TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

RUSSISKE UBÅDES STRATEGISKE NARRATIV

SIDEMANDSOPLÆRING VED DE SEJLENDE ENHEDER I SØVÆRNET

WHAT HAPPENS IN ARTIC RUSSIA?

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET
SIDEN 1827

Forside:
Det franske hangarskib Charles de Gaulle
(fra Niels Juels billedarkiv)

05 Redaktørens spalte

62 Maritim bulletin

ARTIKLER

06 Sidemandsoplæring ved de sejlende enheder i Søværnet

18 Russiske ubådes strategiske narrativ

28 What happens in Artic Russia?

32 Maintaining Confidence in a Complex Environment

36 Fregatten Hummerens forlis på Elben den 2. juni 1700.

DEBAT

45 Militære fartøjer til løsning af havmiljøopgaver

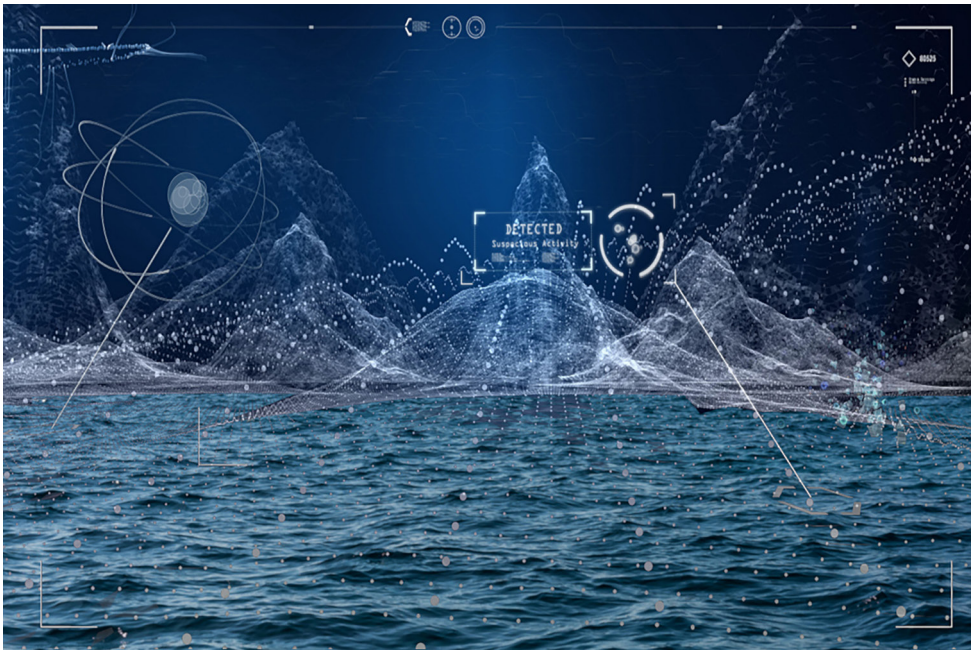
NEKROLOG

50 1617. Svend Schack von Fyren Kieler

BOGANMELDELSER

52 Hverken ubesindig eller frygtsom.

56 Med fornøden dristighed.



SIDE 34 Artikel: Maintaining Confidence in a Complex Environment

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@hvilshoj.dk
KL Niels-Thomas Ackermann
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 andet nummer af Tidsskrift for Søvæsen i tidsskriftets årgang nr. 192. Efter et forholdsvist omfangsrigt første nummer, er vi nu nede på et normalt sideantal igen – træerne gror ikke ind i himlen.

I dette nummer er der en række skoleopgaver, tak for det, uden dem intet tidsskrift. Første opgave omhandler sidemandsoplæring i søværnet. Her belyses hvad der er godt og skidt, samt hvad der kan gøres, for at sidemandsoplæringen kan bliver bedre.

I sidste nummer havde vi et tema om Arktis, og det lykkedes ved henvendelser, at få en række udmærkede artikler om emnet. I dette nummer har vi yderligere to artikler med relation til Arktis. Første artikel vedrører russiske ubåde i Arktis og Nordatlanten. Derefter følger en kort artikel omhandlende Rusland og Arktis.

Fra Thales har vi en kort artikel vedrørende sensorer og kunstig intelligens. Efterfulgt af en artikel om fregatten Hummerens forlis på Elben den 2. juni 1700.

I debatsektionen er der en replik til sidste nummers debattanter vedrørende militære fartøjers evne til at løse miljøopgaver. Her gives også et historisk overblik, vedrørende de sidste 20 års ønsker vedrørende bekæmpelse af havforurening.

Sluttelig bringes en nekrolog over kommandør Svend Schack von Fyren Kieler, samt to anmeldelser af Søren Nørbys bøger.

Hvis TfS ikke skal ende som en udgivelse af skoleopgaver, må medlemmerne på banen. Jeg har haft mange af jer, jeg ved at I har holdninger og kan argumentere for dem – også i et vist omfang på skrift. Der er nok at skrive om. Hvad med bekæmpelse af pirater i Guineabugten? Skal søværnet med på den grønne bølge? Skal vi til at have sejl på skibene, eller er der andre løsninger?

Har I ideer, så skriv. Det gør ikke ondt.

God læselyst.

SIDEMANDSOPLÆRING VED DE SEJLENDE ENHEDER I SØVÆRNET

Af: LT **Christina Fischer Andersen,** LT *J*ens **Kristian Vestergaard,** LT **Maria Koefoed Ellyto***n* og LT **Oliver L. Høver**.

Opgaven er udarbejdet til faget Sømilitær Ledelse. Der skal fra forfatterne lyde en stor tak til Victoria Grønning Iverssøn for input og vejledning.

1. INDLEDNING

Sidemandsoplæring (SMOL) har traditionelt set været udbredt i Forsvaret. SMOL anvendes både som primær undervisningsform og som supplement til forudgående færdighedstræning for at sikre korrekt indlæring af procedurer. Ombord på Søværnets sejlende enheder anvendes SMOL ligeledes i stor udstrækning, hvor besætningsmedlemmer har ansvaret for at oplære deres nye kolleger.

I budgetanalysen til Forsvarsforliget 2018 listes 39 effektiviseringsforslag, hvoraf initiativ nr. 8 angiver at: "*En del af uddannelserne afholdes fremadrettet lokalt ved enhederne frem for uddannelsesstedet.*". Dette vil betyde, at SVN's sejlende enheder i højere grad selv skal forestå oplæring og uddannelse af personel. Dette er yderligere blevet specificeret i Forsvarets Uddannelsesstrategi 2020, der har fokus på den øgede brug af læring ved enhederne, hvor det er understreget, at der skal være nødvendige kompetencer til faglig understøttelse af indsatsen.

Det er i høj grad lederens rolle at implementere uddannelsesstrategien og at sikre rammerne for at læring understøttes på enhederne - herunder SMOL. Foreløbigt er implementeringen og effekterne af SMOL i SVN ikke særlig velbelyst og med det øgede fokus på læring i enhederne, findes det interessant at undersøge forståelsen af SMOL, og hvorledes SMOL påvirker besætningen, herunder motivationen ombord.

1.1 Problemformulering

På baggrund af ovenstående, vil projektets problemformulering være som følgende:

"Hvordan opleves sidemandsoplæring ombord på Søværnets sejlende enheder?"

For at skabe en hensigtsmæssig opbygning af projektet og uddybe problemformuleringen er der fremsat tre nedenstående undersøgelsesspørgsmål, der forholder sig til SVN sejlende enheder.

1. Hvilke narrativer kobler sig til forståelsen af sidemandsoplæring?
2. Hvordan kan selvbestemmelsesteorien forklare motivation for sidemandsoplæring?
3. Hvordan kan narrativer omkring sidemandsoplæring udfordres af læringsteori?

2. METODE

I dette afsnit vil rationalet bag den metodiske tilgang til nærværende projekt belyses. Først vil det videnskabsteoretiske perspektiv klarlægges, da det danner ståsted for efterfølgende metodeovervejelser, der omhandler processerne ved dataindsamling og de etiske overvejelser forbundet med disse.

2.1 Videnskabsteori

Socialkonstruktivismen bygger på, at antagelsen om vores virkelighed kontinuerligt konstrueres i sociale. Det er altså interaktionen og sprogbruget mellem mennesker, der konstruerer subjektets erkendelse af virkeligheden.

"Det er den subjektive oplevelse i sig selv, det er relevant at få belyst - og altså hverken om den er "sand" i objektiv forstand, eller hvad der har forårsaget denne specifikke oplevelse af et fænomen".

Ved at benytte et socialkonstruktivistisk perspektiv, er det ikke et udtryk for, at projektets fund fremstiller den endegyldige sandhed, men en virkelighed konstrueret på baggrund af netop disse respondenters erkendelse af verden og deres subjektive fortolkning af denne. Herved, er virkeligheden eller "sandheden" altså et socialt konstrueret fænomen, men ikke desto mindre kan en fortolkning af sandheden på en bestemt måde, have betydning for motivationen for at udføre en bestemt opgave og dermed outputtet.

2.2 Kvalitative interview

Empiri til dette projekt er skaffet ved interviews. Overordnet findes der to forskellige metodeformer; kvalitative og kvantitative, hvor der her er valgt at gøre brug af kvalitative interviews.

Kvalitative interviews benyttes i stort omfang til at få indsigt i mennesket - dette værende fra

meninger til oplevelser. Kvalitative interviews kan fortælle noget om, hvordan et individ oplever en eller flere bestemte situationer og begivenheder i deres liv. Derfor er den kvalitative metode valgt, da dette projekt netop ønsker at belyse, besætningsmedlemmers oplevelser med SMOL og dennes effekt på dem.

2.2.1 Implikationer ved kvalitative interview

Ved brugen af det kvalitative interview som forskningsmetode dannes en forståelse og viden om synspunkter mellem den interviewede og den der interviewer. Den analytiske proces med at forstå respondenten begynder allerede under interviewet, dog er det aldrig muligt for intervieweren helt præcist at forstå den oplevelse som respondenten forklarer, da konstruktivismen antager, at mennesket er en social aktør og derfor altid vil søge at justere egne handlinger til den sociale virkelig individet placeres i - fx en interviewsituation.

"*Det som fortælles, vil altid være konstrueret i den samtaleinteraktion, som interviewet udgør*". Et interview kan derfor ikke "*betragtes som en neutral teknik til at opnå upåvirkede svar fra informanten [...] interviewet må ses som en aktiv interaktion mellem to eller flere personer, der leder til socialt forhandlede, kontekstuelt baserede svar*".

I nærværende undersøgelse accepteres ovenstående faktorer, hvorved den viden projektet producerer, er viden der er konstrueret på baggrund af oplevelser i en given social kontekst.

2.2.2 Semistruktureret interviews

Forskningsinterviewet i dette projekt vil udformes som et semistruktureret interview, da projektet ønsker at få respondenterne til at reflektere over deres oplevelser med SMOL. Denne interviewform baseres på en række prædefinerede hovedspørgsmål, men giver samtidig plads til afvigelser fra disse, såfremt respondenten bringer uventede, men for projektet, interessante emner på banen. Denne fleksibilitet, der dog afbalanceres af et sæt klart definerede spørgsmål, er med til at højne kvaliteten af den indsamlede data.

2.2.4 Udførelsen af interviewet

Der blev afholdt tre interviews, som blev udført ensartet, hvor tidspunkt og tidsramme på forhånd var aftalt med respondenten. De blev afholdt over videokonference af 60 min varighed. Forud for interviewet blev respondenten bedt om at tænke over, hvordan SMOL er kommet til udtryk i deres tjeneste i SVN, og hvilken effekt SMOL kan have haft på dem. Under interviewet var vi alle fire til stede, men selve interviewet blev afholdt af én person, hvilket respondenten forud for interviewet blev forklaret. For at være sikker på at der var skabt et imødekommende virtuelt rum for interviewet, blev der afsat tid til at respondenten kunne stille spørgsmål til interviewet eller den efterfølgende proces' for at være sikker på at respondenten talte så frit og oprigtigt som muligt. Herunder er rammerne, dvs. den fysiske lokalitet for et interview, af særlig betydning i den socialkonstruktivistiske tilgang. Derfor var det belejligt at bede respondenter, så vidt muligt, at sidde i et lokale, hvor de havde mulighed for at tale uforstyrret, hvilket intervieweren ligeledes gjorde. De pågældende interview blev optaget som lydfiler og efterfølgende lyttet til igen.

2.4 Argument for valg af respondenter

Som nævnt ovenfor gennemførte vi tre interviews med tre forskellige respondenter. Da der forud for udformningen af interviewguiden, var en klar ide om problemstillingen for projektet, vil der derfor benyttes *purposive sampling*. Dette er baseret på, at netop denne metode er velegnet i kvalitative metoder, samt at det for denne opgave er vigtigt, at respondenten har indgået aktivt i SMOL i sin tjeneste, hvorfor der altså har fundet en selektering af respondenter sted. Herudover, er det ved kvalitative studier og purposive sampling ikke et spørgsmål om antal respondenter, men derimod, hvor fyldestgørende den indsamlede empiri er. Respondenter er udvalgt på baggrund af deres stilling og erfaring med SMOL.

Derudover er der taget et bevidst valg om at benytte respondenter fra konstabel- eller sergentgruppen, men til gengæld at nuancere respondenter ift. deres tilhørsforhold til eskadre. Der er således indhentet empiri fra 1. og 2. eskadre, samt sikret en diversitet i både alder og køn for i højere grad at kunne relatere til resten af SVN.

2.5 Afgrænsning

Grundet projektets omfang, har den metodiske tilgang været udelukkende at kigge på konstabel- og sergentgruppen, på trods af at SMOL benyttes på alle niveauer i SVN.

3. TEORI

3.1 Narrativ Teori

I et narrativt perspektiv er grundantagelsen, at mennesker er meningsskabende væsner, som strukturerer oplevelser samt erfaringer via fortæl-

linger. Men en historie kan aldrig rumme alle virkeligheder, hvorved der dannes et dominerende narrativ. Dette omtales som den selektive perception og hukommelse, og betyder at opmærksomhed rettes mod det, der understøtter en fortælling og væk fra det, der ikke passer med den. Sidstnævnte frasorteres simpelthen i hukommelsen eller opfattes som tilfældige undtagelser. I denne historiefortællende proces forenkles erfaringer, og det helhedsbillede vi handler ud fra vil afgrænses.

"Når organisationsmedlemmer fortæller historier, er det dermed en måde at organisere hverdagens oplevelser på, der skaber kontinuitet og mening, og som skaber en forståelsesramme at tolke fremtidige begivenheder ind i" og "pointen er således, at den mening, som [...] medarbejdere tilskriver begivenheder i arbejdsfællesskabet, bestemmer deres adfærd og handlinger".

3.2 Selvbestemmelsesteorien

Selvbestemmelsesteorien (SDT for den engelske betegnelse Self-Determination Theory) er en moderne motivationsteori. Teorien begyndte som belønningseksperimenter i 1970'erne og har igennem de seneste årtier udviklet sig i takt med, at data er blevet indsamlet. Et centralt element i SDT er forholdet mellem den indre og ydre motivation, og hvordan de påvirker individernes velbefindende og resultaterne af aktiviteter der udføres. Teorien betoner, at motivation er påvirket af medfødte behov, men også i høj grad er afhængig af social-kontekstuelle elementer, der kan være med til at dække de medfødte behov, eller forhindre behovene i at blive dækket. Ryan og Deci har ved at undersøge, hvilke social-kontekstuelle elementer, der fremmer eller mindsker den indre motivation, fundet frem til tre indre behov; *autonomi, kompetencer og tilhørsforhold*. Hvis disse behov bliver opfyldt, vil det øge den indre motivation, og modsat mindskes, hvis de ikke opfyldes. De tre behov er som udgangspunkt ligestillede, men *autonomi* er en central og styrende faktor.

3.2.1 Indre og ydre motivation

SDT kommer af forskellen, der er mellem indre og ydre motivation. Motivation handler ikke om indre drivende kræfter, men om motivation for aktiviteter der udføres, og hvilke parametre der bliver sat op omkring aktiviteterne. Den indre motivation beskriver aktiviteter et individ udfører fordi denne finder dem underholdende eller interessante. Den ydre motivation berører ikke forholdet mellem individet og aktiviteten denne udfører, men sætter rammen omkring, hvor der er forventninger og reaktioner til udfaldet. Her gennemføres en aktivitet for at opnå en belønning eller undgå en straf.

3.2.2 Behov for autonomi

Behovet for autonomi er afgørende inden for motivation. Autonomi kan defineres som aktiviteter, der udføres når individet er upåvirket af ydre indflydelser. For at autonomi kan opnås, skal der underliggende være autencitet, hvormed individet kan udføre handlinger med en følelse af, det er et frit valg der opfylder egne interesser. Individet skal udføre handlinger, der er ærlige over for sit sande ego, for at det er en autonom handling.

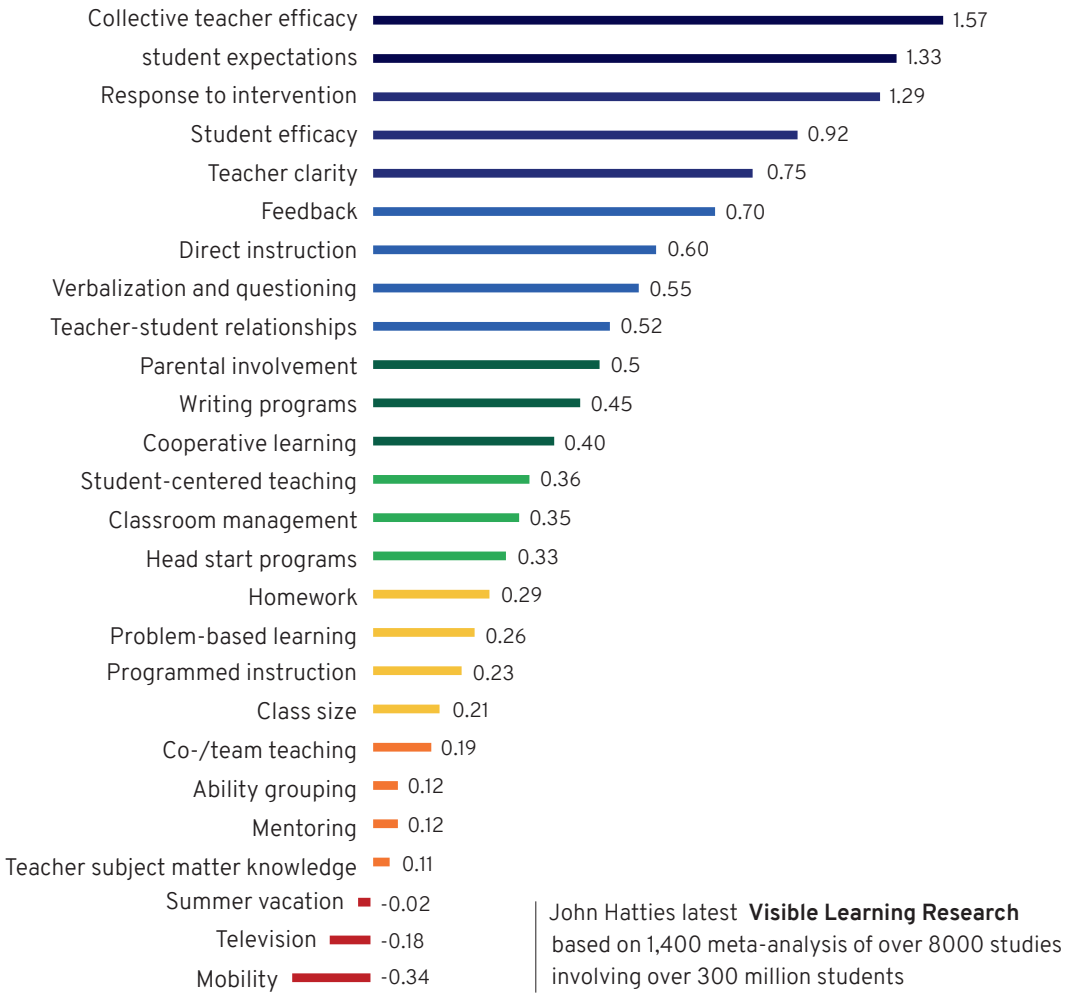
Autonomi skal være til stede for at opnå en indre motivation, men tilstedeværelsen af autonomi fører ikke nødvendigvis til indre motivation, da selvstændige handlinger kan have underliggende selvbestemt motivation, der er distinkt fra indre motivation, da erkendelsen af værdien ved at udføre en handling der bliver pålagt et individ af andre kan integreres. En handling udføres derved ikke for at tilfredsstille et personligt behov, men fordi ydre påvirkninger accepteres. Ydre påvirkninger kan derfor godt være tilstede for at være en autonom handling. Det forekommer ved erkendelsen af, at der er ydre motivation, men at man er frit stillet til selv at handle i situationen.

3.2.3 Behov for kompetence

Kompetencebehovet er et mestringsbegreb, hvor den opgave der skal løses ikke må være for svær eller for let, da individet skal have en følelse af, at dennes evner er tilstrækkelige. Individet skal derfor stole på sine evner, føle sig effektiv til at løse en opgave af en passende sværhedsgrad. Den indre motivation kan styrkes, hvis et individ føler sig kompetent og har autonomi i udførelsen af en handling. Hvis autonomi ikke er tilstede, så kan den indre motivation ikke styrkes, da det ikke er af egen fri vilje, at ens kompetencer anvendes.

3.2.4 Behov for tilhørsforhold

Tilhørsforhold beskrives som behovet for, at et individ føler sig forbundet med andre. Mennesker brug for at føle et tilhørsforhold til de grupper og omgivelser, som er væsentlige for dem. Hvis ikke man har en tryg base af relationer, er det svært at øge den indre motivation.



Figur 1 *Oversigt over læringseffekters faktorværdier. De effekter, der ligger over faktor 0,40, har potentiale til at øge læring betydeligt.*

3.3 Visible Learning

Visible Learning er en teori omhandlende, hvilke faktorer, der fremmer læring.[1] Nedenstående figur kategoriserer forskellige undervisningsformer, og hvilke der har vist sig gavnlige at investere ressourcer i for at øge læringspræstationen. Grænseværdien med en faktor 0,40, svarer til det normale læringsudbytte ved undervisningen over et år uden særlige tiltag. Undervisningstilgange med en faktor over 0,40 er værd at investere i, samt jo højere faktor jo større udbytte, mens aktiviteter med en faktor under 0,40 vil have en gradvis mindre effekt på læringsudbyttet.

Det er væsentligt at bemærke forholdet mellem effekt og ressourcer, da nogle tiltag kræver uhensigtsmæssigt mange ressourcer at implementere kontra den opnåede effekt. Modsat vil eksempelvis feedback2, være relativt nemt at implementere og giver en effektfaktor på 0,70. Teacher subject matter knowledge, dvs. mesterens

faglige viden har en faktor 0,11, hvorfor det ud fra Hatties teori har en langt mindre betydning for læringsudbyttet, sidestillet med det at mesteren er i stand til at anvende og benytte feedback som læringsfremmende redskab i undervisningen.

4. ANALYSE

Formålet med analysen er at undersøge, hvordan SMOL opleves ombord på SVN's enheder.

4.1 Narrativ

Det dominerende narrativ omkring SMOL kommer til udtryk i nedenstående citater, hvorved det kan ses, at der er en intern opfattelse af, at hvis ikke mesteren besidder en stor faglig overhøjde, vil novicen aldrig blive fagligt dygtigere end mesteren inden for et givent felt som alle respondenterne udtrykker:

R1: "*[...] en anden ting med SMOL er, at man bliver jo aldrig bedre, end den man er blevet oplært af.*"

R3: "*Du kan ikke blive bedre end formidlerens kundskab eller evne til at formidle sin viden*". "*Du kan ikke opnå større læring end den din underviser har i forvejen.*"

R2: "*Hvis de folk, der sidder i SG-messen, ikke har de nødvendige kompetencer, uddannelser til at gøre de ting her, så bliver dem her nedenunder heller ikke uddannet ordentligt*"

Som Schnoor skriver, så vil det dominerende narrativ, at novicen ikke kan blive bedre end mesteren, skygge over andre oplevelser, som for eksempel; det læringsudbytte der kan komme af at oplæres af en, der ikke er så erfaren, da man selv er tvunget til at tænke kritisk og selv at søge viden inden for feltet, og man vil derfor ikke kunne have et lige så dominerende narrativ, der sætter fokus på de gange, der har været motiverende og gode oplevelser med en mester uden stor faglig overhøjde. Det dominerende narrativ, der har en demotiverende indflydelse på novicen, afspejles i R3's adfærd under SMOL i udsagnet om respondentens motivation for at lære om sonaren.

R3: "*Jeg kunne ikke blive uddannet på sonaren, for der var ingen, der vidste noget om den*"

R3: "*[Q: Hvor motiveret var du?] Jeg var nok en del under middel*"

I forlængelse af dette narrativ, med at fagligheden har sine begrænsninger i forbindelse med SMOL, er der en afledt opfattelse af, at risikoen for, at fejlindlæring kan forekomme også en stor bekymring blandt respondenterne.

