ud som følger: 20 virksomheder i Region Nordjylland, 38 virksomheder i Region Syd, 15 virksomheder i Region Midtjylland og de resterende 54 virksomheder fordelt i Region Sjælland og Region Hovedstaden.

Storbritannien har valgt det danske fregatdesign som grundlag for Royal Navy´s kommende Type 31 fregatter, hvilket har skabt en stor international interesse for dette design. Hvis et danske fregatdesign eksporteres til udlandet og bygges og samles i køberlandet, vil det stadig skabe rigtig mange arbejdspladser i Danmark, både mens de bygges og når disse skibe skal serviceres i resten af deres levetid.

På tilsvarende måde vil der være et stort forretningspotentiale i en serie Patruljeskibe til Søværnet baseret på innovativt dansk OPV-design som også i stort omfang vil blive udrustet med produkter fra danske maritime virksomheder. Selv i tilfælde af, at alle stålblokke eller hele skroget produceres uden for Danmark, som i hhv. Iver Huitfeldt programmet og Knud Rasmussen programmet, vil der skabes mange arbejdspladser i Danmark. Hvis designet efterfølgende eksporteres og bygges i køberlandene, vil det igen medfører mange danske årsværk. Det samlede eksportpotentiale for en OPV med den ovenfor beskrevne fleksibilitet vurderes at være langt større end eksportpotentialet for fregatter. Det skyldes dels den lavere pris, men også et markant større potentielt eksportvolumen, da skibet i sin grundform kan sælges til både flåder, kystvagtsorganisationer og andre statslige myndigheder.

SAMMENFATNING

Er der et behov?:

Hvis man med FE Risikovurdering som reference ser på den geo-strategiske udvikling og de deraf følgende sikkerhedspolitiske konsekvenser for Danmark, er der efter min opfattelse et udtalt behov for at styrke Søværnets evne til at løse de operative opgaver i vores hjemlige farvande. Det har jeg forsøgt at anskueliggøre ved at beskrive nogle helt konkrete afledte opgaver, som påhviler Danmark, som vi ikke har tilstrækkelig kapacitet til at løse, og som ikke vil blive løst af andre. Hertil kommer,

at en evt. recidualkapacitet for sådan en ny skibsklasse vil kunne løse en række af de relativt simple maritime internationale sikerhedsopgaver, som i perioder forhindrer fregatterne i at fokusere på deres komplekse krigsmæssige hovedopgaver. Jeg mener derfor også, at det første spørgsmål i undertitlen på denne artikel kan besvares med et klar "ja".

Er det muligt?:

Stilles der tilstrækkeligt ambitiøse krav til antallet af patruljeskibe og deres fleksibilitet, og ændres den konceptuelle tilgang til havmiljøopgaven, vil det være muligt at basere løsningen af både havmiljøopgaverne og de militære opgaver på samme platform. Havmiljøopgaverne og det tilknyttede beredskab vil kunne blive løst på mindst samme niveau eller bedre end det nuværende beredskab, og evnen til at løse de nuværende og fremtidige militære opgaver vil blive styrket meget markant. Dermed kan også undertitlens andet spørgsmål besvares med et klart "ja".

Er det en god idé?:

Investeringen vil være noget større end de ca. 640 mio. kr., der var afsat i det oprindelige udbud af nye havmiljøskibe - et beløb, som i øvrigt nok allerede i udgangspunktet var sat for lavt. Forfølges den fleksibilitet, som denne artikel anbefaler, vil man imidlertid også få muligheden for en fleksibel investeringsprofil, hvor anskaffelse af platforme og anskaffelse af "funktionsudrustning" i form af containeriserede militære kapaciteter kan adskilles på samme måde, som det i sin tid blev gjort i f.m. anskaffelsen af Flyvefisken-klassen. Men måske endnu vigtigere, investeringen kan i modsætning til mange andre forsvarsinvesteringer vise sig at give et betydeligt "return on investment" til dansk samfundsøkonomi. Den internationale interesse for Royal Navy´s nye Type 31 fregatter har allerede vist, at der er et fornuftigt marked for "smart" dansk fregatdesign, men det er helt givet, at efterspørgslen efter "smart" dansk OPV design, som det jeg her har beskrevet, vil være betydeligt større. Derfor vil anskaffelse af en serie "Militære fartøjer til løsning af havmiljøopgaver" ikke alene være en helt nødvendig investering i dansk sikkerhed og det danske havmiljøberedskab, det vil også være en offentlig investering, der på sigt kan skabe et betydeligt afkast til gavn for dansk økonomi og danske arbejdspladser. Så også det sidste spørgsmål i undertitlen kan besvares med et "ja" - det er en rigtig god idé!

REFERENCER:

Fig. 1. Kilde: Altinget, den 10. december 2020 (*https://www.altinget.dk/forsvar/artikel/v-og-k-oeget-forsvarsbudget-skal-give-vaekst-og-arbejdspladser*)

Fig. 2. Kilde: FE Risikovurdering 2020, p. 31

Fig. 3 Kilde: Aftale om Forsvaret 2018-2023, p. 7

Fig. 4. Kilde: Aftale om Forsvaret 2018-2023, p. 3

Fig. 5 Kilde: *Helcom Recommendation 31/1 af den 4. marts 2010 med anknytning til Artikel 20, §1. b. i Helsinki Konventionen*

Fig. 6. Kilde: *http://arcticbusinessnetwork.blogspot.com/ Foto: Øveraasen) og https://ghvf.dk/galleri/ghvf-med-sneplov*

Fig. 7. Kilde: *https://www.jernindustri.dk/procurement/view/31657/oilandchemicalspillresponsevessels*

Fig. 8. Kilde: *https://shdefence.com/the-cube/*

C-FLEX

Unparalleled situational awareness

C-Flex

- C-Flex provides out of the box capabilities for unparalleled situational awareness and seamless interface to sensors, effectors, and data links.
- C-Flex provides full integration of onboard systems to support decision makers to better plan, coordinate, command, and solve missions with increased effectiveness.
- C-Flex is a cost-efficient and flexible system based on a modern open architecture on top of COTS software and hardware, greatly lowering maintenance and training costs.

TERMA
ALLIES IN INNOVATION

www.terma.com

HVAD SKAL JEG KÆMPE MED, HVAD ER MIT VÅBEN?

Af OK Johannes Kidmose.

Den 10. december 2020 måtte jeg lade gløgg og klejner vige pladsen for nogle timers bekymrende tanker. Årsagen var, at jeg netop den dag havde læst en kronik i Altinget, hvor forsvarsordførerne fra hhv. Konservative (Niels Flemming Hansen) og Venstre (Christian Lilleholdt) beskrev de oplagte muligheder for at investere i dansk skibsindustri når Søværnet om få år har behov for at udskifte og tilføje enheder til gavn for Kongerigets maritime sikkerhed. Fokus fra de to politikere var især på de afledte samfundsøkonomiske gevinster i form af fx arbejdspladser. Alt sammen meget godt – lige indtil denne passus: *"Her skal vi tænke smart og investere i et fleksibelt skibsdesign, der som en schweizerkniv kan løse både havmiljøopgaven og fungere som militært patruljeskib"*

Her følte jeg mig kaldet til tastaturet. Det endte i en replik på Altinget.dk den 17. december, hvor jeg langt henad vejen roste politikkerne for deres forståelse for det nye trusselsbillede og det var også tydeligt, at de havde set de gode principper bag fleksible skibsdesigns. De tog den bare lige en tand for langt for mig. Og selvom jeg sidenhen er blevet klogere på mulige erstatninger for vores miljø- og patruljefartøjer i fremtiden, så er min grundlæggende overbevisning stadig den samme. Fleksibilitet er godt, men hvis man ikke har specialer, så vil man være utilstrækkelig på alle områder. Fuldstændig ligesom schweizerkniven, der godt nok kan en masse, men hverken er den bedste saks, kniv eller proptrækker.

Læseren af tidskriftet her kan selv fornøje sig med at finde debatten på Altinget.dk/forsvar.

Figur 1 *Australian Maritime Doctrin 2010, "The span of maritime tasks"*

Som det vel efterhånden er kutyme, så delte jeg også min replik fra Altinget.dk på diverse sociale medier. Det gjorde absolut ikke debatten om fleksibilitet og kommende patruljeskibe (2018-2023 forligstekstens: flerformålsskibe) mindre interessant. Her lod det til at de fleste var af den overbevisning, at de kommende patruljeskibe skulle afløse både vores nuværende havmiljøenheder, patruljefartøjer af DIANA-kl og endeligt vores gode gamle SLEIPNER.

