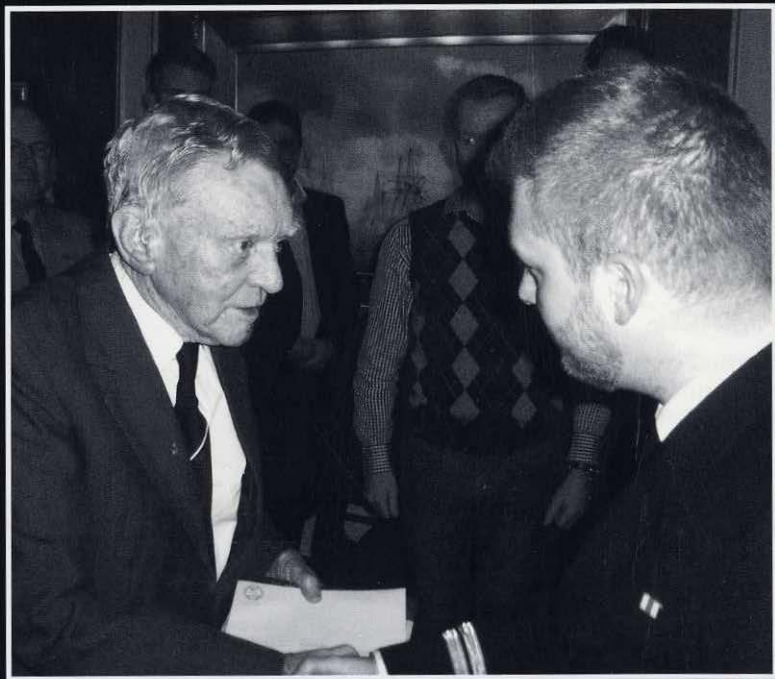




Tidsskrift for Søværnen

Nr. 5 · 2012 · 183. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

2012/5 * 183. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet

Søe-Lieutenant-Selskabet udskriver prisspørgsmål om
fremtidens søofficersuddannelse 291

Udnævnelse af æresmedlem af Søe-Lieutenant-Selskabet 303

Forsvarets nye Human Relation-strategi
Ved Henrik Ryberg 306

Artikler

Anskuelser om Danmarks Maritime Strategi
Af Johannes Kidmose 317

Strejken på Spithead i 1797 mod Royal Navy og Admiralty
Af Per Jacobsen 329

Boganmeldelse

Walter Borneman: The Admirals
Af Svend F Kieler 370

Annoncer 373

Redaktionen sluttet 28. februar 2013.

**Forside: Kommandør Svend F Kieler udnævnes til æresmedlem af
Søe-Lieutenant-Selskabet den 4. December 2012
af formanden, premierløjtnant Johannes Kidmose
(foto: Redaktøren)**

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET UDSKRIVER PRISSPØRGSMÅL OM FREMTIDENS SØOFFICERSUDDANNELSE



1. PROBLEMFORMULERING

Oplæg fra Søe-Lieutenant-Selskabet:

"Hvordan skal fremtidens søofficersuddannelse se ud?"

2. PROBLEM ANALYSE

Søofficersuddannelsen skal nytænkes. Det er et krav i forsvarsaftalen 2013 – 2017 (FA1317).

Følgende forhold, indre og ydre krav, gør sig gældende for problembehandlingen og skal tages i betragtning i den videre behandling af spørgsmålet.

Forholdene skal læses således: *indre krav* er et udtryk for søværnets krav til en søofficers viden, holdninger og færdigheder. Derudover er *indre krav* også udtryk for forudsætninger for at søværnet kan udfylde strukturen med de rigtige officerer, og det nødvendige antal. *Ydre krav* er "ultimative" med den ordlyd de fremtræder, da det er indeholdt i FA1317 såvel som det deraf følgende implementeringsdirektiv fra FKO vedrørende ny uddannelsesstruktur.

2.1 Indre Krav

- Vi skal fortsat have en tidssvarende, spændende uddannelse, som kan tiltrække personer af den rette støbning.

- Det er vigtigt, at holdning og korpsånd bevares, da det er en vigtig del af den nuværende virksomhedskultur og derigennem er fremmende for samarbejde i både praktikperioder og i den videre tjeneste.

- Et mere effektivt forsvar fordrer personel af høj kvalitet, hvorfor der fortsat skal ske en selektering og udskillelse i forbindelse med optag,

men også gennem og under uddannelsesforløbet, for at kvalitetssikre og trykprøve fremtidigt personel gennem psykologiske, faglige og menneskelige vurderinger.

- Søofficersuddannelsen skal også fremover sikre, at søværnets sejlede enheder kan bemannes og opereres på sikker og effektiv vis, hvorfor fremtidens officersuddannelse skal bibeholde et højt, professionelt maritimt niveau.

2.2 Ydre Krav

- uddannelse på BA-niveau eller lignende vil fremover være et krav for optag på officersuddannelserne; alternativt kan SG optages idet SG-uddannelsen fremtidigt skal akkrediteres på akademi-niveau efter gennemgang af VUT I/ML samt suppleringsmodul.

- officersuddannelserne skal akkrediteres som diplomuddannelser, som giver adgang til at bygge videre på en modulariseret videreuddannelse på masterniveau.

- officersuddannelsen vil fremover være berammet til en varighed af ca. 28 måneder. Forsvaret kan yde løn under uddannelsen.

- uddannelsesstrukturen skal tilnærme sig civile uddannelsesstilbud

- VUT I-II/L skal nytænkes og erstattes af et modulariseret videreuddannelsesforløb baseret på akkrediteringsmodellen. Den fremtidige videreuddannelse skal baseres på et tre-årigt forløb, der skal ende med en masteruddannelse. Videreuddannelsesforløbet skal gennemføres i forbindelse med havende tjeneste¹.

3. PRISSPØRGSMÅL

Følgende spørgsmål kan behandles i forbindelse med prisspørgsmålet:

- Hvordan indtænkes den civile bacheloruddannelse i den fremtidige søofficersuddannelse?
- Skal vi fastholde kravet om at søofficerer skal være maskinmeester- eller skibsføreruddannede?
- Hvordan sikres at evt. officersaspiranter ved civile uddannelsessteder fastholder tilknytning til søværnet og tjenestens særegne korpssånd og holdninger?
- Hvordan sikres rekruttering til søværnet? – både civile og stampersonel?
- Hvordan ses mulighederne for gennemførsel af den nye modulbaserede VUT gennemført i praksis?

- Hvordan kan søværnet gøre brug af den fremstillede model for akkrediteret SG-uddannelse?

Til rådighed i forbindelse med besvarelse af prisspørgsmålet er tilgængeligt via internettet: "Aftale om Forsvaret 2013-17" og "Direktiv for implementering af tiltag i HR-delstrategi 6 vedrørende kompetenceudviklingsstrategien, forsvarsforlig 2013-2017".

I besvarelsen af prisspørgsmål skal indre, såvel som ydre krav respekteres.

- Der er ingen krav til længde af besvarelse.
- Emne, baggrund, opgavebeskrivelse og metode er beskrevet for hver af de 6 nedenfor gengivne synopser (prisspørgsmål)
- Der kan udfærdiges besvarelse på ét eller flere prisspørgsmål (svarende til én eller flere synopser). Hver enkel besvarelse vil blive vurderet individuelt.
- Besvarelsen af prisspørgsmålet kan udfærdiges af en gruppe eller af en enkelt person.
- Besvarelsen sendes til Søe-Lieutenant-Selskabet på mail (sls@post9.tele.dk). Besvarelsen skal fremsendes i pdf. format.
- Besvarelsen skal være Søe-Lieutenant-Selskabet i hænde senest 1/6 2013.

Prisen vil bestå af 8000,- kr. til bedste besvarelse og 4000,- kr. til næstbedste besvarelse.

Vinderen af prisspørgsmålet udpeges af Søe-Lieutenant-Selskabets Bedømmelsesudvalg og prisen vil blive overdraget ved §32 møde i det 230. mødeår (oktober).

Bedømmelsesudvalget vil blive nedsat af Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse og bestå af 3-4 søofficerer, hvor minimum én er beskæftiget med emnets specifikke fagområde.

Alle besvarelser fremsendes anonymt fra Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse til bedømmelsesudvalget. Således er bedømmelsesudvalget ikke bekendt med forfatterens navn, stilling eller rang.

Bedste besvarelse vil blive publiceret i Tidsskrift for Søværnen. Øvrige besvarelser kan blive tilbudt at blive publiceret i Tidsskrift for Søværnen.

Det er ikke tilladt for Søe-Lieutenant-Selskabets formand, næstformand og regnskabsfører at deltage i besvarelse af Prisspørgsmålet.

Nedenfor er opstillet 6 synopser, hvis problemstillinger kan indgå i besvarelsen af prisspørgsmålet.

SYNOPSIS 1:

Hvordan indtænkes civile BA-uddannelser i den fremtidige søofficersuddannelse?

1. EMNE

Denne synopsis har til formål at behandle det emne, at civile bacheloruddannelser fremover skal være adgangsgivende for optag på søofficersuddannelsen.

2. BAGGRUND

Forsvarets officerskorps skal være uddannet til at kunne løse nutidens og fremtidens forsvarsopgaver. Variationen, kompleksiteten, intensiteten og den formodentlige geografiske spredning af disse, nationalt såvel som internationalt, stiller store krav til et omstillingsparat, fleksibelt, ressourcebevidst og bredt favnende og funderet officerskorps.

Med dette afsæt er der udarbejdet et forslag til et officersuddannelsessystem, hvor variationen af de grundlæggende uddannelsesmæssige kompetencer er væsentligt forøget. Herudover vil det nye system ligeledes reducere forsvarets udgifter til officersuddannelserne betydeligt. Det nye officersuddannelsessystem har fået arbejdsbetegnelsen "akkrediteringsmodellen"

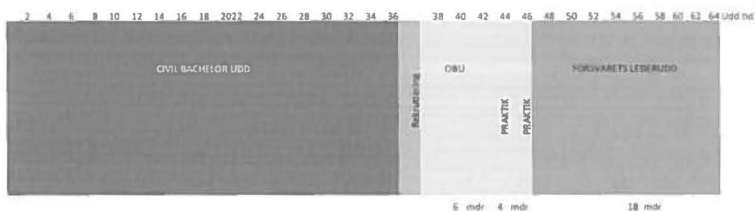
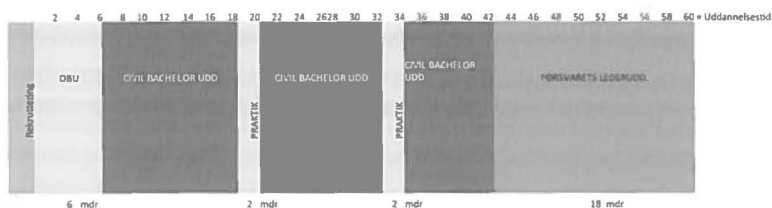
Akkrediteringsmodellen tager grundlæggende udgangspunkt i at begrænse dobbeltuddannelser og i højere grad at nyttiggøre det civile uddannelsessystem. Forsvarets officersuddannelse reduceres i længde, idet den som en overbygning baseres på en civil erhvervet uddannelse på uddannelses- niveau 6 eller derover. Uddannelsen udbydes på diplomniveau.

Nedenfor illustreres eksempler på anvendelse af bacheloruddannede i fremtidig søofficersuddannelse:

3. OPGAVE

- hvilke bacheloruddannelser vil i særlig grad kunne tilføre søværnets officerskorps værdi i forhold til tjenesten?

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET



- hvordan undgår vi at skabe et korps af specialofficerer (økonomer, forvaltere mv.)?
- hvordan skal søofficersuddannelsen/-tjenesten gøres attraktiv for en allerede civilt uddannet bachelor?
- skal der rekrutteres før eller efter den civile uddannelse gennemføres?

4. METODE

Opgaven analyseres med udgangspunkt i de under para 2 nævnte forhold. I forbindelse med analysearbejdet skal der tages udgangspunkt i de opstillede indre og ydre krav samt forfatterens viden og erfaringer. Som resultat af analysearbejdet fremlægges en konklusion samt en anbefaling.

SYNOPSIS 2:

Skal vi fastholde kravet om at søofficerer skal være maskinmester- eller skibsføreruddannede?

1. EMNE

Denne synopsis har til formål at besvare spørgsmålet om, hvorvidt kravet om at søofficerer er enten skibsfører- eller maskinmester(marineingeniør)uddannet skal fastholdes i den fremtidige uddannelsesstruktur.

2. BAGGRUND

Af FA1317 fremgår det, at Forsvarets officersuddannelser fremover skal baseres på en overbygning til civilt erhvervede uddannelser af bachelor-niveau. Ydermere skal den fremtidige officersuddannelse gennemføres på (ca.) 28 måneder.

Det vil derfor i fremtiden ikke være muligt for søværnet selv at uddanne skibsførere og maskinmestre indenfor den tildelte uddannelsesramme. En løsning kunne være at basere optaget på officersuddannelsen på civilt uddannede skibsførere og maskinmestre. Dette kunne evt. gennemføres ved at rekruttere officerselever efter en gennemført gymnasial uddannelse og derefter lade dem gennemgå uddannelsen på en civil uddannelsesinstitution.