R1: "*Det er både godt og skidt, fordi man så kan lære gode ting, men man kan helt sikkert også få lært dårlige vaner. Og det er dér, det typisk fejler. Der er for meget fejlindlæring.*"

R2: "*Den teoretiske del skal være i orden i forbindelse med SMOL. Det nytter jo ikke, at du siger: 'Vi dropper al teori, og så har vi bare SMOL, fordi hvis jeg nu gør noget forkert og lærer sidemanden det, så vil det jo være forkert, så lærer han den nye mand det.*"

R3: "*der blev sådan lidt en opgivenhed [...] hvordan ved jeg, at det er rigtigt, det han siger? Jeg havde sådan lidt en skepsis for det kunne være, at det her var fejlindlæring*"

Dette narrativ vil have en stor begrænsning for, hvordan motivation kan styrkes gennem SMOL. Personen, der modtager undervisningen, vil forholde sig kritisk og ikke stole på, at de selv vil være kompetente, når de står alene med opgaven. I den sociale kontekst hvor SMOL gennemføres, vil der derfor være reservationer for at SMOL vil være et optimal læringsmiljø.

Analysen med narrativ teori afslører en gennemgående tendens hos alle respondenter, der peger på, at den dominerende fortælling omkring SMOL, der hersker hos respondenterne, er, at mesterens faglige niveau er begrænsningen for den viden novicen kan tilegne sig. Yderligere fremkommer der et narrativ om, at fejlindlæring kan være en stor og bekymrende faktor ved SMOL.

4.2 Autonomi

Autonomi blev i teoriafsnittet beskrevet som den styrende faktor for motivation. Dette er på baggrund af, at der vil være autonomi forbundet med, at opgaven udføres ud fra ens egne værdier og interesser. Denne virkelighed opleves ved R1, der glæder sig over en udfordring, da R1 kan være forfatter ud fra sine egne handlinger til at oplære andre.

"[Q: Skaber det mere arbejdsglæde at SMOL?] Ja, jeg er tosset med det! [...] Det er også derfor, at det er mig der bliver valgt, og jeg stiller jo også mig selv først hver gang der kommer en udfordring eller en opgave som at skulle undervise andre."

Dette stemmer overens med, at der er autonomi for R1, da der er en begejstring for opgaven. Dette underbygges ved, at R1 får energi ved at skabe en såkaldt aha-oplevelse til nye:

" *Jeg er blevet en meget bedre dæksgast efter at skulle oplære andre, og jeg syntes bare at det er mega fedt. [...] At få løftet folk, der lidt er "tabt", er fedt, og den energi jeg får tilbage er den energi, der giver mig motivation - den aha-oplevelsen andre får, giver mig energi.*"

Dette viser, hvordan R1 er drevet af, at aktiviteten udføres fordi den føles rigtig og er kongruent med egen motivation og egne værdier. R1 kunne

modsat blot have vist en given arbejdsopgave, men her er et engagement, der stræber efter at se udvikling i novicens øjne. R2 har en motivation til SMOL, da respondenten handler ud fra egne interesser og værdier, der er drevet af at se novicen udvikle sig:

"*Jeg synes personligt, det er rigtig dejligt at gøre det, fordi man ser mennesker udvikle sig, det synes jeg er super rart.*"

At ansvaret overlades til dem, der skal udføre opgaven, således der er frihed til at opbygge og strukturere opgaven, kan have stor indflydelse på motivationen for opgaven. Autonom motivation betyder nødvendigvis ikke at være helt udeladt ydre påvirkninger og fastsatte rammer, der kan gives etablerede rammer som personen har frihed indenfor. Respondenterne gav dog udtryk for, at friheden kunne være en begrænsende faktor, hvis der ikke blev sat nogle mål for formålet med undervisningen, altså en ydre påvirkning:

R1: "*[Q: Mere struktur ved SMOL?] Ja, helt klart. Det er mellemlederen på den givne sektion, der ligesom skal gå ind og vælge sine specialister [...] så vi ved, at det er rigtig indlæring, den nye gast får.*"

R3: "*OPO insisterede på, at nu prøvede vi på at sætte det i kasser og rammer [...] Altså hvis man ved, hvad man skal lære, eller til hvilket niveau, så kan det måske være mere spiseligt. [...] Jeg oplevede, da jeg selv skulle SMOL tre nye her, at jeg havde jo ikke rigtig havde nogen stopklods.*"

Dette behov uddybes yderligere med forslag om at ensarte SMOL-processen:

R2: "*Det er nok en af de ting man burde kigge på, burde ensarte den der form for uddannelse, den der SMOL. [...] Et direktiv på 'de der punkter, skal man igennem', så tror jeg, det ville være godt, hvis det var ens på alle skibene.*"

Behovet for rammer skal altså ikke forstås som værende modsvar til autonomi, men som et redskab til at kunne udføre opgaven bedst muligt, samt ensrette et forløb, således der sikres en høj kvalitet. R1 nyder SMOL til trods for rammer. Det kan tolkes som en bekræftelse af teorien om, at autonomi godt kan opleves selvom der er en ydre påvirkning.

4.3 Kompetence

Kompetencebehovet er tidligere beskrevet som følelsen af at være kompetent til den opgave, der er stillet. Den indre motivation styrkes også, når der er et element af autonomi blandet sammen med kompetencebehovet. Det at føle sig kompetent i en opgave er vigtig for, at den indre motivation styrkes, og som R2 siger, så er det en motiverende faktor, at R2 har kompetencerne til at kunne gennemføre SMOL effektivt:

"*En spidskompetence jeg har er at sejle GB, sætte bådene og sådan noget. Det er en af mine spidskompetencer. Så ville jeg nok selv træde i karakter, og bruge mange timer på at få ham op på det niveau som jeg vil have ham op på.*"

Følelsen af at være kompetent, kan i nogle tilfælde være udfordret, som da R3 skulle SMOL nyt personel på et tidspunkt, hvor R3's kompetencer inden for visse systemer, der var på vej til at blive udfaset, ikke var tilstrækkelige:

"*Jeg nåede aldrig den her store erfaring, der kunne gøre, at jeg kunne lære det fra mig, jeg kunne kun lære det fra mig, som jeg i forvejen selv vidste, så på den måde var motivationen stor for at lære fra mig, men jeg vidste også, at jeg kun kunne gå til et vist niveau.*"

I dette tilfælde har R3 erkendt, at dennes kompetencer har sine begrænsninger, når det kommer til fyldestgørende at oplære nye kollegaer i sektionen. Dette sætter en dæmper for den indre motivation, da R3 ikke vil kunne føle sig tilstrækkelig i denne situation.

For R2 var det en anden vinkel som befalingsmand, hvor autonomi i nogle tilfælde bliver tilsidesat, hvis der skulle være behov for det, for at fastholde det faglige niveau:

"*Jeg tager jo den, jeg synes, der er bedst til opgaven, for at få det bedste resultat af at sideoplære [...] det kan godt være personen er negativ over det, og det kan også være, at den negativitet afspejler sig i den oplæring, han skal lave, men han skal bare gøre hvad han får besked på. [...] Det er jo en pligt det her*"

Den indre motivation styrkes ikke i sådanne situationer, til trods for at kompetencerne haves inden for den specifikke aktivitet, da autonomibehovet ikke bliver opfyldt.

R2: "*Men beordringen vil være den sidste instans fordi, det motiverer jo ikke ligefrem at beordre en person til at gøre noget, de ikke har lyst til at gøre*"

Som R2 erkender senere i interviewet, så kan det have direkte negative påvirkninger på personens motivation for at udføre arbejdet.

Kompetencebehovet varierer fra person til person. R2 føler sig kompetent i de opgaver denne bliver stillet, mens R3 føler frustration ved ikke at være kompetent i at betjene udstyret, som denne bliver ansvarlig for at SMOL funktionerne af. Derved er det vigtigt at tilpasse opgaverne til det relative niveau, for at MA'en kan forstærke sin indre motivation.

4.4 Tilhørsforhold

Tilhørsforhold blev under teoriafsnittet beskrevet som et grundlæggende menneskeligt behov for at være en del af et socialt fællesskab. SMOL fungerer som et socialt værktøj til at introducere en ny MA til enheden:

R1: "*Når vi får folk ind, nye folk, så er det en super god måde, at ligesom byde dem velkommen på [...] på den måde kommer man tættere på* folk"

Som på enhver arbejdsplads er der en rytme på skibet. For at en ny MA kan føle sig forbundet og som værende en integreret del af besætning, er det vigtig at kunne indgå i skibets rytme. Her kan SMOL ifølge R1 styrke indlæring af den helt særlige rytme, som er vigtig i forhold til at styrke novicens tilhørsforhold:

"*Det er skidegodt at have SMOL, fordi først og fremmest så kommer man meget hurtigere ind i den rytme, som der er i de forskellige divisioner og sektioner*"

Alle respondenter har i deres tjenesteforløb stået for at oplære nye MA'er. Rollen som mester befinder R1 sig godt i, og har frivilligt opsøgt at skulle stå for SMOL. Dertil udtaler R1:

"*[Q: bliver man mere motiveret med SMOL?] Det synes jeg jo [...], på den måde kommer man tættere på folk, og man får også på samme tid lært de folk det, som man mangler, altså man får givet dem en opgave, hvor der er en mangel.*"

Dermed sætter R1 en klar forbindelse mellem at SMOL kan øge tilhørsforholdet til sine kollegaer, og give en forhøjet motivation.

Kigger man nærmere på relationen mellem mester og novice, nævner flere af respondenterne, at novicens tilgang har stor betydning:

R1: "*Det kræver først og fremmest, at den nye person ikke vil komme og opfinde den dybe tallerken, [...] man skal komme med det mindset, at 'jeg vil gerne adoptere og lære de ting, som der er behov for ude på enheden' [...] kommer der så én og siger: 'I gør det forkert', så er man allerede træt af den person.*"

R2: "*Hvis personen kommer ud [...] med en holdning, der er helt henne i vejret, så kan det være negativt for den, der skal lære ham det.*"

Som mester kan det dermed antages, at for at knytte en social kontakt til novicen skal denne påtage sig indstilling til, at novicen skal opnå en læring af mesteren og ikke optræde bedrevidende. Behovet for tilhørsforholdet beskrives i teorien bl.a. som det at føle et omsorgsforhold til nogen. Sammenholdt med citaterne kan det udledes, at relationen mellem mester og novice vil være drevet af en social kontrakt. I den kontrakt vil mesteren føle en omsorg og bistå novicen i et SMOL-forløb, men det forventes, at novicen ønsker at adoptere mesterens viden og ikke kommer med radikale ændringsforslag. Novicen skal ifølge respondenterne:

R1: "*[...] have fingeren på pulsen, og ikke komme og være karl-smart.*"

R2: "*Hvis man kommer ud med den holdning, at man kan alt når man kommer ud, så går det som regel ikke. Fordi man ved bare ikke alt.*"

"*[...] man skal være lidt ydmyg.*"

R3 mener også, at for at SMOL kan være frugtbart skal:

"*Lærer-elev forholdet skal gerne være*, synes jeg, klart opridset"

Dette skal dog ikke forstås som, at novicen altid skal rette ind, og at der ikke vil være plads til, at novicen kan bidrage med læring, der kan styrke både kompetence og tilhørsforholdet og dermed motivationen:

R2: "*Der er nogen, der elsker at fortælle om deres viden. Og der er nogle af dem, der faktisk bliver løftet af det. [...] men der er jo ikke nogen tvivl om, at du kommer med nogle ting, som han også lærer af, så det er jo tovejs-relation*"

Dette tovejs-samspil bidrager ifølge R3 også til motivationen:

"*[...] det giver mig også en større lyst, hvis man oplever den her nysgerrighed fra andre. [...] [Q: nysgerrighed fremmer motivation?] Ja, fordi så kan man ligesom vende det og dreje det på flere måder.*"

Ud fra citatet kan det udledes, at hvis novices adfærd er opsøgende og nysgerrig, vil mesteren dermed opleve et øget dækket behov for at føle omsorg. Dermed kan det antages at have en selvforstærkende effekt for motivationen, hvis de involverede i SMOL opfylder hinandens forventninger og behov for tilhørsforhold. R2 beskriver også, at det ikke kun er fra mesterens side, at der ligger en forventning:

R2: "*Der er jo ikke noget værre end, hvis I kommer ud og møder en pissehamrende sur idiot, der ikke gider lære jer noget som helst, som bare er negativ hele vejen igennem. Allerede der, så stopper festen jo. Så har I allerede mistet jeres motivation.*"

Altså vil novicens motivation falde, hvis ikke mesteren har en indstilling, der indgyder til integrering.

Den sociale relation mellem en omsorgsfuld mester og en ydmyg novice kan udfordres i et militært system, hvor rang også kan være en faktor. R3 skulle udføre SMOL for kollegaer, der var på samme rang-niveau. Det var R3's oplevelse, at:

"*Det var en sjov størrelse, det motiverede mig selvfølgelig, men det stillede os også i en sjov position, når man*

er på samme niveau, som dem man underviser"

Dette kan tolkes som, at R3 oplever, at den sociale kontrakt med de respektive forventninger, kan være lettere at imødegå, hvis der allerede er en niveaumæssig forskel mellem mester og novice. Således ville behovet for tilhørsforhold nemmere dækkes for begge parter.

Samlet kan analysen bruges som afsæt til at forstå nogle af de virkeligheder omkring SMOL, der er til stede ude på skibene, og hvordan disse har indvirkning på motivationen ombord. Det interessante er, at autonomi i SDT er det der vægter tungest, hvorimod der igennem de tre interviews er større fokus på tilhørsforhold og kompetencer. Dette stemmer dog overens med den virkelighed, der er ombord på skibene, hvor det sociale spiller en stor faktor, eftersom alle lever tæt samlet over længere perioder. Samt at de faglige kompetencer er relevante for at skibet kan fungere og efterleve dets mål.

5. DISKUSSION

Formålet med afsnittet er, i lyset af læringseffekterne opstillet af Hattie i *Visible Learning*, at belyse de dominerende narrativer, der er i forbindelse med SMOL; mesterens faglige niveau som afgørende element og fejlindlæring hos novice, samt den sociale kontrakt mellem mester og novice, der italesættes under tilhørsforholdet under SDT. Fælles for afsnittene vil det gælde, at alle narrativer ikke gennemgår en dybdegående diskussion, men fungerer som afsæt til næste afsnit; vurderinger, hvis formål er at give vejledning til besætningsmedlemmer, der skal forestå SMOL ombord på SVN sejlende enheder.

- **Første narrativ** omhandlende novicens faglige niveau, der ikke kan øges yderligere end mesterens faglige niveau, som var forankret i respondenternes forståelse omkring SMOL. Dette havde bl.a. den konsekvens, at der var en holdning til at den højst faglige kvalificerede var den, der skulle oplære novicen. Dette narrativ er interessant, da den tidligere listede læringseffekt *teacher subject matter knowledge* har en faktor på 0,11, hvilket betyder at den har lille indflydelse på den læring, der kan opnås. Altså viser Hatties analyse, at mesterens faglige niveau ikke er ensbetydende med, at god læring kan finde sted. Her ses altså en divergerende holdning til, hvor meget læring der kan opnås. Dette skal dog ikke misforstås med, at mesteren ikke skal besidde nogen form for viden, blot at det ikke er en begrænsende faktor for øget læring. Narrativets holdning kan skyldes, at ombord på SVN sejlende enheder er der en stor del tavs viden, der ikke står skrevet i bøger, hvorfor det ikke altid er muligt at læse op for at danne sig en bedre forståelse af emnet.

- **Andet narrativ** er en fortsættelse af Hattie's læringseffekt *teacher subject matter knowledge*, der i den narrative analyse viser sig at have indflydelse ved emnet fejlindlæring. Hvis mestrene, der oplærer, førhen er oplært forkert eller mangelfuldt, kan dette skabe grobund for en glidebane af fejl, der kan føre til uheld. Dog kan der argumenteres for at fejlindlæring i højere grad kan imødegås ved at kvalitetssikre den uddannelse novicen gennemgår. Dette kan gøres på utallige måder, men for at inddrage to interessante og let implementerbare læringseffekter fra Hattie er det værd at kigge på *teacher clarity* og *feedback*, der har henholdsvis en faktor 0,75 og 0,70. Førstnævnte er med til, at novicen forstår målet med undervisningen og har forståelse for, hvad der præcis læres og vigtigst; hvad meningen er med det. Dernæst er *feedback* et nyttigt redskab, der kan skabe større indlæring og fungere som et kvalitetssikrende element ved, at mester og novice får talt læringsprocessen igennem, samt at novicen kan ytre sine forbehold, hvis disse skulle forekomme. Fejlindlæring er, som set i analysen, en faktor de interviewede er bekymret for, kan skyldes, at mesteren ikke har fået tydeliggjort essensen af det lærte eller ikke har fulgt op på sin læring, hvilket elementerne af teacher clarity og feedback kan fordre.

Slutteligt er betydningen af forholdet mellem mester og novice værd at belyse. Hatties analyse viser, at et godt lærer/elevforhold har en faktor på 0,52, hvilket altså vil øge læringen betydeligt. Dette ansvar ligger hovedsageligt hos læreren, der skal vise empati, og dermed forståelse for eleven, en oprigtighed og være selvbevidst og samtidigt opfordre til kritisk tænkning. Dette var samtidigt et budskab, der gjorde sig gældende i analysen - i denne kontekst dog på begge roller. Hvor mesterens engagement blev nævnt som værende af høj betydning for novicens motivation for at lære, da en negativ mester hurtigt slukker for novicens indre motivation og skubber novicens ydre motivation fra selvbestemt over mod ikke-selvbestemt. Der hersker dog en stor enighed om, at novicens engagement og fremtræden havde en stor påvirkning på mesterens egen motivation i at lære fra sig. At forholdet mellem mester og novice er af stor

betydning har altså både kraftig indvirkning på motivation samt på graden af indlæring.

6. KONKLUSION

Formålet med projektet har været at undersøge, hvordan sidemandsoplæring opleves ombord på Søværnets sejlende enheder, hvortil der er opstillet tre undersøgelsesspørgsmål. Den kvalitative metodiske tilgang, baseret på semi-strukturerede interview, er benyttet for at skabe rammer for en dybdegående indsigt i SMOL. Modsat kan det være sværere at generalisere noget ved et lavt antal af respondenter. Dette er forsøgt opvejet ved at afgrænse projektet til at omhandle SMOL i konstabel- og sergentgruppen samt at sørge for diversitet i respondenternes alder, køn og erfaringsniveau.

Analysen identificerer, hvilke narrativer som hersker ombord. Den gængse opfattelse er, at novicens faglige niveau, ikke kan øges yderligere end mesterens faglige niveau. Denne opfattelse førte yderligere til en bekymring for fejlindlæring hos novicen og blev fundet som en central faktor for en dalende motivation omkring det at indgå i SMOL både som novice og mester. Derfor kan det konkluderes, at det som leder er essentielt at være bevidst om de herskende narrativer omkring SMOL, således at ledelsen kan tage en aktiv rolle i at ændre narrativet for at understøtte FSV's brug af SMOL.

Analysen belyser, at *Selvbestemmelsesteorien* kan forklare vigtigheden af, at de tre centrale behov er opfyldt, for at en medarbejderne kan føle motivation i forbindelse med SMOL. Lidt overraskende viste det sig, at for stor autonomi kunne være en begrænsende faktor, hvis der ikke blev sat noget formål eller rammer for SMOL. Altså har friheden i opgaveløsningen en grænse, hvor der bør være en ydre påvirkning. I forbindelse med tilhørsforholdet kan det konkluderes, at der er forventninger til rollen som mester og novice, og at disse har betydning for motivationen og på graden af indlæring. Dertil blev respondenternes tilhørsforhold styrket, da de fandt SMOL-opgaven spændende at arbejde med. Kompetencer i opgaveløsningen er en afgørende faktor for motivation, og hvis de ikke er tilstrækkeligt kan det have en dæmpende effekt på motivationen. Grundet det dominerende narrativ, at mesterens faglige overhøjde er essentiel i et udbytterigt SMOL, kan det derfor konkluderes, at faglige kompetencer spiller en essentiel rolle for motivationen både i rollen som mester og novice.

Ifølge Hatties studier har *teacher subject matter knowledge* ikke en afgørende betydning for den læring novicen kan opnå. Det er en afgørende faktor for om mesteren føler sig kompetent i opgaveløsningen, men det handler i højere grad om at facilitere et læringsforløb, herunder opsætte læringsmål og indgå i en aktiv dialog med novicen om metoderne mod at nå målet er brugbare for at opnå læring. Deraf kan det konkluderes, at ledelse på SVN sejlende enheder, der er ansvarlige for SMOL igennem FVS nye uddannelsesstrategi, har ekstra fokus på hvordan SMOL faciliteres af mesteren og på den sociale relation mellem mester og novice og i mindre grad mesterens faglige overhøjde.

7. VURDERING

Dette afsnits formål er at give vurderinger til at implementere og effektivisere SMOL på SVN enheder på baggrund af indhentet empiri fra besætningsmedlemmer i samspil med motivationsteorien SDT, samt Hatties punkter for effektiv læring fra *Visible Learning*. Vurderingerne, kan bruges som punkter, ledere kan have øje for ved SMOL samt udgangspunkt for de, der skal forestå SMOL.

- Den mest faglige kompetente er ikke nødvendigvis den, der lærer bedst fra sig.
- Det er muligt for novicen at nå højere vidensniveau end mesterens faglige viden. Dette skal dog styrkes med klart definerede læringsmål og understøttelse af udvikling for novicen, således det ikke er op til novicen selv at planlægge, hvordan viden yderligere kan opbygges.
- Forholdet mellem mester og novice har stor indvirkning på motivationen for begge parter, men i særdeleshed også på indlæringen. Dette er altså værd at have for øje for lederen, der uddelegerer et besætningsmedlem til at oplære en ny. Der skal være plads til, at mesteren og/eller novice kan fortælle, hvis forholdet halter, da det vil have en direkte indvirkning på novicens grad af læring, som kan forringe skibets kunnen. Derudover kan det påvirke motivationen for både novice og mester, hvilket for sidstnævnte kan have betydning for, om opgavens mål bliver løst, samt om mester vil have motivation for samme opgave i fremtiden.
- Feedback er essentielt for at øge læring, samtidigt med det kræver få ressourcer at få dette implementeret. Det bruges allerede i FSV, men skal i højere omfang bruges løbende og være gensidigt mellem mester og novice. Altså skal det ses som et værktøj.

- Tidsfaktoren, for hvor længe novicer skal være ombord, har betydning for det engagement besætningen har lyst til at lægge i personen. Dette punkt er værd at være opmærksom på for ledere, således uddannelsesniveauets ikke falder pga. manglende motivation for en person. Fx kan der lægges vægt på, at på trods af novicerne muligvis ikke er på enheden længe, så uddannes denne til det samlede SVN.
- Vær opmærksom på kvalitetssikring i uddannelsen. Der er fra respondenternes svar fokus på fejlindlæring som et klart problem ved SMOL. Dette kan imødegås ved fx at have et erfarent besætningsmedlem som supervisor, således der er øget viden og kontrol med at indlæring foregår korrekt. En anden mulighed er at novicen fremfører sin nytilegnede viden til et andet besætningsmedlem i samme sektion, der her kan eftertjekke, at der er sket kontrolleret indlæring.■

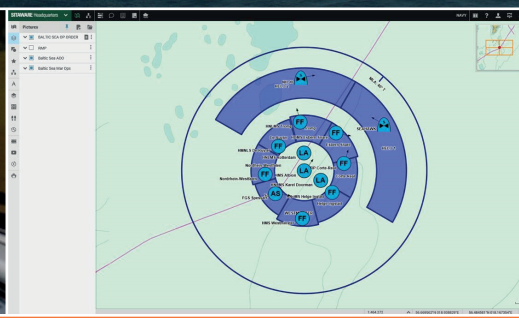
Endnotes

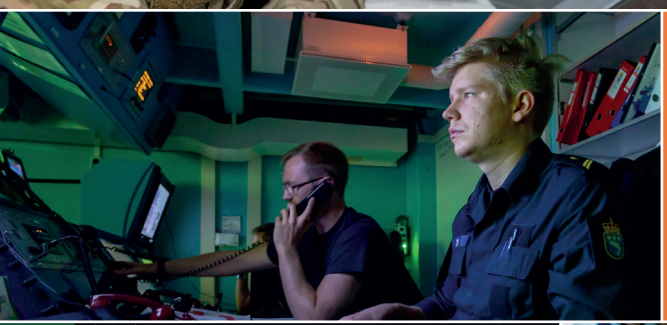
1 Visible Learning er en metaanalyse baseret på 50.000 evidensbaserede studier. Studiet belyser, hvilke faktorer der vil understøtte og højne læringsudbyttet, og hvilke der ikke har stor indvirkning på indlæring. John Hattie fandt i sine studier, at nogle undervisningsmetoder eller tilgange havde en positiv effekt på læringsudbyttet, mens andre metoder havde ingen effekt eller en direkte negativ effekt.

2 Feedback har til formål at informere personerne involveret om eventuelle uoverensstemmelser mellem målet, ydeevnen og individets nuværende forståelse. Hvis feedbacken skal være effektiv, så skal den ifølge Hattie besvare tre hovedspørgsmål: Hvad er målene? Hvilke fremskridt gøres? Og hvilke aktiviteter skal implementeres for at gøre bedre fremskridt? Effekten af denne feedback afhænger af, hvilke niveauer af uoverensstemmelser de spænder over: niveau for opgaveudførelse, opgaveforståelse og det regulatoriske eller metakognitive procesniveau.