De vil givetvis kunne konstrueres på en måde, så de kan opfylde de samme, og flere, miljøopgaver end de nuværende havmiljøenheder. De vil kunne sejle i farvandsafsnit, som DIANA-klassen er for lille til og med en længereudholdenhed. De vil have bedre løftekapacitet end SLEIPNER og de vil formentligt være bedre udrustet til forureningsbekæmpelse end de nuværende miljøenheder. Indtænker vi så også de formidable kreativiteter som danske skibsdesignere er i stand til, så kan vi nok se frem til en fleksibel og modulariseret "state of the art", "design to cost", "multipurpose", "design-exportable" enhed. Alt sammen til god gavn for dansk forsvars- og skibsindustri og øjensynligt også for Søværnets opgaveportefølje.

Om ovenstående bliver tilfældet skal jeg lade være usagt, men jeg tillader mig at formode, at de kommende patruljeskibe bliver færre end de 11 skibe/fartøjer de i så fald skal afløse og det vil formentligt også være en OPV type (offshore patrol vessel), der er væsentligt større og langsommere end DIANA-klassen. Det vil altså give en udfordring på "paratheden". Forestiller vi os, at et kommende stort patruljeskib skal være indenfor acceptabel afstand til SAR og forureningsbekæmpelse og være synlig i den almindelige farvandsovervågning, så er det nok svært at forestille sig mindre end 3 enheder på havet kontinuerligt. Det er samme antal enheder af DIANA-klassen, som er på havet kontinuerligt i det nuværende farvandsovervågningskoncept. Den opgave løses med 5-6 patruljefartøjer i beholdning, så mon ikke også vi kan forvente 5-6 nye patruljeskibe.

Det er ret tydeligt for mig, at "trade off" for nye skibe primært er antal enheder og fart. Derimod bliver de enkelte enheder ganske givet gode til at udføre den almindelige farvandsovervågning og givetvis også miljøopgaven, selvom sidstnævnte naturligvis er en specialistopgave.

Men hov – var det ikke meningen, at det regionale forsvar af Kongeriget og NATO-alliancen skulle styrkes?

> *"I wish to have no connection with any ship that does not sail fast; for I intend to go in harm's way!"*
>
> ***John Paul Jones****, grundlægger af US NAVY*

I min replik i Altinget.dk roste jeg netop de to politikere for deres forståelse af det ændrede trusselsbillede. Uanset hvad, så vil et kommende patruljeskib til det danske søværn ikke være et skib, der kan karakteriseres som et troværdigt krigsskib, der kan imødegå eller afskrække en ligeværdig modstander. I hvert fald ikke, hvis denne repliks antagelser om patruljeskibets design og opgaver står for troende. Jeg må tro på, at det så heller ikke er den grundlæggende idé bag designet, men når der samtidigt tales om et ændret trusselbillede og regional sikkerhed, så stiger min bekymring for et sømilitært doktrinbrud.
På figuren nedenfor er konstrueret en art "doktrinær" trekant for flåders opgaver. Den kan genfindes, i *Australian Maritime Doctrin* fra 2010 og i dokumentet *Australian Maritime Operations* fra 2017. Den udspringer af Ken Booths teori om flåders roller fra 1977, hvor han i en treenighed placerer flåders roller som hhv.: *"Diplomatic Role"*, *"Policing Role"* og *"Military Role"*. Derudover, så er den faktisk så rammende, at selv den anerkendte forsker Ian Speller benytter sig at figuren i sit seneste værk: *"Understanding Naval Warfare"* (second edition). Og det er netop forståelsen for, hvad vi som nationens maritime sikkerhedsgarant kan og ikke kan, som jeg vil fokusere på her.

Et patruljeskib som er udstyret, bemandet og trænet til at løse farvandsovervågning og havmiljøopgaver vil uvægerligt fokusere på den del af doktrintrekanten som ligger i den øverste del af figuren. Det vedrører fx søredning og forureningsbekæmpelse indenfor myndighedsopgaverne (Constabulary), men også evnen til humanitær assistance og anden assistance til gavn for allierede (fx transportopgaver) på den modsatte katete (Diplomatic). Det har jeg markeret på figuren med den fuldt optrukne røde boks.

Anlægger man nu en realistisk tilgang til, hvad man strække en "schweizerknivs" fleksibilitet til, så kan man givetvis udvide opgaverne ved at tilføre (eller træne)

personellet til yderligere opgaver, ligesom man ved modulare systemer kan tilføre særligt materiel. Det kan så styrke skibets evne til fx mere troværdig suverænitetshævdelse (medbringe politi, told eller specialstyrker), evakueringsopgaver eller måske endda fungere som platform for fx Beredskabsstyrelsens hospitalsfaciliteter. Denne type af udvidede opgaver har jeg på figuren markeret med en rød stiplet boks.

Udfordringen er nu, at vi kun er halvvejs igennem den doktrinære trekant og størstedelen af de opgaver, som netop er kendetegnende ved at skulle imødegå et nyt trusselsbillede, er placeret i den nederste del (Military).

Hvis man ligesom Ian Speller (og den australske flåde) vil anerkende denne doktrintrekant for flåders opgaver, så skal der altså findes en løsning på varetagelsen af de militære opgaver i de regionale farvande – også selvom Søværnet udskifter sine kapaciteter til farvandsovervågning og havmiljø. Og måske især pga. den udskiftning, da man formentligt vil have endnu færre og langsommere enheder på havet. Forestiller man sig, at opgavespektret skulle udvides til en endnu større del af de militære opgaver, så vil det også afkræve dedikeret tid til træning, øvelser og uddannelse. Den tid skal så findes på bekostning af opgaverne med fx farvandsovervågning og havmiljøopgaven. Det er der formentligt ikke politisk accept af.

Der kan argumenteres for, at den nederste del (Military) allerede varetages af Søværnets i alt fem fregatter. Det er for så vidt også rigtigt, men det må formodes at fregatterne overdrages til NATO kontrol i det tilfælde, at det sker en konfliktoptrapning. Det vil, formentligt, betyde at fregatterne deployeres fra Nordsøen og vestover for at etablere sikker logistik for NATO-styrker og efterfølgende for at etablere det nødvendige søherredømme i et opmarchområde vest for Danmark. Derudover, så skal det også være min påstand, at fregatterne ikke er til stede med den nødvendige parathed i "grey zone" stadier op til det eskalationsniveau, hvor fregatterne skal kaldes hjem fra Hormuzstrædet, Guineaubugten eller et helt tredje sted. Måske alle fem fregatter heller ikke er bemandet og udstyret til det korte varsel, som man kun kan frygte at den næste konflikt vil tilbyde.

Hvis man ikke ligefrem nyder at spille hasard med dansk sikkerhed og suverænitet, eller har fået tunnelsyn på NATOs styrkemålsberegninger, så vil der altså være et behov for egentlige krigsskibe til varetagelse af de militære opgaver i regionale farvande – nu, men også når konflikten kommer. Det er jo i virkeligheden ikke anderledes end at vi også vælger at have F-16 fly på vingerne til afvisningsberedskab og ikke et par T-17'ere. Fart og militær parathed er en afgørende faktor i et troværdigt forsvar.

I et konfliktscenarie er der også brug for egentlige krigsskibe udover de fem fregatter. Billedopbygningen i de nære farvande og i Østersøen vil blive af afgørende betydning. Den opgave skal kunne varetages med den fornødne selvbeskyttelse fra alle domæner. Det kræver et rigtigt krigsskib. Blandt andet vil undervandstrusler, minetrusler og lufttrusler være reelle og skal kunne håndteres – hvad enten truslen er på kritisk infrastruktur ved Bornholm eller ved indsejlingen til Esbjerg.

Fra de anslåede 5-6 nye patruljeskibe og til de, måske, 11 enheder der skal afløses, kan jeg tælle til 5-6 stykker. Det er, efter min vurdering, et passende antal for en kommende klasse af agile kystkorvetter til det danske søværn. Og i fleksibilitetens navn, så er der intet til hindring for at de enheder i fredstid også kan bidrage til den almindelige farvandsovervågning og måske der endda kan findes plads til en opgave eller to udenfor de danske farvande.

For slutteligt at svare på dette indlægs syngende overskrift, så må svaret være: I de næste mange år skal Kongerigets suverænitet og sikkerhed stadigvæk sikres af flåden – den skal vi kæmpe med – og våbnet er krigsskibe.

ERHVERVSSTØTTE ELLER KOMPETENTE PATRULJESKIBE TIL SØVÆRNET!