Spørgsmålet er, om det efterfølgende vil skabe udfordringer for søofficerens tjenesteforløb i værnssfælles stabe og tjenester, hvis søofficeren skal "konkurrere" med officerer fra andre værn med en mere nuanceret uddannelsesbaggrund fra det civile uddannelsessystem.

3. OPGAVE

- skal søværnet også fremover kræve at søofficerer er enten skibsfører- eller maskinmesteruddannede?

Hvis ja:

- Hvordan sikres rekruttering af civilt uddannede skibsførere/maskinmestre?
- Hvilke udfordringer kan forudses i forhold til fremtidige tjenesteforløb for søofficeren?

Hvis nej:

- Hvordan sikres faglig/sikker operation af søværnets sejlede enheder?
- Hvilket minimumsniveau af navigations- og maskinfaglig uddannelse, skal fremtidige søofficerer gennemføre? (Sætteskipper, maskinist etc.)

4. METODE

Opgaven analyseres med udgangspunkt i de under para 2 nævnte forhold. I forbindelse med analysearbejdet skal der tages udgangspunkt i de opstillede indre og ydre krav samt forfatterens viden og erfaringer.

Som resultat af analysearbejdet fremlægges en konklusion samt en anbefaling.

SYNOPSIS 3:

Hvordan sikres at officersaspiranter ved civile uddannelsessteder fastholder tilknytning til søværnet og tjenestens særegne korpsånd og holdninger??

1. EMNE

Denne synopsis har til opgave at analysere udfordringen med at sikre tilhørsforhold og prægning af de søofficers elever, der måtte gennemføre en del af deres uddannelse ved civile uddannelsesinstitutioner.

2. BAGGRUND

Et af forslagene til den fremtidige opbygning af søofficersuddannelsen bygger på, at officers elever hverves efter gennemgang af en gymnasial uddannelse eller tilsvarende. Efter gennemgang af en officers basis uddannelse (OBU) ved søværnet, skal eleverne derefter gennemføre en skibsfører- eller maskinmesteruddannelse ved en civil uddannelsesinstitution. I den forbindelse er der identificeret en udfordring mht. til at sikre, at eleverne oplever et tilhørsforhold til søværnet i forbindelse med gennemgang af den civile uddannelse. Der er ligeledes en udfordring i at sikre, at eleverne bliver præget i den retning, søværnet ønsker.

Et stillet forslag bygger på, at eleverne i forbindelse med sommerferieperioder fra studiet er i praktik i søværnet og dermed oplever et tilkynningsforhold.

3. OPGAVE

- Hvordan sikres at officersaspiranter ved civile uddannelsessteder fastholder tilknytning til søværnet og tjenestens særegne korpsånd og holdninger?
- Hvordan sikres det, at eleverne ikke "springer fra" søværnet i forbindelse med uddannelsen?
- Hvordan sikres det, at eleverne bliver præget i den rigtige retning under uddannelsen ved den civile uddannelsesinstitution?

4. METODE

Opgaven analyseres med udgangspunkt i de under para 2 nævnte forhold. I forbindelse med analysearbejdet skal der tages udgangspunkt i de opstillede indre og ydre krav samt forfatterens viden og erfaringer.

Som resultat af analysearbejdet fremlægges en konklusion samt en anbefaling.

SYNOPSIS 4:

Hvordan sikres rekruttering til søofficersuddannelsen?

1. EMNE

Denne synopsis har til opgave at analysere udfordringen med at tilstrækkelig rekruttering til søofficersuddannelsen således at søværnets behov tilgodeses.

2. BAGGRUND

Med den fremtidige ændrede struktur for søofficersuddannelsen er det nødvendigt at ændre på rekruttering. Fremover skal eleverne rekrutteres fra civile uddannelser af bachelorniveau eller alternativt rekrutteres fra gymnasialt niveau for derefter at skulle gennemføre en uddannelse på bachelorniveau ved en civil uddannelsesinstitution, de kan gennemføre officersuddannelsen ved søværnets (eller i fremtiden Forsvarets) officersskole.

Ligeledes vil der være en ændring i den fremtidige ansættelsesform, da tjenestemandsansættelse i Forsvaret ønskes afskaffet.

Den interne rekruttering fra stampersonel vil ligeledes blive ændret. Dette skyldes, at internt rekrutterede vil skulle gennemføre grundlæggende SG-uddannelse samt VUT I/ML samt en suppleringsuddannelse. Denne samlede uddannelsespakke forventes at kunne akkrediteres til akademi-niveau og vil dermed være adgangsgivende til en officersuddannelse.

SG uddannelsen vil fremover skulle gennemføres på SU.

3. OPGAVE

- Hvilke ændringer i rekrutteringen af civile til søofficersuddannelsen kan forudses?
- Hvad skal søværnet profilere sig ved for at rekruttere civile bachelorer?
- Hvordan sikres rekruttering af stampersonel til officersuddannelsen?

4. METODE

Opgaven analyseres med udgangspunkt i de under para 2 nævnte forhold. I forbindelse med analysearbejdet skal der tages udgangspunkt i de opstillede indre og ydre krav samt forfatterens viden og erfaringer.

Som resultat af analysearbejdet fremlægges en konklusion samt en anbefaling.

SYNOPSIS 5:

Hvordan ses mulighederne for gennemførelse af den nye modulbase-rede VUT gennemført i praksis?

1. EMNE

Denne synopsis har til opgave at analysere opbygningen af den fremtidige modulbaserede videreuddannelse for officerer Forsvaret.

2. BAGGRUND

Fremadrettet udbydes kun ét, men mere fleksibelt videreuddannelsesforløb, der kvalificerer til tjeneste på højere officersniveauer. Videreuddannelsen modulariseres sådan, at det er muligt at gennemføre uddannelsen samtidigt med havende tjeneste ved en af forsvarrets myndigheder. Dermed opnås en besparelse, idet uddannelsesinstitutionerne ikke tilskrives årsværk. Modulerne udbydes på masterniveau i henhold til kvalifikationsrammen for livslang læring og uddannelsesbelastningen for modulerne opgøres med ECTS point. Modulerne gennemføres ved størst mulig anvendelse af fjernundervisning og anden undervisning, som ikke kræver fysisk tilstedeværelse.

Da det er fastlagt, at officerer fremover kun skal gennemføre ét videreuddannelsesforløb, er det ikke defineret, hvad der skal kvalificere en PL til at blive udnævnt til KL.

Det er defineret, at uddannelsen skal struktureres efter at resultere i et masterniveau. Det betyder, at uddannelsen skal gennemføres indenfor maksimalt tre år.

Uddannelserne skal gennemføres efter et "just in time" princip. Det vil sige, at der ikke skal anvendes ressourcer på at uddanne officerer før, der er behov for udnævnelse til næste højere grad.

3. OPGAVE

- Hvad skal fremover kvalificere en PL til udnævnelse til KL?
- Hvordan operationaliseres "just in time" princippet? (En fremtidig OK skal identificeres og begynde uddannelsen minimum tre år inden forventet udnævnelse)
- Hvordan sikres det, at kvalificerede officerer har tid til at gennemføre uddannelsen ved siden af havende tjeneste?

4. METODE

Opgaven analyseres med udgangspunkt i de under para 2 nævnte for-

hold. I forbindelse med analysearbejdet skal der tages udgangspunkt i de opstillede indre og ydre krav samt forfatterens viden og erfaringer.

Som resultat af analysearbejdet fremlægges en konklusion samt en anbefaling.

SYNOPSIS 6:

Hvordan kan søværnet gøre brug af den fremstillede model for akkrediteret SG-uddannelse?

1. EMNE

Emnet for denne synopsis er at analysere udfordringer i forbindelse med rekruttering af stampersonel til den fremtidige søofficersuddannelse.

2. BAGGRUND

Et af punkterne i det fremtidige uddannelseskoncept for forsvaret er fastholdelse af rekruttering af stampersonel til officersuddannelserne. Som det har været tidligere, har stampersonel kunnet søge optag på officersuddannelsen på lige fod med civile. Da en civil uddannelse på bachelorniveau fremover skal være adgangskrav for optag på officersuddannelsen, vil dette have konsekvenser for rekruttering af stampersonel, da flertallet af disse ikke har gennemgået en uddannelse på bachelorniveau.

Af FKO implementeringsdirektiv fremgår:

”I fremtiden vil stampersonellet fortsat spille en betydelig rolle i forsvarets opgaveløsning. Tidligere har officererne været kontinuitetsbærende, men ved introduktionen af akkrediteringsmodellen vil en stor andel af officererne ikke længere have en så lang forsvarsmæssig baggrund bag sig. Dette bevirker, at stampersonellet i endnu højere grad bliver kontinuitetsbærende samt får en endnu mere aktiv rolle i forsvaret. Som én ud af flere årsager er det derfor besluttet, at introducere akademiuddannelsen tidligere under sergentuddannelsen.

Forsvaret har tradition for og god erfaring med at optage stampersonel på officersuddannelserne.

Dels fordi personer fra stampersonelgruppen ønsker en officerskarriere og er egnet til at gennemføre uddannelsen, dels fordi det skaber synergi samt medfører aflejring og formidling af værdifuld viden i forsvarets strukturer - også under uddannelsens gennemførelse. Dette f.eks. i relation til inddragelse af operative erfaringer fra deltagelse i nationale og

internationale operationer.. Forsvaret har således både ønske om og behov for fortsat at kunne optage stampersonel på officersuddannelserne ved overgang til akkrediteringsmodellen. Blandt andet derfor er det fundet hensigtsmæssigt, at stampersonel kan modtage en adgangsgivende akademiuddannelse.

En uddannelse på akademಿನiveau er allerede implementeret i forsvaret for det personel af sergentgruppen, der gennemfører videreuddannelsestrin I og II for mellemledere. Andelen af dette personel, der ønsker en officerskarriere herefter, er begrænset, og der er behov for, at uddannelsen kan gennemføres tidligere i karrieren. Forsvaret ønsker på denne baggrund, at det bliver muligt at erhverve en adgangsgivende uddannelse allerede efter gennemgang af videreuddannelsestrin I for mellemledere.

Akademiuddannelsen for stampersonel ønskes som udgangspunkt gennemført som en deltidsuddannelse i forbindelse med havende tjeneste. Personellet forbliver således i deres enhed, hvor der forrettes tjeneste mellem de enkelte moduler.

Akademiuddannelsen opbygges i tre moduler. De to første moduler gennemføres i forbindelse med den grundlæggende sergentuddannelse og videreuddannelsestrin I for mellemledere, hvorefter personellet har optjent et antal ECTS point. For at opnå en den fulde akademiuddannelse, der kræver 60 ECTS point, er der behov for suppleringsmodul til akademiuddannelsen. Dette sker på det sidste modul, der er benævnt: Suppleringsmodul til akademiuddannelsen. Suppleringsmodulet gennemføres i forbindelse med havende tjeneste.”

SG uddannelse i Forsvaret vil fremover skulle gennemføres på Statens Uddannelsesstøtte (SU).

Nedenfor er en illustration af et tænkt uddannelsesforløb for internt rekrutterede officerselever:

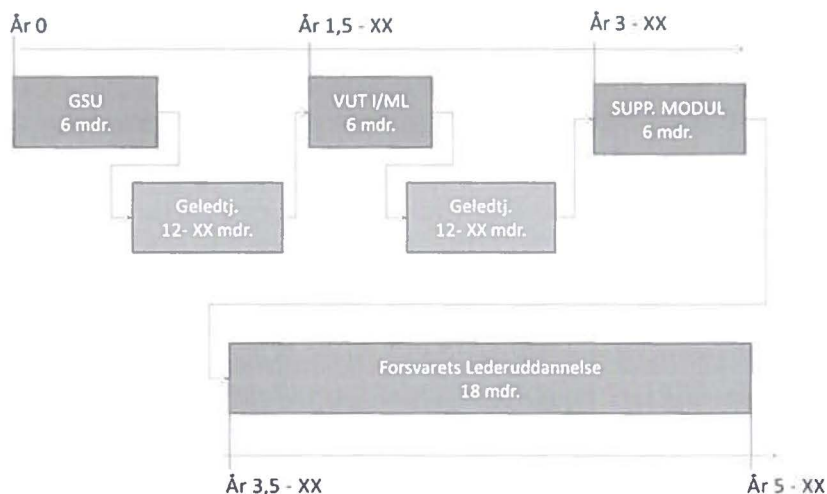
3. OPGAVE

- Hvordan sikres rekruttering af stampersonel til søofficersuddannelsen i det fremtidige koncept?
- Hvordan kan det skitserede uddannelsesforløb implementeres med henblik på tjenesteforløbet for en mellemleder i søværnet?

4. METODE

Opgaven analyseres med udgangspunkt i de under para 2 nævnte for-

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET



hold. I forbindelse med analysearbejdet skal der tages udgangspunkt i de opstillede indre og ydre krav samt forfatterens viden og erfaringer.