SitaWare Maritime

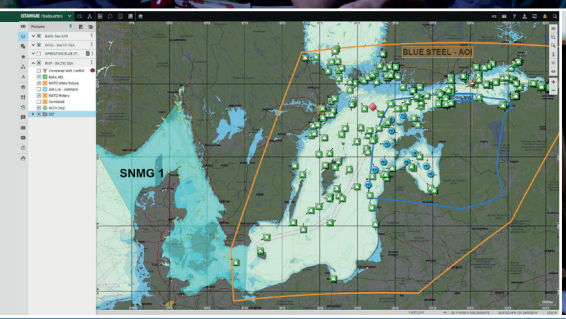
Meeting tomorrow's C2 requirements today

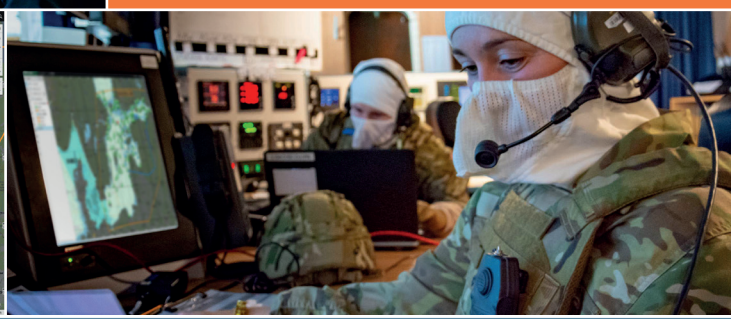




SitaWare Maritime

Delivering comprehensive Recognized Maritime Picture, Interoperability and Mission Management tools to the Maritime Commander.





SYSTEMATIC

Supporting the Royal Danish Navy since 1985

systematic.com/maritime

RUSSISKE UBÅDES STRATEGISKE NARRATIV

Af KL **Simon Skov Andersen**

INDLEDNING

Dybt under overfladen lurer et væsen omgivet af rygter, tilskrevet næsten mytologisk status og hvis færden er omgivet af hemmeligheder.

Det er ubådenes métier at holde sig skjult og kunne levere effekter fra taktisk til strategisk niveau. Sådan har det været siden de første dykkebåde blev benyttet under Første Verdenskrig, op igennem Anden Verdenskrigs ulvekobler, den Kolde Krigs afskrækningskamp og til i dag hvor moderne ubåde kan levere effekt imod landinstallationer samt skibe, både med konventionelle og nukleare sprænghoveder.

Rusland er omgærdet af næsten samme mytologiske status. Anset som den nuværende største ubådstrussel imod NATO, og har tidligere som primær aktør i Warszawapagtens og Sovjetunionens etablering være anset som den største trussel imod Vesteuropa og de demokratiske værdier. Værdier der skulle forsvares med opretholdelsen af frie sølinjer over verdenshavene i tilfælde af en invasion.

Siden opløsningen af Sovjetunionen og de økonomiske udfordringer som følge heraf, har Rusland kæmpet med at opretholde indflydelse og et troværdigt stormagtsforsvar.

Vladimir Putins præsidentvalgsejr i 2000 har sat fokus på Rusland som en militær, økonomisk og kulturel stormagt. Dette sås ved Vladimir Putins tale i München 2007 samt i det udenrigspolitiske koncept fra 2008.

Med revitaliseringen af Ruslands stormagtsselvforståelse og den økonomiske tilgang af midler til forsvaret kan det være trygt at søge tilbage til fjendebilledet fra den Kolde Krig. Hvor russiske og NATO ubåde holdt verden sikker på en gensidig nuklear udslettelse, hvis den ene trådte forkert. Narrativet var simpelt; alt hvad Sovjetunionen gjorde, var, som Reagan sagde i 1983, med det ene formål at være onde og udslette Vestens måde at leve på. Men holder det også for Ruslands adfærd i dag?

Hvilken betydning og selvforståelse kan der ligge i Ruslands brug af dets ubådsflåde? En flåde som kan levere nuklear afskrækkelse og nyproducerede ubåde der kan matche de bedste amerikanske.

PROBLEMFORMULERING

Denne artikel omhandler Ruslands brug af ubåde i Nordatlanten og hvordan dette afspejler dets stormagtsnarrativ.

Der vil ved NATO enheder ikke vægtes forskelligt om det er amerikanske, engelske, franske eller andet alliancelands enheder. Ved NATO enheder vil både ubåde, skibe og fly samt evt. fast-installerede anlæg kunne inddrages da disse alle har til formål at "nægte fjenden dennes effektive brug af undervandsbåde"[3]. Der vil formentligt kunne frembringes klassificerede eksempler og analyser der både understøtter og taler imod punkter, eksempler og konklusioner i denne artikel, men disse vil grundet klassifikationsgraden ikke kunne benyttes i analysen.

Området er afgrænset til Nordatlanten samt Arktis. Ved Nordatlanten forstås Atlanten nord for Ækvator. Dette betyder at russiske ubådes deployeringer i Middelhavet, Sortehavet og Stillehavet ikke vil være en del af denne artikels fokus.

ANTAGELSER:

Da ubådsoperationer ofte er klassificerede beror denne artikel på nogle antagelser. Russiske ubådstyper (SS(G)N, SSBN, SSK[4] mv.) og opgaver antages at være sammenlignelige med NATOs definitioner og brug. Denne antagelse er baseret på udrustning samt at fremdrivningen af forskellige ubåde ligner NATOs tilsvarende ubåde. Derudover underbygges denne antagelse af offentliggjorte detektioner af russiske ubådes aktiviteter og analyser.

Missionerne for de russiske ubåde antages at bliver dikteret fra OSK Nord (Server)[5], med et missionsdirektiv fra den politiske ledelse, med en klar og direkte forholdsordrer for den taktiske og strategiske positur overfor NATO. Derved antages det, at den russiske interaktion med NATO i høj grad er baseret på en *befehlstaktik*. Dog bør man her være opmærksom på ubådes særegenhed der giver ubådens chef et højt niveau af autonomi.

Der bliver differentieret mellem kapacitet og kapabilitet. Hvor kapacitet omfatter materiel og personel ressource dvs. mængde og kvalitet. Begrebet

kapabilitet omfatter evnen til at benytte personel og materiel til at opnå ønskede operative effekter.

METODE

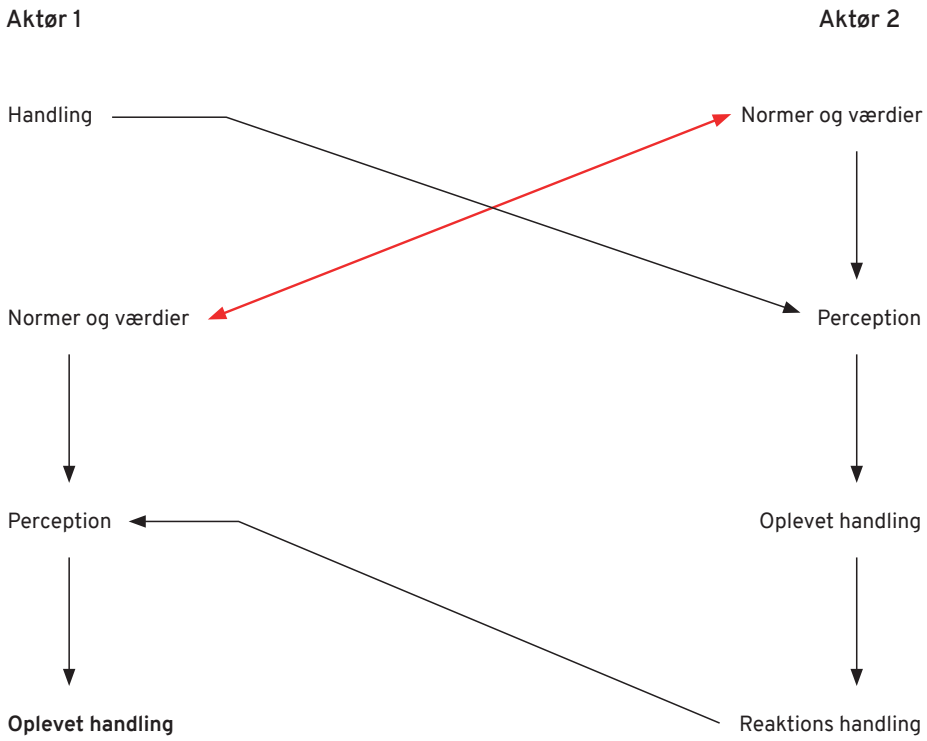
For at belyse ubådens rolle som politisk kommunikationsmiddel, skal disse først tillægges et narrativ. For at kunne forstå dette narrativ, både af materiellet og aktøren bag, vil jeg benytte social konstruktivisme.

Konstruktivisme vil gøre det muligt at afdække den intersubjektive oplevelse som NATO og Rusland har ved de handlinger og materiel der bliver præsenteret i Operationsområdet[6].

Social konstruktivisme indeholder værktøjer til at beskrive internationale forhold. De punkter jeg vil benytte, er følgende fra konstruktivisme:

1. Ideen om handlingen, hos modtageren, er vigtigere end den faktuelle mængde af materiel.
2. En stats opfattelse af handlinger er baseret på nationale normer og værdier.
3. En stats identitet er ikke fastlagt fra starten, denne formes i interaktionen med andre stater. På samme måde er den nationale identitet ikke en fast idé, men er under konstant udvikling og formes i takt med interaktionen med andre, og ikke mindst via det narrativ der bliver tillagt de enkelte interaktioner.

Dette kan bevirke at en handling, der fra aktør 1 ikke anses som hverken truende eller eskalerende, men defensivt og endda rutine, vil kunne opfattes som et led i en eskalation hos aktør 2. Dette vil også



Figur 1 *Simpel konstruktivistisk model (Andersen 2020)*

	OPERERER SKJULT NORD FOR GIUK-GAP	OPERERER IKKE SKJULT NORD FOR GIUK-GAP
SSBN	Scenarie 1	Scenarie 3
SS(G)N	Scenarie 2	Scenarie 4

Figur 2 *Områderne Nord for GIUK-gap[17] er udvalgt på baggrund af det russiske bastion forsvar, beskrevet i analyse afsnittet. Med ordet "skjult" er den ønskede effekt, at der ikke om der opnås detektion. Med udtrykket "ikke skjult" forstås der en ageren, der har til hensigt at fremprovokere detektion hos modparten.*

indbefatte en oplevet ændring i det relative magtforhold. Derved er det ikke den faktiske handling som er afgørende, men derimod den oplevede handling hos modtageren sammenholdt med den forudgående reaktionshandling der bør vurderes i et internationalt forhold (Figur 1).

Ved at sammenholde Ruslands maritime ubådskapabilitet, herunder også nyanskaffelser og moderniseringsprojekter, med dets nationale mål og Ruslands trusselsoplevelse – læst gennem den nationale sikkerhedsstrategi og den militære doktrin – vil der kunne dannes grundlag for en linse hvorved aktiviteter, både NATOs og russiske, vil kunne anskues.

Da ubådsoperationer, herunder også antiubådsoperationer, ofte er dækket af et højt operationssikkerhedsniveau på taktisk og strategisk niveau medfører dette at specifikke detaljer om afstande, detektionsmetoder, klassifikationer af kontakter og om tilstedeværelsen af en ubåd, ikke kan belyses med tilstrækkelige relevante parametre til at være brugbart i en analyse. Derfor vil der i artiklen blive benyttet teoretiske scenarier (Figur 2). Disse scenarier vil være baseret på tidligere operationer samt en matrix generering af scenarier. Derved vil der kunne arbejdes teoretisk med scenarier uden at kompromittere klassificerede oplysninger.

Scenarie valget er foretaget mhp. at analysere scenarier der vurderes relevante ift. at belyse forskellige aspekter af det intersubjektive narrativ som ubåden frembringer.

De i afsnit "Konstruktivistisk scenarieanalyse" valgte scenarier er: 1 og 4

ANALYSE

Russiske nationale mål og trusselsoplevelse

Siden den Kolde Krigs afslutning og Sovjetunio-

Figur 3 *Militær tilstedeværelse, samt søruter i Arktis*

nens fald har USA fungeret i en unipolar verdensorden. Dette har, på trods af forventningen i det internationale samfund, ikke ledt til en mere fredelig eller retfærdig verden i et russisk perspektiv. Tværtimod er det den russiske perception at USA samt NATO, har overskredet nationale grænser militært, økonomisk og kulturelt med et eurocentrisk referencepunkt. Ydermere oplever russiske politikere og militær analytikere et stigende militært pres fra NATO imod Rusland. Dette pres kan blandt andet ses i de store øvelser samt tilstedeværelsen i farvandet nord for GIUK-gap.

USAs nukleare øvelsesregi har, ifølge russiske medier, officielt udpeget Rusland som mål for dets ballistiske missiler og USA gennemfører øvelser hvori nye vinkler og scenarier anvendes, hvilket blot er med til at underbygge det russiske narrativ om et NATO der er nukleart offensivt. Da den russiske nukleare doktrin er formuleret defensivt, og nationalt anses som en sidste forsvarslinje for statens sikkerhed, vil de amerikanske øvelser med Rusland som mål, anses som first strike øvelser og derved skærpe den opfattede trussel. I takt med at Ruslands italesatte usikkerhed for egen sikkerhed, bliver stærkere vil det internationale anarki derved kunne blive forøget[7] og en sikkerhedspolitisk situation forventes forværret.

"The aspiration of a range of states, primarily the United States of America (USA) and its allies, to dominate on the World Ocean, including the Arctic, and to achieve overwhelming superiority of their naval forces."

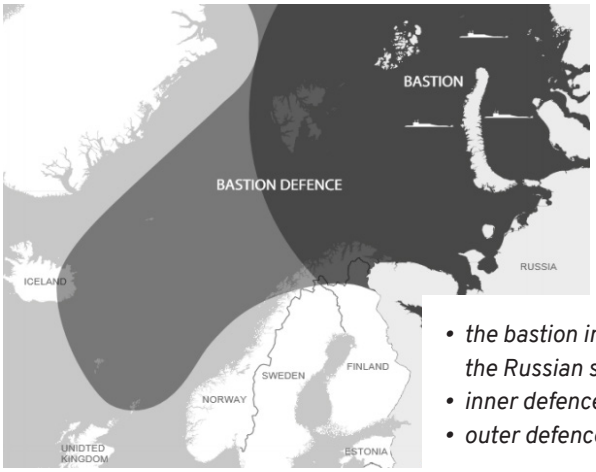
Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Field ofNaval Operations for the Period until 2030, par. 24.a

"The decisive factor in relations with NATO remains the tactics of the Alliance to advance its military infrastructure to Russia's borders and the attempt to globalize the efforts, which is unacceptable to the Russian Federation."

Maritime Doctrine of the Russian Federation, afs. 52

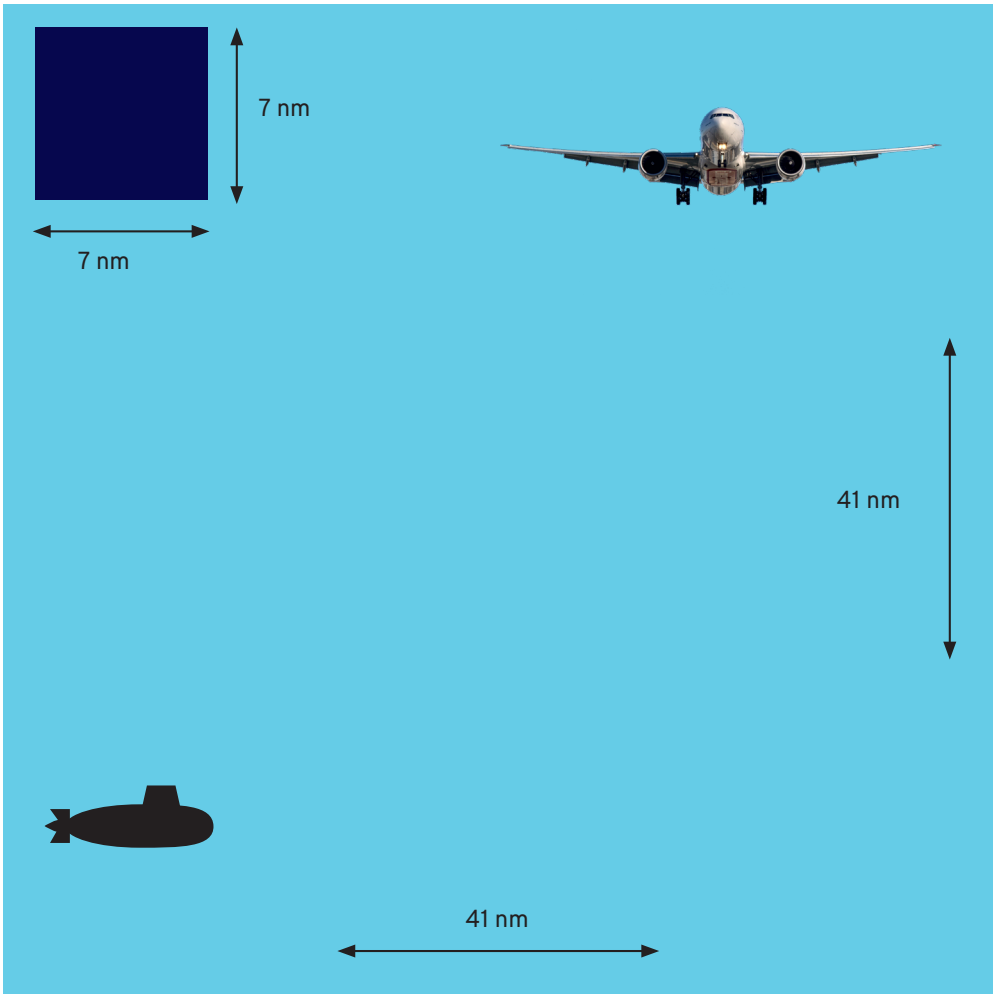
Ruslands økonomiske, kulturelle og militære selvforståelse er, hvis ikke allerede etableret, i en proces hvor det vil indtage en komplet stormagtsposition på verdensplan og i et regionalt engageret regi.

Med en konstant oplevelse af "encroachment" fra NATO, blandt andet med den amerikanske arktisstrategi, der fokuserer på højere tilstedeværelse



- *the bastion indicates patroling area of the Russian strategic submarines*
- *inner defence – ambition of control*
- *outer defence – ambition of denial*

Figur 4 *Russisk bastion (Allport 2018)*



Figur 5
forventet geografisk bøjedækning ved 32 bøjer (Andersen og JAPCC 2018)

i Arktis via to US. Marine Corps kompagnier og en genetablering af Keflavik airbase, samt en sikkerhedsliggørelse af Arktis[8]. Disse tiltag fik Putin til at beordre fremskyndelse af flere russiske tiltag i den arktiske region, tiltag der alle ses som defensive i den russisk perception.

"Encroachment" oplevelsen ses tydeligt i den russiske politik vedr. maritime operationer samt i den maritime doktrin hvor NATOs maritime ageren er grundlag for bekymring:

Den amerikanske ageren, sammenholdt med blandt andet oprettelsen og gennemførelsen af øvelserne Trident Juncture og Dynamic Mongoose9, bliver derved i en russisk perception opfattet som en yderligere forstærkning af NATOs encroachment på Russisk interessesfære. Den samme interessesfære der i Arktis dækker over den russiske evne til sikkert at deployerer den maritime del af det nationale nukleare afskrækkelsesmiddel.

Ud over det potentielle økonomiske felt der ligger i Arktis igennem olie/gas felter samt Nordpassagen, der alle er fokuspunkter på kort og lang sigt i russisk maritim kontekst, er området nord for GIUK-gap en del af det russiske bastion forsvar (Figur 4) der skal sikre den russiske "second strike" kapacitet. Det er hvis denne kapacitet stækkes, at

Ruslands stormagtsposition og magtforhold ift. NATO kan forskydes og der militære stormagtsnarrativ derved forsøges genetableret.

RUSLANDS UBÅDSKAPABILITET

Ruslands ubådskapacitet

Ruslands ubådsvåben er primært baseret på to søjler, de nukleare strategiske ballistiske ubåde (SSBN), de nukleare fremdrevne missil/angrebsubåde (SSGN/SSN) samt konventionelle diesel-elektriske ubåde (SSK).

De strategiske ballistiske ubåde[10] (herefter benævnt SSBN) indgår i den nukleare triade og udgør det maritime ben af triaden[11]. Rækningen på de nuværende SSBN missiler gør, at de vil kunne træffe mål i USA fra deres hjemhavn, dette vil dog være taktisk uklogt. En del af disse ubåde er fra sovjettiden og vil løbende blive afløst af Borei kl. Mens dette pågår vil en del af Ruslands SSBN flåde være af ældre dato.

Hvor operative de enkelte ubåde i virkeligheden er, kan i høj grad diskuteres. Typhoon klassen er imponerende og bliver i høj grad benyttet til fremvisning ved flådeparader, men operativt benyttes det sidste tilbageværende skrog primært som testplatform for udviklingen af nye. Derudover var der fra Sovjetunionens fald og indtil midt 00'erne et stort fald i patruljer foretaget fra Nordflåden. Det må kunne antages at erfarings samt vedligeholdelsesniveauet i en lang periode ikke har været tilstrækkeligt til at opretholde indsatsklare, operative enheder.

Til sammenligning har NATO i via UK., FR. og USA 22 strategiske ballistiske ubåde hvoraf 8 er fra 1993 eller nyere og har siden indfasningen gennemgået jævnligt vedligehold og operative patruljer.

De taktiske ubåde, SS(G)N og SSK, har ligeledes gennemgået en større udvikling. Her er det især støj og detektionsreducerende forhold der er blevet gennemført. Moderniseringer af gamle skrogtyper og implementeringen af støjdæmpende funktioner i materiel har bevirket at selv gamle skrog typer som f.eks. Oscar II og nye typer som Yasen klassen er meget stille.

Denne udvikling ses tydeligt i forskellen mellem den forventede geografiske områdedækning af bøjer (32 passive bøjer) (Figur 5). Her viser det lyseblå område den forventet dækning under den Kolde Krig, hvorimod det mørkeblå område er samme antal bøjer imod en moderne russisk ubåd[12]. Derved skal den indsats, der ydes fra NATO for at opnå en detektion øges markant for at opnå samme effekt som tidligere.

Derved fremstår den russiske kapacitet relativt ift. NATO forøget ud over den faktiske udvikling. Når dette sammenholdes med et fald i ASW dedikeret udstyr i NATO bliver denne oplevelse yderligere forstærket.

En anden udvikling for de taktiske ubåde der har haft stor fokus og stadig er højt prioriteret, er ubådsaffyrede langtrækkende krydsermissiler, både i antiskibs-rollen og til landbaseret mål. Dette har signifikant øget den effektive rækning for ubådens våben og derved kan flere klasser udgøre en signifikant trussel imod overfladeenheder på afstande der tidligere var forbeholdt dedikerede ubådsklasser[13].

Da detektionsafstandene fra ubådes passive sensorer, imod en større samling skibe f.eks. konvojer eller en hangarskibsgruppe, langt overstiger både den rent passive detektionsafstand fra skibe imod ubåd og en aktiv sonarudsendelse fra skib imod en patruljerende ubåd, vil en ubåd i langt de fleste tilfælde have mulighed for at engagere først.
På trods af den russiske modernisering og indføring af nye ubådsklasser, er den russiske ubådskapacitet og kapabilitet stadig lavere end den samlede NATO ubådsflåde og ASW kapacitet. Denne forskel vil typisk, i en russisk perception, bevirke at NATOs ubåds- og anti-ubådsaktiviteter nær den russiske interessesvære i høj grad vil bliver opfattet som endnu et forsøg på at kue Rusland som stormagt og suveræn stat.

RUSLANDS MARITIME FORSVARSDOKTRIN

Ruslands militære udvikling indenfor de maritime område bærer præg af to hovedretninger: Mindre[14] overfladeenheder med gode missilkapaciteter, men med et primært litoralt og/eller defensivt operationspotentiale. Den anden hovedretning er en større flåde af moderne ubåde af forskellige typer og klasser, herunder en modernisering af den nukleare afskrækkelseskapacitet.

I den russiske fundamentale politik vedr. maritime operationer fremgår det at formålet med floden er:

"maintaining naval capabilities at a level that guarantees deterrence of aggression against the Russian Federation from the oceans and the seas, and the ability to inflict unacceptable damage on any potential adversary."

Her er det, endnu en gang, den defensive rolle der bliver italesat. Det interessante i dette formål er italesættelsen af *"unacceptable damage on any potential adversary"*. Denne formulering kan dække både over nuklear gengældelse, som i russisk nuklear doktrin er godkendt ved trussel mod statens over-

levelse, samt angreb der underminerer den russiske second strike kapacitet. Men mere interessant er, at formuleringen indikerer en sea denial taktik i modsætning til sea control og over imod en Corbetts forståelse for det maritime domæne.

Derved bliver de russiske ubådes opgaver, nuværende og fremadrettet, belyst. SSBN flådens tilstedeværelse sikrer de konstante fortællinger om nuklear gengældelse og den nukleare stormagtsperception.