Af Torben Ørting Jørgensen, direktør, pensioneret kontreadmiral

Under overskriften "V og K: Øget forsvarsbudget skal give vækst og arbejdspladser" redegør forsvarsordførerne Christian Lilleholt (V) og Niels Flemming Hansen (K) i Altinget for, at "Øgede investeringer i forsvaret kan både give sikkerhedspolitisk gevinst og understøtte den danske forsvarsindustri. Det kræver bare politisk vilje…".

Det er naturligvis dejligt at høre centralt placerede forsvarspolitiske ordførere udtale sig konstruktivt om udsigten til, at forsvaret og i særdeleshed søværnet har udsigt til at bliver tilført penge. Der er givetvis heller ingen, der har problemer med, at de midler, der investeres i forsvarsmateriel også kommer det danske erhvervsliv til gode, selvom der ikke skal herske tvivl om, at regningen for modkøbsaftaler betales af det danske forsvar gennem fordyrelse af de forskellige projekter, som forsvaret indgår aftaler med internationale leverandører om.

Der er også korrekt, at søværnet har været innovative og udviklet skibsdesign og skibsklasser, der på en lang række områder har været banebrydende og ukonventionelle. Det fælles karakteristika for dette udviklingsarbejde har altid været ønsket om at få så meget kampkraft som muligt for de utilstrækkelige midler, der var afsat til søværnet fra politisk hold. Disse succesfulde projekter har omfattet vores korvetter af Niels Juel-klassen, inspektionsskibe af Thetis-klassen, Flyvefisken-klassen, Knud Rasmussen-klassen og fregatter af henholdsvis Absalon og Iver Huitfeldt klassen.

Prisen for innovationen var, at antallet af kampskibe til løsning af de sømilitære opgaver løbende blev reduceret, hvilket blev søgt kompenseret gennem introduktionen af FLEX-konceptet, der gjorde det muligt at konfigurere skibene til løsning af de fleste af de opgaver, som de langt flere enheder, der blev udfaset, ellers løste. Samtidigt blev priserne på de forskellige skibstyper holdt nede ved at anvende skibsbygningsprincipper kendt fra den civile handelsflåde. Vi fik meget skib for pengene, men det betød naturligvis også, at skibene på en række områder er på kant med de byggestandarder, der ellers kendes fra andre nationers bygning af sammenlignelige krigsskibe. Søværnet er sluppet godt fra disse projekter, fordi man havde en bredt forankret diskussion af de operative behov og af skibenes design før, projekterne blev godkendt og iværksat. De forskellige skibsklasser var en konsekvens af sømilitær faglighed og en bred inddragelse af søværnets personel, der ofte blev inviteret til at fremsætte konkrete forslag til forskellige elementer af projekterne.

Der var med andre ord tale om en proces, der i vid udstrækning var baseret på en omfattende forudgående studie- og udviklingsvirksomhed, der involverede sømilitær ekspertise indenfor alle relevante sømilitære og tekniske områder.

På den baggrund er det noget overraskende, at de to forsvarspolitiske ordførere i deres indlæg i Altinget finder anledning til at stille forslag om, at "På den korte bane skal der designes nye skibe til afløsning af de aldrende miljøskibe. Her skal vi tænke smart og investere i et fleksibelt skibsdesign, der som en schweizerkniv kan løs både havmiljøopgaven og fungere som et militært patruljeskib.".

Yngre kompetente flådeofficerer har allerede taget til genmæle og forklaret, hvorfor kombinationen af et olieforureningsbekæmpelsesfartøj og et sømilitært patruljeskib ikke giver mening, hverken for løsningen af den vigtige miljøopgave eller for den lige så vigtige sømilitære patruljeopgave i de danske farvande. Lige meget hvor megen læbestift man putter på sådan en gris, vedbliver den med at være en gris.

Havmiljøopgaven er i sig selv tilstrækkelig vigtig til, at området styrkes ved anskaffelse af nye skibe, der er designet og indrettet til denne opgave. Vil man støtte dansk erhvervsliv og omgå EU-udbud, så kan man sagtens få danske skibsdesignere til at tegne disse skibe, og man kan også - som et figenblad for at undgå EU-udbud - give miljøskibene en sekundær funktion som minelæggere.

Med hensyn til de såkaldte militære patruljeskibe, så har det danske forsvar af de geostrategiske årsager, som Lilleholt og Hansen selv nævner, brug for en klasse af robuste, slagkraftige og veludrustede kystkorvetter, der kan løse både den suverænitetshævdende og kampafgørende opgave i de danske farvande.

Vi har alt for længe accepteret en dobbeltstandard mellem sø og luft, hvor suverænitetsopgaven til søs kan løses med et overvågningsfartøj uden egentlig sømilitær kapacitet, mens den samme opgave i luften alene kan løses ved indsættelse af potente kampfly. Den opgave der løses i de respektive domæner, er nøjagtig den samme. Man kan naturligvis henvise til, at søværnet tidligere har løst denne opgave med orlogskuttere, men præmissen var dengang, at man havde en udrykningsbåd af Willemoes-klassen eller Flyvefisken-klassen liggende i beredskab til at rykke ud og give den slagkraft orlogskutterne ikke havde. Det har vi ikke længere.

Men tilbage til Lilleholt og Hansens vision om den sømilitære schweizerkniv. Det der undrer mig mest, er hvorfra visionen kommer. Med al respekt for de to forsvarsordføreres evner, så har de næppe selv stået fadder til tanken om, at man kan kombinere så forskelligartede opgaver i samme skib. Det er heller ikke tanker, der er groet i søværnets eller forsvarets baghave. Det kan konstateres, at et af de designhuse, som omtales positivt og som har medvirket til virkeliggørelsen af nogle af de koncepter, der tidligere er omtalt, Odense Maritime Technology (OMT), er beliggende i Lilleholt og Hansens valgkreds på Fyn. Det er også en kendsgerning, at direktøren for Naval Team Danmark sidder i OMTs bestyrelse, og så begynder der at tegne sig et billede af, hvorledes denne såkaldte vision er opstået.

Her er der faktisk grund til bekymring. For hvis antagelsen er korrekt, så er Lilleholt og Hansen spændt for en erhvervspolitisk vogn, der ikke tjener forsvarets interesse, og som dermed også underløber de intentioner, som jeg er sikker på, at Lilleholt og Hansen har som ledestjerner for deres forsvarspolitiske virke, nemlig at vi får det bedst mulige forsvar for de penge samfundet afsætter hertil.

Det danske forsvar har i en lang årrække været et skib uden ror, der ikke har udviklet koncepter for, hvorledes man bedst muligt kan indrette et samlet forsvar under hensyntagen til de ændrede sikkerhedspolitiske rammebetingelser. Hvis jeg var i Lilleholt og Hansens sko, så ville jeg være dybt forundret over, at forsvaret altid agerer reaktivt på forandringer fremfor at komme med visioner, der gør det politisk muligt at justere kursen og opbygge det forsvar, der er mest relevant for Kongeriget Danmark og anvendeligt i NATO. Her ville det have været helt relevant, om man havde fået konkrete indspil fra forsvaret og i dette tilfælde søværnet selv, der kunne have anvist de løsninger, som Lilleholt og Hansen er klar til at støtte.

I det perspektiv må det være med en vis forundring, at Lilleholt og Hansen kan se, at tidligere officerer og embedsmænd kort efter afsked eller pensionering bliver ramt af klarsynet og leverer "løsningsforslag" til den industri, som i modsætning til forsvaret selv har en defineret strategi for, hvordan man ønsker forsvaret indrettet - dog med det klare formål at understøtte industriens afsætningsmuligheder bedst muligt. Både Lilleholt og Hansen kan med rette have forventninger om, at dette arbejde udføres i rammen af forsvaret og ikke af en forsvarsindustri bistået af pensionerede officerer, der ikke længere har forsvarets tarv som interesse.

Det er med andre ord halen, der er begyndt at logre med hunden, og det er rigtigt bekymrende. Uanset hvor megen pensioneret visdom, der købes ind af forsvarsindustrien, så må det være det militære personel, der er ansvarlige i respektive værn og enheder, der driver arbejdet med at udvikle det forsvarskoncept, som fastlægger den mest hensigtsmæssige indretning af det danske forsvar af Kongeriget indenfor de rammer, der naturligvis afstikkes politisk. Dansk forsvar må ikke blive en mestergris designet af erhvervspolitiske interesser, men et effektivt og dygtigt dansk forsvar skal naturligvis altid være ambassadør for en danske forsvarsindustri, der dygtigt leverer det, som forsvaret efterspørger.