Som resultat af analysearbejdet fremlægges en konklusion samt en anbefaling.

Noter:

1. Dermed opnås en besparelse, idet uddannelsesinstitutionerne ikke tilskrives årsværk.

KOMMANDØR SVEND S. F. v. KIELER

UDNÆVNT TIL

ÆRESMEDLEM AF

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

På mødet i Søe-Lieutenant-Selskabet den 20. november 2012 inden aftenens foredrag henvendte formanden, premierløjtnant Johannes Kidmose, sig til den tilstedeværende kommandør S.S.v.F.Kieler:

Kære kommandør Svend Kieler!

Når vi har inviteret dig i aften, er det for at hædre dig.

Din lange karriere som søofficer startede som kadet i 1942 – for 70 år siden – og fik et dramatisk forløb året efter ved begivenhederne den 29. august 1943, hvor den tyske besættelsesmagt søgte at uskadeliggøre den danske flåde. Du var om bord på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, som var en del af kadetdelingen, der lå i Store Bælt. HVIDBJØRNEN blev bordet af tyske tropper, og Dannebrog agter blev udskiftet med det tyske hagekorsflag. Det lykkedes imidlertid besætningen på HVIDBJØRNEN at få en forud placeret bombe sprængt i skibet, således at dette begyndte at synke. Besætningen blev beordret fra borde. Sammen med søkadet L.G.Brink og søkadetaspirant W.W.Christensen svømmede du, under kraftigt beskydning fra de tyske fartøjer, helt modigt tilbage til skibet, hvor I fik erstattet hagekorsflaget med Dannebrog. At det atter lykkedes tyskerne at få sat hagekorsflaget lige inden skibet forsvandt i havet, ændrer ikke ved denne indsats, du her var med til at udføre. Siden deltog du helt naturligt i modstandsbevægelsen.

Den holdning, du fremviste den 29. august 1943, har siden præget dit virke i Søværnet. Du blev søløjtnant i 1946, kaptajnløjtnant i 1951, orlogskaptajn 1954, kommandørkaptajn 1966 og kommandør i 1973. Dine evner som sømand og taktiker gav dig en lang sejlede tjeneste efterhånden erstattet af højt placerede positioner i stabe. Fremhæves skal det her, at det var på dit initiativ, at Søværnets Kampinformationsskole blev oprettet i 1952, en skole du selv 1963-65 var chef for.

Din lange karriere sluttede 1982-84 som Naval Deputy ved H.Q. AFNORTH med grad af midlertidig kontreadmiral.



Kommandør Svend Kieler udnævntes til æresmedlem af Søe-Lieutenant-Selskabet den 20. november 2012. Her lykønsker formanden, premierløjtnant Johannes Kidmose, under mødet i Søofficers-Foreningen kommandøren, og overrækker diplommet som tegn på æresmedlemskabet.

Når vi fra Søe-Lieutenant-Selskabets side i aften ønsker at hædre dig – din markante søofficerskarriere ufortalt – skyldes det imidlertid dit mangeårige virke for at bidrage til selskabets fortsatte eksistens og arbejdet for at opfylde dets formålsparagraf, hvori det hedder, at selskabets formål er

Ved udveksling af tanker, anskuelser og oplysninger at fremme de kundskaber, som kan gavne dets medlemmer og hermed det danske søværn.

Du har gennem mange år været en hyppig deltager i selskabets møder, hvor du ofte har taget ordet for at bidrage til debatten og derigennem oplysning af selskabets medlemmer. Dette har fået

adskillige yngre kolleger til at søge dine altid beredvillige råd i forbindelse med udførelse af opgaver eller udarbejdelse af redegørelser.

Særlig markant med hensyn til dit arbejde for Selskabet står imidlertid dit forfatterskab inden for det vi her vil kalde *den navale videnskab*, således som den har givet sig udtryk i de artikler, som du nu igennem næsten 60 år har offentliggjort i Tidsskrift for Søværnen. Dit første bidrag er fra 1954, men specielt skal fremhæves den store og væsentlige redegørelse fra 1972 om "Skandinavien i maritim strategisk belysning i det 20. århundrede", og artiklen "Den strategiske udvikling i og omkring Østersøen under den kold krig" fra 1988. I alt har du fået offentliggjort 18 artikler i tidsskrifter, foruden en række indlæg og boganmeldelser. Du har lige rundet de 90 år, og i det seneste nummer af Tidsskrift for Søværnen har du fået offentliggjort en artikel om "Den kejserlige japanske flådes indledende operationer 1941-43". Det må vist siges at være usædvanligt. Du står i dag som *den navale videnskabs grand old man* i Danmark.

Kære Kommandør Kieler

Under henvisning til ovenstående har Søe-Lieutenant-Selskabet efter indstilling fra bestyrelsen på § 32-mødet den 25. oktober 2012 vedtaget at udnævne dig til æresmedlem af Selskabet.

FORSVARETS NYE HUMAN RELATION-STRATEGI

**Foredrag og præsentation i Søe-Lieutenant-Selskabet
den 28. januar 2013**

Ved Kommandør Henrik Ryberg

Chef for Forsvarskommandoens Personalestrategisk Afdeling PSA

Præsentationen er her i hovedtræk gengivet efter et referat udarbejdet af Premierløjtnant Thomas Norup, der er godkendt af Kommandør Henrik Ryberg

Agenda for præsentationen

- En ny virkelighed
- Mål og præmisser
- De ti delstrategier, herunder ”nyt” FPT
- Den videre proces

Kunsten at holde balancen

Det nye forlig kræver besparelser på op til 3 mia. (fratrullet 300 mio. ved allerede gennemførte besparelser ved effektivisering af administration).

D.d. er over halvdelen af Forsvarets (FSV) udgifter dedikeret til løn og personelforvaltning (HR).

Hvis man ikke justerer på løn og HR, så skal man ud og finde 3 mia. andre steder. Investering i fremtiden er nødvendig, hvorfor man er nødt til at tage HR og løn under behandling. Kravet fremadrettet er, at HR i større omfang skal understøtte fremtidens opgaveløsning.

Balancen er, at FSV også fremadrettet skal være en attraktiv arbejdsplads og samtidig skal FSV være sammenlignelig med andre virksomheder og det eksisterende, omgivende samfund. Endelig skal FSV kunne udøve sine kernekompetencer; militære operationer. Dette er målet for HR-strategien.

Præmisser for HR-strategien er, at de operative kapaciteter skal friholdes. Der skal være færre medarbejdere (MA) i HR, der skal ikke være dublering af serviceydelser, større fleksibilitet i bemanningen og en tilpasning til det statslige arbejdsmarkedsniveau.



Kommandør Henrik Ryberg præsenterer Forsvarets nye HR-strategi i Søe-Lieutenant-Selskabet den 28. februar 2013

Dublering skal, i det omfang det er muligt, undgås ved at hente serviceydelser som uddannelser, sundhedsvæsen mv. ”ude i byen”.

Større fleksibilitet skal sikre, at det bliver nemmere at være CH i forhold til at kunne tilpasse bemanning og til den aktuelle arbejdsbelastning. I dag er der mekanismer (levn fra fortiden måske), som hindrer/sænker denne proces.

Forliget fremadrettet

Modsat tidligere forlig vil vi i dag opleve en ”running start,” hvor der tidligere har været tendens til at analysere hensigten i forligsteksten for derefter at producere en implementeringsplan (typisk op til et år eller mere efter forliget), som dernæst iværksættes og endeligt konsolideres. Målet med denne ”running start” er hurtigere og mere effektive besparelser sideløbende med, at FSV stadigvæk kan opretholde kernekapaciteten.

HR-strategien er meget kompleks og svær at forklare i sin helhed. Pga. krav om ikke at offentliggøre resultatet af løn og budgetanalyserne inden forliget, har det ikke været muligt at kommunikere åbent om HR-strategiens konsekvenser. Der vil blive oprettet en HR-portal, hvor det bliver

muligt at følge processen løbende. Dette bør / kan åbne op for en vis åbenhed og en vis forberedelse op til implementeringen af den nye HR-strategi.

HR-strategiens delstrategier

FKO arbejder i øjeblikket med ti delstrategier:

1. HR-opgaver og organiseringsstrategi
2. Bemandings- og tilpasningsstrategi
 - a. Hvordan tilgodeser vi fremadrettet CH mulighed for at disponere over ansatte i forhold til opgavens løsning
3. Løn- og ansættelsesstrategi
 - a. mere fokus på fleksible ansættelsesformer og decentral løndannelse, herunder nyløn. Hvordan bruger vi NYLØN i dag? Hvordan tildeles f.eks. §5-løntillæg til de helt rigtige
4. Rekrutteringsstrategi
 - a. Hvordan udnytter vi know-how i FSV i forhold til de personer, som vi får ind? Hvordan er karriere og talentudvikling fremadrettet?
5. Fastholdelsesstrategi
 - a. Hvordan arbejder vi fremad med god ledelse, når ledelsesmidler, læge og tandlægeydelser reduceres? Hvordan motiverer vi MA?
 - i. Mere fokus på at jobbet/karriere skal være motiverende i sig selv.
6. Kompetenceudviklingsstrategi
 - a. Decentral ansvar/indflydelse på medarbejderudvikling. Ansvar flyttes fra centralt hold (udstikker/FPT) og overlades i højere grad til medarbejderen selv. Ligeledes får den lokale CH større ansvar for at udvikle sine medarbejdere.
7. Sundhed og trivsel
 - a. Hvordan kan vi fremadrettet sætte sundhed og trivsel i højsædet, når æbler og bananer ikke udbydes i samme omfang som tidligere? Når idræt i arbejdstiden ikke er betalt længere i de ikke operative enheder?
8. Veteranstrategi
 - a. Hvordan sikrer vi bedst mulig veteranpolitik efter rehapuljen fremadrettet?
9. Strategi for frivillig og reserve
 - a. FKO vil fortsat benytte VPL/reservepersonel ressourcer, men anderledes, da man ønsker at betragte, hvordan HJV og VPL/reservepersonel i større omfang kan støtte i løsning af forsvarrets opgaver.

10. Strategi for HR-styring

- a Hvad er vores nuværende HR-styring? Hvad er godt og hvad er skidt og hvad skal inddrages i udarbejdelsen af den nye HR-strategi. Fokus på involvering og medindflydelse.

Grunden til, at HR-strategien først er kommet ud nu skyldes, at mange af lønforhandlingerne har været "on-going" i løbet af efteråret og har været dele af forhandlingen. Derfor har man ikke kunne arbejde meget med HR, når økonomien i det ikke kendes. Derudover er en del af strategierne blevet identificeret som værende kontroversielle, og af den grund har det været ønsket at holde forhandlingerne i et lukket forum inden offentliggørelsen af forliget. Der vil ikke fremadrettet være den samme lukkethed i udarbejdelsen af denne HR-strategi (heraf afledt også HR-portalen).

HR-strategien

Styring og ansvar for bemanning og lønsummen skal decentraliseres ud fra nogle overordnede rammer. Dette skyldes, at det er den enkelte CH, der kan se, hvad den bedste og mest lønsomme løsning på det enkelte tjenestested er. CH kan derfor forvente at få større indflydelse og større ansvar i forhold til løn- og ansættelsesforhold. Dette bør resultere i en mere effektiv styring af ansatte og lønsum.

Det nye bemanningssystem skal resultere i, at chefer skal rekruttere mere fleksibelt med fokus på kompetencer og erfaring. Ansøgningssystemet skal tilpasses de enkeltes niveau og den enkelte opgaveløsning, således at forstå at en KI-gast ikke skal igennem samme optagelseskompleks som en ny Forsvarschef.

Mange af retningslinjerne er meget eksplicit angivet i forliget og det er et spørgsmål om at hente en del af svarene dér.

Det er f.eks. givet, at alle grundlæggende SG-uddannelser som udgangspunkt kommer til at foregå på SU.

bem. fra foredragsholder (I processen med økonomiske tiltag og aflønninger er det vigtigt at skabe gennemsigtighed både internt og eksternt, da der er mange rygter om, hvordan FSV disponerer over midler til aflønninger og tillæg, som ikke nødvendigvis har hold i virkeligheden.)

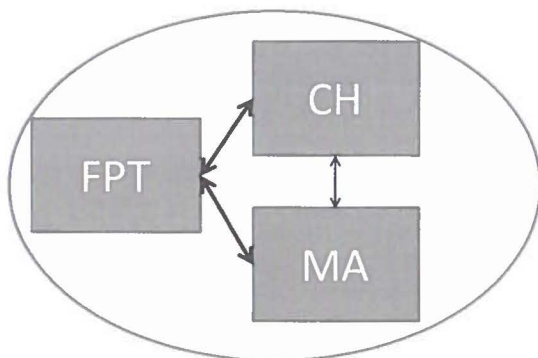
FKO ønsker at benytte "Governance"-princippet om medinddragelser med NIV2-CH og lignende niveauer for at skabe en bred samhørighed blandt FSV ansatte. Dette vil fremadrettet være devisen for arbejdet med

bl.a. HR-følgegrupper og årlige HR-konferencer for HR-nøglepersonel, så man fortsat kan have fingeren på pulsen og samtidig holde de pågældende HR-grupper ajour med udviklingen.