SS(G)N/SSK enhedernes opgave er derved gennemførelse af den anden del, sea denial. Sikre at modstanderens viden om de russiske SS(G)N/SSK kapabiliteter gør, at operationer i områder hvor de forventeligt vil opererer, i en given situation, vil blive belagt med en vished om uacceptable tab for egne enheder og potentielt en ikke-gennemført mission

Begge disse intersubjektive fortællinger forstærkes af at Ruslands maritime tilstand inden moderniseringen var afvigende lav i forhold til landets rolle. Med en moderniserings procent hvor kun 43% af ubådskapaciteten i 2013 kunne betragtes som moderne er forventningen i 2020 på 71% moderne materiel. Denne stigning på ~30%, hvoraf en stor del af moderniseringen nok bør betragtes som nødvendig opdatering af forældet udstyr, forstærker det offensive narrativ der opfattes af NATO. Hvis Ruslands ubåds modernisering havde været løbende funderet i kapacitets ind- og udfasning ville dette formentligt have givet en mindre offensiv genlyd. Derved kommer vi også tilbage til en hjørnesten i den "defensive?" russiske doktrin og retorik. Stormagtsrollen for Rusland opleves som under pres fra NATO, så ved at italesætte den militære styrke og give indtryk af en større moderne kapabilitet end den faktiske, vil Ruslands militære rolle kunne have indflydelse ud over sin reelle status. Respekten for staten Rusland vil derved være vundet og dens internationale rolle som regional magt med en interessesfære sikret.

KONSTRUKTIVISTISK SCENARIEANALYSE

Scenarie 1:

SSBN, opererer skjult nord for GIUK-gap.

Ruslands nukleare strategiske ubådes primære operationsområde er forventeligt i Arktis, hvor den ballistiske kurve fra missiler vil flyve over Nordpolen og engagere mål i USA. De hydroakustiske forhold i arktiske egne gør at en SSBN i højere grad vil kunne operer uforstyrret og i sikkerhed for detektion. Hvorfor også amerikanske ubåde i høj grad træner navigation og operationer tæt ved og under is.

En SSBN i dette område vil i høj grad forsøge at undgå detektion for at sikre gennemførelsen af gengældelsesmissionen, derfor vil lave hastigheder og stor afstand til andre enheder være essentielt.

Hvilket narrativ kommunikeres ved denne aktivitet?

Denne aktivitet italesætter den nukleare afskrækkelsesdoktrin samt Ruslands rolle som nuklear stormagt der har en relevant kapabilitet som NATO skal respekterer. For at dette kan kommunikeres, skal der på trods af en høj hemmeligholdelse af operationen sikres at NATO er bekendt med at den gennemføres. Rusland skal vide NATO ved, at der ligger en SSBN som NATO ikke kender positionen på. Derved opstår der et skisma mellem behovet for hemmeligholdelse og kommunikationen. Dette opnås i høj grad via NATOs overvågning af ubådsbaser, efterretningsarbejde og officielle russiske kilder.

Bastion forsvaret spiller en vigtig rolle i denne fortælling, hvor Rusland kan tillade en relativ høj grad af kommunikation og historiefortælling om afgangen, såfremt der er sikkerhed for at det ved første neddykning ikke længere er muligt for NATO at engagere SSBN platformen. Denne historiefortælling kunne være nationalt internt rettet; om soldater der udstyret med moderne russisk materiel sikrer moderlandet ligesom generationerne før, hvorved normer og perceptioner bliver udviklet. Eller nationalt eksternt for at gennemføre eks flådedemokrati[15] eller sikre at budskabet om tilstedeværelsen bliver modtaget indenfor en hvis tidsramme.

Scenarie 4:

SS(G)N, opererer ikke skjult nord for GIUK-gap.

En moderne russisk SSGN giver sin tilstedeværelse til kende ved at sejler tæt på NATO ASW enheder, ubåde eller fast-installeret udstyr med hastigheder, manøvrer og støjniveau, hvor det vil være meget sandsynligt at opnå detektion passivt såvel som aktivt. Efterfølgende forsøges kontakten brudt hvorved NATO enheder forsøger at genetablere detektionen. Denne frem og tilbage agering fortsætter indtil endelig tab af kontakt.

Hvilket narrativ kommunikerer ved denne aktivitet?

Der er i dette scenarie flere vigtige fortællinger der kommunikeres: Udfordringen ved at detekterer den russiske moderne ubådskapacitet, hvilket taler ind i sea denial tanken, Ruslands ret til tilstedeværelse, især i dets bastion forsvar, truslen imod NATO enheder, i kraft af tilstedeværelsen af en enhed der kan engagerer med meget kort eller intet varsel og fortællingen om et Rusland der har taget

initiativet og NATO der ikke længere ubestridt vælger tid og sted.
Ud fra en operativt vinkel er denne aktivitet ikke nødvendigvis en sikkerhedstrussel imod de implicerede enheder. Der er i høj grad viden om tilstedeværelsen af modparten, hvorved manøvrer for at undgå kollisioner kan undgås, der vil med høj sandsynlighed ikke gennemføres våbenøvelser for at undgå utilsigtede skader og derved være årsag til en uønsket eskalation, der vil kunne italesættes som et offer/aggressor narrativ internationalt. Efterretningsmæssig[16] vil truslen også være begrænset da begge aktører må forventes at justere adfærd og akustiske signaturer i forhold til tilstedeværelsen af en modpart der er vidende om den andens kapaciteter.

Det er derfor i højere grad det strategiske narrativ der gør sig gældende ved denne aktivitet.

Ved at gennemføre denne aktivitet kan der opretholdes et russisk dikteret og NATO accepteret narrativ, om at de russiske SSGN'er er på et NATO tilsvarende niveau (eller højere), og kan påføre NATO uforholdsmæssige store tab, både nord for GUIK-gap og på konvoj ruterne fra Amerika til Europa. Derved kommunikeres det militære stormagtsnarrativ til den modstander, der har evnen til at modsætte sig dette. Dog med den risiko at NATO ser dette, ikke som den defensivt orienterede fortælling om et Rusland der indtager sin retmæssige plads som stormagt, men som en aggressiv udfordring af NATOs fredsskabende globale indsats.

Ved at denne aktivitet forgår i området nord for GIUK-gap og inde i bastion forsvaret kommunikeres der at NATO befinder sig i et område hvor Rusland håndhæver sin interessesfære og er tilstede hvis det skulle være nødvendigt, fra russisk perspektiv, at forsvare den russiske nukleare afskrækning eller geografiske interesser.

Både den operative og strategisk fortælling af denne aktivitet afspejler de russiske narrativer der bliver forsøgt dannet i de russiske doktriner og ved officielle taler. I takt med en stigning af NATO aktiviteter nord for GUIK-gap vil denne slags aktiviteter sandsynligvis tage til.

KONKLUSION

Ruslands brug af ubåde i Nordatlanten afspejler et land der efter en lang periode med interne og eksterne udfordringer, ser sig selv som en stormagt med en retmæssig interessesfære og indflydelse, men hvor dette opleves udfordret af et NATO, der nægter at acceptere en multipolariseret verdensorden. Et NATO der i absolutte tal overstiger Ruslands militære kapabilitet, men hvor især de russiske ubåde kan levere strategiske effekter der er asymmetrisk med den absolutte kapacitet.

Ruslands rolle som militær og nuklear stormagt vil derfor i høj grad, på det maritime område, fortsat blive kommunikeret via dets ubådsflåde, hvor denne i de russiske områder kan bestride en NATO dominans.■

ENDNOTES

3 Oversættelse af formålet med anti-ubådskrig (Antisubmarine warfare)
4 SSGN: Nuklear fremdreven ubåd med krydsermissil kapacitet, SSBN: Nuklear fremdreven ubåd med ballistisk missil kapacitet, SSK: Konventionelt fremdreven ubåd (APP-20 2016)
5 Der i 2021 bliver til et selvstændigt militærdistrikt, på linje med Øst, Vest, Syd, og Center.
6 Her forstået som den geografiske samt de operative forhold der har indflydelse på denne type operation (Anti-ubådskrig samt ubådskrig).
7 I socialkonstruktivistisk IP teori er det internationale anarki baseret på aktørernes egen forståelse og opfattelse af dette.
8 Arktis var i amerikansk politisk regi tidligere primært et miljø spørgsmål.
9 Dynamic Mongoose er en ASW øvelser der bliver afviklet ud for enten Island eller Nord Norge. Trident Juncture er en stor landbaseret øvelse med op til 50.000 soldater. Begge øvelser bliver afviklet tæt på Russisk område med formål at træne kampen imod russiske enheder i arktiske forhold.
10 DELTA III (1978), DELTA IV (1984), Borei (2013) og TYPHOON (1981) kl.
11 Derudover indgår landbaserede og flybaserede nukleare missiler mv.
12 Mørkeblåt område: Median detection range = 500yds, 32 sonar buoys med 5 * MDR = 49nm2 ~ 7nm*7nm. Lyseblåt område: Median detection range = 3000yds, 32 sonar buoys med 5 * MDR = 1690nm2 ~ 41nm*41nm

13 OSCAR II, ustyret med SS-N-19 Shiptwreck missil ("Janes: Russian Federation - Navy" u.å.).
14 Fregat og korvet størrelser.
15 For beskrivelse af flådedemokrati se (Till 2013)
16 Her forstået som hydroakustiske analyse interessante parameter
17 GIUK-gap: Strækning fra Grønland, Island til United Kingdom hvor der relativt smalt. Markerer sydlige del af RS Bastion forsvar.

Pro-Safe
www.pro-safe.dk
BOATS • SAFETY • DIVE

WHAT HAPPENS IN ARTIC RUSSIA?

KL **Johan Fritzen**. Studerer pt geopolitik i Prag.

Why is Russia the state investing the most in the Arctic? What does Russia pursue there? This essay takes a look at Russian military presence and expansion in the Artic in the past decade and their causes.

RUSSIAN ARCTIC GOALS

Russia has been involved in the Arctic, surveying and building infrastructure, for centuries. During the Soviet era, particular emphasis was placed on military installations and units, most of which were abandoned or downgraded in the 1990's and 2000's. This downward trend is turning: Russian policies and strategies have recently put emphasis on the Arctic with security and gas extraction at the forefront of its Arctic strategies from 2008, 2013 and 2020. The 2017 naval strategy likewise included Arctic ambitions. Two important factors triggering this change are firstly the melting of the polar ice and permafrost, making it possible to push farther north, whether for building gas fields, infrastructure or military bases and secondly the deteriorating relations with the west. Russia has a head start against its Arctic competitors building wide-spread military infrastructure and Russia sits on the bulk of future gas reserves in the arctic. The carving up of the area between the five arctic states is an unsettled business with potential conflicts ahead. One such topic calling for attention is whether maritime traffic along Russia's coast (NSR, Northern Sea Route) should be considered subject to Russian sovereignty or not. Another is what states will get extraction rights from disputed areas between neighbouring states.

The goals linked to current Russian military presence in the Arctic are: (as per Center for Strategic & International Studies)

1. Enhance homeland defense, specifically a forward line of defense against foreign incursion as the Arctic attracts increased international investment;
2. Secure Russia's economic future; and
3. Create a staging ground to project power, primarily in the North Atlantic.

HOMELAND DEFENCE

As the ice recedes from her shores, Russia is filling the gap with revived bases that allow for improved defence of her northern shores. The opening of the Arctic means not only an opening for economic expansion, it also opens up a new flank to the north, ill-prepared for defence. With increased activity in the area, the need for security forces rises, whether for defence or emergency management. Adding forces to a region is a natural step whenever a new frontier opens. It ensures governmental control of the area and provides its citizens with basic protection, not only from outside aggression, but also by means of disaster relief as the climate is an adversary in its own right.

Russia's western Arctic is more heavily defended than the eastern part. This points to Russia seeing NATO as a greater threat to her security than are Asian powers such as China and Japan. A credible military presence will make it all the more difficult for other states to shoo off drilling rigs and fishing ships in case there are disputes over Russia's rights to extract Arctic resources in what she considers her territory.

With forces deployed in the arctic, even north of the NSR, Russia's claim that NSR is an internal waterway, subject to Russian legislation, gains a tangible argument.

ECONOMY

20 % of Russian exports hail from north of the Arctic circle. A staggering 30 % of the Russian national budget is tied to hydrocarbons and there are dim prospects for investments in other, diversifying sectors [8]. In order to secure future revenues and ensure agreeable living conditions across the country, Russia must utilise gas and oil fields as they become economically viable.

Deploying military forces to the arctic makes it possible for Russia to back claims in the arctic in a credible manner, should border delineations not be

to her advantage. In case of disputes over territory in the polar sea Russia will have not only legal arguments at hand, but also military might to deter adversaries from taking actions against Russia's wishes. Military forces are also able to support economic activity by means of expanding and upkeep infrastructure in the hostile environment.

MILITARY STAGING GROUND

Having lost its foothold in Eastern Europe at the end of the Cold War, Russia is putting emphasis on the Arctic as a staging area for power projection abroad. As noted above, Russia gives priority to its western theatre. In case the Pacific and Atlantic theatres were given the same priority, the greater proportion of build-up should take place in the eastern region because the western already has a much greater proportion of bases old and new.

With the capacity to deploy troops outside of the Russian mainland one gets the power to determine the fate of islands, islets, rocks and oil deposits that may become open to exploration and exploitation, as is China in the South China Sea [9]. Having forces at the ready for deployment, Russia ensures that it can take the first steps in a contested area, leaving competitors to fall behind and not being able to catch up without infringing on what will be claimed as Russian soil. The northern bases will also act as a foreign policy tool, giving Russia additional leverage against Western states. The other Arctic states are at their weakest, defence-wise, in the region. An Arctic staging ground gives Russia the option to strike her adversaries where they are least-defended.

FAILED NEGOTIATIONS, DOMESTIC REVIVAL

The Russian top officials see their relations with the West as unjust, that the West no longer treats Russia with respect and tricks Russia into unfavourable arrangements. An instance of this was the 2010 treaty with Norway on their shared sea border which led to domestic accusations of Russia (personified by president Medvedev) being fooled by its tiny neighbour, giving away the best fishing grounds. This is in turn connected not only to the west as an adversary, but also current president Putin as the protector of Russian interests in a way that plays well with Arctic (military) expansion; "Russia should expand through the Arctic", Putin proclaimed in 2017 and the Arctic plays well with the perception in Russia of president Putin as a strongman. The Arctic is a desolate wilderness where a strong will, the right leadership, economic prowess and advanced technology are necessary to survive. Not to speak of succeed.

Commentators have aired the thought that Putin should right past wrongs by abandoning its maritime border treaty with Norway. This thought is an example of the ad-hocery that shape Russian politics. Overall directions are provided and then one's fortune and favour are dependent on solving an issue. This ad-hocery is noticeably lacking from most aspects of Russia's Arctic policies that rather consist of solid and coordinated government papers. This is due to the restricted room for manoeuvre: if the strategy is to succeed, it must bring together many actors and interests, being directed from the Kremlin rather than by a number of cronies and it materializes only in the long-term. Too long for ad-hoc solutions to be the best approach.

ROBUST DETERRENCE

Russia's recent military build-up in the arctic supports the goals stated above. An advantage of deploying military forces is that they are useful to achieve all three goals. Much of the equipment is dual-purpose and a radar system that is built for homeland defence and tracking hostile surface forces may just as well track and identify merchant ships plying the NSR. Thus, the narrative can be adjusted to the audience. An airfield may demonstrate the capability to carry out rescue operations in some of the earth's most hostile environs so as to make NSR attractive to shipowners. The same airfield can be portrayed as a forward operating base, allowing Russian aircraft to halt attacks, even before those arrive to the motherland.

It is striking that the push to the arctic consists of two pillars, namely an economic and military. The gradual break between EU and USA with Russia after 2014 has led to an increasingly assertive stance from both sides. For Russia this has led to an increased focus on the Arctic, to a degree that its Western counterparts have not been able to copy nor counter. An economic push northward could be launched anytime, keeping pace with the retreating permafrost. A military push however, is closely linked to Russia's foreign relations. Past strategies (published before 2014) did not give military expansion as high a priority as does the most recent strategy.

The military build-up is partially funded by resource extraction and perhaps future transcontinental shipping in the region where the build-up takes place. This makes the arctic strategy more vi-

able than virtually all other military projects where one only encounters direct expenses. A risk factor is the public's view on the Arctic ventures. If they result in increased revenues from hydrocarbons a popular backing is virtually guaranteed. If, however, the infrastructure turns out to be superfluous and loss-making with increased environmental impact, the public is bound to be critical of the Arctic strategy.

A RUSSIAN LEAD

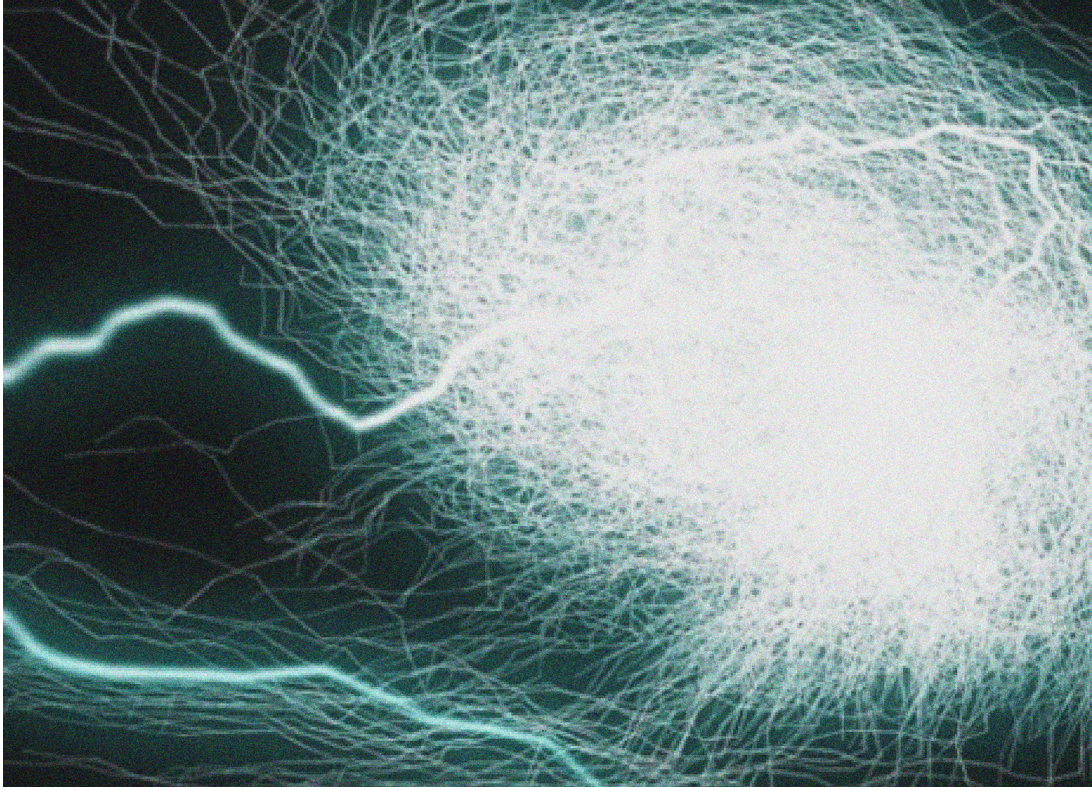
The Russian push into the Arctic is well-conducted. Economic development backs what otherwise would be a costly military infrastructure. The detailed direction given by the Kremlin on the Artic is a testimony to the prominence given to the region. The strategic implications of gaining a solid foothold in this area undergoing rapid change is of immense importance. Russian policymakers see the polar region as an area where Russia can rise to the forefront of international politics.

Russia will have the lead in the development of doctrine, logistics and training linked to polar theatres of conflict. This skillset along with its hydrocarbon investments and the meagre NATO presence in the Arctic are likely to see Russia take a leading role in Arctic affairs for the foreseeable future. This will counter Western attempts to succeed with agreements and obligations that are unfavourable to Russia, in the Arctic as elsewhere.■

MAINTAINING CONFIDENCE IN A COMPLEX ENVIRONMENT

The author, **Phil Ventress**, EW Product Line Manager, ISR UK

Phil joined Thales in 2001 as an EW Systems Engineer following almost 30 years afloat with the Royal Navy as an EW Officer. Phil Ventress saw active service throughout his naval career including the Falklands Conflict, Persian Gulf Tanker Wars, Gulf War 1 and Bosnia. Ashore he served in NATO HQ in the European Southern Region as head of EW Policy, with his final appointment to Flag Officer Sea Training responsible for EW & ASMD Fleet Effectiveness. While in Thales Phil has worked on numerous EW projects, for both domestic and overseas customers addressing their needs in Land, Maritime and Air EW domains. He is now Head of EW Marketing, Product Policy and Strategy in the UK and is Deputy Product Line Manager at the Business Line level.



A Task Group (TG) is deployed to the Iceland/Faroes Gap (IFG). The mission is clear: "Maintain a high-profile presence and protect national interests." However, the Task Group Commander is worried; he is conscious that at any time the ship – and/or consorts – can come under attack by near-peer adversaries from sub-sonic & hypersonic missiles. He is dependent on the sensors within the TG to provide him with a complete Situational Awareness (SA) picture, giving him the insight and reaction-time to reach the best conclusion…….. can he be sure he can trust the accuracy of the data that is contributing to the SA picture in a recognised complex, contested, congested, complex Electromagnetic Environment (EME)?

CONFIDENCE IN WHAT WE SEE IN THE TACTICAL PICTURE TODAY

Today's Electromagnetic Environment presents a huge challenge for ESM systems. The IFG is a strategic area of operation and the EME can fluctuate on a day-by-day basis, dependant on patrol activities and location, which can then be further impacted by own and consort transmissions. Therefore, the demands on Radar ESM (RESM) systems performing to a very high standard are critical to the Command's decision-making processes, where Rules-of-Engagement (RoE) demand that the Commander makes the best judgement in a very fast-paced, saturated environment. Having trust in the reported data, which contributes significantly to the SA picture, can only come from confidence in the accuracy of the data gathered by the RESM sensors.

To satisfy the demands of the Command, the technology used in the RESM systems needs to offer full spectrum, (0.5 – 40GHz), instantaneous wide-band digital signal processing, delivering 100% Probability of Intercept (PoI). This is the only means of providing an ability to identify target signals amongst the multitudes of extraneous signals, and uncovering the emergence of a threat to the Task Group, from Surface, Sub-Surface or Air adversaries.

The art of Electronic Warfare is in the successful exploitation of the available data at both Tactical and Strategic levels. With greater accuracy of on-board EW data in a tactical environment, (e.g. RESM bearing accuracy better than 1 degree), increases opportunities to fuse these results with

other on-board sensor information. Through this accuracy and fusion, a superior level of confidence can be attributed to the overall SA picture. A greater level of parametric detail (ELINT) at a Strategic level will provide improved EW Library performance, which in turn will enhance the operation of the on-board RESM equipment.

Digital RESM delivers these meaningful enhancements.

Digitalisation is the key differentiator in this scenario to deliver the necessary PoI, signal precision and accuracy required. By having at their disposal fully-digital RESM systems, the Task Group Commanders can have the confidence that the data they are being presented with is the most accurate intelligence to help them make the right decisions in complex, dynamic threat situations in both 'blue water' and 'littoral' operational areas. This is particularly critical in littoral environments where a TG operates closer to the coastline and where High Duty Cycle emitters and civilian communications (3/4/5G) can have a detrimental effect.

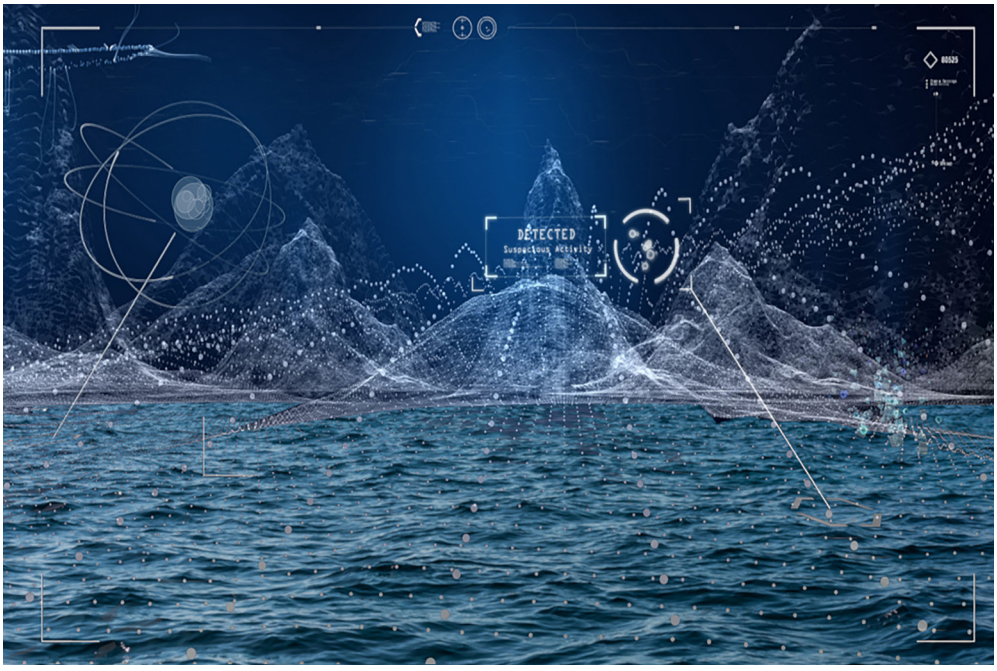
CONFIDENCE IN WHAT WE NEED IN THE FUTURE

In the future, more and more judgements will be taken at the tactical level and Commanders WILL take decisions based on the information they have the most confidence in, not simply, what is potentially available from a waterfall of information from edge of the battlespace. We are now approaching an era where the "tight defensive formation" may be considered 'electronic' rather than physical.