Og lad os så i øvrigt få en kompetent klasse af miljøskibe bygget til formålet og en klasse af kystkorvetter, der kan løse de sømilitære opgaver Lilleholt og Hansen selv påviser behovet for løsningen af. Men begge projekter skal hvile på et solidt konceptuelt arbejde i søværnet, der efterfølgende kan danne udgangspunkt for en forsvarlig designproces og efterfølgende projekter. Det skal ikke være ønsket om erhvervsmæssig støtte, der driver værket, men derimod søværnets og forsvarets veldefinerede behov.

De skibe, der bliver resultatet af et udviklingsarbejde i søværnets regi vil med stolthed og glæde blive vist frem for andre flåder til glæde for dansk erhvervsliv, således som det i øvrigt altid har været tilfældet.

VI SKAL VÆLGE DE RIGTIGE KAMPE FOR SØVÆRNETS KULTUR

Af Orlogskaptajn Anders Puck Nielsen

I sidste nummer af Tidsskriftet havde kaptajnløjtnant Magnus Krogsgaard en artikel om det, som han kaldte Søværnets fortabte sjæl. Her argumenterede han for betydningen af kultur og bløde værdier, som han mener er en tungvejende årsag til at ansatte i Søværnet påbegynder og bliver i tjenesten.

Magnus Krogsgaard drager i sin artikel en række konklusioner om sammenhængen mellem Søværnets kultur og tilstedeværelsen på Holmen i København. Ifølge Krogsgaard fik de ansatte gennem livet på Holmen en samhørighed med Flåden, som bidrager til at de i dag stadig er ansat i Søværnet. Krogsgaard retter i den forbindelse i særlig grad skytset mod flytningen af Søværnets Officersskole til Svanemøllens Kaserne, fordi værdien af en værnsfælles campus angiveligt ikke kan opveje de negative konsekvenser af at fjerne søværnsidentiteten fra søfolkene.

" De af os som oplevede denne periode i aktiv tjeneste som yngre officerer tænker stadig tilbage på 2008 som rædselsåret over dem alle. "

At kultur er vigtigt for en virksomhed, er en helt ukontroversiel betragtning. Det bemærkelsesværdige er at det i den grad skulle være knyttet til at tjeneste – og i særdeleshed uddannelse – før i tiden foregik på netop Holmen.

I denne replik vil jeg udfordre nogle af Krogsgaards påstande. Det er dybest set min opfattelse at Krogsgaards argument baserer sig på en romantisk forestilling om fortiden, som i virkeligheden ikke var så god endda. Dertil kommer at han kommer til at tilskrive uforholdsmæssigt stor forklaringskraft til en enkelt faktor blandt mange i forsøget på at forklare den kulturelle udvikling i Søværnet. Derefter vender jeg blikket fremad og forsøger at pege på nogle andre kampe end Holmen, som vi hellere skulle bruge krudtet på. Det er min påstand at rammerne på Svanemøllens Kaserne samlet set giver en bedre uddannelse end på Holmen, fordi der er et større og mere kompetent lærerkorps. Vi skal imidlertid gøre os umage for at sikre at kulturen også kommer med. Afslutningsvist peger jeg på to konkrete risici, som potentielt vil kunne ødelægge bestræbelserne på at sikre virksomhedskulturen og den institutionelle samhørighed i rammerne af Søværnets Officersskole.

Kulturen på Holmen var ikke fantastisk

Det er lidt ironisk at Holmen i dag fremhæves som en garant for god virksomhedskultur og fællesskabsfølelse i Søværnet. Man skal ikke tilbringe meget tid sammen med de ældre i tjenesten, før man hører vanvittige historier om drukkulturen og en faglig stolthed som primært gik ud på kollektivt at modsætte sig effektivitet. Det er også en udbredt opfattelse at udflytningen fra Holmen blandt andet handlede om at komme den problematiske kultur på Orlogsværftet til livs.

Der var utvivlsomt flere årsager end kulturspørgsmålet bag beslutningen i 1989 om at flytte flåden væk fra København, men det virker rimeligt at sige at kulturen ikke var noget at råbe hurra for. Det kan næppe være 1980'ernes Holmen, som Krogsgaard har i tankerne, når han fremhæver den unikke sjæl som angiveligt skulle opstå ved at gøre tjeneste på denne lokalitet. Snarere virker det som om forestillingen om Holmen handler om en ganske kort periode fra ca. midten af 1990'erne og frem til begyndelsen af 2010'erne, hvor Holmen primært var en campus for forskellige af Søværnets skoler.
Jeg synes også det er problematisk at beskrive det som om der i denne periode var en kultur og samhørighed i Søværnet som bidrog til at rekruttere og fastholde personel. En bekymring kan være om Krogsgaards argument ikke hviler på det som kaldes "survivorship bias". Det er en fejlslutning, hvor man kun ser på de tilfælde som opnåede succes, mens man overser de mange som ikke gjorde. Når vi i dag ser tilbage på vores eget hold fra Søværnets Officersskole, er der mange som er faldet fra. Overlevelsesbias handler netop om at man kun fokuserer på gruppen af "overlevere", men overser alle de andre.

I realiteten var især 00'erne præget af store rekrutteringsudfordringer og elendig fastholdelse. De af os som oplevede denne periode i aktiv tjeneste som yngre officerer tænker stadig tilbage på 2008 som rædselsåret over dem alle. Personelflugten var så stærk at de tilbageværende var på arbejde konstant, og det blev en ond spiral. Det var dengang hvor Forsvarschefen for at standse ulykken introducerede 66 tiltag til at skabe en bedre hverdag, og vi allesammen blev lovet 12 års geografisk stabilitet. Det virker helt forkert at pege på denne tid som præget af god fastholdelse.

"Sådan var det ikke i de sidste år før Søværnets Officersskole flyttede fra Holmen. Her var uddannelserne gjort kortere, årgangene var mindre, og VUT-I var afskaffet."

STØRRELSEN BETYDER MERE END PLACERINGEN FOR SØVÆRNETS OFFICERSSKOLE

Denne faneflugt af officerer var også en væsentlig årsag til at Søværnets Officersskole i en årrække rekrutterede nogle meget store hold. Det var nødvendigt for at fylde hullerne ud. Kombineret med at officersuddannelserne på den tid var meget lange (5 år for taktiske officerer og 6 år for tekniske), fik man at der var mange store årgange samlet på officersskolen. Dertil kom at 1-2 klasser af premierløjtnanter årligt gennemgik det 11 måneders videreuddannelsestrin I (VUT I) for at blive kaptajnløjtnanter. Så mange var vi, at VUT-holdet måtte stille til morgensamling på første repos, fordi der ikke var plads i aulaen. Samlet betød det at i omegnen af 200 studerende havde deres daglige gang på Søværnets Officersskole, hvilket gav et spændende liv og gode rammer for kulturforankring.

Sådan var det ikke i de sidste år før Søværnets Officersskole flyttede fra Holmen. Her var uddannelserne gjort kortere, årgangene var mindre, og VUT-I var afskaffet. Resultatet var at antallet af kadetter på skolen var meget lille, og gangene på SOS fremstod mennesketomme og uinspirerende.

Når Magnus Krogsgaard begræder det kulturelle tab, tror jeg derfor ikke at det udelukkende skal handle om de fysiske rammer, men også om at skolen er blevet mindre. Det er svært at lave det samme, når man kun kan opstille et par klasser frem for at fylde en aula, og når traditioner som kadetbal minder om en klassefest.

Derfor er det også en illusion at forestille sig at Søværnets Officersskole havde været som i gamle dage, hvis den var blevet liggende på Holmen. I hvert fald ville det have krævet at man også havde beholdt den gamle uddannelse.

KULTUREN HANDLER MERE OM SKIBENE END OM SKOLERNE

Ovenfor har jeg lavet to argumenter. For det første at de gode gamle dage slet ikke var så gode, og at man skal være varsom med at ønske dem tilbage. Og for det andet at en uddannelse på Holmen i dag ikke ville ligne den som Magnus Krogsgaard beskriver, fordi uddannelsen er en anden. Kadetterne er meget kortere tid på Søværnets Officersskole, og der er færre kadetter samtidig.

Men dertil kommer også det spørgsmål, i hvilken udstrækning virksomhedskulturen i Søværnet overhovedet er et produkt af uddannelse på skolebænken. Skolerne spiller uden tvivl en rolle, men det er let at komme til at glemme andre faktorer.