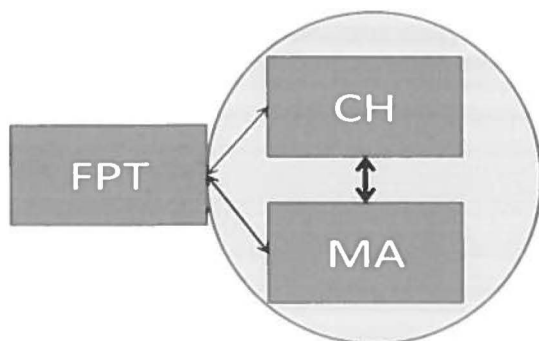
Samtidig håber FKO derigennem at opnå en form for "early warning"-system, hvor man kan få indikationer af de følgevirkninger, som nye tiltag får. Dette skal være med til at give et større indblik i "temperaturen" på de ansatte. I dag laver man "afgangsundersøgelser," som ofte er forbundet med en vis skepsis, da folk til tider kan have haft en særlige bevæggrund til at stoppe og derfor ikke altid er konstruktive. Brugen af disse afgangsundersøgelser har tidligere været begrænset og man vil fremadrettet søge at lave bredere undersøgelser, så man netop kan få "early warning".

McKinsey inddrages for at sikre "best practice" i fuld overensstemmelse med FSV ønsker, men også under inddragelse af ledende HR-MA erfaringer. Ryberg pointerer, at det nye bemandingssystem betyder en ændring kommunikationsprocessen mellem CH, MA og FPT (se nedensstående skitsering). Fremadrettet bliver HR-arbejdet primært mellem leder og MA. Udstikkeren udgår og bliver erstattet af en *rådgivende* HR-MA. Det er vi ikke helt klar til endnu, men FKO og FPT arbejder med en implementeringsplan. Fremadrettet bliver det således ikke muligt at kime FPT ned. Overordnet set, så vil det føre mere arbejde over til den enkelte CH, men det bliver fremadrettet en del af "pakken" for kommende CHer.

Nu:



Fremtid:



Kompetenceudviklingsstrategien

Fremadrettet vil FSV i langt højere grad benytte sig af civile uddannelses tilbud. Samtidig skal faglige og akademiske færdigheder erhvervet i FSV i langt højere grad end i dag kunne benyttes civilt.

Videreuddannelsessystemet bliver, som det tidligere er nævnt af CH FAK KA Nils Wang, efter et "running sushi" modulariseret system, som skal tages sideløbende med eksisterende tjeneste. Det vil sikre / åbne op for en specialisering. Man får i højere grad selv ansvaret for egne kompetencer og fremtidsudsigter. I samarbejdet med den til enhver siddende CH, skal man således se på fremtidige muligheder og hvilke uddannelser (+andre kompetenceudviklingsmuligheder), der skal til for at nå dette.

Dette er en hel anden måde at tænke på, men det ligger sig i høj grad op af det civile erhvervsliv. Det vil skabe en større dynamik, men det vil blive en turbulent og udfordrende overgang til det nye uddannelsessystem, også pga. "running start" implementeringen.

Dette er vilkårene for FSV i denne aftale. Usikkerhed er derfor et vilkår.

Dette afslutter oplægget til diskussion og der er nu en kort pause.

Spørgsmål fra selskabets medlemmer og kommandørens svar:

Spm.: Hvordan bliver fordelingen for den enkelte CH i balancen mellem den operative opgaveløsning og CH nyerehvervede stilling som lokal HR-mand.

Sv.: Det er vigtigt, at CH ikke skal beskæftige sig med småopgaver som udvikling af excelregneark og andre nicheopgaver, som det har været tilfældet tidligere. Dette skal i højere grad varetages eksternt eller af andre MA på tjenestestedet. Samtidig er det tanken, at man skal fastholde CH længere tid for at skabe rutining i stillingen. Det kan som afledt effekt have som resultat, at mindske dynamikken en smule.

Spm.: Bliver det skibschefens lod at få større indflydelse på f.eks. ansættelsen af en kommende NK? I øjeblikket har den enkelte CH ikke de nødvendige administrative forudsætninger for at være den HR-mand, som der beskrives.

Sv.: Det er vanskeligt at udtale sig om det enkelte skib. De ting, som i dag er gennemgået skal dække alle tre værn og der er vidt forskellige vilkår for ansættelser i HRN, SVN og FLV. Men det giver mening, at den enkelte CH har en vis indflydelse på ansættelsen, men i sidste ende vil modellen blive udviklet med den enkelte NIV II

Spm.: Hvad bliver forskellen mellem generalister og specialister? ENH i SVN bliver mere og mere avanceret, hvorfor det er svært at få en dygtig generalist som CH, når ENH har en høj grad af specialisering.

Hvad betyder det, at man lukker et stort antal kaserne i et givent område ift. et bredt rekrutteringsgrundlag. (ETAB-analysen)

Sv.: I forhold til den tidligere opfattelse af generalist vs. specialist, så er det skabt en tendens til at blive ekspert, hvis man ikke var en dygtig generalist. Det skal ændres i dag. De dygtigste MA skal fremadrettet være dygtige ledere. Der skal fremadrettet være plads til, at man kan være specialist i en periode og så tage karrieren op senere. HORIKA skal ikke være forbundet med en negativ opfattelse af en MA.

SVN er i dag ret spredt geografisk og der er en bred sammensætning af jyder, sjællændere mv. Men det vil være en enorm udfordring, hvis man lukkede FLS KOR, hvis man fremadrettet skal sikre en bred rekruttering.

Spm.: Hvordan sikres den fremtidige fastholdelse af officerer? Hvad sker det for OK, som søger en KD-stilling – Er det muligt at bestride den stilling, hvis man ikke har forudsætningerne til jobbet, men dog er den bedste ansøger i feltet?

Hvilket ansættelsesformer er der tale om og hvad bliver længden af dem?

Sv.: Der er lavet mange "hvad nu hvis"-studier. Hvordan får man en MA videre, hvis han ikke har lyst mv.?

Der er mange spm. fremadrettet og de enkelte CH skal have megen hjælp i den kommende tid. I sidste ende kan man endnu beordre; til- og frakommandere, men det må og skal være sidste løsning, hvis vi ikke skal save den gren over, som vi selv sidder på. Det vil underminere det nuværende projekt med ansøgningssystemet meget.

Det skal fremadrettet være den mest kompetente person, der får jobbet. Så hvis en KL har lyst til og er dygtig nok til at søge OK-stillingen, men at han skulle mangle modulerne, så kan han få stillingen. Dog skal det italesættes, at det er vigtigt i videst muligt omfang at understøtte den nye modulopbygning og tage de, for den enkelte, nødvendige moduler.

Spm.: Kompetenceudviklingsdirektivet lyder godt. Men i forhold til implementeringsdirektivet, så skal der uddannes "just-in-time". Hvordan er det fleksibelt, når man før i tiden uddannede i VUT på 10 mdr. og i dag skal læse moduler i op til tre år?

Sv.: Godt spørgsmål. Det kan være, at den enkelte CH kan vurdere, hvordan der struktureres det specifikt bedste forløb for den enkelte MA ud fra en individuel vurdering af MA og den nuværende og en kommende stilling.

I øjeblikket benytter vi ca. 600 mio. kr. til at uddanne 900 MA på de tre officersskoler. Det skal der laves om på.

Det skal lægges ud til CH at lave mere specifikke kompetenceudviklingsforløb i samarbejde med militære og civile uddannelsesinstitutioner. Der skal i høj grad lægges op til fjernundervisning.

Spm.: Hvordan besætter vi fremadrettet f.eks. Inspektionsskibene i Grønland med de særligt specifikke folk som HCO, FIO og VCH, når det for nuværende kun med nød og næppe kan dækkes i et tæt samarbejde mellem CH P, FPT-udstikker og den enkelte CH.

Sv.: Det kan løses ved at holde MA længere i stillingen i en kontrakt om f.eks. tillæg eller fjernundervisning. Én af ulemperne i dag er, at MA kan lave aftaler bag om ryggen på den enkelte CH.

Det bliver, sandsynligvis, nemmere fremadrettet at løse lokalt, når den enkelte CH får større "ret" til at disponere over personellet. Den enkelte CH skal kunne gøre sin enhed tilpas attraktiv.

Spm.: Hvordan kan man frit sammenligne FSV med det civile? Det er vanskeligt i dag at sidde længere tid end to år i stillingen. I dag har motivationen ved denne store udskiftning mellem forskellige stillinger været den overordnede karriereplan. Hvordan kan man motivere fremadrettet?

Sv.: Det er et synspunkt. Men i dag er det sjældent, at en sådan karriereplan holder. Det er i dag en meget omkostningstung verden, da det kræver enormt meget arbejde for udstikkerne at tilgode den enkelte MA.

Det bliver fremadrettet den enkelte MA ansvar at sikre en god og stabil karriereplan og den enkelte CH ansvar at skabe en attraktiv arbejdsplads. I denne proces vil nogle MA blive tabt, men det er KD Rybergs opfattelse, at der også er andre, der vil blomstre, som ikke ville have gjort det tidligere.

Spm.: Det er farligt, ubetinget, at sammenligne de operative officerer med andre statslige ansatte. Den operative skibschef, delingsføreren i Afghanistan og flyverofficeren i luften kan ikke findes i samme kompleksitet set i forhold til andre civile aktører / andre statslige ansatte.

Spm. er, om det fortsat er en livslang gerning at være officer eller om det blot skal være et springbræt og så skal de officerer, som aldrig kommer ud eller som ikke kan læse videre, ende med gøre karriere internt. Står vi ikke tilbage med et ringere produkt

Sv.: Vi vil hellere kigge på, hvordan man effektivt driver HR i andre statslige myndigheder og udfordre os selv i f.t. hvordan vi driver effektiv HR i FSV. Vi ønsker ikke at sammenligne den enkelte MA. Succeskriteriet er således, om det vi laver er ordentligt i FSV-regi. Den meget lange uddannelsesvej til f.eks. at blive en specifik specialistofficer på et skib, bør afkortes for at skabe større dynamik og diversitet, som forhåbentligt skaber et mere bredt anvendeligt FSV og mere fleksibilitet i MA-staben. Det er vanskeligt at se, at vi fremadrettet skal uddanne alle typer af officerer selv.

Spm.: Hvad forventer FKO at provenuet er ved den nye strategi? Vi får fremadrettet færre og færre midler til at uddanne og CH skal fremadrettet kunne finde tiden til det? Hvorfor ikke afskaffe SOS og FAK og så give lods for at de nuværende pseudo-parallelle uddannelsessystem, der bliver lagt op til. Så kan folk læse hvad de vil og hvor de vil.

Sv.: 280 mio. er provenuet, hvilket naturligvis er et estimat. Udfordringen i dag er at officerer bliver presset meget på deres kompetencer af civile specialister (økonomer, jurister m.fl.). Dette er ikke nemmere med det system, vi i dag er på vej ind i dag. KD Ryberg håber på, at diversiteten fremadrettet vil skabe et endnu stærkere officerskorps.

Spm.: Hvorfor roterer vi så meget, som vi gør i dag? Er det fordi vi skal have meget erfaring fra stillingerne? Er det for at tilgodese egne, personlige behov.

Med det nye ansættelsessystem kommer der mange overmålsstillinger på f.eks. skibene, da der skal skabes kontinuitet.

Sv.: Der er nogle stillinger, som der er behov for skal have en hvis gennemstrømning. F.eks. skibsheferne.

Man kunne også betragte den britiske model, hvor f.eks. fregatpersonel er i stillingerne i længere tid. Så kan det være, at officeren ikke får erfaringer fra hele Forsvaret. Dette kræver dog en generel adfærdssændring hos hele FSV. Så skal den lokale CH ikke stille krav til at en kommende MA både har været i 1. og 2. ESK, SOK, STS, FBE, FMT mv. for at bestride den specifikke stilling. Det kræver en tilvænning og en adfærdssændring i et samlet hele blandt MA-staben i hele FSV.

Spm.: Hvordan skal man styre indtag og frafald fremadrettet? Hvordan styrer man antallet af KL, OK mv.

Hvordan bliver magtforholdet mellem akademikere og "rigtige" officerer? Hvordan undgår "rigtige" officerer ikke at blive låst i operative stillinger, hvor akademikere ikke kan supplere. Hvordan skal midlertidig tjeneste erstattes? Hvornår starter ansættelseshjulet/ansøgningshjulet? Risikerer vi ikke at blive lukket ude af vores egne kontorer i land?

Sv.: Ansættelseshjulet/ansøgningshjulet kører allerede på visse niveauer og det bliver implementeret løbende. FPT skal dog ændres, da det endnu har sin "nuværende" struktur, som reelt set underbygger implementeringen. Ca. 1. OKT er man klar til at udvide ansættelsessystemet. En afledt effekt vil være, at mange af de andre myndigheder kommer til at gå ændringer i møde.