The demand will be for highly accurate passive sensors providing real-time intelligence, which utilise Machine Learning (ML) and Artificial Intelligence (AI) to enable them to 'self-re-task' in a dynamic manner at a tactical level. During an operation's execution, EW will have to be continually coordinated and integrated across all components. In order to do this, the commander must not only empower EW staff to plan and execute Electromagnetic Operations (EMO) across the full Joint spectrum of conflict, but they must also possess the necessary tools and trained personnel necessary for that execution and create an EW Eco-system Afloat.

So if our Task Group Commander wishes to get the tactical edge and anticipate (professed to be the only way to combat new emerging threats), then it is imperative that technology permits the earliest possible decisions, with the highest allowable confidence, to be made to counter threats in multiple environments.

Digital RESM (A Force Multiplier) will provide Commanders with this tactical edge.■

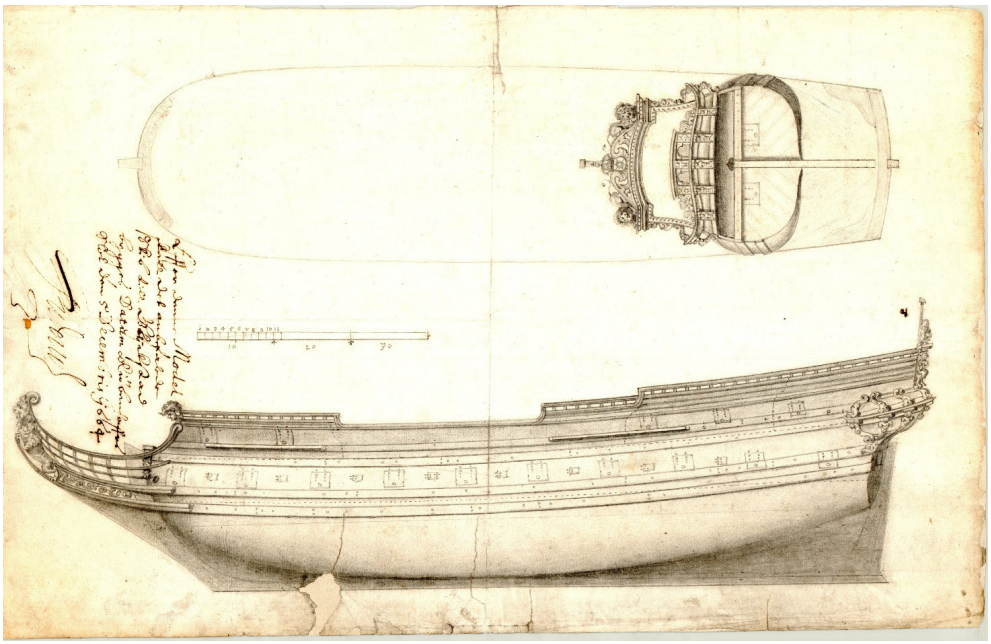


thalesgroup.com
THALES
Building a future we can all trust
50 countries
across the globe protect their populations
with Thales technologies
Search: Thalesgroup
PublicisLMA & Madras Global - @Thales

”COMMAND. CAPIT FRID. HELD BEKLAGER DEN HAM ANBETROEDE FREGATTE HUMMERENS FORLIIS, OG BEEDER OM FORLADELSE ...”

— Fregatten Hummerens forlis på Elben den 2. juni 1700.

Af **Søren Nørby**, ph.d., Søværnets Historiske Konsulent.
Institut for Militærhistorie, -Kulturforståelse og Krigsteori, Forsvarsakademiet.



HUMMEREN Fregatten Hummeren var bygget i København i 1666, og deltog under Skånske Krig 1676-1679 i det sejrrige søslag i Køge Bugt den 1. juli 1677. Skibet var designet af Mathias Hermansen og bygget specifikt til tjeneste på Elben og derfor mere fladbundet end tilsvarende fregatter fra denne periode. Hummeren var 32½ meter lang, 7½ meter bred og med en dybgang på 3,4 meter. Bevæbningen bestod oprindeligt af 32 kanoner, placeret i to lag, men i 1671 ombygget til alle at være i ét lag, hvorved der blev plads til 37 (sandsynligvis mindre) kanoner. Besætningens størrelse opgives i "Den Sorte Registrant"[23] til i år 1700 at have været på 152 mand. Den her viste tegning af Hummeren (sandsynligvis) er den ældste kendte danske kongelige approberede skibstegning. Teksten til venstre lyder "Effter denne Model skall det anbefalede Skib till Glyckstad bygges, Datum Kiøbenhaffns Slot den 5 Decembris 1664. Frederik R.".[24] (Rigsarkivet)

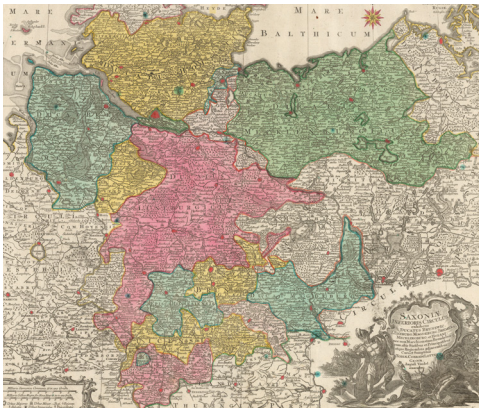
I Søetatens arkiv i Rigsarkivet ligger 140 indkomne skrivelser, som i året 1700 blev sendt til Søkrigskancelliet. Blandt de mange breve findes et med den omfangsrige men sigende titel: "Command. Capit Frid. Held beklager den ham anbetroede Fregatte Hummerens forliis, og beeder om Forladelse, samt at maatte reise til Rendsborg for at skaffe fornødne beviiser, og at forblive ved Commandoen i Glückstad og overtræde paa Skibet Dragonen."

I 1700-tallet var det ikke unormalt, at flådens officerer skrev direkte til kongen for at forklare deres gerninger. Søhelten Tordenskiold gjorde det for at sikre sig forfremmelse, men det brev, som kommandørkaptajn Friderich Helt i år 1700 skrev til kongen havde andre årsager. Han havde nemlig på forsmædeligste vis mistet en af kongens fregatter, der tilmed var faldet i hænderne på fjenden i brugbar stand.

Baggrunden for begivenheden var Danmarks deltagelse i det, som siden blev kendt som Store Nordiske Krig. Som reaktion på Sveriges øgede magt i Østersøområdet var kongeriget Danmark i 1699 indgået i en alliance med Rusland og Sachsen-Polen, og i foråret 1700 angreb de tre lande Sverige. Den danske hær rykkede ind i hertugdømmet Holsten-Gottorp, som hurtigt blev erobret, med undtagelse af hovedfæstningen Tønningen, som måtte belejres af de danske styrker.
Sverige var allieret med hertugdømmet Luneburg, der lå umiddelbart syd for Hamborg. Opgaven for de danske styrker omkring Elben var at bekæmpe de to parters styrker samt at håndhæve belejring af Tønningen fra søsiden og sikre, at den danske handel på Hamborg kunne fortsætte trods krigens udbrud.

Flåden havde siden grundlæggelsen af fæstningen ved Glückstadt i 1623 haft en mindre flådestyrke stationeret på Elben. Her sikrede de, at skibe til og fra den store havne- og handelsby Hamborg betalte told til den danske konge. Styrken, der officielt var

kendt som Den Glückstadtske Søekvipage, omfattede i 1700 bl.a. fregatten Hummeren. Skibet, der var bygget specifikt til operationer på den lave Elb, var ved krigsudbruddet under kommando af kommandørkaptajn Friderich Helt. Han var søn af admiral Nikolaj Helt, der havde udmærket sig under Karl Gustav-krigene 1657-1660. Friderich Helts fødselsår fortaber sig i historiens mørke, men han nævnes første gang i flådens arkiver i 1676. Efter nogle års skiftende tjeneste mellem den dan-



B012-08 *"Saxoniæ Inferioris exhibens Ducatus Brunswic, Lüneburg Magdeburg, Bremens, Mechlinoburg et Holsat." Kort fra 1761 visende landene i den Nedersaksiske kreds. Luneburg er det lyserøde område i kortets midte. (Forsvarsgalleriet.dk)*

ske og udenlandske flåder, havde han i 1689 fået sin første chefskommando, over fregatten Dragonen, der var tilknyttet Den Glückstadtske Søekvipage. Året efter gav admiral Niels Juel ham det skudsmål, at han var "en god og dygtig Officer."18 I år 1700 havde Helt over ti års tjeneste bag sig i Den Glückstadtske Søekvipage, og da chefen for Søekvipagen, admiral Mathias von Paulsen i forbindelse med krigsudbruddet blev kaldt til København, blev det Friderich Helt, der midlertidigt overtog kommandoen over Søekvipagen.

Hovedopgaven var som nævnt at sikre søherredømmet på Elben og herigennem forhindre, at svenskerne og lunebürgerne førte tropper over Elben og op i Holsten. Til dette formål rådede Den Glückstadtske Søekvipage over de to mindre fregatter Hummeren og Dragonen, jagterne Meermin og Junker, snauen Flyvende Dragon samt nogle mindre fartøjer.

Da krigen brød ud lå der en lille svensk fregat på 16 kanoner i havnebyen Stade, blot 20 kilometer fra Glückstadt, og for at hindre at denne fregat forstyrrede den danske handel på Elben stod Frederich Helt den 2. juni 1700 ned af floden om bord på Hummeren.

Den svenske fregat blev liggende i Stade, og dermed var den eneste trussel mod det danske søherredømme på Elben en række landbatterier, som svenske og luneburgske styrker havde opslået forskellige steder på floden. Ifølge Helts efterfølgende brev til kongen var hans mål med togtet den 2. juni netop at opsøge de svenske og luneburgske styrker nær Neumühlen ved Hamborg for at komme i kamp med disse. Det lykkedes Helt at finde et fjendtligt landbatteri, som Hummeren gik til angreb på.

Elben var ikke et nemt farvand at navigere i. Der var mange sandbanker, som med vind og vejr blev flyttet rundt, og allerede tidligt i kampen gik Hummeren på grund på en af disse (Figur 052). At gå på grund mens under fjendtlig beskydning er noget, som enhver skibschef frygter, og Hummeren må have ligget, så dens kanoner ikke kunne nå fjenden, mens denne samtidig kunne ramme den danske fregat. Hummeren fik en række træffere på dets rigning samt flere grundskud, der fik vand til at

052 *"Vorstellung eines Theils des Elbstromes ..." Håndtegnet kort over Elbens løb omkring Hamburg med mange grunde og øer – et svært farvand at navigere i for et sejlskib. Uden årstal og af ukendt kunstner. (Forsvarsgalleriet.dk)*

052 Udsnit af førnævnte kort over Elbens løb omkring Hamborg.
Markeringen viser området ved Neumühlen, hvor Hummeren gik på grund.

trænge ind i skroget. Situationen var så uheldig, at selv da det lykkedes at få Hummeren fri af grunden, drev vinden den blot længere ind i bugten ved Kohlbrandt. Her måtte Helt beordre sit beskadigede skib på grund, for at det ikke skulle synke. Besætningen fik lappet hullerne i skroget og rigget et nødsejl til, men nu stod fregatten desværre så hårdt på grunden, at den ikke kunne komme fri.

Ud over Helts efterfølgende rapport eksisterer der også en beretning fra et øjenvidne til Hummerens tab. Det drejer sig om en franskmand ved navn De Malorbe (fornavn ukendt), der var sekretær hos den franske ambassadør i Danmark, grev François Bouton de Chamilly. Det er lykkedes at finde hans beretning i det franske udenrigsministeriums arkiv, og den fortjener, trods sin lidt forkrøblede ordstilling visse steder, at blive bragt i sin helhed. Hvis jeg har forstået De Malorbes brev korrekt, så har han observeret slaget fra et hus, der var placeret midt mellem to Lüneburgske kanonbatterier. Herfra har der været godt udsyn til bugten ved Neumühlen og den danske fregat. De Malorbes beretning om slaget begynder: "[...] De to batterier, der den 1. af denne måned på begge sider af dette hus' have skød mod en dansk fregat, hvilket Hr ambassadøren havde skrevet noget om i brevet som han havde den ære at skrive til kongen den dag, havde afbrudt i nogle timer og vi troede at denne hændelse var overstået. Men afbrydelsen skyldtes blot at nogen kanonkugler fra fregatten landet i lejren, sårede en hest og lavede andet mindre uorden.

De flyttede derpå batteriet mod højre og begyndte ved aftentid igen at skyde, men fregatten svarede ikke længere igen. Tidevandet var på vej op, og fregatten flød igen.

Tilsyneladende ville den bruge [det at den igen flød] til at sejle ned ad floden og trække sig tilbage til Glückstadt eller gå mod Hamborg. Vinden, der i et par dage har blæst fra nord, gjorde begge muligheder mulige. Elven flyder dette sted fra øst mod vest og fregatten kunne med halv vind slippe væk, men den tog ingen af de to ruter. Den trak sig uden for skudvidde fra batterierne i en forgrening af floden [...]"19

Ifølge Helts efterfølgende rapport brugte fregattens besætning resten af 2. juni til at reparere skibet. Næste morgen sendte Helt Hummerens soldateske på ca. 30 mand under kommando af kaptajn Hans Knobelsdorff i land for at rekognoscere. De Malorbe var igen øjenvidne til hvad der så skete: "[De danske soldater] gik klokken fem om morgenen

i land ved en gård. Her opdagede de så en gruppe fjendtlige soldater, der bestod af cirka 300 mand, gemt i nogle buske. [De fjendtlige soldater] rykkede frem og slagtede mange danskere, som også lavede deres angreb, men med lille effekt. De forsvarede sig ihærdigt, men trods deres modstand blev de alle, cirka 50, hugget ned uden nåde. Kaptajnen blev taget såret, og er død her til morgen. Dette sammenstød varede godt en halv time."20

Efter denne Lüneburgske sejr begyndte luneburgerne, igen ifølge Helts rapport, at opslå et landbatteri på kysten tæt ved Hummeren. Fregatten beskød batteriet, men formåede ikke at sætte det ud af spillet. Helt besluttede nu, at hans situation var uholdbar, og at eneste mulighed var at ødelægge fregatten og derpå forsøge at slippe tilbage til Glückstadt med skibets besætning. De Malorbes brev fortsætter: "Fregattens kaptajn reddede sig samme dag kl. 10 om morgenen i tre eller fire chalupper med cirka 60-80 matroser til Hamborg. Han havde ladet en lunte tilbage med et stort spor af krudt, for at sætte ild til skibet efter sin tilbagetrækning, men Lüneburgerne tog den i besiddelse [tidsnok til at] at stoppe effekten. Der var da kun fire fingre af lunten tilbage."21

Helt skrev selv, at han havde været sidste mand fra borde ved ni-tiden om morgenen den 3. juni, og at evakueringen af fregatten var sket under beskydning fra det luneburgske landbatteri. Ifølge Helt var det regnvejr og ikke Lüneburgere, der slukkede ilden i lunterne, inden de nåede krudttønderne, men hvad årsagen end var, så vovede Helt sig ikke tilbage om bord for at sikre skibets ødelæggelse. I stedet fortsatte han og fregattens besætning til Hamborg, og herfra retur til Glückstadt.

Den 4. juni gik en hamborgsk kaptajn, Henr. Henrichsen, om bord i den forladte fregat, som spøjst nok endnu ikke var blevet entret af de luneburgske styrker. Han nedtog her Dannebrog og Helts kommandotegn, som han efterfølgende forærede til Helt. Senere samme dag kom luneburgske tropper endelig om bord på Hummeren. Da de åbenbart vurderede, at de ikke ville kunne få fregatten fri af grunden, valgte de i stedet at ødelægge skibet. De kunne i ro og mag gøre Helts arbejde færdig, og fregatten Hummeren stod snart i flammer.

EFTERSPILLET

Tabet af Hummeren var den sidste egentlige kamphandling på Elben i år 1700, for Danmarks deltagelse i krigen blev kort. I år 1700 var den danske flåde den svenske overlegen, og den danske flådes opgave med at beskytte Sjælland mod angreb skulle derfor have været overkommelig. Imidlertid valgte stormagterne England og Holland at blande sig i krigen på svensk side. Begge sendte flådestyrker til Øresund, og derved kom den danske flåde i undertal. Flåden søgte tilflugt i København, hvor den blev indesluttet af en kombineret svensk, engelsk og hollandsk flådestyrke, der tilmed den 20. og 26. juli gennemførte bombardementer af København i et forsøg på at ødelægge den danske flåde. Den danske flådes 29 linjeskibe og 20 fregatter var inden angrebet blevet varpet ind under Kastellets kanoner, og kun seks af skibene blev ramt af fjendens kugler. Skaderne var små, og flådens samlede tab var blot syv dræbte og sårede.

Indeslutningen gjorde imidlertid, at den danske flåde ikke kunne forhindre en svensk landgang den 4. juli 1700 ved Espergærde. Herfra kunne en svensk hærstyrke rykke mod syd og true Danmarks hovedstad. Det gjorde den danske stilling uholdbar, og den 18. august 1700 måtte Danmark derfor underskrive en fredsaftale med Sverige i byen Travental i Holsten. Ved aftalen anerkendte Danmark Holsten-Gottorps grænser og uafhængighed og indvilligede i at betale en stor krigsskadeserstatning til den svenske konge. Krigen fortsatte på internationalt niveau, men frem til 1709 uden dansk deltagelse.

F05 "Ihro Königliche Mays in Schweden König Caroli XII Descente auf Seeland in Dennemarck, den 25 July A. 1700." Stik visende den svenske landgang ved Tibberup Mølle den 4. juli 1700. Dateringen skyldes, at svenskerne på dette tidspunkt stadig brugte den juliansk kalender. (Det Kongl. Bibliotek)

For kommandørkaptajn Friederich Helt ventede der dog et retsligt efterspil. Som nævnt i indledningen skrev kommandørkaptajnen den 11. juni 1700 til kong Frederik 4. Her bad han både om tilgivelse for tabet af Hummeren og om tilladelse til at overtage kommandoen over fregatten Dragonen, der som Hummeren var underlagt den Glückstadtske Søekvipage. Med sin bestykning på 28 6-punds kanoner og besætning på 168 mand var den af

cirka samme størrelse som Hummeren. Brevet til kongen fik dog ikke det af Helt ønskede resultat. I stedet blev han den 16. juni 1700 beordret til København for at forklare sig, og samme dag fik kaptajnløjtnant Joachim Bruydt (eller Bruidt), der hidtil havde været chef for Dragonen, besked om, at han at regne fra den 17. juni var udnævnt til kaptajn og chef for den Glückstadtske Søekvipage.

RETSSAGEN

Helts besøg i København for at forklare tabet af fregatten blev ikke enden på sagen. Tværtimod blev der den 11. september 1700 nedsat en krigsretssag mod ham. Om krigsretssagen kom i stand efter Helts eget ønske eller om det var efter ordre fra flådens ledelse, står ikke klart.

Tiltalen mod kommandørkaptajn Friderich Helt lød, at han ikke havde formået at ødelægge sit skib, inden han forlod det. Det var helt præcist et brud på Søkrigsartiklernes artikel 91, der lød: "Naar et skib støder paa en klippe eller et rif eller ved ulykke strander, så det formedelst Storm eller Uvejr tabis, skal den derpaa commanderendis Officer ikke forlade Skibet, saa længe det hannem mueligt at derpaa at blive."

Søkrigsartikler udstak reglerne for livet om bord på flådens skibe i krig og fred, og brud på artiklerne indebar ofte alvorlige straffe – for artikel 91s vedkommende kunne en skyldig dom betyde dødsstraf – eller "paa livet", som det blev formuleret dengang. Ud over brud på artikel 91 blev Helt også anklaget for dårligt sømandsskab, idet det var under hans kommando, at Hummeren var gået på grund i Elben.

En krigsret blev i år 1700 etableret som bestemt i Søkrigsartiklerne, der inddelte retssystemet i to: Var det et medlem af den menige besætning, som havde forbrudt sig mod kongens søkrigsartikler, skulle en såkaldt underkrigsret med skibschefen som øverste myndighed undersøge sagen. Underkrigsretten kunne på egen hånd afsige dom, og i yderste konsekvens dømme den skyldige til døden.

Flådens officerer tilhørte dog samfundets øvre lag, og en sag, der omhandlede en officers eventuelle brud på søkrigsartiklerne skulle derfor for en såkaldt overkrigsret. Det var en mere omfattende proces. Retssagen skulle her ledes af en af flådens krigsfiskaler og have denne samt en række af den anklagede søofficers kolleger som dommere.

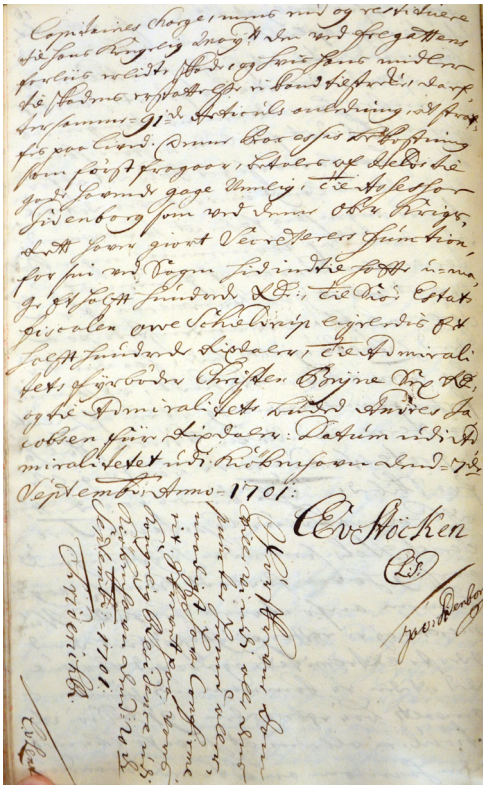
En krigsfiskal var en person, der i krigstid blev udsendt med flåden for at iagttage, om officererne gjorde deres pligt, både i kamp og i det daglige. Han skulle med søkrigsartiklernes ord: "Give agt paa, hvorledis voris tieniste forrettis, de udgivne ordres efterkommis, og [søkrigsartiklerne] efterleves." Under et søslag skulle han befinde sig på et "lidet velbeseilet Fartøj eller Jagt, hvormed hand skal fare hid og did, for at observere alle Particularia ved Slaget." Målet med denne ofte farefulde opgave var at tilsikre, at alle flådens officerer udførte de pålagte ordre - og fandt krigsfiskalen, at nogen ikke levede op til kongens forventninger, skulle han sikre beviserne herfor til brug for en efterfølgende retssag.

Den overkrigsret, der fik til opgave at undersøge Helts dispositioner den 2. juni 1700, blev ledet af krigsfiskal Crane. Retten blev sat første gang den 11. september 1700 i Glückstadt, hvor Helt blev placeret i civil arrest, mens retssagen stod på. Den store mængde kildemateriale, der ligger på sagen i Rigsarkivet, viser en meget omfattende gennemgang af begivenhederne, og først den 7. september 1701 kunne der afsiges dom.

I Krigsretten stod Helt overfor 14 af sine officerskolleger. De var inddelt i seks grupper efter rang med fire kaptajnløjtnanter, fire kaptajner, to kommandørkaptajner, to kommandører, én schoutbynacht (datidens navn for kontreadmiralsgraden) samt krigsfiskal Crane.[22] De seks grupper skulle gruppevis afgive deres dom, og det var loven, at de yngste officerer skulle fremlægge deres dom først. Derved undgik man at de lod sig påvirke af de ældre officerers vurdering af sagen.

De fire kaptajnløjtnanters dom lød, at Helt ikke skulle dømmes for, at Hummeren var gået på grund den 2. juni 1700, idet risikoen for at gå på grund var et grundvilkår under sådanne operationer i kystnære områder. Kaptajnløjtnanterne udtalte dog hård kritik af Helts manglende evne til at sikre, at fregatten efterfølgende blev ødelagt. Deres dom lød, at Helt skulle betale kongen fregattens værdi samt sagens omkostninger, og kunne han ikke det, så skulle han i fængsel, indtil tiden her svarede til kongens udgifter til Hummeren. Det ville have været en anseelig periode, prisen for en fregat taget i betragtning. Derpå afsagde de fire kaptajner deres dom. De var her helt på linje med kaptajnløjtnanternes vurdering: Igen skulle Helt ikke straffes for at Hummeren var gået på grund, men da "han har quitteret samme hans skib, førend han blev attaqueret og ej heller opbrændt skibet, da bør han at lide efter den 91 artikel, pagina 57 at have forbrudt hans charge og hans resterende gage at være forfalden til søetatens kvæsthus og processens omkostning at betale."

De to kommandører var enige, og udtalte, at Helt "ved Skibets forladelse og ildens onde og slette anliggende icke allermiste har skildt Eders kongelige Mayst ved sit skib men end og forvuldred at det fienden er bleven til deel." Deres dom var dog noget hårdere end kaptajnløjtnanternes og kaptajnerne, idet de udtalte, at Helt "ved saadan sin grove forseelse og mishandling have forbrudt sit liv og betale processens omkostning." Dette ønske om at idømme Helt lovens strengeste straf blev støttet af de to kommandører. De udtalte samtidig, at Helt havde haft det uheld, at han havde været omgivet af ringe officerer, men det var altså ikke nok til at ændre på, at ansvaret for den manglende ødelæggelse af fregatten i sidste ende hvilede på hans skuldre.



Den meget omfangsrige dom over kommandørkaptajn Friderich Helt findes i dag i Søetatens arkiv i Rigsarkivet og fylder 53 tætskrevne sider.