Når man ser på Søværnet i dag i forhold til for 15 år siden, er det slående at flåden består af helt andre typer af skibe: Små kystkorvetter er skiftet ud med store oceangående platforme. Det betyder at skibene i dag er store organisationer som sjældent går i havn, og hvor hierarkiet er større og cheferne ældre. Det er på mange måder et kedeligere søværn, hvor teambuilding-aktiviteter som togafester og tyveri af skibsklokken på søsterskibet er blevet erstattet af løbeture og planlægningsmøder. Men det er også et mere professionelt søværn, hvor man kun kan være stolt af det faglige niveau.

Det er ganske enkelt et helt andet miljø som personellet gør tjeneste i, og det er nogle helt andre skibe som kadetterne kommer i praktik på. Det vil være min vurdering at den fundamentale forandring i Søværnets opgavespektrum og flådestruktur har en meget større betydning for virksomhedskulturen end om officersskolen ligger på Holmen eller Svanemøllen.

SVANEMØLLEN ER MEGET MERE END EN VÆRNSFÆLLES CAMPUS

I dette afsnit vil jeg adressere et par vildfarelser om hvad det vil sige at Svanemøllen er en værnsfælles campus. Det første jeg vil fremhæve, er at Søværnets Officersskole uden sammenligning er den største officersskole på Svanemøllens Kaserne. Den næststørste er sprogofficersskolen, og først derefter kommer Flyvevåbnets Officersskole. Dette hænger dels sammen med at der optages flere studerende på officersuddannelserne i Søværnet, og dels med at funktionsuddannelserne i Søværnet gennemføres på Søværnets Officersskole, mens de tilsvarende funktionsuddannelser i Flyvevåbnet gennemføres ved enhederne i Jylland.

Når jeg færdes på Svanemøllens Kaserne, oplever jeg at kadetterne fra Søværnets Officersskole fylder meget i billedet. Det er ikke min oplevelse at der er en stemning fra en hærkaserne, sådan som en kadet har givet udtryk for til Magnus Krogsgaard. Om den maritime atmosfære slår igennem i undervisningen og de indendørs faciliteter på SOS, kan man jo diskutere. Men mulighederne er til stede, og det er et spørgsmål om at udnytte dem.

Er det lige så godt som at skolen ligger ved mastekranen og med udsigt til Nordre Toldbod? Måske ikke, men i det store billede må det være en mindre forskel. Kombinationen af lange praktikperioder på skibene og en dedikeret indsats for at bringe kulturen ind i bygningerne må gøre det muligt at give en oplevelse af saltvand. Svanemøllens Kaserne ligger trods alt kun 400 meter fra havet, og der er ikke mere end 15 minutter på cykel til studieboligerne i Nyboder eller Søofficersforeningen og Søe-Lieutenant-Selskabet på Kastellet. Et sted at starte kunne måske også være at droppe den værnsfælles MTS-uniform, så man kunne se at der var søfolk tilstede.

Det trade-off skal ses i lyset af en række goder. Vi kan gøre ting på Svanemøllen, som ikke var mulige på Holmen. Dels giver samplaceringen med de andre officersskoler mulighed for arrangementer, som på grund af skolens mindre størrelse ikke ville være mulige på egen hånd. Det kan for eksempel være større sociale begivenheder, idrætskonkurrencer eller fælles undervisning i større fora. Og dels giver samplaceringen den gevinst at lærerstaben bliver dygtigere.

Tanken om at drive en selvstændig professionel uddannelsesinstitution med en årlig produktion på under 50 dimittender, er helt forfejlet. Det kræver et element af stordrift for at være realistisk, og Søværnet er ganske enkelt for lille til at have sin egen skole. Det skyldes at der stilles høje krav til lærernes faglige og pædagogiske kompetencer for at udbyde akkrediterede uddannelser.

"Hvad angår problemet med at undgå beslutninger som i fremtiden vil gøre kulturel skade, er det afgørende at vi identificerer de rigtige problemstillinger."

Dertil er der en række krav til hvordan underviserne skal indgå i stærke faglige miljøer, så de kan holde sig opdateret og løbende bliver udfordret på deres faglighed. Så kunne man selvfølgelig lave sin egen skole ved at droppe akkrediteringen og acceptere et dårligere lærerkollegie, men det synes jeg ville være et ærgerligt trade-off.

Jeg har arbejdet på både den gamle Søværnets Officersskole og på Forsvarsakademiet i de nye rammer, og der er ingen tvivl om at lærerkorpset er meget stærkere nu – og det er i en opadgående kurve. Det store fakultet ved FAK giver rammer for en faglig udvikling, som vi kun kunne drømme om på Holmen. Det er en ofte overset pointe når man taler om uddannelse, at skolen ikke kun består af de studerende. Hvis man vil drive professionel uddannelse, er man nødt til også at tænke strategisk over lærerkorpset.

Sammenholdt er det min faste overbevisning at søofficersuddannelsen er i bedre rammer i et værnsfælles forsvarsakademi – også selvom det betød at vi måtte forlade de gamle bygninger på Holmen. Det har naturligvis nogle omkostninger, men i det store billede er der andre faktorer end skolens placering som har større betydning for Søværnets virksomhedskultur.

VEJEN FREM: FIND LØSNINGER OG FASTHOLD UDDANNELSEN I FORSVARET

En stor del af Magnus Krogsgaards indlæg handler om at kigge fremad, og at vi i Søværnet skal have en diskussion om virksomhedskultur. Målet skal være at genopbygge noget af den tabte samhørighed, og at fremtidens officerer kan argumentere lødigt og skarpt før der bliver solgt mere ud af det kulturelle arvesølv.

Det er en vigtig ambition. Min opfordring skal således være at gå aktivt ind i arbejdet med at sikre den værnskulturelle forankring af kadetternes uddannelse på Svanemøllens Kaserne. Det vil kræve at vi starter med en diskussion om hvad Søværnets kultur er, og hvor den er forankret. Det er et arbejde hvor Søe-Lieutenant-Selskabet med fordel kan facilitere diskussionen og gennem eksempelvis dette tidsskrift fastholde konklusionerne.

Hvad angår problemet med at undgå beslutninger som i fremtiden vil gøre kulturel skade, er det afgørende at vi identificerer de rigtige problemstillinger. Ellers risikerer vi at ræven tømmer hønsehuset, mens vi er ude og kigge efter muldvarper. Vi kan ikke tillade os at bruge krudtet på de forkerte kampe. Jeg vil her pege på to væsentlige problemstillinger, som vi bør have opmærksomhed på.

Den første er at vi skal undgå at Søværnets Officersskole bliver endnu mindre. Vi skal værne om den tilbageværende volumen af kadetter, således at der er rammer for et spændende maritimt miljø. Derfor bør vi være enormt varsomme med at flytte dele af de eksisterende søofficersuddannelser til andre myndigheder i Søværnet. Her tænker jeg specifikt på funktionsuddannelserne, som

måske ud fra en nøgtern betragtning godt kunne ligge andre steder. I Flyvevåbnet gennemføres funktionsuddannelserne i værnet, og jævnligt hører jeg det forslag at vi i Søværnet kunne gøre det samme. Det ville mere end halvere antallet af kadetter på Søværnets Officersskole, og det ville gøre det endnu sværere at opbygge en holdånd om institutionen.

Og for det andet skal vi være realistiske om hvilken officersskole, vi skal kæmpe for. Det reelle spørgsmål vil i de kommende årtier ikke være om Søværnet skal have sin egen selvstændige officersskole, men om Forsvaret skal. Selv når man medregner den samlede produktion på Forsvarsakademiet, er vi stadig meget små i forhold til de civile uddannelsesinstitutioner, som med garanti gerne vil udbyde vores uddannelser for os. Der er en betragtelig risiko for at en politiker får den idé at Forsvarsakademiet skal underlægges en civil professionshøjskole, og hvis det sker, vil vi have kulturelle udfordringer af en helt ny kaliber.

Derfor er jeg helt på linje med Magnus Krogsgaard om at det er en vigtig diskussion, som vi er nødt til at have. Der er rigeligt med kulturelle risici forude, og vi skal være skarpe for at kunne vejlede politikerne om de ikke-tællelige konsekvenser når de træffer beslutninger.

ET PARTSINDLÆG FOR REGNEARKET

Af OK Thomas Mikael Schwartz

Dette er delvist en replik til Magnus Krogsgaards indlæg "Den fortabte sjæl", der blev bragt i sidste udgave af Tidsskrift for Søvæsen, og delvist en forlængelse af Krogsgaards indlæg.