Vi vil netop blive presset ud i en situation, hvor akademikere presser os ud af kontorerne, hvis vi ikke gør noget, præcis som det er sket i Politiet. Dette skaber behovet for, at vi gør noget drastisk netop nu, som

Ryberg m.fl. ser som det modulariserede kompetenceudviklingssystem. Det er altså en form for overlevelsessstrategi at begynde at kæmpe de kampe med akademikerne netop nu og de næste par år ved et generelt kompetenceløft til den nuværende officersstab.

På sigt vil officerer ikke være tjenestemandsansatte, hvorfor det også skaber et behov for en ændret struktur. Der skal fortsat være et incitament til at følge med i udviklingen. Den enkelte MA skal dog arbejde for at følge med tiden og fortsat have ønske om at løfte sit kompetenceniveau. Der skal fremadrettet fokuseres mere på realkompetencer, så en PL, der forlader SVN og får 10 år som direktør i en civil virksomhed, ikke skal vende tilbage som PL. I sådan en situation skal der fokuseres på realkompetencer og vi skal i højere grad være bedre til at udnytte og meritere civile kompetencer.

ANSKUELSE OM DANMARKS MARITIME STRATEGI

Af Premierløjtnant Johannes Kidmose

Indledning

70% af jordens overflade er dækket af vand. 80% af jordens befolkning bor i kystnære områder. 90% af al verdenshandel bliver på et tidspunkt fragtet til søs. 75% heraf bliver fragtet gennem enkelte essentielle stræder¹ og ”choke points”².

Disse tal er imponerende og måske ikke noget man tænker over til hverdag. Endnu mindre tænker man nok over, at ud af de 90% af den søbårne verdenshandel, så fragtes 10% heraf om bord på danskejede skibe. Dertil kommer, at danske rederier og shippingfirmaer er verdens fjerdestørste operatør af bruttotonnage i verden. Danske maritime virksomheder står for 24% af landets totale eksport og har en samlet produktion på ca. 287 mia. kr. årligt. Derudover beskæftiger de danske maritime erhverv ca. 115.000 mennesker. Danmark er verdens 19. største flagstat.³

Danmark er også et Rigsfælleskab med Grønland og Færøerne. Overfor disse lande har Danmark pligt til at varetage visse sikkerhedspolitiske interesser. Dette betyder blandt andet, at Danmark skal sikre suveræniteten i hele Rigsfælleskabet. Dette betyder også et øget fokus mod Arktis og mod de udfordringer og muligheder, som den nuværende afisning åbner op for. Det samlede rigsfællesskab udgør en kyststrækning på ca. 53.000 km.⁴

Med ovenstående fakta er det tydeligt, at havet er væsentligt for Danmark og for Rigsfælleskabet. Med den danske historie og dets strategisk vigtige placering er det også klart, at Danmark har et særligt maritimt kendetegn. Både politisk, økonomisk og i militær strategisk forstand.

Således er det altså essentielt, at Danmark har en maritim strategi, som tager højde for både politiske (nationale og internationale), økonomiske og militære forhold i en globaliseret verden med Danmark som verdensaktør.

Man må formode, at det politiske/strategiske niveau anser forsvarskommissionens anbefalinger og forsvarsforliget som grundsten for en dansk

maritim strategi – eller hvad? Uanset er det i hvert fald interessant at betragte disse dokumenter og vurdere, hvorledes Danmarks Maritime Strategi i øvrigt er i overensstemmelse med NATO's maritime strategi og de klassiske sømilitære teoretikers anskuelser?

Fundament for anskuelser

Jeg vil anvende sømilitære fagtermer og udtryk i mine anskuelser, hvorfor det forudsættes, at læseren har grundlæggende kendskab til disse.

Det anbefales ligeledes, at læseren har kendskab til Harry Yargers formuleringer vedrørende begreberne: "Ends", "Ways", "Means" og "Risks".

Ydermere anbefales det, at læseren har grundlæggende kendskab til Carl Philipp Gottfried von Clausewitz' begreber: "Centre of Gravity", "Friction", "Fog of War" og "Trinity".

Clausewitz og Yargers begreber vil blive anvendt i mine anskuelser, men der vil ikke blive redegjort yderligere for dem.

Man er selvfølgelig meget velkommen til at læse om anskuelserne alligevel, men en grundlæggende forståelse for ovennævnte teoretikere vil være en fordel.

Eftersom mine anskuelser primært fokuserer på sømilitær strategi er det oplagt at anvende de to mest anerkendte teoretikere indenfor den maritime krigsteori, Mahan og Corbett, som jeg for de uindviede vil beskrive kort – men lidt hurtig læsning på Wikipedia vil såmænd også kunne give en overordnet viden om de herrer. Og der er mulighed for at finde gode links til deres respektive hovedværker, som er essentiel læsning for enhver søofficer med interesse for sit virke.

Alfred Thayer Mahan (1840-1914)

Amerikansk søofficer, historiker og geostrateg. Mahans teorier baserer sig primært på seks forskellige forhold i relation til sømagt⁵:

- Geografisk position
- Fysisk opbygning
- Territoriets størrelse og udstrækning
- Befolkningens størrelse
- Nationalkarakteren
- Regeringsstyrelsen

Mahan fokuserer på en decideret "Command of the Sea" som fordrer

magt over "Sea Lines Of Communication" (SLOC) (fx. handelsruter) og "Choke Points" og derudover en række depoter og baser som stationer i sømagten (efter den britiske kolonisering som forbillede).

Yderligere havde Mahan tre principper i forhold til søkrigen: Flåder skal bygges i fredstid, Flåder skal koncentreres i tilfælde af kriser eller krig og i tilfælde af krig engageres fjendens hovedstyrke. Dermed var Mahan af den overvejende overbevisning, at en krig kunne vindes til søs.

Endeligt havde Mahan en teori om, at en styrket militær flåde ville give maritimt herredømme, som ville give maritim handel, som ville give ressourcer – som igen ville kunne give mulighed for større sømilitær flåde. Altså en maritim spiral af voksende magt og økonomi⁶.

Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922)

Britisk flådehistoriker og geostrateg. Corbett var, trods sin samtidighed med Mahan, mindre totalitær i sin tilgang til sømagt. Corbett hævder således at "Command of the Sea" kan være generelt eller lokalt og permanent eller midlertidigt⁷. Ydermere var Corbett mere defensiv i sin tilgang til søkrigen. Dette betød ikke negativt engagement, men i højere grad at have fordelen ved defensiven, indtil en offensiv ville tilbyde sig. Fordelene ved defensiven beskrev Corbett bl.a. som operationer tæt på egne baser, kendskab til farvande, muligheden for overraskelse og det indeholdte modangreb.

Corbett hævder altså, at den totale "Command" ikke vil være til stede, men udelukkende være *primært* på egne eller fjendens hænder – eller i ingens hænder. Yderligere er det sjældent opnåeligt, eller ønskeligt, at få den totale "Command of the Sea", hvorfor Corbett i højere grad er fortaler for "Control" i kortere eller længere perioder, i større eller mindre grad⁸.

Corbett og Mahan er enige i en række forhold, som fx. vigtigheden af SLOC og Choke Points. Ydermere er de også enige om nødvendigheden af flåder i krig og vigtigheden i at besejre fjendens flåde. Der er dog langt flere punkter, hvori de er uenige. Dette gælder bl.a.: Mahan er offensiv, Corbett er defensiv. Mahan afkobler politikken, Corbett indtager den. Mahan koncentrerer flåden, Corbett ikke nødvendigvis. Mahan mener krigen er ubegrænset, Corbett mener begrænset. Mahan ser flåden som afgørende for krig – Corbett mener ikke en flåde kan sejre alene.

Både Mahan og Corbett var inspirerede af tidligere teoretikere som Clausewitz og Jomini. Tolkningerne og anvendelse af deres principper

bliver dog dechifreret i den kontekst de begge befandt sig i. Det er eksempelvis tydeligt, at Corbett, med den britiske baggrund, ikke lægger samme vægt i behovet for kolonisering som Mahan gør. Nogen vil derfor argumentere for, at Corbett er mere "udviklet". Ikke desto mindre er det tydeligt at en lang række stater, eksempelvis USA, stadig følger "Mahan-skolen"⁹.

Kritikere vil ydermere påpege den svaghed ved teoretikerne, at deres værker er udkommet forud for udbredelsen af ubåde, langdistancemissiler og "Over the Horizon Warfare".

Mahans og Corbetts teorier vil jeg sammenholde med de tre strategiske dokumenter, som jeg mener må være fundamentet i Danmarks Maritime Strategi – hvis vi har nogen...

Teksterne er: "NATO alliance Maritime Strategy", sømilitære uddrag af "Forsvarskommissionen af 2008" og endeligt sømilitære uddrag af "Aftale på Forsvarsområdet 2013-2017". Disse tekster kan læseren nemt finde ved blot at søge dem på internettet.

Danmarks maritime strategi

Dette afsnit er opdelt i 3 hoveddele. Indledningsvist redegøres for de tre omtalte tekster med kort identificering og analyse af "Ends, Ways, Means og Risks". Følgende delafsnit sammenholder dette med Mahans og Corbetts teorier om sømagt. Endeligt gives en vurdering af, hvorvidt der er sammenhæng mellem teorierne og Danmarks samlede strategier.

- **Nato Alliance Maritime Strategy**¹⁰

Den seneste udgave af NATO's såkaldte "Strategiske Koncept" er fra 2010¹¹. Heri beskrives "Ends" eller kernen/målet med NATO, nemlig at organisationen skal sikre fred og sikkerhed for dets medlemslande. En af vejene hertil er beskrevet i: NATO ALLIANCE MARITIME STRATEGY. Dette dokument er at betragte som måder, hvorpå at "Ends" skal nås – altså "Ways". Teksten beskriver fire overordnede måder:

"Deterrence and collective defence" indebærer, at alliancen skal fortsætte med at kunne "afskrække" med militære midler. Kunne bevæge sig fleksibelt og med kort varsel. Kunne være til stede og udføre overvågning, hvor det måtte være nødvendigt; og endeligt opretholde stærke kapabiliteter¹².

"Crisis Management" indebærer konfliktdæmpende operatio-

ner, fredsskabende- og fredsbevarende initiativer, humanitær assistance og lign.

Her lægges vægt på at hovedparten af sådanne operationer er baseret på land, men at hurtige, mobile, fleksible og deployerbare flådeenheder anses som en væsentlige støttende faktor – et behov for ”Means”.

”**Cooperative Security**” er den ”diplomatiske” søjle. Her lægges vægt på, at der skabes sammenhold og stabilitet gennem dialog, partnerskab og fælles aktiviteter. Dette indeholder øvelser på tværs af nationer og havnebesøg.

”**Maritime Security**” en beskrivelse af behovet for maritim overvågning og patruljering (globalt), herunder de kystvagsrelaterede opgaver og opretholdelse af den internationale jurisdiktion.

Slutteligt beskriver dokumentet en ”Comprehensive Approach” – altså den omfattende tilgang, hvormed NATO skal anskue de beskrevne ”Ways”.

Det er derfor hovedsageligt ”Ways” - måder, der bliver beskrevet i dokumentet. Der er kun ganske få tilfælde, hvor der kan argumenteres for nærlige ”Means”. Det er i nogle få passager, hvor der eksempelvis beskrives faktiske øvelser (SNMG) eller havneophold, at der kan argumenteres for egentlige midler til at nå endemålet. Yderligere kan der argumenteres for, at ”Means” ikke vil være relevant at beskrive i et strategi-papir, som er tilsigtet en alliance, hvor der ikke er direkte råderet over andre staters midler¹⁷.

Dokumentet er udarbejdet i NATO og er dermed vedtaget i konsensus. På den baggrund kan der argumenteres for at ”Trinity” (Clausewitz) er opfyldt, idet både den militære og politisk civile søjle er repræsenteret, samtidig med at det vurderes, at der i befolkningen er opbakning til at være en del af alliancen og dets engagementer generelt¹³.

Det er også værd at bemærke, at dokumentet tager højde for ”Friction” i den forstand, at der direkte beskrives en forståelse for at medlemslandene ikke momentant kan transformere maritime styrker, ”Means”, til at agere på nye metoder, ”Ways”¹⁴. Denne ”Friction” kan også tolkes som en ”Risk”, idet at det er en nødvendighed for medlemslandene at

transformere sig til nye opgaver. Hvis dette ikke lykkedes, vil der være en risiko for at "Ends" ikke kan opretholdes.

- **Forsvarskommissionen af 2008¹⁵**

Indledningsvist beskriver dokumentet søværnets opgaver, som fortsat at være overvågning og suverænitetshævdelse, nationalt, sideløbende med bidrag i international operationer. Dette kan i nogen grad tolkes som "Ends".

Efterfølgende beskrives, relativt detaljeret¹⁶, hvorledes søværnets kapaciteter fremadrettet skal være fordelt.