Til slut var det først schoutbynachtens og derpå krigsfiskalens tur til at fremkomme med deres vurdering og anbefaling af dom. Schoubynachten konkluderede, at Helt havde været for hurtig til at opgive Hummeren og ikke ordentligt sikret skibets ødelæggelse, hvorfor han "have forbrudt sin Charge." Helt skulle derfor, ifølge Schoubynachten erstatte tabet af fregatten, og kunne han ikke det, så skulle han "straffes paa livet." At Schoubynachten samtidig slog fast, at Helt også burde idømmes at skulle betale sagens omkostninger, har næppe været noget, som spillede den helt store rolle for kommandørkaptajnen. De par hundrede rigsdaler, som sagen kostede var jo vand ved siden af udgiften til en hel ny fregat – og skulle han henrettes, så var betaling af erstatningen jo heller ikke længere hans problem …

Til sidst fremkom krigsfiskal Crane med sin dom, der var helt på linje med schoubynachtens, og Crane kunne derpå sammenfatte de seks gruppers domme til én samlet dom over kommandørkaptajn Friderich Helt. Den lød, at Frederich Helt havde forbrudt sig mod søkrigsartiklernes artikel 91 ved at lade sit skib falde uskadt i hænderne på fjenden. Straffen for dette skulle, ifølge krigsretten være, at Helt havde "sin Charge forbrudt", altså miste sin rang og ansættelse i kongens flåden. Derudover skulle han betale kongen en erstatning, svarende til Hummerens værdi plus sagens omkostninger, og kunne han ikke betale dette beløb, så skulle han idømmes lovens strengeste straf og henrettes.

Sagen blev derpå oversendt til kong Frederik 4, der som enevældig konge kunne enten stadfæste eller mildne dommen. Kongen valgte det sidste, idet han resolverede, at Helt kun skulle miste sin officersbestalling samt betale sagens omkostninger. Og dermed kunne der sættes punktum i denne for både Helt, Flåden og Danmark uheldige sag.

Ved Danmarks genindtræde i Store Nordiske Krig i 1709 anmodede Friderich Helt om tilladelse til at genindtræde i flådens tjeneste, men ansøgningen blev ikke efterkommet. En lignende anmodning dateret den 8. april 1710 om at overtage kommandoen over den Glückstadske Søekvipage efter admiral Mathias von Paulsens død blev heller ikke imødekommet. Friderich Helt døde i Meldorf i 1711.

Affærens plet på familiens ære var dog ikke større end, at Friderich Helts søn, Carl Ludvig von Helt (1700-1765) fik sig en fin 46-årig karriere i Flåden, hvor han endte med rang af kommandørkaptajn.■

Litteratur
Uden forfatter, "Siøe-Artikler og Krigs-Rets Instruction." 1700.
Bjerg, H.C., "Fregatten HUMMEREN 1664. Forsøg på identifikation af den ældste, bevarede kgl. approberede danske skibstegning." Marinehistorisk Tidsskrift 3-4/1974.
Generalstaben, "Kong Frederik IV's første Kamp om Sønderjylland Krigen 1700." København 1900.
Nørby, S. & Seerup, J., "For flaget og Danmark – Søværnet dag for dag gennem 500 år." Forsvarsakademiet 2017.
Topsøe-Jensen, T.A. & Marquard, E., "Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932." København 1935.
With-Seidelin, C. L., "Den Glückstadtske Ekvipage." Tidskrift for Søvæsen 1912.

Rigsarkivet
Admiralitetet (Søetaten), Overadmiralitetsretten. Oberkrigsretsprotokoller. 1701 - 1715.
Orlogsværftet: Tegninger (1630-1640-1880-1890) 400: A 863 mm.
Krigskollegiet, Krigskancelliet. Ekstrakter af Krigskancelliets ekspeditioner. 153 / 1699 – 1701.
Søkrigskancelliet (Søetaten): Register over indkomne sager (1665-1775) 491 - 492: 1665 – 1775.
Søkrigskancelliet (Søetaten): Indkomne sager (1659-1763) 506: 1700.
Søkrigskancelliet (Søetaten): Indkomne sager (1659-1763) 507: 1701 - 1702.

Det Franske Nationalarkiv
Dépêche signée "De Malorbe" datée d'Altona du 04.06.1700.

Tak til Henriette R. Brytygier for hjælp med at oversætte De Malorbes brev og til Nina Søndergaard for hjælp til at tyde rapporten fra krigsretten mod Helt.

ENDNOTES

18 Topsøe & Marquard 1932, s. 569.

19 Dépêche signée "De Malorbe" datée d'Altona du 04.06.1700. De Malorbes beretning er også citeret i Generalstabens værk; "Kong Frederik IV's første Kamp om Sønderjylland Krigen 1700", hvor sekretærens ord dog lader til at være blevet bearbejdet til et mere mundret dansk: "Da Skibet den 2den juni blev beskudt af nogle Kanoner, der var kørte op ved Neumühlen og da det paa Grund af Modvind og Lavvande hverken kunde komme ned ad Elben til Glückstadt, eller op ad Floden til Hamborg, søgte Chefen, Kommandørkaptajn Frederik Helt, ind i Tværløbet Køhlbrand for at oppebie gunstigere Vind- og Vandstandsforhold. Den 3dje om Morgenen sendte han Føreren for Soldatesken, Kaptajn Hans Knobelsdorf af Dronningens Livregiment, ud med 2 bemandede Chalupper for at rekognoscere, men de faldt i et Baghold, og Størstedelen af Styrken blev dræbt eller som fangen ført til Hamburg, hvor Knobelsdorf døde af sine Saar den 4. Juni. Lyneborgerne begyndte nu at opkaste et Batteri (vistnok paa Øen Rass eller Neuhof, der stod halvt under lyneborgsk, halvt under hamborgsk Højhed), for at beskyde Skibet, ligesom de ogsaa traf Forberedelser til at gaa over til Grevenhof. Da Betingelserne for at slippe bort bestandig var lige ugunstige, forlod Helt sit Skib og gik med Besætningen til Hamborg. Han lod dog først stikke Ild paa Skibet og sætte en Lunte til Krudtbeholdningen, men hverken det ene eller det andet er blevet udført forsvarligt. […]." Generalstaben, "Kong Frederik IV's første Kamp om Sønderjylland Krigen 1700." København 1900. S. 525-526.

20 Dépêche signée "De Malorbe" datée d'Altona du 04.06.1700.

21 Dépêche signée "De Malorbe" datée d'Altona du 04.06.1700.

22 Overkrigsretten bestod af de fire kaptajnløjtnanter Jens Svendsen Gad, Andreas Dreyer, Otto J. Thambsen og Wilhelm Reesen, de fire kaptajner Peter Koningh, Søren Munch, Christian Ludvig Fuchs og Christoffer Christoffersen, kommandørkaptajnerne Just Juel og Michel Michelsen, kommandørerne Amand La Louche Duperon og Peter Raben samt schoutbynacht (kontreadmiral) Johan Schinckel og krigsfiskal Crane. Søofficeren Johan Schinckel har af uvisse årsager ikke en biografi i Topsøe-Jensen & Marquards "Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932", hvorfor det desværre ikke er muligt at skrive noget om hans forudsætninger for at deltage i en krigsretssag som denne.

23 Den Sorte Registant rummer oplysninger om de lidt over 2400 skibe, som har været i flådens tal siden 1510. Den findes online på www.marinehist.dk

24 Den Sorte Registrant. Opslag Hummeren (1664) samt Bjerg 1974.

DEBAT SEKTIONEN

MILITÆRE FARTØJER TIL LØSNING AF HAVMILJØOPGAVER

DEN RIGTIGE SAMFUNDSØKONOMISKE LØSNING

Af Kommandør (p) Jens Walther
CEO FLEX-FEB ApS

Nils Wang (NW), som er tidligere chef for Søværnets Operative Kommando (CH SOK), rejser en interessant debat om det nationale havmiljøberedskab i TfS 1/2021 ved at argumentere for, at Søværnet anskaffer militære fartøjer til løsning af havmiljøopgaver.

Fra sin tid som CH SOK er det jo et emne, NW ved noget om, og de affødte kommentarer, som både er af faglig og følelsesmæssig karakter, viser, at NW med sit indlæg tilsyneladende har begået sømilitær helligbrøde.

I min tid som CH 1ESK og senere CH MHV var jeg i mange år ansvarlig for opstilling af det nationale havmiljøberedskab til søs, og siden min pensionering for fem år siden har jeg arbejdet med *Maritim Miljøbeskyttelse* i privat regi, så det er et emne, jeg har en vis indsigt i, hvorfor jeg vil prøve at kvalificere og nuancere debatten.

Det er klart, at der er et stærkt politisk ønske om, at kommende patruljeskibe også skal kunne løse havmiljøopgaver. Det ønske er ikke kun kommet til udtryk i den omtalte kronik, Lars Christian Lilleholt (V) og Niels Flemming Hansen (K) skrev i Altinget, men også i det direktiv Forsvarsudvalget gav til Forsvaret, da man pålagde FMI at annullere det udsendte EU-udbud om miljøskibe og i gældende forsvarsaftale, som anført af NW.

Kravene til det danske havmiljøberedskab i form af kapacitet og beredskab er fastlagt af konventioner og indgåede aftaler. Allerede i dag er det danske havmiljøberedskab stærkt udfordret ikke alene med hensyn til indsættelsesberedskab men også mht. kapacitet. Der er ikke besætninger til at bemande alle miljøskibene 24/7 under en længerevarende indsættelse, og mange af de hyppigst forekommende olieudslip har Forsvaret end ikke kapacitet til at gøre noget ved i dag. Når der bliver spurgt ind til disse udfordringer, er standardsvaret: '*Olieudslippet er ikke bekæmpbart*' - man glemmer eftersætningen: '*med det udstyr Forsvaret råder over*'.

Der er derfor ingen tvivl om, at hvis Forsvaret vil leve op til de gældende krav, så er der behov for både at styrke kapaciteten og beredskabet, og det bliver der ikke råd til, hvis man fortsætter ad de vante stier med anskaffelse af egentlige miljøskibe, som er uforholdsmæssigt dyre. Det er nødvendigt at nytænke og tage udgangspunkt i en scenariebaseret opgaveanalyse i stedet for at gøre, som man plejer og lade nye og dyrere kapaciteter afløse de kapaciteter, der udfases.

NW forklarer på udmærket vis forskellen på det nuværende konventionelle '*specialberedskab*' og et muligt, moderne '*funktionelt beredskab*', der tager udgangspunkt i opgaveløsning i stedet for at tage udgangspunkt i kapacitetserstatning.

Tankerne bag et '*funktionelt havmiljøberedskab*' er ikke nye, men de er første gang konceptuelt beskrevet i en TfS 3/2014 artikel med titlen '*Dansk Havmiljøkoncept - En Skitse*'. Det konceptuelle grundlag er siden udviklet betydeligt og udgør nu forretningsgrundlaget for FLEX-FEB ApS.

NW omtaler pramme som en del af et funktionelt havmiljøberedskab. Det er interessant, da anvendelse af pramme heller ikke er af ny dato.

Mange af TfS læsere husker formentlig uheldet, da BALTIC CARRIER kolliderede med TERN i Kadetrenden den 29. marts 2001. Det resulterede i et - lille - olieudslip på 2.700 tons som resulterede i en meget udfordrende olieforurening af de læge områder og kyster i Grønsund. Ved den lejlighed blev det mangelfulde danske havmiljøberedskab for alvor eksponeret, og det resulterede i flere forhastede materielmæssige fejlanskaffelser på havmiljøområdet, fordi man ikke gav sig tid til noget konceptuelt arbejde, men blot afgav ordrer på lægtvandsfartøjer og flydespærringer til de MHV-fartøjer, der var under bygning. MILJØ-103 projektet er et materielmæssigt skandaleprojekt, der kan måle sig med TÅRNFALKEN-projektet, selv om

det ikke har haft samme politiske eller pressemæssige opmærksomhed.

Pointen her er imidlertid, at den daværende ansvarlige eskadrechef i evalueringsrapporten *AG MILJØ KAP Rapport 2003* bl.a. anførte:

'*Det i kapitel III beskrevne pramkoncept anbefales trænet jævnligt med deltagelse af andre fra søværnet og MHV, da konceptet vurderes at være et godt og billigt supplement til indsættelse i en olieforureningsbekæmpelse*'.

Baggrunden for rapportens anbefaling var, at det ved Grønsundulykken havde vist sig, at den olieforurening kun kunne bekæmpes effektivt med pramfartøjer og entreprenørmaskiner, som eksempelvis M/S JOHN MADSEN

På trods af den klare anbefaling fra de direkte involverede parter - Søværnet og Beredskabsstyrelsen - så gjorde man ikke noget ved sagen. Der blev i stedet udarbejdet flere rapporter af konsulenthuse, som blev brugt til at legitimere andre beslutninger. Men sagen ville ikke dø så let.

Et par år senere blev der i januar 2005 stillet et §20 spørgsmål til Forsvarsministeren, da Fiskeridirektoratet tilbød HAVØRNEN som bidrag til et pramkoncept, '*som en billig mulighed for at bekæmpe et olieudslip, selvom man ikke har et decideret miljøskib*'.

På det §20 spørgsmål svarede ministeren bl.a.:

"*Forsvaret arbejder på udvikling af et pramkoncept med henblik på at kunne anvende pramme som selvstændige olieopsamlingsplatforme*".

Her 16 år efter venter vi stadig på resultatet af det konceptarbejde, så man må nok konstatere, at det er en sag, der ikke har nydt megen fremme, selv om det burde være meget enkelt. FLEX-FEB har to gange fremsendt projektoplæg til FMI mhp. at få bygget og afprøvet en lille, fleksibel miljøpram. Forslagene er blevet afvist med henvisning til, at Forsvaret ikke har udarbejdet et understøttende konceptuelt grundlag. Heldigvis har Miljøstyrelsen og Den Danske Maritime Fond stillet sig tilfreds med det konceptuelle grundlag og den business case, FLEX-FEB har udarbejdet, så nu vil verdens første fleksible miljøpram blive bygget på Søby Værft i slutningen af dette år med afsluttende søprøver til næste forår.

Det er i den forbindelse lidt paradoksalt, at det var Miljøministeriet, som i sin tid fik bygget de tre - nu 40 år gamle - miljøpramme, som Søværnet råder over og stadig tæller med, når man skal opgøre den nationale havmiljøkapacitet.

Nils Wang argumenterer for, at funktionsudstyret i et funktionelt havmiljøberedskab skal være baseret på ISO-container formatet, og at ét af patruljeskibene (moderskibene) bør have notationen *CHEMREC*. Jeg er meget enig i, at tiden er løbet fra STANDARD-FLEX containerformatet, og at fremtiden - som er her nu - skal være ISO-container formatet. Jeg er derimod ikke enig i behovet for et *CHEMREC*-skib.

Flere af de konsulentrapporter, som Forsvaret har fået udarbejdet, fastslår at risikoen for en kemikalieulykke til søs er nærmest ikke-eksisterende. Hertil kommer, at det analysearbejde FLEX-FEB har lavet på området viser, at hvis der alligevel skulle ske en kemikaliulykke til søs, hvor Søværnet vil være ansvarlig for bekæmpelse af forureningen, så vil bekæmpelsen kunne udføres med samme udstyr, som anvendes til bekæmpelse af olieforurening. Så vidt vides, har Forsvaret ikke gennemført noget analysearbejde, der kan retfærdiggøre anskaffelse af en decideret CHEMREC enhed.

I mange andre sammenhænge henvises der ofte til de indgåede samarbejdsaftaler, så lige netop på CHEMREC-området giver det god mening at trække på det svenske beredskab, hvis den usandsynlige ulykke alligevel skulle ske.

NW kommer ikke ind på forholdene i Arktis, men det er værd at nævne, at den funktionelle beredskabsmodel nærmest er skræddersyet til Arktis. Det er nok noget, Forsvarsministeriet burde interessere sig for, da der for få år siden blev indgået en samarbejdsaftale, som betyder, at Danmark skal støtte det grønlandske selvstyre med bekæmpelse af olieforurening, selv om det er et rent grønlandsk ansvar.

Den aftale er imidlertid ikke det papir værd, den er skrevet på, da Danmark ikke råder over ressourcer, der kan indsættes effektivt i grønlandske farvande. Det har vi for nylig set et godt eksempel på, da rejetrawleren POLAR AASSIK 17. marts i år brød i brand og sank i Diskobugten ud for Qasigiannguits (Christianshåb). EJNAR MIKKELSEN blev sendt til området, men kunne ikke gøre noget, da det specialudstyr, man råder over, ikke kan anvendes ved en forurening af den karakter.

Forsvaret har legitimeret anskaffelse af fire lægtvandsfartøjer med, at de skulle flyves op fra Danmark og indsættes i Grønland ved et olieudslip. Det skete heller ikke i den konkrete situation. Man giver igen standardsvaret: '*Olieudslippet er ikke bekæmpbart*' - men glemmer igen eftersætningen: '*med det udstyr Forsvaret råder over*'.

Som nævnt vil en funktionel tilgang kunne give et enkelt, effektivt og billigt havmiljøberedskab i

Grønland, og det er i den forbindelse værd at hæfte sig ved, at Sara Olsvig, som er tidligere formand for IA, på SLS Arktis seminar den 13. april nævnte, at grønlænderne meget gerne bidrager til løsning af havmiljøopgaven. Det kan de ikke gøre med det nuværende udstyr, men det vil de kunne gøre med funktionelt havmiljøudstyr.

Som nævnt indledningsvis, så har Nils Wangs debatindlæg affødt kommentarer af såvel faglig som følelsesmæssig karakter.

Pensioneret kontreadmiral Torben Ørting Jørgensen (Thøger) går ikke ind i substansen og fagligheden men anfører blot, at '*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*'.

Det er for billigt at overlade den faglige argumentation til andre uden at redegøre for, hvad de faglige argumenter er. Vi savner stadig at se de faglige argumenter, som er baseret på en opgavemæssig scenarieanalyse, og som på kvalificeret vis sammenligner et funktionelt havmiljøberedskab med et specialberedskab. Men forklaringen er måske, at man ikke kan redegøre for, hvad der er bedst, når man end ikke har beskrevet, hvad et 'godt' beredskab er, selvom enhver søofficer med blot en middelmådig afgangseksamen vil være i stand til at løse den opgave.

Thøger er åbenbart af den opfattelse, at det bare drejer sig om at styrke området ved anskaffelse af nye skibe, der er designet og indrettet til denne opgave. Men helt så enkelt er det ikke.

Hvis man ulejliger sig med at analysere den beredskabsmæssige problemstilling, vil man hurtigt erkende, at det er nødvendigt at inddrage parametre som bemanding og responstid. Hvis ikke man gør det, så er det, at man ender med kun at fokusere på materielkapaciteten, og det er præcis det, der er baggrunden for de mange tidligere materielmæssige fejlinvesteringer på havmiljøområdet.

Thøger bruger anskaffelsen af 'potente' kampfly som argumentation for anskaffelse af kystkorvetter, men der er jo ingen grund til, at Søværnet kopierer Flyvevåbnets fejltagelser. Hvis Flyvevåbnet havde foretaget en opgaveanalyse inden beslutningen om erstatningsanskaffelse for F16, så var resultatet nok blevet et andet. Det drejer sig jo ikke om kystkorvetter eller kampfly, men om løsningen af opgaven, og en opgave - uanset om den er af militær eller af civil karakter - kan løses på forskellig vis, da det afgørende er, at man er i stand til at indsætte den rette kapacitet, rettidigt - det rette sted.

Thøger undrer sig mest over, hvor Lilleholt og Hansen har deres vision fra og mere end antyder, at det er Nils Wang, der har stået fadder til politikernes vision. Den ære skal Nils Wang dog ikke have, da den tilkommer mig.

Jeg orienterede Forsvarsudvalget om tankerne bag den funktionelle beredskabsmodel på et timelangt møde i Forsvarsudvalget fredag den 22. september 2017, altså for snart fire år siden, og jeg orienterede tilbage i maj måned 2018 OMT-CEO om de muligheder, en funktionel tilgang giver for at anvende patruljeskibe til at løse havmiljøopgaver.

Så Thøger - din antagelse er ikke korrekt.

Det er da meget tænkeligt, at Nils Wang efterfølgende har orienteret Lilleholt og Hansen om mulighederne, men det er der vel ikke noget odiøst i? Er det ikke snarere den gode mands pligt som direktør for Naval Team Denmark og med en baggrund som CH SOK at udøve fagligt funderet lobbyvirksomhed?

Thøger fortsætter med at mistænkeliggøre, at pensionerede officerer bidrager med ideer til konceptudvikling mv., da '*det må være det militære personel, der er ansvarlige i respektive værn og enheder, der driver arbejdet med konceptudvikling*'. Ja Thøger, sådan er det i den ideelle verden, du og jeg engang var en del af, men det er desværre mange år siden, og ressourcer til konceptudvikling var en af de lavthængende frugter, som hurtigt blev plukket af sparemaskinen.

Hvis de ressourcer var til stede i Forsvaret, ville man for længst, med udgangspunkt i et worst case scenarie og opgaven, have lavet et ordentligt og gennembearbejdet analysearbejde på havmiljøområdet. Men som nævnt, har Forsvaret ikke på 16 år været i stand til at udvikle det pramkoncept, Forsvarsministeren lovede Folketinget ved besvarelse af et §20 spørgsmål i år 2005.

Når man ikke på 16 år kan udvikle et relativt enkelt koncept, så er det vel ikke rimeligt at bebrejde pensionerede officerer, at de prøver at bidrage med visioner og gode ideer. Det er jo ikke nødvendigvis sådan, at man holder helt op med at tænke, fordi man har fået sin 40-års medalje i Forsvaret.

Orlogskaptajn Johannes Kidmose har også følt sig kaldet til tastaturet i anledning af Lilleholt og

Hansens kronik. Johannes drager en analogi til en schweizerkniv, der *'godt nok kan en masse, men hverken er den bedste saks, kniv eller proptrækker'*. Ved at drage den analogi falder Johannes imidlertid i den klassiske, dogmatisk tænkende fælde. Som tidligere anført drejer det sig jo ikke om, hvilken platform man anvender, men om man er i stand til at bringe indsatskapaciteten (funktionsudstyret) rettidigt frem til det rette sted, så den ønskede effekt opnås.

Lad mig prøve at uddybe:

Et missilmål er jo ligeglad med, om det bliver ramt af et missil, der er affyret fra et patruljeskib eller en korvet. Eller for den sags skyld fra et kystmissilbatteri, hvis vi skal genoplive salig Knud Damgaards 35 år gamle 'kætterske' tanker. Tanker der vakte megen debat midt i 80'erne midt under den kolde krig.

Hvis opgaven er en overvågnings/måludpegningsopgave, så løses den opgave jo bedst af en luftbåren enhed. Det kan være en drone, en MPA eller en helikopter. En MPA er som bekendt landbaseret, og et patruljeskib er en bedre platform for en drone eller en helikopter, end en kystkorvet vil være, hvis indsættelsesplatformen absolut skal være et skib.

Johannes citerer John Paul Jones og tager ham som indtægt for, at skibe skal sejle stærkt, og det er unægtelig korrekt, at en kystkorvet sejler stærkere end et patruljeskib - når vejret vel at mærke tillader det. Men hvad skal en kystkorvet bruge den fart til? Interceptopgaver, vil nogen anføre. Men igen så skal man huske på, at de interceptopgaver lige så godt kan udføres af en helikopter eller et indsatsfartøj, som indsættes **fra** patruljeskibet. Det afgørende er indsættelseskapaciteten (funktionsudstyret) og ikke den indsættende platform.

For mig at se, så er der kun to rent maritime opgaver, der i danske farvande kan legitimere skibsanskaffelser til Søværnet, da vi i Danmark desværre har afskaffet ubådene. Den ene opgave er havmiljøopgaven, da det er nødvendigt med skibe for at kunne bekæmpe olieforurening til søs. Den anden opgave er eskorteopgaven, som nok primært vil skulle finde sted i Nordsøen, som anført af Nils Wang. Og den opgave vil ikke kræve den højere fart, som en kystkorvet kan tilbyde.

Sammenfattende er det mit synspunkt, at der intet fagligt belæg er for at hævde, at et specialberedskab er bedre end et funktionelt havmiljøberedskab - tværtimod. Hvis man hertil lægger de økonomiske aspekter, der giver en POC[25] disruption factor på 400+ i det funktionelle havmiljøberedskabs favør, er valget så enkelt, at det burde være oplagt for såvel pensionerede admiraler som regnedrengene i Forsvarskommandoen med deres Excel-ark.

På havmiljøområdet, er den eneste samfundsøkonomiske løsning, der giver mening, en funktionel tilgang med patruljeskibe, og sådanne skibe kan uden problemer udrustes med de militære indsættelseskapaciteter, der er nødvendige for at løse de rent militære opgaver, der er relevante i danske farvande.

Jeg krydser gerne klinger med FMI og Forsvarskommandoens konceptansvarlige på en debataften i Sølieutnantselskabet, hvis emnet har bred interesse. Det vil give god lejlighed til at dykke endnu mere ned i fagligheden og substansen, så vi kan frigøre os fra det følelsesmæssige, og hvad vi plejer at gøre.