Der kan uddrages mange budskaber af Krogsgaards indlæg, og for mit vedkommende fangede særligt to af disse budskaber min opmærksomhed. Det første var, at bløde værdier, korps- og kulturånd er et vigtigt element i tjenesten som søofficer. Emnet er evigt relevant, og jeg byder Krogsgaards invitation til at debattere det velkommen. Det andet var Krogsgaards udfald mod "regnearket." Som beskrevet indledningsvist er dette kun delvist en replik, og i stedet for hovedsageligt at argumentere mod Krogsgaards udfald, vil jeg slå et selvstændigt slag for regnearket.

I sig selv er det pudsigt, at vi er skeptiske over for et instrument, der kan organisere ting i rækker og kolonner. Den egenskab kunne man ellers forestille sig ville vinde en generel sympati blandt officerer i Forsvaret. Og når regnearket er med til at skabe styr på fridagene hos banjemesteren og styr på logistikken hos forsyningsbefalingsmanden, er alt Bravo Zulu. Skepsissen opstår, når der skal sættes pris på de bløde værdier, og de til tider må vige for den hårde økonomiske prioritering – i Krogsgaards indlæg eksemplificeret ved frasalget af Holmen. Det er i disse tilfælde, "regnearkstænkning" gøres til skamme, og at man ofte hører udtrykket, *"det skal der være råd til."*

Skepsissen opstår, når der skal sættes pris på de bløde værdier, og de til tider må vige for den hårde økonomiske prioritering

DER ER KUN RÅD TIL DET MEST NØDVENDIGE

Belægget for at fremføre denne påstand er erfaringsbaseret og skal findes i de knap tre år, jeg har gjort tjeneste i Planlægningsafdelingen i Udviklings- og Planlægningsstaben (en del af Forsvarsstaben). Det er her, de operative behov møder – rigtigt gættet – regnearket. Eller regnearkene, for grundlæggende er alle Forsvarets kapaciteter at finde i tre overordnede kapacitetsplaner for hhv. Materiel, Etablissement og It.

Lad mig sige det, så det ikke kan misforstås: Som udgangspunkt er der ikke råd til noget, der ikke 1) direkte eller indirekte støtter den operative opgaveløsning, og 2) hvor der ikke er proportionalitet mellem pris og operativ effekt. Dette uanset om der er tale om prisen for bløde værdier eller hårde kapaciteter.

FORSVARETS KAPACITETSPLANER

I kapacitetsplanerne er det økonomiske behov for alle kapaciteter opgjort for hele den strategiske planlægningsperiode. For materiel er det f.eks. 15 år ud i fremtiden. Opgaven i Planlægningsafdelingen går i al sin enkelthed ud på at skabe balance mellem Forsvarets behov og den rådige økonomi ved at prioritere det vigtigste først. Desværre er der ikke en cigarkasse med penge til at dække ind for de mange milliarder, Forsvaret ud fra en militærfaglig betragtning med rette burde tilføres, men det er en helt anden diskussion. Processen med balancering og prioritering af kapaciteterne sker løbende hen over året. Der er altid en eller anden uomgængelig anskaffelse eller et driftsbehov, der skal skubbes foran i køen.

BALANCE I TINGENE – OPERATIVT, ØKONOMISK OG POLITISK

Når man får tydeliggjort de operative behov, det tilknyttede økonomiske behov, og de økonomiske muligheder (eller mangel på samme), rækker argumentet "det skal der være råd til" ikke langt. Konkret i forhold til Holmen har området en så stor økonomisk værdi, at det bl.a. kan finansiere erstatningsbyggerier på hhv. Svanemøllens Kaserne og i Korsør til Center for Sømilitær Teknologi og Søværnets Dykkertjeneste, samt dække et par øvrige mindre behov. Samtidig med der tilgår nye tidssvarende bygninger, vil der være en besparelse på drifts- og vedligeholdelsesudgifterne til det fredede Holmen.

Udgifterne til at bevare Holmen mener jeg ville have været ude af proportion med den tilknyttede værdi,

kulturelt såvel som operativt, især fordi området blev anvendt af relativt få personer. Omvendt opnår man ved flytningen en større volumen i Korsør, og det kan måske være med til at stoppe den evindelige debat om én eller to flådestationer i Danmark.

Man kunne måske godt have finansieret nye byggerier og en videreførelse af Holmen ved at omprioritere inden for rammerne, men på den ene eller anden måde, ville dette i sidste ende have haft en negativ konsekvens for en operativ kapacitet, der i stedet måtte mangle. Uden at det skal tages som andet end eksempler, kunne det f.eks. have været renovering af kajanlæg i Korsør, garagefaciliteter til Hærens køretøjer, eller nyt køkken og messe på Station Nord.

DET MILITÆRFAGLIGE ARGUMENT OG SUND FORNUFT

Der er dog et uomgængeligt modargument, som skal være naturligt knyttet til argumentationen for "regnearkstænkning." Vi må ikke miste vores sunde fornuft og især ikke det militærfaglige argument. Det er nødvendigt, at vi tager et naturligt forbehold over for de konklusioner, der til tider uddrages af regnearkene. For tal bliver også brugt kreativt, grænsende til det manipulerende. Det gælder, når tallene bliver overtolket eller pumpet op, f.eks. ved konsekvent at vælge det største sandsynliggjorte provenu i forbindelse med effektiviseringsanalyser, selvom al fornuft tilsiger, at det ikke er muligt. Eller når der sættes en for lille prisseddel på anskaffelse og drift af Forsvarets kapaciteter, så kapacitetsplanerne ikke afspejler det egentlige økonomiske behov.

Det er nødvendigt, at vi tager et naturligt forbehold over for de konklusioner, der til tider uddrages af regnearkene

BEHOV FOR INDSIGT I FORSVARETS ØKONOMI

Fremadrettet tror jeg, alle ville drage fordel af at få en større indsigt i, hvordan Forsvarets kapaciteter og aktiviteter hænger sammen med økonomien. Både de operative i den skarpe ende, og os der "sejler skrivebord i land." Det kunne være med til at skabe en ny fælles opfattelse af, at vi kun bruger penge på det, der giver mest operativ værdi. Lige fra vores forbrug af uniformsgenstande, ammunition og drivmidler, træk på reservedele, og forbrug af arbejdstid og øvelsesdage. I sidste ende vil det give en lille ekstra slat penge, der kan bruges til et stærkere Forsvar i en tid med et ændret trusselsbillede.

DEBATTEN OM DE BLØDE VÆRDIER

Vi skal tage Krogsgaards invitation til at debattere kultur og bløde værdier op. For de kulturelle værdier er ikke værdiløse. De har en betydning for den identitet, vi knytter til tjenesten, og deraf i sidste ende også en afledt operativ effekt. Men prissedlen for de bløde værdier og traditionsbærende elementer skal være i proportion med den operative effekt. Og den skal ses i forhold til, hvad der med den samme prisseddel kan skabes af operativ effekt ved investering i "hårde operative kapaciteter".

Hvordan definerer vi vores identitet som søofficerer ud for vores traditioner, artefakter, kultur, måde at omgås hinanden på, historiske rødder, dannelse osv.? Eksempelvis har mange af os et "sailor to sailor"-armbånd, og hvorfor tillægger vi det så stor værdi? Mit er lavet af Jan, en våbengast fra PETER WILLEMOES. Det er fremstillet af paracord, og lukkemekanismen er en gammel knap fra min første hvide uniform fra 2006. Og så er det døbt et sted i det indiske ocean. Men det har en kæmpe værdi for mig, og jeg ville være ked af at miste det. Alle den slags identitetsskabende ting skal behandles aktivt, både på Søværnets skoler, ude på skibene og i land.

Og så er der i øvrigt en masse "hard core" kulturbærende bygninger og institutioner tilbage i København. Det gule Nyboder, Holmens Kirke, Svanemøllen Kaserne, Kommandantgården, SÆLEN og PEDER SKRAM. Vi er bare nødt til at være bevidste om, hvorfor det betyder så meget for os. Så vi har argumenterne klar, når vi bliver spurgt. Ligesom Hæren havde, da de blev spurgt til Frederiksberg Slot.

Selvom Holmen ikke er solgt endnu, kommer det til at ske. Jeg håber inderligt, at det bliver til et alment formål, så det historiske område bliver til glæde og gavn for alle, og ikke kun de firmaer eller velhavere, der har råd til at betale for den prominente beliggenhed. For os som Søofficerer bør vi i stedet lægge vores energi og opmærksomhed på andre områder, hvor vi rent faktisk kan få en effekt ud af vores indsats. Her tænker jeg i høj grad på adgangen til kommandantgården for Søofficersforeningen, Søe-Lieutenant-Selskabet og ikke mindst medlemmernes private arrangementer.