Dette uddrag af Forsvarskommissionen af 2008 har en underoverskrift – Sømilitære kapaciteter. Heri ligger implicit, at der beskrives "Means" – midler til rådighed for at løse søværnets opgaver, nationalt og internationalt.

I flere tilfælde understreges disse "Means" med en årsagssammenhæng, der kan læses som "Ways". Eksempelvis nævnes en styrkelse af fregatterne, således at de kan understøtte operationer i land. Hermed bliver fregatterne altså, udover at være et middel, også en metode for, hvorledes man fremadrettet forestiller sig at udføre landmilitære operationer.

Ved ikke at ændre søværnets kapaciteter fremstilles passager, som kan tolkes som "Risks". Dette er bl.a. behovet for yderligere kapaciteter ved Grønland, idet der er en risiko for ikke at kunne udføre den nødvendige overvågning ved Grønland, hvis ikke der tildeles yderligere kapacitet.

Endeligt konkluderer Forsvarskommissionen et behov for tilmelding til NATO, således at både længerevarende operationer kan finde sted – og at der skal være kapacitet til koncentration af en indsats i kortere perioder. Dette forhold kan tolkes som et behov for i en kortere periode at kunne vægte et "Center of Gravity" (Clausewitz).

- **Aftale på forsvarsområdet 2013-2017¹⁷**

Dette dokument er i højere grad end de to forrige et udtryk for "Ends, Ways and Means". Indledningsvist gøres det klart, at forsvarets (og dermed søværnets) opgave er at sikre det danske riges suverænitet og landets fortsatte eksistens, integritet og sikkerhed.

Dette er et klart udtrykt "Ends" for beskrivelsen af en strategi for forsvarsområdet.

De efterfølgende afsnit i dokumentet beskriver, hvad forsvaret vil og skal. Der er altså tale om "Ways" – måder, hvorpå Danmark skal bane vejen til sine "Ends". Der er dog passager, som beskriver trusler mod Danmark, uden at der opstilles egentlige "Ways" for at imødegå disse. Det er eksempelvis i beskrivelsen af udbredelsen af cyper-warfare, langtrækkende missiler og masseødelæggelsesvåben. Det kan altså tolkes som værende "Risks", der ikke umiddelbart bliver dækket af de opsatte "Ways"¹⁸.

For søværnets vedkommende bliver der yderligere beskrevet mere detaljerede "Ways", som efterfølgende bliver fulgt op med "Means" – omfordeling af kapaciteter, i en relativt detaljeret grad.

Dette dokument er altså mere stringent i forhold til opdelingen af "Ends, Ways and Means", men tager kun i meget begrænset omfang højde for "Risks".

Med disse overordnede strategiske rammer for Danmark er det nu interessant at anskue, hvorvidt der er sammenhæng imellem disse og de teorier for sømilitære strategier, som blev opsat af Mahan og Corbett.

Sømilitær teori vs. danmarks sømilitære strategier

Mahan beskriver som nævnt seks forskellige forhold, som er afgørende for et lands status som sømagt:

- **Geografisk position**

Som tidligere beskrevet er Danmark placeret i et af verdens "Choke Points", idet de danske bæltter adskiller Østersøen fra Nordsøen. Dette giver Danmark en særlig position inden for sømagtsgeografi.

- **Fysisk opbygning**

Danmark er en halvø med flere spredte øer og i Rigsfælleskabet yderligere et ørige med Færøerne og Grønland. Danmark har flere større havne og er nemt at komme til fra søsiden.

- **Territoriets størrelse og udstrækning**

Rigsfælleskabet har ca. 53.000 km kyststrækning¹⁹.

- **Befolkningens størrelse**

Danmark har en relativt lille befolkning og har dermed ikke de nødvendige menneskelige ressourcer til at drage nytte af det totale areal (i Mahans forståelse), men der er dog ca. 115.000 mennesker tilknyttet de maritime erhverv med relation til Danmark.²⁰

- **Nationalkarakteren**

Med henvisning til de imponerende tal for dansk erhvervsliv i det maritime miljø, må Danmark siges at opfylde de nationale karakteristika, der udgør en handelsnation med evne og vilje til at ekspandere sine markeder.²⁰

- **Regeringsstyrelsen**

Det danske demokrati har karakter af villighed til handel og støtter igennem demokratiske processer dansk erhvervsliv og dansk søfart.²⁰

Både Mahan og Corbett vægter SLOC og "Choke Points" højt i deres vurderinger af militær magt, men ved forskellige anskuelser²¹. Dette kan illustreres med følgende eksempel:

Dansk maritim strategi lægger i Forsvarsaftalen op til en nedlæggelse af Kystudkigstjenesten og de Maritime Overvågningscentre. Dermed fjernes altså "Means" til "Command of the Sea" i netop lokale SLOC og "Choke Points". Dette vil Mahan vurdere som et tab af "Command". Corbett derimod vil argumentere for en "Control of the Sea" i større eller mindre grad – permanent eller midlertidigt. Dette forhold vil argumentere for at tiden, hvor disse "Means" har været nødvendige, ikke længe er til stede.

Corbett og Mahan taler om nødvendigheden for kontrol med SLOC. Dette forhold forsøger dansk maritim strategi at imødegå på den måde, at Danmark anser NATO som værende en hjørnesteen i dansk forsvarspolitik – og i NATO's maritime strategi er netop nævnt, "Maritime Security" og "Cooperative Security", som begge taler for rutinemæssig overvågning og patruljering i internationale farvande²². Danmark nævner specifikt i Forsvarskommissionen og i Forsvarsaftalen, at 1-2 større enheder skal kunne være indsat i internationale opgaver.

Samtidig med internationale opgaver varetages de danske opgaver og opgaverne i Arktis. Dette forhold er i højere grad i overensstemmelse med Corbett, som hævder, at en flåde ikke nødvendigvis skal være koncentreret, men derimod godt kan være spredt indtil en koncentration er

nødvendig²³. Dette forhold er i særdeleshed gældende for dansk strategi, hvor sammenhængen mellem Danmarks geografiske natur og midler/ressourcer ikke kan harmonere med Mahans tilgang om at flåderne skal være koncentrerede og opretholde "Command".

Mahan postulerer, at søkrigen skal afkobles politikken, og at dens magt alene er nok til at vinde en krig. Corbett derimod ser en sammenhæng imellem søkrig og politik og mener ikke, at krigen alene kan vindes til søs²⁴.

Både Danmarks og NATO's maritime strategier lægger i høj grad op til behovet for at kunne agere i "joint and combined operations" – ikke bare "hard power" militært, men også ved at agere "soft power" i rammen af både NATO, FN og EU²⁵. Dette sammenholdt med det faktum, at Danmarks strategi er vedtaget af folketinget, viser den klare kobling med politiske og værnssfælles forhold.

Endeligt belyser Mahan sammenhængen imellem sømilitære kapaciteter og en ekspansion af handelsflåden og dermed økonomisk magtprojicering²⁶. Dette forhold bliver ikke taget ad notam i dansk maritim strategi, men i nogen grad i NATO's strategi, som belyser behovet for tilstedeværelse i relation til "Maritime Security" og beskyttelsen af SLOC, fiskeri og berigelse af øvrige naturressourcer²⁷.

Er der sammenhæng?

Vælger man at anskue Dansk Maritim Strategi, som en samling af både de nationale strategier og NATO's maritime strategi, kan der i nogen grad findes sammenhæng mellem denne og Mahans teorier om sømagt, og i høj grad findes sammenhæng set i forhold til Corbetts teorier om sømagt.

Danmark opfylder i høj grad Mahans forudsætninger for at kunne være en sømagt, dog med den undtagelse, at der ikke er sammenhæng mellem Rigsfællesskabets geografiske udstrækning og den til rådighed værende befolkningsstørrelse. Og det er sandsynligvis det faktum, som i overvejende grad, er årsag til, at Danmark nærmere er i overensstemmelse med Corbetts teorier. Dette forhold er tydeligst ved Danmarks omfordeling af "Means" til i højre grad at fokusere på enkelte internationale opgaver, samtidigt med fokus på elementer i hjemlige farvande og i Arktis. Der er altså tale om, at flåden ikke er koncentreret. Flåden udfører den tilstrækkelige kontrol. Den er koblet sammen med politiske forhold. Den er ikke enestående, idet der er fokus på sammenhæng med øvrige militære og civile instrumenter og endeligt er den defensiv i sin udstrækning.

Ydermere er der i strategien ikke en direkte kobling mellem flådens størrelse og engagement og Mahans teori om sammenhæng med handelsflådens ekspansion.

Overordnet er der i nogen grad sammenhæng mellem NATO's og Danmarks "Ends". Ydermere er der overensstemmelse mellem "Ways" for både NATO og Danmark, om end NATO's maritime strategi er mere eksplicit i udformningen af "Ways", hvor Danmarks strategi i grovere træk dækker "Ways". "Means" bliver ikke beskrevet i detaljeret grad i NATO's strategi. Det gør det derimod i dansk strategi, som relativt detaljeret beskriver de tilstedeværende midler.

Dansk strategi lægger sig i høj grad op ad Corbetts teorier for projicering af sømagt. Dette forhold skyldes Danmarks begrænsede ressourcer i forhold til det ellers omfattende territorium.

"Risks" bliver anvendt i mindre grad ved både NATO's strategi og ved Danmarks. NATO påpeger indirekte en "Risk" ved den omstændige og tidskrævende transformation af flåderne, hvorimod dansk strategi antyder "Risks" ved eksempelvis cyber-warfare og langdistance missiler.

Det er interessant at se, hvorledes Danmark i forhold til Mahans teorier er en udpræget sømagt, men hvordan "Means" og ambitioner er relativt begrænsede i de danske strategipapirer. I forhold til, at Danmark er verdens 19. største flagstat og besidder af 53.000 km kystlinje, med en sikkerhedsstrategisk placering, er det diskutabelt om forsvarets sikkerhedspolitiske "Ways" og "Means" er et udtryk for dette forhold.

Mine anskuelser i dette indlæg tager ikke højde for land- og luftmilitære forhold. En umiddelbar vurdering er, at Danmark med sin sømagts-status i langt højere grad burde fokusere på det, der i virkeligheden er kernen for en sømagt og dermed for Danmark – nemlig det sømilitære.

Den danske flåde kan ikke stille sig tilfreds med at bygge sin tilstedeværelse og sine opgavekomplekser på tre spredte dokumenter og ad hoc løsning af opkommende opgaver – slet ikke i en tid, hvor ressourcer er begrænsede.

På den baggrund vil jeg anbefale, at søværnet, med de rammer der er givet, opbygger en egentlig Dansk Maritim Strategi. En strategi, der tør lægge lange perspektiver og som tør inddrage andre aspekter af den maritime sektor. Der skal være en kobling imellem søværnets engagementer på tværs af andre værn og på tværs af politi, brandvæsen og

Søfartsstyrelse. Der skal være kobling til strategierne for de danske maritime erhverv, og der skal være en kobling til søværnets anvendelse i det almindelige udenrigspolitiske opgavekompleks.

Det er min overbevisning, at søværnet er sømagten Danmarks stærkeste strategiske kort – militært, men i høj grad også i udenrigsdiplomatisk forstand i øvrigt.

Sømagten Danmark fortjener – og har behov for – en omfattende, brugbar og stærk maritim strategi.

Noter:

1. http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/20110318_alliance_maritime-strategy_CM_2011_23.pdf
2. Begreb dækkende over ”flaskehalse” til søs. Dette dækker over internationale stræder og passager så som: de danske stræder og bælter, Suez, Panama, Gibraltar, Hormuz, Malaga og flere andre.
3. www.evm.dk - vækstplan for det blå Danmark, side 1
4. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2060.html>
5. Mahan, Alfred Thayer, Discussion of the elements of seapower, side 24-45
6. Krigsteori, PhD Lars Bangert Struwe, SOS, 2013.
7. Some Principles of Maritime Strategy, Julian S. Corbett, side 337-339
8. Ibid. 327-333
9. Foredrag, Lars Bangert Struwe, SOS, januar 2013
10. http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/20110318_alliance_maritime-strategy_CM_2011_23.pdf
11. http://www.nato.int/strategic-concept/pdf/Strat_Concept_web_en.pdf
12. fx. nukleare våben og ballistiske missiler.
13. <http://www.information.dk/263645>
14. http://www.nato.int/strategic-concept/pdf/Strat_Concept_web_en.pdf, side 6
15. Den tildelte empiri i denne anskuelse er et uddrag af den samlede Forsvarskommission af 2008: <http://www.fmn.dk/videnom/Documents/Hovedbind%20%E2%80%93%20FK-OM%202008%20beretning.pdf>
16. På enheds niveau.
17. http://www.fmn.dk/videnom/Documents/Aftale_paa_forsvarsomraadet_2013-2017a.pdf

18. De kan måske udgøre en "Fog of War", hvis man ikke imødegår den "Friction" de vil være i et krigsscenario.
19. Der er dog store dele af kyststrækningerne som er ubeboede og ufremkommelige. (USA kyststrækning er til sammenligning ca. 20.000 km) (CIA factbook)
20. www.evm.dk - vækstplan for det blå Danmark
21. Mahan, Alfred Thayer, Discussion of the elements of seapower, side 24-45
21. Krigsteori, PhD Lars Bangert Struwe, SOS, 2013.
21. Some Principles og Maritime Strategy, Julian S. Corbett, side 336-339
22. http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/20110318_alliance_maritime-strategy_CM_2011_23.pdf pkt. 12-15
23. Some Principles og Maritime Strategy, Julian S. Corbett, side 338-339
24. Krigsteori, PhD Lars Bangert Struwe, SOS, 2013.
25. http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/20110318_alliance_maritime-strategy_CM_2011_23.pdf pkt. 16-19 +
http://www.fmn.dk/viden/om/Documents/Aftale_paa_forsvarsomraadet_2013-2017a.pdf, side 1-2
26. Eksempelvis bliver pirateri-problematikken ikke nævnt i den danske strategi for forsvaret, men derimod i Erhvervs- og Vækstministeriets Strategi: www.evm.dk - vækstplan for det blå Danmark,
27. http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/20110318_alliance_maritime-strategy_CM_2011_23.pdf pkt. 4.+5.