ENDNOTES

25 P - Performance * O - Operating Cost * C - Capital Cost.

NTD

Naval Team Denmark™

– more than an export club

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 BOATS · SAFETY · DIVE

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 The 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**

NEKROLOG

Svend Schack von Fyren Kieler

1617. **Kommandør Svend Schack von Fyren Kieler** afgik ved døden 22. april 2021. Han blev født 13. november 1922 som søn af redaktør Ingvald Kieler og hustru Johanne Elise f. Schack og voksede op i Nordsjælland, hvor forældrene drev et velbesøgt pensionat på Strandvejen i Ålsgårde. Stedets beliggenhed ved kysten af den nordlige del af det stærkt trafikerede Øresund, engagement i lokal søspejdertrop og hjemmets dybe nationale indstilling inspirerede under opvæksten Svend Kieler til efter studentereksamen fra gymnasiet i Helsingør at søge uddannelse til officer i Søværnet. Han var således blandt de godt 60 tilsvarende, der efter at have indsendt deres ansøgning og eksamensbevis sidst i juni 1941 var indkaldt til at møde i Nyboder til lægeundersøgelse og efterfølgende blev ført til Søofficersskolen på Nyholm til frokost, under hvilken ansøgernes bordmanerer sikkert diskret blev vurderet.

Resultatet af undersøgelse og vurdering af ansøgernes samlede kvalifikationer forelå dagen efter, hvor 39 fik meddelt, at de var antaget som søkadetlærlinge og i hvilken ancienitetsorden, hvorfor de skulle møde næste morgen på Holmen for at blive iklædt og påbegynde uddannelsen. Ved fremmødet erfarede holdet, at ancienitetsfølgens nummer 1 var Svend Kieler, en position han bevarede gennem hele den følgende uddannelse. Måske kunne det forventes, at systemets således udvalgte var en kedelig, selvhævdende stræber; men i dette tilfælde ville det være en total misforståelse. Fra første dag udviste Svend Kieler åbenhed, kammeratskabsfølelse og sans for humor, der bevirkede, at også holdet snart følte, at han var en naturlig nummer 1.

Initiativ og mod manglede Svend Kieler ej heller. Da skoleskibene *Ingolf* og *Hvidbjørnen* med kadetter, aspiranter og lærlinge 29. august 1943 i forsøg på at nå til Sverige i Storebælt blev stoppet af tyske søstridskræfter og bordet af tysk prisemandskab, lykkedes det i *Hvidbjørnen* at få initieret den tidsindstillede bombe til sænkning af eget skib, hvorpå chefen, før bomben detonerede, kommanderede den på dækket samlede besætning til at springe over bord. Da bomben sprang, og skibet kun langsomt begyndte at synke, klatrede Svend Kieler, en anden kadet og en aspirant ad rorkæderne atter om bord, nedhalede det af prisemandskabet satte tyske orlogsflag og gensatte det danske. Under beskydning fra et af de tyske orlogsfartøjer - dog uden at blive ramt - sprang de tilbage i vandet for senere sammen med den øvrige besætning at blive taget om bord i tysk orlogsfartøj, sejlet til Korsør og interneret. Efter en tid blev de i Korsør internerede under bevogtning ført til København, hvor kadetterne sammen med en del officerer blev interneret på Søofficersskolen.

Derfra fik Svend Kieler kontakt med sin fætter - den medicinstuderende Jørgen Kieler - der var engageret i modstandsorganisationen Holger Danske 2 (HD 2), og stadigt interneret fik han med enkelte andre kadetter smuglet våben fra Holmen ud til fætteren og hans folk.

Da tyskerne i oktober gradvist frigav de internerede, hjemsendte Marineministeriet kadetter, aspiranter og lærlinge med løn og med besked om at møde 1. november på Handelshøjskolen på Frederiksberg, hvor man havde fået plads til at oprette et civilt navigationskursus med undervisning i de civile fag, de enkelte årgange ellers ville have haft på dette trin af uddannelsen. Det lå i luften, at ledelsen af frygt for snarlig tysk indgriben mod dette kursus ikke var specielt begejstret for det engagement, som Svend Kieler og andre elever under interneringen havde fået i HD 2 og efter frigivelsen videreførte i aktiv modstandskamp. Man pålagde de involverede, at de måtte afstå fra at rekruttere flere, hvilket der ellers var mange, der ønskede. Som mindre risikabelt oprettedes og organiseredes for alle på kursus et ventekompagni. Da HD 2 i februar 1944 efter en del arrestationer opløstes, indgik de, der ikke var arresteret eller sendt til Sverige, her iblandt Svend Kieler, indtil videre også i dette kompagni.

I september 1944 blev det klart, at trods de foretagne sikkerhedsforanstaltninger var tysk interesse for det civile navigationskursus vokset i en sådan grad, at det måtte bringes til ophør for at undgå massearrestation. Marinens illegale stab *Elverhøj* drog så omsorg for, at eleverne på forskellig vis blev inddraget i den aktive modstandskamp. Svend Kieler og tre andre kadetter blev to og to mønstret som dæksbesætning på to galeaser, som var indkøbt med formål sideløbende med sejlads med legal

last som dække og skjul at hjemtage våben til modstandsbevægelsen fra Sverige. Efter nogle måneder blev disse fire kadetter afløst af civile, frivillige søfolk, for at indgå i en gruppe på en snes kadetter inden for det genopståede Holger Danske, HD 3. For Svend Kielers vedkommende blev gensynet med HD dog kortvarigt, da han af *Elverhøj* blev sendt til Kalundborg for regelmæssigt at rapportere til den illegale, maritime efterretningstjeneste om tysk aktivitet i havnen samtidigt med, at han indgik i en aktiv, lokal modstandsgruppe. Denne aktivitet varetog han indtil befrielsen. I forbindelse med en aktion blev han kortvarigt arresteret, men undslap på mirakuløs vis.

I sommeren 1945 genoptog Søværnet uddannelsen af kadetkorpset. Svend Kieler og hans holdkammerater, der nu var ældste klasse, var dels på minestrygning som næstkommanderender i en flotille af minestrygere overtaget fra England, dels ved uddannelse af værnepligtige i den tidligere tyske baraklejr i Arresødal ved Frederiksværk. Fra begyndelsen af 1946 stod programmet i et halvt årstid på den afsluttende, teoretiske uddannelse og udnævnelse i slutningen af juni til søløjtnant II. Efterfulgt i november 1946 af udnævnelse til søløjtnant I. I 1951 udnævntes Svend Kieler til kaptajnløjtnant, i 1954 til orlogskaptajn, i 1966 til kommandørkaptajn og i 1973 til kommandør.

I 1952 blev Svend Kieler gift med Ellen Hervad-Jørgensen, født 4. oktober 1924, datter af dyrlæge Johannes Aage Hervad-Jørgensen og hustru Ida Elfrida, født Nielsen.

Af special- og efteruddannelse gennemgik Svend Kieler bl.a. Navigation and Direction Course i England og Naval Command Course for Foreign Officers ved U.S. War College. Under de første år som officer var han til søs med fregatten *Holger Danske*, torpedobådene *Huitfeldt*, *Willemoes* og *Krieger*, minestrygeren *Søløven* og kongeskibet *Dannebrog*, mens han i land gjorde tjeneste i Søværnsstaben og ved den på hans initiativ oprettede Kampinformationsskole. Første chefkommando var for minestrygeren *Søhesten* som stationsskib ved Bornholm. Derpå var han ved Kystflådens stab og kom efterfølgende til Oslo som Staff Officer Intelligence i H.Q. Allied Forces Northern Europe. Tilbage i Danmark var Svend Kieler skiftevis chef for *Huitfeldt*, chef for Kampinformationsskolen, chef for *Willemoes*, chef for Torpedobådseskadren med depotskibet *Hjælperen*, chef for O-afdelingen i Søværnets Operative Kommando, Søværnets Taktikinspektør, chef for Fregateskadren og stabschef ved chefen for Søværnet. Sluttelig kom Svend Kieler igen til staben i Oslo, nu som Naval Deputy med midlertidig rang af kontreadmiral indtil aldersbetinget pensionering med udgangen af 1984.

Udover som pensionist i en årrække at engagere sig som deltids medhjælper i organisationen Retshjælpen, der yder juridisk bistand til mindrebemidlede, fik Svend Kieler mere tid og lejlighed til at udfolde sine rige talenter både skriftligt og kunstnerisk. Han blev en overordenligt flittig bidragyder af talrige artikler til Tidsskrift for Søvæsen, mest af analytisk, historisk karakter, hvilket suppleret med hans hyppige, aktive deltagelse i Søe-Lieutenant-Selskabets møder medførte, at han i 2012 blev udnævnt til selskabets æresmedlem. Han var medforfatter til Søværnets i 1995 udgivne bog *For Flaget og Flåden* om Marinen og dets personels virke 1943-45. og kunstnerisk var han en efterspurgt akvarelmaler af høj professionel standart med en vidtspændende motivverden og med en særlig sans for ved valg af indfaldsvinkel og begrænsning at gøre motiverne levende og spændende.

Søværnet bestilte ved flere lejligheder et af hans maritime kunstværker til brug som officiel gave og sponsorerede fremstilling af et fornemt hæfte med helsides gengivelse af 25 udvalgte marineakvareller i det væsentlige fra Svend Kielers år i aktiv tjeneste og med hans grundige, forklarende tekst med engelsk resumé på hvert billedes modstående side. Dette hæfte har også fundet anvendelse som officiel gave til både danske og udenlandske modtagere. Som pensionist har Svend Kieler lejlighedsvis været inviteret som gæst på flere af flådens nyere enheder for at hente aktuelle motiver. En fortsættelse af nævnte hæfte med fokus på orlogsflåden i de seneste år var planlagt, men blev beklageligvis ikke realiseret.

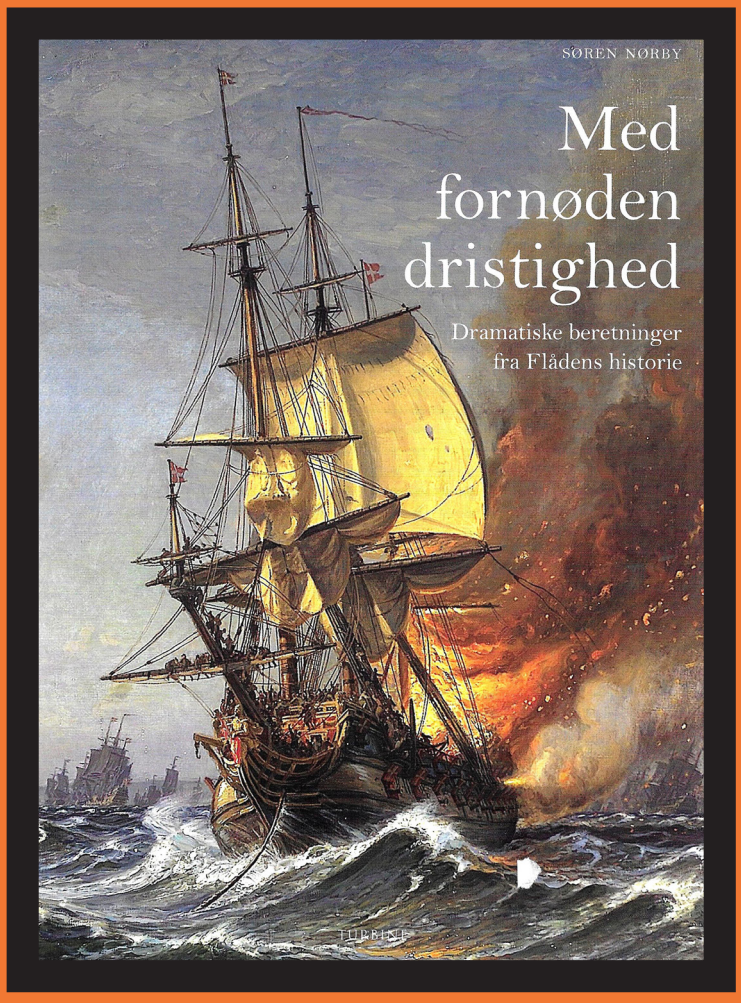
Svend Kieler, der bl.a. var dekoreret med Dannebrogsordenens Kommandørkors, blev bisat fra Holmens kirke 7. maj og urnen nedsat ved siden af hans for 1½ år siden afdøde hustrus på Søllerød kirkegård. 1619

BOGANMELDELSE

MED FORNØDEN DRISTIGHED

Dramatiske beretninger fra Flådens historie

Søren Nørby



338 s. ill. indeks.
Turbine 2021 | www.turbine.dk
ISBN 978-87-406-6976-3

Efter i 2020 at have udgivet bogen "Hverken ubesindig eller frygtsom. Dramatiske beretninger fra Flådens historie", der indeholdt 11 beretninger fra 1700-tallet og op til vore dage, har marinehistorikeren Søren Nørby i 2021 udsendt en tilsvarende bog, der dækker samme tidsrum, nu med 12 andre beretninger. Man kan undre sig lidt over forfatterens og forlagets disposition omkring disse bøger. Det synes at have været nærliggende at udsende bogen i to bind, der delte det samlede antal af beretninger op i to tidsmæssigt adskilte bind. På denne måde ville beretningerne tidsmæssigt have hørt bedre sammen, og man ville have undgået en række gentagelser og misforståelser, der forekommer i begge bøger. Nu er der tale om to paralleludgivelser.

Titlen "Med fornøden dristighed" er velvalgt. I Søværnets midlertidige chefsinstruks fra 1943 står der bl.a., at "kursen skal sættes med fornøden sikkerhed og forsvarlig dristighed". Dette indgik i en kronik, som kontreadmiral T.Ø.Jørgensen skrev i 2012, hvori han ved omtalen af en skibschefs opgave nævner kravet om "fornøden dristighed". Dette krav har inspireret til bogens titel. Det kunne have været interessant, hvis forfatteren havde anvendt dette krav som en parameter i forbindelse med gennemgangen af skibscheferne rolle i de gengivne beretninger.

Som i den foregående bog er beretningerne af forskellig længde, indhold og detaljeringsgrad. De fleste af begivenhederne, der omtales, vil af den marinehistorisk interesserede læser være velkendte, men enkelte ses ikke omtalt udførlig tidligere. Dette gælder selvfølgelig især de allersidste beretninger fra nutiden, der er nye.

Bogen fremstår som en velillustreret populærhistorie forsynet med kildeangivelser i noter. Som i den foregående bog mangler man imidlertid henvisninger til generel oversigtslitteratur om flådens historie, ligesom det havde animeret læseren til yderligere læsning, hvis den anvendte litteratur havde været inddelt svarende til de enkelte beretninger. Ejendommeligt nok synes flere nyere fremstillinger af de gengivne begivenheder ikke at være benyttet.

Som bekendt udgjorde Danmark og Norge et dobbeltmonarki frem til 1814, hvor de to vigtigste faktorer, der var fælles, var kongen og flåden. Flåden var derfor i meget høj grad en dansk-norsk flåde. Dette nævnes ikke i bogen, hvor kun nationalitetsbetegnelsen "dansk" bruges. Det vil nok ikke vække begejstring i Norge, hvor man generelt mener, at danskerne har "hugget" deres marinehistorie.

Bogen giver velskrevne beretninger i flådens historie fra Slaget i Køge Bugt 1710 til inspektionsskibet "Triton"s redningsaktion ved Island 2006. Den giver indtryk af flådens og dets mandskabers virke gennem 300 år. Layoutet er der kælet for. Redigeringen af illustrationsmaterialet er ikke altid lige præcist. I de nyere skildringer bringes der nyt materiale frem. For de ældres vedkommende er det begrænset, idet en del nyere oplysninger ikke ses at være benyttet

Der er behov for en opdateret oversigt over dansk marinehistorie, som formidler de forskningsresultater og undersøgelser, der er fremkommet i de seneste årtier. Den foreliggende bog udfylder imidlertid ikke dette behov. Når dette er tilfældet, skyldes det, at der i skildringen af de ældre begivenheder er mange faktuelle misforståelser. Bogens forfatter er Søværnets historiske konsulent, og bogen får derfor et anstrøg af at være semi-officiel. Derfor skønnes det her nødvendigt at pege på nogle af disse misforståelser.

Slaget i Køge Bugt den 4. oktober 1710 er et af de mest omdiskuterede søslag i vor historie, men det får man ikke indtryk af i bogen. Forfatterens fremstilling er efter denne anmelders opfattelse problematisk set i forhold til de nyere udlægninger af slaget, som ikke ses benyttet. Det gælder f.eks. monografien af den norske marinehistoriker Tor Jørgen Melien fra 2010. Forfatteren hævder i bogen, at Gyldenløve begik tre fejl i forbindelse med slaget. Men dennes eneste fejl var nok, at han stolede på efterretningen om, at den svenske flåde var gået i havn, hvad det viste sig, at den ikke var. Omvendt havde den svenske admiral fået efterretning om, at den dansk-norske flåde var gået i havn, og troede derfor, at han uden at møde modstand kunne

lægge sig i Køge Bugt og afskære forsyningerne fra Sjælland til Skåne. Begge parter var derfor overrasket over i Køge Bugt at finde fjenden til søs i fuldt omfang. Det er ikke muligt her at diskutere flere afgørende enkeltheder i forbindelse med slaget, der er nødvendige for at forstå dettes 0forudsætninger og forløb.

Det er især positionen af linjeskibet "Dannebroge" og dets placering, der har været genstand for debat. I forbindelse med slaget blev linjeskibet udsat for meget hård beskydning, brød i brand og eksploderede, et forhold, som forfatteren lidt overraskende betegner som et "forlis". Dette udtryk bruges normalt ikke om skibe, der går ned i forbindelse med kamphandlinger.

Den dansk-norske flådes formodede bevægelser, sammen med "Dannebroge"s placering, er indtegnet på et søkort fra 1801 (s.21.) Her er valgt den skitse, som kommandør P.F.Giødesen tegnede i 1885. Men der har siden været flere bud på, hvorledes flådens bevægelser foregik. Hvorfor bruges en skitse, der er 135 år gammel, når der er flere nyere synspunkter på flådebevægelserne!

Forfatteren nævner "den såkaldte linjeskibstaktik". Det er det, som marinehistorikere normalt betegner som formaltaktikken, hvor der kæmpedes i linjer, heraf betegnelsen "linjeskib". Først efter 1700 blev formaltaktikken dominerende over den såkaldte "mêlée-taktik". Den svenske flådes indsejling i Køge Bugt den 4. oktober 1710 er i øvrigt første gang, at formaltaktikken ses benyttet i nordisk sammenhæng.

Det anføres på kortet (s.21), hvilken position vraget af linjeskibet ligger på i dag, men det har gennem årene bevæget sig meget, og denne position kan derfor vanskeligt bruges i forbindelse med en undersøgelse af skibets placering før og under kampen.

Vi har et glimrende øjenvidne til slaget og specielt "Dannebroge"s eksplosion i form af den norske matros Daniel Trosners dagbog, som forfatteren da også bruges som kilde. Et andet sted i fremstillingen anfører forfatteren, at brandens udvikling om bord på linjeskibet kan være fortalt til Trosner af andre (s.27). Hvorfor denne reservation?

I forbindelse med det reducerede mandskab om bord på "Dannebroge" omtales, at der var tre månedsløjtnanter (s. 27). I note 8 forklares det, at denne kategori omfattede civile styrmænd, "der på baggrund af et par måneders uddannelse blev udnævnt til søofficerer". Disse fik imidlertid ingen uddannelse, og var ansat "månedsvis", d.v.s. uden fast ansættelse, deraf navnet.

Fremstillingen af den svenske admirals overvejelser i 1710, som følge af, hvad han havde oplevet 32 år før, er ren spekulation (s.31), ligesom årsagen til den svenske flådes opankring.

En af illustrationerne i dette kapitel er det berømte maleri af orlogsskibe under den store nordiske krig (s. 22), som har været genstand for diskussion. Forfatteren benytter her en beskrivelse, som er forladt for lang tid siden. De viste signaler tyder på, at den anonyme kunstner har ønsket at vise situationen lige før slaget 1710. Det eneste skib, der med sikkerhed kan identificeres, er netop linjeskibet "Dannebroge", hvis agterspejl ses meget tydeligt. Det lille skib, der ses foran linjeskibets agterspejl er ikke "Løvendals Galej", Dette skib blev søsat 1712, altså to år efter slaget, og har derfor ikke eksisteret sammen med "Dannebroge". Maleriet er uden bevis tillagt søofficeren B.H.Grodtschilling, som er født i 1697, og som i 1719 udførte nogle nu tabte skitser.

Navngivningen af den nuværende fregat "Iver Huitfeldt" blev foretaget af Kronprins Frederik den 2. november 2010, ikke som anført den 4. november 2010, der iøvrigt ikke er 300 års dagen for slaget. (s.34).

Derpå følger en meget detaljeret redegørelse for Tordenskiolds angreb den 8. juli 1716 på den svenske transportflåde i Dynekilen. Redegørelsen bygger på ældre kilder. Ingen nyere fremstillinger synes at være benyttet. C. P. Rothes værk om Tordenskiold fra 1772-73 betegnes af forfatteren som en ukritisk biografi (s. 48), men alligevel udgør dette værk en af hovedkilderne til fremstillingen. De nyeste udlægninger af dette angreb kommer derfor ikke med i formidlingen af begivenheden.

I afsnittet om angrebet i Dynekilen forekommer et par faktuelle misforståelser. De berygtede langskibsskud (s. 54) var ikke begrundet i, at orlogsskibenes sider var kraftigere end dets for- og agterskib, men i at der kun var få kanoner i begge ender af skibet, hvorved der ikke kunne svares igen mod en fjendtlig beskydning. Beskydning med kardæsker omtales også (s. 55), og her hedder det, at de bestod af mindre jernkugler, jernstykker sten o.lign, der "spredtes som en byge ved affyringen". Dette er imidlertid en misforståelse. Kardæsker var poser med det nævnte indhold, der først ved anslaget spredtes som byger, og medførte store skader på personellet.

Det nævnes, at Karl 12. døde 11. december 1718 (s.62). På den følgende side står, at den svenske konge døde ramt af en dansk kugle - dette er dog ikke bevist - den 30. november. Der er tale om henholdsvis dansk

og svensk tidsregning. Sverige gik først over til den gregorianske kalender i 1756.
I kapitlet om linjeskibet "Oldenburg"s forlis 1799 ses en illustration, der viser orlogsskibet "Indfødsretten", i 1781 i spidsen for en dansk konvoj (s.72-73). Det anføres, at dette skib var bygget af fabrikmester Henrik Gerner. Hvilket er rigtigt, men illustrationens underliggende originale tekst rummer imidlertid den fejl at angive, at skibet ved denne lejlighed blev ført af Henrik Gerner. Dette er ikke korrekt. På dette tidspunkt var Henrik Gerner optaget af at bygge skibe på Holmen, men det er hans broder, Jens Gerner (1731-84), der var chef for skibet og konvojen. Men denne fejl skal ikke lægges forfatteren til last. Forfatterens bemærkning til illustrationen om, at "Indfødsretten" har givet undersejlene op for ikke at sejle fra de langsomme handelsskibe, er næppe korrekt - selv om den også ses anført i andre gengivelser. Et orlogsskib på 64 kanoner sejlede bestemt ikke hurtigere end et handelsskib.

Begivenhederne i Den engelske Kanal den 25. juli 1800, hvor P. G. Krabbe som chef for fregatten "Freya" måtte lade en konvoj visitere af engelske orlogsskibe er velkendt og indgår naturligt i bogen, med flere nye oplysninger. I dette kapitel beskrives også den offensive handelspolitik til søs, som Danmark-Norge stod for på dette tidspunkt, og som førte frem til de engelske angreb på København 1801 og 1807. I kapitlet strejfes Salget på Reden 1801 med nogle få linjer, hvis udsagn nok kan diskuteres (s.112).

Erobringen af fregatten "Frederichswærn" den 15. august 1807 hører nok ikke til de mest dramatiske begivenheder i flådens historie, men da der er skrevet meget lidt om den, er det udmærket at have den med i bogen, især fordi forfatteren har anvendt originalt kildemateriale til fremstillingen. Illustrationernes placering i bogen kan dog en gang i mellem undre. Således er f.eks. maleriet, der viser Slaget på Reden 2. april 1801, gengivet i forbindelse med dette kapitel, der omhandler begivenheder i 1807 (s.121-22).

Bogens mest givende afsnit er beskrivelserne af de seneste dramatiske begivenheder, som Søværnet, som flåden jo betegnes efter 1868, har været involveret i, selv om visse af de fremsatte udsagn kan diskuteres. En del af stoffet er allerede er kendt, men meget er nyt, og det giver god mening at læse de sidste fire afsnit samlet. De giver et godt billede af Søværnets nyere historie.

Mange vil føle sig underholdt ved læsningen af bogen, men som reference, især for de ældre afsnits vedkommende, bør den benyttes med forsigtighed.

Hans Christian Bjerg

BOGANMELDELSE

HVERKEN UBESINDIG ELLER FRYGTSOM.