THE NELSON TOUCH OG NELSONKOMPLEKSET

af Hans Christian Bjerg

I tidsskriftets nr. 3-4/2020 har marinehistorikeren Søren Nørby en artikel om "den britiske flådes "Nelsonkompleks" illustreret med et eksempel fra første verdenskrig". Udgangspunktet er en nylig udkommen bog af Steve R Dunn "Southern Thunder. The Royal Navy and the Scandinavian Trade in World War One". Når denne kommentar er nødvendig, er det fordi artiklen indeholder nogle misforståelser og omtale af begreber, som ikke er klart defineret.

Artiklen opererer med to begreber henholdsvis "the Nelson touch" og "Nelsonkomplekset", der nærmest bliver opfattet som synonyme. Men "The Nelson Touch" er en vending, der blev anvendt af Nelson i forbindelse med hans planlagte taktik før Slaget ved Trafalgar 1805. "Nelsonkomplekset", som er noget andet, defineres ikke nærmere, men af omtalen og et par Nelson-citater fremgår det, at det opfattes som det at være offensiv i sin taktik, og at angribe fjenden uden nærmere overvejelser. Altså at være refleksmæssig aggressiv uden at tænke på konsekvenserne af denne handling.

I artiklen søger man derefter at vise de uheldige konsekvenser denne holdning kan få gennem et eksempel fra 1. verdenskrig. Dette eksempel er taget fra den ovennævnte bog. Det drejer sig om det angreb, som de to tyske lette krydsere BRUMMER og BREMSE foretog på en skandinavisk konvoj den 17. oktober 1917 i farvandet mellem Norge og Shetlandsøerne. Konvojen bestod af 12 handelsskibe sammensat fra forskellige nationer. Den blev eskorteret af de to britiske destroyere STRONGBOW og MARY ROSE. Det gik forfærdeligt galt, da det blev et totalt tysk overraskelsesangreb. De to destroyere blev sænket sammen med 9 handelsskibe.

Hvordan kunne dette lade sig gøre?

Tyskerne havde faktisk bygget de to lette krydsere med henblik netop på den situation, der opstod. De var bygget for at kunne matche de britiske lette krydsere af Arethusa-klassen (ikke Country-klassen, som det nævnes i artiklen, der var svære krydsere bygget efter 1. verdenskrig). Begge typer havde et deplacement på ca. 5.800 ts og kunne gå tæt på 30 knob. Med sine tre skorstene lignede de to typer silhouet-mæssigt hinanden. Dertil kom, at tyskerne havde malet skibene i en farve, der lignede de britiske. Den mørke farve ville også komme dem til gode, når de opererede tæt på fjendens kyster.

Denne camouflage viste sig at være perfekt. Dertil kom, at ubådsfaren på dette tidspunkt i krigen var den alt dominerende. De britiske eskorteskibe havde derfor næppe ventet at blive angrebet af tyske overfladeenheder så højt mod nord. Den forreste destroyer STRONGBOW observerede de to krydsere, og antog at der var tale om to lette krydsere af Arethusa-klassen, og afsendte derfor et kendingssignal mod skibene. Dette blev ikke besvaret, og kort tid efter var afstanden så kort, at BREMSE og BRUMMER med få salver sænkede den britiske destroyer, der dog nåede at affyre to torpedoer, som ikke ramte. Den anden destroyer MARY ROSE, der lå på den anden side af konvojen, fandt først sent ud af, hvad der foregik. Den forsøgte at optage den ulige kamp, og blev også nedkæmpet. Tre skibe slap væk fra angrebet, resten blev derefter systematisk sænket af de tyske krydsere.

Det er ikke umiddelbart forståeligt, hvordan dette overraskelsesangreb kan udgøre et eksempel på, at "Nelsonkomplekset" har fået uheldige følger. De to britiske destroyere havde ikke på noget tidspunkt skygge af chance for at optræde offensivt på en måde, der fik store konsekvenser.

Inspirationen til at denne episode skulle være et eksempel på "Nelsonkomplekset" stammer nok fra referatet fra den efterfølgende krigsret gengivet i den ovennævnte bog. Her hedder det, at den kamp, som destroyerne udførte, ikke var mindre glorværdig end den, som Sir Richard Greenville (1542-1591) udførte under slaget ved Azorerne 1. december 1591, hvor han blev overrasket af en overlegen spansk styrke og blev nedkæmpet. Men har denne kamp noget med offensiv handling - eller "Nelsonkomplekset" - at gøre?

I en af artiklens billedtekster hedder det, at Admiral Jellicoe vandt en strategisk sejr over tyskerne i Jyllandsslaget 1916, og derved hindrede, at de kom ud i Atlanten, hvor de kunne true de vigtige konvojer. Den tyske højsøflådes opgave i 1916 var imidlertid ikke at prøve at slippe ud i Atlanten, men at nedkæmpe den britiske flåde for at få søherredømmet i Nordsøen.

BOGANMELDELSE

DET DANSKE SØMINEVÅBEN 1862–2020

Historie - Teknik - Miner - Politi - Skibe

Finn Linnemann og Tom Wisman

Steel & Stone Publishing
Marinehistorisk Selskab 2020
280 s. ill. litt. ISBN 978-87-998235-6-7

”En torpedo eller sømine er en vandtæt indesluttet krudtladning, som er bestemt til at sprænge mod bunden af det fjendtlige krigsskib, der måtte komme inden for dens virkningssfære. Ved anvendelsen skelnes mellem 2 klasser af søminer: Den fastliggende eller passive, som kun kunne benyttes til forsvar. De bevægelige eller aktive som tillige kunne bruges til angreb”.

Denne definition af en sømine og en torpedo fra en dansk redegørelse fra 1875 er præcis og kan stadig anvendes. Den viser også, hvordan søminen og torpedoen har samme udgangspunkt. Oprindeligt betegnedes søminen ”torpedo”, men efter fremkomsten i 1860erne af en selvbevægelig sømine, blev denne kaldt en torpedo og den oprindelige torpedo en ”sømine”!

Om søminens anvendelse i Danmark inden for de seneste 150 år har forlaget Steel & Stone Publishing i samarbejde med Marinehistorisk Selskab udsendt denne bog. Forfatterne er Søværnets mangeårige mineekspert, orlogskaptajn Finn Linnemann og den erfarne skibshistoriker Tom Wisman. Der er tale om det man kan kalde ”den store danske bog om miner”. Som undertitlen antyder behandles historien, organiseringen af Flådens søminevæsen, de tekniske forhold i minekonstruktioner, udlægningen og anvendelsen af miner, kort over minefelter, mineskibene og meget, meget andet. Den indeholder talrige oplysninger og illustrationer, så mange, at overblikket efter denne anmelders mening let tabes. De enkelte afsnit synes at være udarbejdet hver for sig uden at der er sket en samlet redigering. Et af afsnittet, om mineudlægningen 1914, er udarbejdet af brigadegeneral Michael Hesselholt Clemmesen. Dette forhold medfører, at der er en del gentagelser. Dette gælder også billedmaterialet. Adskillige illustrationer eller illustrationer med samme motiver går således igen flere steder i bogen. Ligesom der forekommer at være indsat en del overflødige illustrationer, hvis relevans for teksten ikke er helt klar. Det virker som om forfatterne har sat sig som mål at få anbragt flest mulige illustrationer i bogen. Det vil muligvis glæde mange ”shiplovers”, men gør, at bogens emne bliver meget diffust behandler.

Bogen optræder som en antologi over den danske mineudvikling, hvor de enkelte afsnit udmærket kunne have været selvstændige monografier, som f.eks. afsnittet om mineskibene, eller selvstændige artikler.

Hvordan søminen og torpedoen udviklede sig både parallelt og hver for sig, står ikke helt skarpt.

Man kan undre sig over, at der gøres så lidt ud af minestrygning og minehunting, som vel må ses som en del af mineproblematikken.

Når man læser denne bog, må man forbavses over, at et land som Danmark i dag har fravalgt et fleksibelt minevåbnet, som både kan anvendes strategisk og operationelt. Danmarks geo-strategiske placering har ikke ændret sig i de seneste 150 år, og derfor vil vi stadig med stor fordel kunne anvende minevåbnet i vore stræder.

Bogen er nyttig for interesserede, men vanskelig at arbejde med. Bogen er helt uden noter og med en lidt tilfældig litteraturliste, hvor meget oplagte artikler mangler. Ærgeligt er det, at man ikke har givet sig tid til at udarbejde et indeks. Det ville have givet en brugbar og nyttig indgang til den guldgrube, som bogen er.