STREJKEN PÅ SPITHEAD I 1797 MOD ROYAL NAVY OG ADMIRALTY

Af Marinehistorikeren, lic.jur. Per Jacobsen

"Mytteriet på Spithead er også et godt eksempel på, at et dårligt arbejdsmiljø, herunder en hensynsløs behandling af skibsbesætningerne, kan forvolde ubehagelige følger for tjenesten, og derved svække den pågældende enheds effektivitet."

Indledning

I 1797 var Storbritanniens stilling presset. Man var deltager i de franske Revolutionskrige, men dets allierede var faldet fra, enten fordi de var erobrede af de franske hære, eller fordi deres politik var domineret af Frankrig. Tilbage var alene Østrig, der imidlertid vaklede. Samtidigt truede en fransk invasion Sydengland eller Irland. Økonomisk var situationen også spændt, idet Bank of England var gået fra guldet, således at betalingsmidlet nu var banknoter¹. Befolkningen kunne dog sove nogenlunde roligt, efter at flåden, under kommando af Sir John Jervis, den 14. februar havde tilføjet Frankrigs allierede Spaniens flåde et solidt nederlag i slaget ved Kap St. Vincent.

Det var derfor et chok for den britiske befolkning, da man fik underretning om, at besætningerne på Kanalflåden, Værnet mod den truende franske invasion, den 16. april havde gjort mytteri, da flådens chef, Admiral Lord Bridport, beordrede den til at lette anker. Det er mindre forståeligt, at ledelsen af Royal Navy samt den britiske regering øjensynligt også blev overrasket, idet Admiralty havde modtaget diverse advarsler, der pegede på, at et mytteri i Kanalflåden var en nærliggende mulighed. Som eksempel kan nævnes et klagebrev af 16. juni 1796 til Admiralty fra besætningen på fregatten SHANNON, hvori det hedder:

".....ill-treatment which we have and do receive from the tiriant of a Captain from time to time, which is more than the spirits and harts of true English Man can cleaverly bear; for we are born free bur now we are slaves.....We hope your Lordships will be so kind to us and grant us a new commander or a new ship for the Captin is one of the most barbarous and one of most unhuman officers that ever a sect of unfortunate men ever had the disagreeable misfortune of being with, which treatment and bad usages is anufe to make the sparites of Englishmen to rise and steer the ship into and enimies port. " 2

Ortografien og grammatikken kunne være bedre, men meningen er klar nok.

I et andet brev fra besætningen på NASSAU hedder det:

"...the ill-usage we have on board this ship forced us to fly to your Lordships the same as a child to its father. It is most impossible for us to put it down in paper as cruel as it really is with flogging and abusing above humanity".

I brevet hedder det i den forbindelse, at denne behandling ikke opmuntrede til at *"Face the Enemy with a cheerful Heart."*³

Admiralty havde modtaget diverse breve med et tilsvarende indhold, men fandt øjensynligt ikke, at besætningerne havde grund til at klage over forholdene, sandsynligvis fordi mange af de høje Admiralitetslorder ikke havde begreb om de forhold, hvorunder besætningerne levede ombord i skibene. Man fandt det derfor ikke nødvendigt at forelægge brevene for First Lord of Admiralty, Lord Spencer. Denne modtog imidlertid et brev fra Captain Pakenham, der burde have fået ham til at reagere. Pakenham vidste, at flådens Captains havde sendt et memorandum til Admiralty, hvori man plæderede for egen lønforhøjelse. Det var Pakenhams opfattelse, at mange officerer var af den opfattelse, at de, der virkeligt trængte til en lønforhøjelse, var folkene, der udgjorde flådens besætninger. Disses løn var således fastsat i 1652 under Commonvelt (styret før Charles 2), hvor samfundsforholdene havde været anderledes, og var ikke siden blevet ændret. Flådens løjtnanter havde allerede fået lønforhøjelse, og folkene var uden tvivl klar over, at de selv kunne få en betydeligt højere hyre i koffardifart. Det ville derfor efter hans opfattelse ikke være urimeligt, såfremt de havde fået den opfattelse, at hvert trin på rangstigen måtte forfølge sine egne formål, og at man havde glemt at fæstne opmærksomheden på underbetalingen af trænede søfolk. Da soldaternes løn var blevet forøget 2 år tidligere, måtte det forventes, at der ville blive uro blandt besætningerne på flådens skibe, hvis ikke folkenes lønninger også blev forøget. Pakenham sluttede derfor sit brev med følgende advarsel:

*"....and that is the consequence I would take the liberty of warning your Lordship of. It seems to me too probable to give foundation for any doubt."*⁴

Brevet viser i hvert fald, at mange officerer var klar over mandskabernes utilfredshed, og måske også havde nogen sympati med dem. Selv Admi-

ral Nelson, der ellers ikke havde noget til overs for mytteririster, skriver i et brev til kongesønnen, the Duke of Clarence:

*"I am not surprised that Your Royal Highness should have felt all the Agony of Suspense during the late extraordinary Acts at Portsmouth as not knowing how the would terminate, but to us who see the whole at once we must think that for a **Mutiny** which I fear I must call it having no other name, that it has been the most Manly thing I ever heard of, and does the British Sailor infinite honor. It is extraordinary that there never was a regulation by authority for short Weights & Measures and it reflects on all of us, to have suffer'd it so long. But I hope our Seamen, as they say, will hate the French as much as ever."*⁵

Lord Spencer, der ellers var særdeles fornuftig i sin administration af flåden, havde næppe noget egentligt kendskab til forholdene for besætningerne, selvom han naturligvis var klar over lønningernes størrelse, og da han, som tidligere nævnt, ikke havde kendskab til de klagebreve, Admiralty havde modtaget, gjorde Pakenhams brev ikke særligt indtryk på ham. Derfor tænkte han mere på, hvad finansministeren ville sige til et krav, der ville betyde, at budgettet skulle ændres, ligesom han forudså, at Parlamentet ville blive særdeles utilfreds, hvis han fremkom med et sådant krav. Han foretog sig derfor intet, men sendte et svar til Pakenham, hvori det bl.a. hed:

"...Though undoubtedly this subject is one which we cannot but wish for a proper opportunity of giving some relief upon, it is, however, so very dangerous to be stirred that I trust every one will see the propriety of not allowing is to be agitated on any account whatever."

Svaret var således et typisk politikersvar, og vidnede om, at Spencer næppe havde forstået alvoren i Pakenhams henvendelse⁶.

Baggrunden for mytteriet.

Folkenes utilfredshed skyldtes ikke mindst størrelsen af lønningerne, der for en "Able Seaman" var 24 shilling om måneden og for en "Ordinary Seaman" 19 shilling. Disse beløb var, som nævnt, fastsat under Commonwealth tilbage i 1600.tallet. Der var imidlertid forskellige tvungne fradrag, f.eks. til Chatham Chest, der var en pensionsfond for folkene. Slutresultatet betød, at en sømand skulle være heldig, såfremt der var 10 shillings tilbage til afregning. Herudover var der lange perioder, hvor Staten ikke udbetalte hyren til tiden. Endvidere var det vanskeligt for søfolkene at få overført penge til deres pårørende. Hvis sømanden blev ude af stand til at udføre sin tjeneste på grund af sygdom, selv om det

skyldtes, at han var blevet såret, fik han ingen løn for den tid, hvor han var ude af stand til at gøre tjeneste. Hvis han blev invalideret, fik han pension, den udgjorde imidlertid kun 7 Pund Sterling om året, hvor en soldat i en tilsvarende situation fik 13 pund. Lønningerne var fastsat i 1652, hvor de økonomiske forhold havde været meget anderledes⁷.

Forplejningen var ligeledes i de fleste tilfælde ringe. Selv i havn, hvor der var mulighed for friske provisioner, måtte man som regel nøjes med saltet kød, og man fik sjældent friske grøntsager, selv om sådanne var det bedste middel mod den skørbug, der ofte hærgede skibene. Endvidere var forholdet det, at man ikke fik de fulde mængder af provisioner udmålt efter normal engelsk vægt, hvor et pund bestod af 16 ounces, idet purseren (skibets forvaltningsofficer) udmålte rationerne efter et pund på kun 14 ounces. Differencen skulle dække evt. svind, og udgjorde i øvrigt purserens løn⁸.

Et stort problem for mandskaberne var den manglende frihed. Mandskabet bestod dels af nogle få frivillige, et stort antal ”pressede” og endeligt et antal såkaldte ”Quota-men”. Disse sidste blev udskrevet af de enkelte Counties, og medlemmer af denne gruppe havde i mange tilfælde en bedre uddannelse end de øvrige⁹. Folkene var ikke forhyret for et bestemt tidsrum, men måtte gøre tjeneste, så længe der var behov, et tidsrum, der kunne strække sig over flere år. De havde naturligvis et stort behov for orlov eller landlov en gang imellem, men sådanne tiltag var uhyre sjældne, selv hvis skibet befandt sig i den pågældende sømands hjemmehavn, idet der næsten var en formodning for, at en sømand, der havde fået landlov eller orlov, ville benytte lejligheden til at desertere¹⁰.

Endeligt var der på en del skibe tale om, at besætningerne blev behandlet med stor brutalitet af nogle officerer, herunder også skibschefer. Selv de unge ”Midshipmen”, der endnu ikke havde nået løjtnantsrang, kunne uden tjenstlige konsekvenser udvise brutalitet overfor folkene, jf. de ovenfor citerede breve fra besætningerne på SHANNON og NASSAU.

Mytteriet iværksættes.

Da de mange breve til Admiralty fra besætningerne ikke gav noget resultat, besluttedes det efter diskussioner på de enkelte skibe og mellem talsmænd for disses besætninger at iværksætte en kollektiv aktion. Ledelsen af denne befandt sig øjensynligt i Admiral Howe's tidligere flagskib, QUEEN CHARLOTTE, men det blev i øvrigt aldrig klart for Admiralty eller andre, hvem der var leder af aktionen¹¹. Dens forløb viste imidlertid, at lederne kunne være blevet fremragende fagforeningsledere, idet de var i stand til at forhindre, at situationen medførte nogen form for

vold eller blodsudgydelse fra folkenes side, ligesom de var i stand til at opretholde disciplinen i besætningerne.

Det blev besluttet at bede Admiral Howe, sejrherren i slaget den "First of June", om at hjælpe med at opnå bedre forhold. Baggrunden var, ikke mindst, at mange af folkene havde deltaget i dette slag, og at besætningerne havde stor respekt for og tillid til Lord Howe, der i øvrigt formelt stadig var chef for Kanalflåden, idet Admiralty af hensyn til moralen i flåden ikke ville pensionere ham. Den reelle chef var Admiral Lord Bridport¹². Howe, der blandt søfolkene havde kælenavnet "Black Dick", blev anset for "Folkenes Ven". Brevet til Howe blev sendt fra de enkelte skibe, men de var enslydende. I brevene, der respektfuldt var stilet til "The Right Honourable Richard, Earl Howe, Admiral of the Fleet and General of Marines", hed det:

"The humble petitioners on board His Majesty's Ship QUEEN CHARLOTTE (eller navnet på det skib, hvorfra brevet kom) on behalf of themselves and their Brethern on Board of the Fleet at Spithead. Most humbly sheweth that your petitioners most humbly entreat that your Lordship would be pleased to take the hardships of which they complain into consideration and lay them before the Lords Commissioners of the Admiralty, not doubting in the least from your Lordship's interference in their behalf they will obtain a speedy redress....."

Brevet omtalte mærkværdigvis kun lønspørgsmålet, herunder vanskelighederne med overførsel til folkenes pårørende af en del af lønnen. Man nævnte også, at lønnen var fastsat under Charles den 2s styre i midten af 1600-tallet, hvor samfundsforholdene havde været anderledes, ikke mindst, at priserne havde været meget lavere¹³. Der blev også sendt et brev til Sir Evan Nepean, den magtfulde sekretær for Admiralty. Også dette brev omtalte kun kravet om lønforhøjelse.