Dramatiske beretninger fra Flådens historie

Søren Nørby

412 s. ill. litt.
Turbine. 2020
ISBN 978-87-406-6517-8

Marinehistorikeren Søren Nørby har udsendt en bog med 11 beretninger, der giver nedslag i den dansk-norske og danske flådes virke siden 1700-tallet. Beretningerne er af forskellig længde og indhold. De fleste begivenheder, der omtales, vil af marinehistorisk interesserede allerede være velkendte. Det er ikke helt klart, hvilken målgruppe bogen er rettet mod, men fremstår som en velillustreret seriøs populærhistorie. Som titel er valgt søhelten Niels Juels valgsprog *Nec temere nec timede*, som i dag er Søværnets Officersskoles motto. For den, der er velkendt med bogens emne, synes det at være en meget udmærket titel, men hvis bogen er tiltænkt læsere uden for denne kreds, vil denne snørklede titel næppe medføre et impulskøb af bogen. En hurtig uvidenskabelig rundspørge til yngre personer viser, at titlen ikke er umiddelbart forståelig. Ordet 'ubesindig' er stort set uforståeligt og 'frygtsom' står heller ikke betydningsmæssigt klart, bortset fra, at det må have noget at gøre med frygt. Titlen på bogen er identisk med Officersskolens danske oversættelse af admiralens valgsprog, men det er spørgsmålet i denne forbindelse, om man burde modernisere denne oversættelse. En moderne oversættelse kunne være 'hverken uforsigtig eller bange', selv om nuancen i det latinske ordsprog ikke rammes rent.

I forordet omtales, hvordan man i dag ser søofficerens opgave tredelt som *leder, diplomat og kriger*. Det er en udmærket karakteristik, der kunne have været lagt ned over de søofficerer, der optræder i de forskellige afsnit, som en gennemgående analytisk observation. Men dette ses ikke benyttet som en rød tråd.

Det er ikke klart, om der har været bestemte kriterier for udvælgelsen af de beskrevne beretninger. Forfatteren anfører blot udvælgelsen som subjektiv. Nogle af begivenhederne omhandler lange tidsafsnit på over 100 år, andre enkelte begivenheder omfattende ganske få dage. Meget fortjenstfuldt har forfatteren i mange tilfælde suppleret fremstillingen med uddrag af øjenvidneberetninger, især fra menige besætningsmedlemmer, som kun i begrænset omgang er benyttet ved tidligere fremstillinger af de samme begivenheder.

Teksten er velskreven, men kvaliteten af indholdet stiger først efterhånden som vi bevæger os op i den nyeste tid. Især de ældre beretninger, herunder de tilhørende billedtekster, indeholder problematiske oplysninger og misforståelser. Af hensyn til bogens eventuelle videre anvendelse og udbredelse skønnes det nødvendigt her at gøre opmærksom på disse. Derfor vil de enkelte afsnit blive genstand for nærmere omtale.

Det første afsnit omhandler kampen mod de såkaldte Barbaresk-stater i Nordafrika 1745-1845, En kamp, som flåden kom til at spille en hovedrolle i. Tidsrummet dækker over en lang række togter og årlige udsendelser, der var mere eller mindre dramatiske. Togtet i 1752-53 til Marokko endte således i en katastrofe, da fregatten FALSTER brændte ud for Marokko. Et af de deltagende skibe i dette togt var fregatten BLAAHEYREN, som er vist på s. 21. Tegninger viser imidlertid ikke dette skib, men et andet aldrig identificeret skib. Den fejlagtige identifikation skyldes marinehistorikeren Preben Holck, foretaget i 1939. og er desværre gået igen i mange billedtekster. Der henvises her bl.a. til artiklen i Marinehistorisk Tidsskrift 3/2006. På samme måde står teksten til billedet på s. 26 heller ikke til troende. Der er tale om en fejlidentifikation, også foretaget af Preben Holck, i 1955. Maleriet er ikke endeligt identificeret, men danske orlogsskibe er der ikke tale om.

Togtet 1770-71 omtales nærmere. Det endte i en katastrofe. Chefen blev hjemkaldt og erstattet med en anden, der atter forsøgte at angribe Algier. Kortet s. 30-31 stammer fra dette andet togt 1771-72. De katastrofale togter til Algier blev nøjere undersøgt efterfølgende og medførte bl.a. J.F. Struensee's fald. Om Struensee hedder det i bogen (s.33), at han på dette tidspunkt reelt styrede Danmark "takket være gode forbindelser til kong Christian den Syvendes dronning Caroline Mathilde" (sic!). I en delkonklusion hedder det, at "det katastrofale togt mod Algier [altså 1770-71] burde har lært den danske regering, at en lille stat som Danmark ikke rådede over de nødvendige militære magtmidler til for alvor at sætte sig igennem over for en nordafrikansk stat som Algier" (s. 34). Dette er en ejendommelig konklusion, når man tager i betragtning, at Danmark-Norge var den 6. største flådemagt i Europa på dette tidspunkt og var en synlig sømagt i Middelhavet. Algier var til gengæld en diffus røverstat uden væsentlige magtmidler til søs. Problemet lå mere i den forkerte vurdering og dosering fra dansk side af indsats og materiel.

1796-99 måtte der atter sendes en eskadre til Middelhavet for at sætte magt bag de danske markeringer. Det kom atter til åben krig, og den danske konsul forlod i denne forbindelse Algier forinden. Forfatteren anfører, at han strøg sit flag, men det blev dog kun nedhalet, da han ikke overgav sig til pashaen (s.37).

I august 1796 blev fregatten THETIS under kommando af Lorentz Henrik Fisker sendt til Middelhavet i anledning af problemer med Tripolis. Bertel Thorvaldsen var iøvrigt med om bord. Han blev sat af på Malta, tog derfra til Rom og indledte hermed sit mangeårige ophold i Italien. I marts 1797 blev fregatten NAYADEN under Steen Andersen Bille (f.1751) også sendt til Middelhavet. De danske skibe samledes midt i maj 1797 ud for øen Lampedusa. Her medbragte Bille en ordre hjemmefra til Fisker om at denne med THETIS skulle begive sig hjem for at konvojere danske skibe fra Middelhavet. Bille skulle derefter overtage kommandoen over de danske orlogsskibe i Middelhavet. Med støtte i en artikel fra 2000 af historikeren Dan H. Andersen gør forfatteren dette kommandoskifte til lidt af en pudsig begivenhed (s.41).

Dan H. Andersen hævder således, dels at Bille havde besluttet sig få at søge en kamp mod Tripolis, og ikke ville dele æren af en forventelig sejr med Fisker, dels at en forbliven af THETIS ved eskadren ville gøre Fisker til øverstkommanderende, da han havde større anciennitet end Bille. Der er imidlertid ingen substans i denne historie. For det første var det ikke overraskende, at Bille ville søge en kamp mod Tripolis - det var det han var sendt til Middelhavet for at gennemføre, hvis forhandlingsmulighederne var udtømt. For det andet forelå der en klar ordre fra København, som Bille ikke kunne ændre ved f.eks. at beordre THETIS til at blive for derved at forstærke eskadren. For det tredje viser en nærmere undersøgelse, at Fisker og Bille havde samme anciennitet, idet de begge var udnævnt til kaptajner 6. marts 1789. Ordren fra København var klar, og det kan næppe i denne forbindelse have spillet ind, at Fisker stod fire numre foran Bille ved deres samtidige officersudnævnelse den 9. december 1767. Det var imidlertid gradsancienniteten, der var afgørende. Dette tog ordren fra København højde for.

På s.46-47 ses to fremstillinger af den såkaldte Affære ved Tripolis 16. maj 1797. Det ene af den samtidige C. C. Parnemann, det andet af den lidt yngre H.P.Thorsøe. Der er ikke nogen forklaring på, at de opstilles sideordnet. Er der faktuelle forskelligheder i fremstillingerne? Affæren kan søtaktisk beskrives som m*elée*. I bogen oversættes dette franske ord til håndgemæng. Det kan det også oversættes med, men *melée* er inden for søtaktik siden 1600-tallet et udtryk, der anvendes, når der kæmpes skib mod skib, altså modsætningen til opstillingen af skibene i linjer.

I forbindelse med omtalen af de taktiske forhold nævnes det (s.48), at "datidens skibe var bygget til at kæmpe efter linjeskibstaktikken", men det vil nok være mere korrekt at sige, at linjeskibstaktikken havde udviklet sig på grund af den teknologiske udvikling af orlogsskibe i 1600-tallet. Forklaringen på de farlige langskibsskud, som datidens skibe ville undgå at blive udsat for, var ikke, at skibene var bygget svagere i agterskibet, men at det ikke var muligt, på grund af skibets udformning, at placere mere end nogle ganske få kanoner for og agter. Der kunne derfor ikke for og agter gives artillerimæssigt igen på en bredside. Den egentlige kampvinkel var derfor bredsiden, hvorimod skibets døde vinkler var for og agter.

Steen Andersen Bille, der havde kommandoen ved Tripolis i 1797, endte som geheimestatsminister. Det betød, at han var medlem af geheimestatsrådet, men svarer ikke til vore dages statsminister (s. 53).

Andet afsnit giver en udmærket skildring af kampen ved Sjællands Odde den 22. marts 1808. Det skal dog nævnes, at mindesøjlen, der blev sat efter kampen på Odden Kirkegård, er opsat i 1810, ikke i 1808.

Kanonbådskrigen 1807-14 er repræsenteret med beretningen om det fejlslagne forsøg på i 1811 at generobre Anholt, der havde været besat af englænderne fra 1809. Angrebet var endnu en mislykket *combined*

operation mellem hæren og flåden. Det antydes, at der har været flere eksempler på succesfulde samarbejder mellem den danske hær og flåde. Det er imidlertid vanskeligt lige at komme på sådanne succesfulde operationer. Midt i gennemgangen af angrebet gengives en illustration, der viser den bergenske roflotilje i kamp med en engelsk fregat den 16. maj 1808 ud for Bergen (s.109). Relevansen til afsnittet er ikke helt klar.

I bogens fjerde afsnit gennemgås de dramatiske begivenheder, der i Norge i 1812 førte til fregatten NAJADENs ødelæggelse. Fregatten var et af de få større skibe, som man fik færdiggjort efter 1807. Opgaven var sammen med norske kanonbåde og brigger at bestride det engelske søherredømme i Skagerak for at lette presset på trafikken mellem Norge og Danmark og langs den norske sydkyst.

For at imødegå den trussel, som NAJADEN og ledsagende brigger udgjorde, sendte englænderne hurtigt en overlegen styrke bl.a. bestående af et linjeskib og tre brigger til Sydnorge for at nedkæmpe den dansk-norske styrke. De dansk-norske skibe forsøgte at sejle ind i den lille havn ved Lyngør i tiltro til at englænderne ikke ville kunne angribe dem i dette meget snævre farvand. Ved en urolig dristig manøvre lykkedes det imidlertid englænderne at trænge helt ind på danskerne og ødelægge og erobre de danske skibe.

Under billedet af modellen af fregatten NAJADEN (s. 120) anføres, at skibet ikke havde fået nogen galionsfigur, da der var mangel på træ. Det lyder lidt mærkeligt alt den stund, at man 1808-10 rundt om i Danmark byggede 166 kanonchaloupper og 66 kanonjoller. NAJADEN havde da også en galionsfigur, ganske vist lidt utraditionel i form af en slags krølle, udformet af kunstneren og medaljøren Peter Leonard Giannelli (1767-1807). Det var iøvrigt ham, der stod bag medaljen, som blev uddelt efter slaget på Reden 2. april 1801. Krøllen blev tegnet til orlogsskibet PRINDSESSE CAROLINE og var fabrikmesteren Hohlenbergs forslag til at udforme en standardiseret galionsfigur for flådens skibe. Både Hohlenberg og Giannelli var døde, da NAJADEN blev søsat i 1811, men krøllen blev bibeholdt af flådens billedhugger Willerup i NAJADEN og dets søsterskib. Den gengivne model viser ikke skibet retvisende, idet dette efter tidens skik var sortmalet med hvide batteristriber.

Den tegning af NAJADEN, som gengives på s. 139 forestiller ikke det skib, der blev ødelagt ved Lyngør, men forestiller den NAJADEN, som blev bortført af englænderne 1807. Tegningen stammer fra en ombygning, der blev udført i 1806, året forinden.

Afsnittet om erobringen af kaperskonnerten ADOLPHO i Vestindien 1825 er en gevinst for bogen. Denne episode i dansk søkrigshistorie er kun sporadisk nævnt enkelte steder i litteraturen. Godt at den bringes frem. Her erobrer den unge løjtnant Irminger på tordenskioldsk vis en kaperskonnert ved simpelthen at lokke kaperen tæt på sig og skyde kaperkaptajnen. Bedre kan det ikke gøres! Afsnittet omhandler meget mere end denne episode og bliver generelt til i nogle glimt at omfatte flådens opgaver i Dansk Vestindien gennem et par hundreder.

I affæren i Eckernførde 5. april 1849 har vi endnu et godt eksempel på en fiasko i samarbejdet mellem hæren og flåden, ligesom angrebet på Anholt i 1811. Af en eller anden grund bliver denne kortvarige episode under Treårskrigen gjort til bogens længste kapitel, på 63 sider. Illustrationerne fylder en del af siderne. F.eks. er der fire illustrationer, der viser orlogsskibet CHRISTIAN VIII sprænge i luften, og nogle af illustrationer synes indholdsmæssigt at dække ind over hinanden, ligesom relevansen af illustrationen på s. 189 ikke er klar

Operationen, der førte til en af den danske flådes mest ydmygende nederlag, gik ganske enkelt ud på, at hæren skulle foretage et angreb på de slesvigholstenske kystbatterier i Eckernførde Fjord den 5. april 1849. Linjeskibet CHRISTIAN VIII og fregatten GEFION, begge rene sejlskibe, skulle sekunderet af to af flådens nye små dampskibe, gå ind i fjorden og angribe på samme tid som hæren og samtidig fingere en invasion. Flådedetachmentet skulle derved aflaste hærens operation ved at fjenden også blev beskudt fra søsiden. Efter datidens taktiske koncept skulle dampskibene i tilfælde af vanskeligheder trække de to sejlartilleriskibe væk fra operationsområdet.

Hæren aflyste sin del af operationen. Om denne melding nåede flåden inden operationens start, strides man om den dag i dag. Under alle omstændigheder igangsattes flådeoperationen i tiltro til det samtidige angreb fra hæren.

De danske skibe kom derfor hurtigt i vanskeligheder, og dampskibene blev beordret til at få sejlskibene ud af fjorden. Det viste sig imidlertid, at disses maskinkraft ikke var tilstrækkelig til at bugsere de store tunge skibe. CHRISTIAN VIII og GEFION var derfor prisgivet de slesvigholstenske kystbatterier. Episoden kompromitterede konceptet omkring dampfartøjernes taktiske rolle i datidens flåder, og var med til at

bane vejen for fuldkraftsskibe som fregatten JYLLAND, der med to fremdrivningssystemer uafhængigt af hinanden kunne redde sig ud af en sådan situation, der opstod i Eckernførde. Derfor er denne affære internationalt kendt. Fra at skulle spille statister i det kombinerede angreb blev eskadren hovedpersoner med katastrofale følger.

Forfatteren skriver (s.234), at affæren fik den danske marine til at stoppe med at opkalde skibe efter monarkerne. Det var dog nok mere afskaffelsen af Enevælden, der stoppede denne praksis.

Slaget ved Helgoland i 1864 mellem en dansk og en østrigsk/preussisk eskadre er valgt som en af de dramatiske episoder, der gennemgås i bogen. Slaget er interessant ved at være det eneste søslag i verdenshistorien, der er gennemført med de såkaldte fuldkraftsskibe, d.v.s. sejllinieskibe forsynet med dampmaskine og skrue. Et koncept, der opstod efter affæren ved Eckernførde i 1849. Ideen var, at skibene med sejl skulle nærme sig operationsområdet, og derefter går over til dampkraft, som gav større manøvreringsevne under en kamp. Dette gjorde dem iøvrigt mindre afhængige af kul. Da skibene stadig teknologisk var skibe med bredsider, anvendtes naturligt den hidtidige linjeskibstaktik (se s. 257).

Uheldig kommunikation bevirkede, at dette slag ikke blev en virkelig sejr for danskerne. Efter at østrigerne havde søgt tilflugt på engelsk territorium ved Helgoland fik den danske chef et telegram fra London, hvor det meddeltes, at der var indgået en våbenstilstand. Telegrammet blev sendt til Helgoland og roet ud til den danske styrke. I telegrammet beordredes den danske styrke til at sejle til Kristianssand. Den danske chef Suenson skulle imidlertid have udvist så megen omtanke, at han kunne have regnet ud, at telegrammet var afsendt under helt andre forudsætninger end dem, der faktisk forelå for Suenson ved modtagelsen. I overensstemmelse med telegrammet forlod han derpå kamppladsen, som han havde tilkæmpet sig, og ventede ikke til at færdiggøre nedkæmpningen af den fjendtlige flåde. En klar fejldisposition.

På et fotografi taget om bord på SCHWARZENBERG 1864 ses den østrigske chef Tegetthoff som nummer fire fra venstre, ikke som anført som nummer tre (s. 274). Panserskibet HELGOLAND, opkaldt efter slaget, blev søsat den 9. maj 1878, ikke som anført 1880 (s. 278).

Forfatteren har ved flere lejligheder beskrevet den dramatiske påsejling i Øresund 1916 af Danmarks første ubåd DYKKEREN. Denne beretning er medtaget i bogen. Forfatteren skriver, at "ansvaret for ulykken" var chefen, premierløjtnant S.Aa.Christiansens. Det forekommer at være en hård påstand. Chefen havde haft problemer ved dykningen for at få båden i det rette trim, og havde ikke kunnet orientere sig. Derfor var ubåden havnet på en position inde i sejlrenden. Der var tale om et forbandet uheld. I den forbindelse kan man undre sig over, at DYKKERENs position ved påsejlingen plottes ind på et søkort fra 1843 (sic!) (s.288-89). For at forstå sammenhængen havde det været praktisk at benytte et samtidigt søkort, hvor sejlruten var indtegnet.

Besættelsestiden er repræsenteret med et afsnit om flådens sænkning af egne skibe den 29. august 1943, specielt fokuseret på begivenhederne omkring artilleriskibet NIELS IUEL. Problemerne for Søværnet begyndte så småt, da man blev tvunget til at udlevere 6 torpedobåde til tyskerne (ikke 8 som det anføres på s. 310). I beretningen om begivenhederne den 29. august 1943 er indsat en række vidneudsagn som gode illustrationer, ligesom der er indsat et par tyske luftfotos af aktionen mod NIELS IUEL, som ikke tidligere har været offentliggjort.

Bogens to bedste afsnit er de sidste om henholdsvis Hovsa-missilet i 1982 og støtteskibet ESBERN SNAREs kamp mod somaliske pirater i 2011. De er gode oversigter, som - i hvert fald for Hovsa-missilets vedkommende - er vanskeligt at finde andetsteds.

Med hensyn til bogens litteraturliste kan det undre, at der ikke er omtalt nyere oversigtsværker om flådens historie, der for den interesserede kunne bringe de her løsrevne beretninger ind i en større kontekst. Der mangler også en række nyere publikationer om de enkelte episoder, der kunne have bidraget til at undgå en række misforståelser. Skulle de enkelte episoder animere læseren til at gå i gang med yderligere læsning, burde den henviste litteratur have været inddelt hørende til de enkelte afsnit.
Den foreliggende bog giver i velskrevne glimt et godt billede af flådens opgaver og virke siden 1700-tallet, men den må som reference benyttes med stor forsigtighed.

Hans Christian Bjerg

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

MARITIM BULLETIN

Af Niels Holland

Den 24. marts blev det israelsk ejede containerskib M/V Lori ramt af et missil omkring 650 km fra Omans kyst. Det 3614 TEU store containerskib led kun fysisk skader, og kunne kort efter angrebet fortsætte sin rejse mod Mundra i Indien. Israel beskylder Iran for at stå bag angrebet, der er det andet i år på et israelsk ejet skib.

Måneden efter var den gal igen, da den israelsk ejede car carrier Hyperion Ray, blev ramt af et missil nær Fujairah. Skibet slap med mindre skader, og ingen kom noget til. Israel beskylder Iran for at være ansvarlig for angrebet. Angrebet kom ugen efter at det iranske efterretningsskib Saviz, blev beskadiget i det Røde Hav, af hvad iranerne hævder var et israelsk mineangreb. Ifølge Wall Street Journal har Israel angrebet mindst 12 iranske skibe, på vej mod Syrien siden slutningen af 2019.

To norske skibsredere og ammoniak-brændstofspecialisten Amon Maritime har dannet rederiet Viridis Bulk. Rederiet har sammen med Kongsberg Maritime udviklet en fleksibelt CO2 emissionsfri bulkcarrier til kystfart. Skibet skal fremdrives med ammoniak som brændstof. Dertil kommer et efterbehandlingsapparat, der skal fjerne biprodukter i røggassen. Det første skib forventes at være i drift i 2024.

Det 400 m lange containerskib Ever Given, der blokerede Suez-kanalen i en uges tid, ligger stadig tilbageholdt i Great Bitter Lake. De ægyptiske kanal myndigheder krævede som udgangspunkt en erstatning på over 900 millioner dollars, men har siden sænket kravet til 600 millioner dollars. Skibets japanske ejer har imidlertid afvist at betale noget som helst og henviser i øvrigt til den internationale konvention om begrænsning af ansvar, der begrænser krav til maksimalt 115 millioner dollar. Siden har ægypterne meddelt at Ever Given kan frigives mod en kaution på 200 millioner dollars.

Amerikanske flådefartøjer har affyret advarselsskud mod tre mindre både fra den Iranske Revolutionsgarde. De tre både kom gentagne gange meget tæt (under 70 m) på de amerikanske skibe. Eftersom gentagne advarsler over radioen ikke førte til noget, blev der til sidst afgivet advarselsskud. Knap en måned senere affyrede det amerikanske Coast Guard skib Maui 30 advarselsskud mod 13 hurtige fartøjer fra den iranske revolutionsgarde.

Tankskibet Endelo Swan, der er ejet af Uni-Tankers har i 10 måneder testet systemet Frugal Propulsion. Systemet, der er udviklet af Aalborg virksomheden Frugal Technologies, har resulteret i en brændstofs besparelse på 12,2 procent. Systemet vil nu blive installeret på yderligere et antal af Uni-Tankers skibe.

Krydstogtsrederiet Royal Caribbean sætter næste år krydstogtsskibet Wonder of the Seas i drift. Med et deplacement på 240.000 tons bliver der tale om verdens største krydstogtsrederi. Det 360 m lange og 54 m brede skib får plads til 6988 passagerer fordelt på 2800 kahytter. Om bord kan gæsterne blandt andet fordrive tiden i vandland, en park, bølgesimulator, svævebane, udendørs biograf, klatrevægge og meget andet.

Nu vi er i gang med store skibe, har der været prøvesejlads med Global Mercy, der bliver verdens største

civile hospitalsskib. Skibet bliver senere i år afleveret af det kinesiske byggeværft til Mercy Ships. Herefter forlægger Global Mercy til Antwerpen for endelig udrustning, inden skibet sætter kursen mod Dakar. Det 37.000 BT store skib, der rummer seks operationsstuer og 200 sengepladser, har en besætning på omkring 650 frivillige.

Endnu et stort skib er Ever Ace, der med en kapacitet på 23992 TEU, der fra denne måned er verdens største containerskib. Skibet er det første i en serie på 10, der bygges af Samsung Heavy Industries til Evergreen. Det Taiwan baserede rederi er verdens 5. største containerrederi.

Det russiske atomenergiselskab Rosatom har afsat 10 mia. dollar frem til 2024 til et projekt der skal gøre det muligt at benytte nordøstpassagen hele året senest 2030. For at det kan lade sig gøre skal infrastrukturen udvikles, dvs. der skal bygges havne, lodsbåde, redningsskibe og fem store isbrydere.

Det brasilianske mineselskab Vale er ved at få installeret 5 stk. 24 meter høje rotorsejl på den 325000 tdW store bulkcarrier Sea Zhoushan, der er under bygning i Kina. Det forventes at de fem rotorsejl kan reducere olieforbruget med op til 8 procent på ruterne mellem Kina og Brasilien. Dette vil give en årlig CO2 reduktion på op mod 3200 tons.

Den kinesiske flådes havundersøgelsesskib Explorer 2 har i samarbejde med den indonesiske flåde, hævet nogle dele fra den Indonesiske ubåd KRI Nanggala-402. Ubåden sank den 21. april nord for Bali, og vraget blev efterfølgende fundet på 838 m dybde. Alle 53 ombordværende omkom i forbindelse med forliset.

Der er blevet forhandlet en grænsedragningsaftale mellem Island, Norge og Færøerne. Aftalen der støttes af Folketinget udvider Kongerigets eksklusive økonomiske zone nord for Færøerne med 27.000 kvadratkilometer.

Det tre måneder gamle containerskib X-Press Pearl på 2743 TEU, der brød i brand på Columbo red, står ikke til at redde. Branden menes at skyldes en kemisk reaktion mellem noget af det farlige gods som skibet medførte. Efter en flere dage lang bekæmpelse af branden var der håb om at redde skibet, da det pludselig eksploderede og branden efterfølgende spredte sig til hele skibet.

Royal Navy har udnævnt commodore Jude Terry til rear admiral, hvorved hun bliver den første kvindelige admiral i Royal Navy. Den nyudnævnte admiral, bliver chef for the Navy's Director of People and Training, and Naval Secretary.

Den norske stat har opgivet søgsmålet mod klassifikationsselskabet DNV for at være ansvarlige for tabet af fregatten Helge Ingstadt. Grunden til søgsmålet var at DNV havde godkendt at fregatten havde hule skrueaksler, og at det var vandindtrængning via disse der førte til forliset. Havarikommissionens rapport vedrørende forliset peger på at det var den manglende lukning af vandtætte døre og luger der førte til forliset.

POST
PP DANMARK
Tidsskrift for Søvæsen
47552

IDET DEN BINDER KRIGERNE OMFAVNER DEN VIDENSKABERNE