Hans Christian Bjerg

MARITIM BULLETIN

Af Niels Holland

I 2020 voksede den dansk opererede handelsflåde under dansk flag med 33 skibe til 764 skibe ved årsskiftet. Hermed kom den danske handelsflåde op på 22,3 millioner bruttotons og er dermed **verdens 12. største handelsflåde.** Ser man på skibe opererede af danske rederier er Danmark verdens 5. største søfartsnation.

I starten af februar kunne analyseselskabet Clarkson meddele, at der på verdensplan nu for første gang var 100.000 skibe på 100 BT og derover. Af disse var 62 % handelsskibe.

Den 25. november blev olietankskibet Agrari ramt af en **eksplosion** mens den lå i den saudiske havn Shuqaiq. Først blev rapporteret at eksplosionen skyldtes en mine, men de saudiske myndigheder har siden meddelt at den skyldtes en lille båd med sprængstoffer. Det samme skete den 14. december for tankskibet BW Rhine, mens skibet lossede i Jeddah. Begge skibe fik lettere skader på skroget. Angrebene på de to skibe menes at være udført af Houthi oprører fra Yemen

Den 4. januar **opbragte iranske styrker** det sydkoreanske kemikalietankskib Hankuk Chemi mens det var på vej gennem Hormuzstrædet. Iranerne beskyldte skibet for at forurene, men opbringningen menes at skyldes det dårlige forhold mellem Sydkorea og Iran, grundet sydkoreansk indefrysning af iranske oliepenge.

Den 30. november tabte containerskibet ONE Apus **1816 containere i havet** herunder 64 med farligt gods under en kraftig storm i det nordlige Stillehav. Det økonomiske tab forventes at løbe op i omkring 220 millioner dollars. Den 16. januar var det Mærsk Essens tur. Skibet tabte omkring 750 containere ligeledes i det nordlige Stillehav. Sammen med tre mindre tab af containere i samme tidsrum, blev der på to måneder tabt 2675 containere, hvilket er tæt på det dobbelt af det gennemsnitlige årlige tab på 1382 containere. Dette skal dog ses i forhold til, at der på årsbasis transporteres omkring 226 millioner containere med skib.

I 2020 benyttede 331 skibe **nordøstpassagen** hvilket var 54 flere end året før. Nordøstpassagen er med sine knap 7000 sømil mellem Vesteuropa og Østasien noget kortere end de godt 11300 sømil via Suezkanalen. I 2019 benyttede omkring 18000 skibe Suezkanalen.

Imens fortsætter **piratangrebene** i Guineabugten. I 2020 blev det på verdensplan til 195 tilfælde af pirateri og væbnet røveri mod skibe, hvoraf de 97 var i Guineabugten. Af de 135 søfolk der blev kidnappet foregik de 130 i Guineabugten. Danske Rederier estimerer, at danske redere bruger i omegnen af én mia. kr. årligt på at forebygge og forhindre angreb fra pirater. Kort før jul blev Maersk Cadiz forsøgt bordet og knap en måned senere blev Maersk Cardiff angrebet, begge skibe slap væk. De to angreb har fået Mærsk til at ønske en militær indsats i området. Det samme ønske har foreningen "Danske Rederier" også fremsat. Forsvarsminister Trine Bramsen arbejder dog også på at få opbakning fra internationale allierede til en styrket militær indsats i området. De danske myndigheder hævede i begyndelsen af 2020 sikringsniveauet til niveau 2 (ud af 3) for danske skibe i et nærmere defineret område, som strækker sig ud til 200 sømil fra Togo, Benin, Nigeria, Cameroun og Ækvatorial Guinea. IMO tager problemet op i maj.

Den nytiltrådte stabschef for den **nigerianske flåde**, admiral Zubairu Gambo, beskylder officerer i den nigerianske flåde for at samarbejder med kriminelle i Guineabugten. Han advarer om at der vil blive slået hårdt ned på enhver handling, der skader flådens omdømme, mens personale der udviser høj integritet og positive egenskaber, der stiller flåden i et godt lys vil blive belønnet.

Den 25. februar blev car carrieren Helios Ray udsat for **fire eksplosioner** i Omanbugten 45 sømil fra Muscat. Der blev efterfølgende fundet fire huller i skroget, to i styrbord side og to i bagbord side. Skibet der var på vej fra Damman i Saudi Arabien til Singapore, sejlede efterfølgende til Dubai for reparationer. Skibet er israelsk ejet, men sejler under Bahama flag. Israel har siden været ude og beskylde Iran for at stå bag angrebet, hvilket afvises af Iran. Israel har yderligere meddelt at angrebet vil blive besvaret.

Alfa Laval begynder sammen med bl.a. MAN Energy Solutions og DTU Mekanik en storskalatest af **metanol** som erstatning for dieselolie i skibsmotorer. Tidligere har brug af metanol også krævet en pilottænding med dieselolie, hvilket har krævet brændstoftanke og rørledninger til de to typer af brændstof. Da metanol anses for et lovende bud på et fremtidigt brændstof der kan være med til at gøre skibsfarten CO_2-neutral, skal testen vise om metanol kan bruges i en skibsmotor uden brug modifikationer eller pilotbrændstof. Testen skal foregå med en firetakts 2 MW dieselmotor på Alfa Lavals testcenter i Aalborg. Skibsfarten står for 3 % af verdens samlede udledning af CO_2.

Nu hvor vi er i gang med erstatninger for fossile brændstoffer er Alfa Laval, Mærsk, DTU, Haldor Topsøe og Svitzer gået sammen om et projekt, der skal sikre optimal udnyttelse af nye grønne brændstoffer. Det aktuelle projekt, kaldet SOFC4Maritime, drejer sig om anvendelse af **brændselsceller**, baseret på brændstoffer som brint, ammoniak eller biometan.

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

- Jeg kan uden videre, og med stor glæde, meddele, at Hans Christian Bjerg er blevet optaget som æresmedlem af Søe-Lieutenant-Selskabet fra 1. marts 2021. Herfra skal lyde et meget stort tillykke, og bestyrelsen glæder sig til personligt at kunne overbringe denne lykønskning fysisk når vi er tilbage i vores lokaler. Der har været gennemført online urafstemning om indstilling af Hans Christian Bjerg som æresmedlem af selskabet. H.C. Bjerg blev indstillet for sit virker som redaktør på selskabets Tidsskrift for Søvæsen gennem 17 år. Han har gennem tiden ikke altid fået meget opbakning i form af artikler hertil fra selskabets medlemmer, eller andre, og har derfor også selv bidraget i meget høj grad til indholdet over de 17 år, men også i mange år før, ligesom han har skrevet bøger om og taler til Selskabet. Det er bestyrelsens vurdering, at tidsskriftet ikke kunne være overleveret, i samme form, uden ham. Det er de færreste forundt at have så stort et indblik i vores institution. H.C. Bjerg har samtidig, og er fortsat arkivar for Selskabet. Med skiftende bestyrelser har han været et fast ankerpunkt og givet stor støtte igennem de sidste årtier. Bestyrelsen kan ikke se, at der er andre der på samme vis har bidraget til selskabets opgaver, og har gjort det med samme ildhu i 17 år og mere til. Der var i alt 192 afgivne stemmer, heraf 4 blanke. Resultatet fra urafstemningen lyder på 183 for, og 4 i mod.

- Bestyrelsen har lanceret en ny version af Selskabets hjemmeside. I finder den fortsat på www.sls1784.dk. Vi håber at medlemmerne tager godt imod den, og vi fortsætter arbejdet med at opdatere indholdet.

- Selskabet har gennemført de sidste fire møder online som et udslag af den raserende COVID-19 pandemi. Vi har med succes anvendt MS TEAMS og Zoom som platform, og der har flere gange været over 100 deltagere. Det er vi meget stolte over. Medlemmerne kan forvente at møder fortsat vil blive sendt online – også når samfundet atter åbner op og vi igen samles vore lokaler. På den måde når vi bedst ud til medlemmerne i hele landet og lever bedst op til vores motto – Idet den binder krigerne omfavner den videnskaberne.

- Det er ikke kun nyt design, der kommer med dette tidskrift. Vi har purret redaktionsudvalget, og opfordrer alle til at bidrage til den militærfaglige offentlige debat. Har du et perspektiv, en holdning, eller en viden, som alle vi andre bør kende? Så skriv til redaktionsudvalget. Du finder kontaktoplysninger på side 4. Redaktionen støtter også meget gerne dit arbejde med artikler i form af tilbagemeldinger og kommentering.

POST
PP DANMARK
Tidsskrift for Søvæsen
47552

IDET DEN BINDER KRIGERNE OMFAVNER DEN VIDENSKABERNE