Lord Howe modtog brevene med posten. Da teksten i brevene var enslydende, og da brevene efter hans opfattelse, bortset fra 3 – 4 af dem, synes at være skrevet af den samme person, ganske vist med fordrejet håndskrift, kom han til det resultat, at de ikke var udtryk for opfattelsen og stemningen i hele flåden, men stammede fra et eller flere besætningsmedlemmer, som var utilfredse med at være blevet "presset". Han mente, at folkene i "hans Flåde" var glade og tilfredse, og at brevene således ikke var udtryk for hele flådens ønsker. For at være sikker, skrev han et brev til en af Admiralitetslorderne, Lord Hugh Seymour, som han bad om, når han var i Portsmouth, at undersøge, om nogen havde observeret tegn på utilfredshed i flådens besætninger. Lord Seymour svarede,

at ingen efter hans undersøgelse havde hørt om, at der var noget galt. Da Howe stadig var lidt usikker med hensyn til brevene og deres oprindelse, tog han den 22. marts til London, hvor han viste og afleverede dem til Lord Spencer¹⁴.

Denne, som øjensynligt troede mere på, at brevene var udtryk for hele flådens ønsker om ændring af lønnen, end Howe gjorde, blev rystet og forfærdet. Han var absolut ikke glad for dette krav, idet en imødekommeelse ville gøre en forhøjelse af et i forvejen opsvulmet nationalt budget nødvendig. Han forelagde det for Admiralty Board på dettes førstkommende møde. Der var blandt Admiralitetslorderne enighed om, at det klart ville være:

"impossible to do anything officially on the subject without running the risk of unpleasant consequences by a public agitation of so delicate a topic...",

Go, at det derfor var, "...advisable by the Board to take no notice of the circumstance..." De høje Admiralitetslorder synes ikke at have indset, at denne holdning kunne føre til mytteri, der ville være nok så ubehageligt, som de forudsatte "*unpleasant consequences*". Holdningen blandt medlemmerne af "*the Board*" skyldtes, som forudset af Spencer, at man frygtede Parlamentets holdning til at ændre budgettet. men også en frygt for, at en offentliggørelse af grundene til mandskabernes utilfredshed med deres forhold, kunne medføre en ubehagelig offentlig diskussion. Da Lord Seymour kunne sige, at alt i Portsmouth syntes roligt, besluttede Spencer, at man ikke ville foretage videre i sagen¹⁵. Han var øjensynligt stadig ikke klar over sagens alvor.

Da folkene ikke fik noget svar fra Lord Howe, og heller ikke nogen reaktion fra Admiralty, blev de skuffede. Lederne af aktionen var nu klar over, at man måtte bruge stærkere midler for at få kravene opfyldt. Man blev derfor enige om, at rette henvendelse til Parlamentet om imødekommeelse af kravene. Der blev herefter sendt et brev, stilet til "*the Right Honourable and the Honourable Citizens and Burgesses in Parliament assembled*". Brevet var holdt i respektfulde vendinger. Det hed således således:

"We, your petitioners, therefore humbly implore, that you will take these matters into consideration, and with your accustomed goodness and liberality, comply with the prayer of your petitioners, and we are in duty bound ever to pray....."

For at være sikre på, at henvendelsen ikke, således som henvendelserne til Lord Howe og Admiralty, blev henlagt uden nogen form for svar eller handling, sendte man en kopi til oppositionens leder, Charles James Fox, der næppe ville lade en sådan mulighed for at genere premierminister Pitt gå forbi sig. Endvidere sendtes en kopi af brevet til sekretæren for Admiralty, Sir Evan Nepean. Henvendelsen indeholdt de samme krav som henvendelserne til Lord Howe og Admiralty¹⁶.

Ud fra de hidtidige erfaringer var man imidlertid klar over, at der var en ikke ringe mulighed for, at denne henvendelse til Parlamentet ville blive lige så resultatløs som henvendelserne til Lord Howe og Admiralty, og man var derfor indstillet på at iværksætte en aktion, som kunne vise, at man mente kravene alvorligt. Det blev derfor besluttet, at man ville overtage kommandoen over skibene samtidigt med, at man sendte henvendelserne til London. I den instruktion, der sendtes til skibene hed det:

"...We are carrying on the business with the greatest expedition. We flatter ourselves with the hopes that we shall obtain our wishes, for they had better go to war with the whole Globe, then with their own subjects. We mean the day the petitions go to London to take charge of the ships until we have a proper answer from government. The signal will be first made by the QUEEN CHARLOTTE. The first signal is the Union Jack at the main with two guns fired; this is for taking charge... ..The second signal is a red flag at the mizzen top mast head, and two guns; this is to send a speaker from every ship. The petitions is to be ready to go on Monday if possible. You must send them and your letters to Mr. Pink, the Bear and ragged Staff, as that is our post office. Direct one petition to Evan Nepean, Secretary to the Admiralty. The other to Honourable Charles James Fox, South Street, Grosvenor Square..."

Indholdet af det første signal, der var *"for takling charge, and sending the officers and women out of every ship"*, kan måske læses som en indikation af, at folkene var parate til at gå langt for at få deres krav opfyldt¹⁷.

Captain Patton fik om aftenen den 12. april viden om den forestående aktion, og underrettede straks havneadmiralen, Sir Peter Parker, og roede derefter ud til ROYAL GEORGE for at underrette Lord Bridport, som næste morgen sendte et brev til Lord Spencer. Det blev bragt til London af Captain Glynn. I brevet hed det:

"I am sorry to inform your Lordship that a circumstance reached me yesterday which gave me much concern. It has been stated to me that

representations have been made by the crews of the Channel Fleet to Lord Howe and the Admiralty for an increase of pay. If this should be the case it would be very desirable for me to know what steps have been taken in consequence thereof? I am particularly anxious to receive such instructions as your Lordship and the Board may think expedient with as little delay as possible as I yesterday heard that some disagreeable combinations were forming among the ships at Spithead on this subject. Captain Glynn will deliver this with utmost expedition to your Lordship..."

Lord Spencer svarede med et brev, der var betegnet som "Secret and Confidential". Det hedder i svaret:

*"Some time ago Lord Howe transmitted to Lord Hugh Seymour several letters (in number eleven) purporting to come from the crews of the ships mentioned in the enclosed list. The letters were all in nearly the same words, and had much the appearance of being copied by the same person, though they are written in different hands. Lord Howe of course took no other notice of them, and it appeared impossible to do anything officially...."*¹⁸

De 11 breve var vedlagt brevet. Lord Bridport skrev herefter den 15. april til Sir Evan Nepean. I brevet hedder det:

"Herewith I return you eleven anonymous letters transmitted to me by this morning's post from Admiralty. You will also receive a petition delivered to me by Vice-Admiral Colpoys from H.M.S. LONDON; and one from the crew of H.M.S. ROYAL GEORGE bearing my flag, to which I have pledged myself that an answer will be given, as I consider the latter to be the sense of the Fleet, from the best information I have received. I have very much to lament that some answer had not been given to the various letters transmitted to Earl Howe and the Admiralty, which would in my humble opinion have prevented the disappointment and ill-humour which at present prevails in the ships under my orders. I therefore conclude their Lordships will not direct the squadron to proceed to sea before some answer is given to these petitions, as I am afraid it could not be put in execution, without, the appearance of serious consequences, which the complexion of the Fleet manifestly indicates. I have not time to enter farther into the particulars of this painful subject, being anxious to save this night's post, to which I hope to receive an answer by express, if their Lordships shall deem it necessary.

You will also herewith receive a petition which has this moment been

transmitted to me from the QUEEN CHARLOTTE, whose people have taken the lead in this business"¹⁹

Dette brev til Admiralitetets sekretær fra en af flådecheferne må siges at være ualmindeligt skarpt. Bridport lægger ikke skjul på sin opfattelse af Admiralitetets hidtidige behandling af sagen. Lokalt havde Havne Admiralen, Sir Peter Parker, allerede beordret skibscheferne til at sove om bord.

Samme Sir Peter havde også, ganske vist lidt sent sendt meddelelse til Admiralitetet, hvori han gav en temmelig korrekt fremstilling af besætningernes planer.

Admiralty, der udmærket vidste, at besætningerne nok havde god grund til at klage og ønske bedre forhold, var ikke klar over, hvor alvorlig situationen var, men mente, at klagerne var udformet og sendt af nogle få utilfredse besætningsmedlemmer. De høje Admiralitetslorder mente derfor, at det ville være en god ide at sende flåden til søs, hvor der ikke var den samme mulighed for at lave uro i besætningerne. På trods af Bridports tydelige advarsel, forstod Admiralty ikke, at utilfredse besætninger kunne lamme flåden og hindre den i at følge en ordre om at lette anker. Admiralitetet begik herefter den utrolige dumhed, at man, på trods af Lord Bridports og Sir Peter Parkers meddelelser om den igangværende aktion, Påskemorgen sendte en ordre til Bridport om, at han skulle gøre flåden klar til at lette hurtigst muligt, men straks skulle sende Admiral Gardners division til St. Helens, hvorfra flådens togter normalt startede²⁰.

Bridport, der var vred over Admiralitetets handlemåde, frygtede, at ordren til at lette ville få de af ham i brevet til Admiralty nævnte "*serious consequences*", men ordren betød også, at de planer, som aktionens ledere havde, måtte ændres, en omstændighed der kunne medføre kaos og måske et blodigt mytteri. Om bord i skibene fulgte man spændt, hvad der ville ske, når signalet til Gardners division om at lette blev hejst på hans flagskib ROYAL SOVEREIGN.

Der skete intet, ordren blev ikke fulgt af besætningerne. Det medførte, at besætningen på QUEEN CHARLOTTE bemandede rigningen og udbragte 3 lydelige Hurraråb, der blev gentaget fra resten af flådens skibe. Det var signalet, og Mytteriet var begyndt²¹.

Det, der nu skete var, at aktionens ledere om bord i QUEEN CHARLOTTE bemandede et fartøj, og det samme skete på ROYAL GEORGE,

og man roede nu rundt til de forskellige skibe, hvor man beordrede hvert skib til at sende 2 delegerede til QUEEN CHARLOTTE. Herefter bemandede de øvrige skibe også hvert sit fartøj, således at fartøjerne roede i "prosession" gennem flåden, hvor der faktisk var gudstjeneste om bord. Admiral Colpoys i LONDON prøvede at forhindre, at de udsendte fra QUEEN CHARLOTTE bordede hans skib, og kaldte sine Royal Marines ud. Med Bridport, der forudså evt. blodsudgydelser, beordrede i et signal Colpoys til ikke at gøre modstand²². Det skal i øvrigt bemærkes, at de delegerede, der nu kommanderede flåden, blev behandlet med samme respekt som skibschefer, når de gik om bord eller fra borde. Bådsmandspiberne lød, og det eneste, der manglede, var den sædvanlige opstilling af skibets officerer og "Midshipmen" ved falderebet.

Lord Bridport beordrede herefter mønstring af besætningerne i de enkelte skibe, hvor skibscheferne bad dem fremkomme med evt. klager. Samtidigt underrettede han Admiralty om, at det ville være toppunktet af absurditet, hvis man fulgte Admiralty's indstilling om at bruge, hvad Admiralty betegnede som "*vigorous and effectual measures for getting the better of the crews...or securing the ringleaders.*" Efter hans opfattelse var der ikke andet at gøre, end at "*in some measure comply with the prayer of the petitions*". Han kunne i den forbindelse meddele Admiralty, at både besætningerne på QUEEN CHARLOTTE og på ROYAL GEORGE var villige til at lette, hvis de fik svar på deres henvendelser²³.

Dette brev blev express bragt til London af Rear-Admiral Sir Charles Pole, der også kunne berette til Admiralty, hvad der var sket. Der skete nu det utrolige, at Admiralty igen beordrede Bridport til straks at stå til søs, hvilket naturligvis var umuligt. Man beordrede også Bridport til at delagtiggøre besætningerne i en meddelelse, der lidt redigeret af Bridport, lød således:

*"I am to acquaint the crews of His Majesty's ships under my command, that I have transmitted their petitions to the Lords Commissioners of the Admiralty, and I am authorised by them that their petitions will be taken into serious and immediate consideration as their importance requires."*²⁴

Bridport, der var klar over, at besætningerne var mistroiske over for Admiralty's løfter, var også klar over, at dette brev næppe ville stoppe mytteriet. Han prøvede derfor selv at appellere til besætningerne om at stoppe mytteriet. Hans opfordring lød således:

".... And the Commander-in-Chief trusts this answer will be satisfacto-

ry, and that the different ship's companies will immediately return to duty, as the service of the country requires their proceeding to sea."

Som nævnt ovenfor var besætningerne skeptiske overfor meddelelsen fra Admiralty, specielt ordene "*serious consideration*", som de mente reelt betød, at deres henvendelser netop ikke ville blive taget i betragtning. Bridports appel var uden virkning, og mytteriet fortsatte²⁵.

Samme aften samledes de delegerede fra de forskellige skibe i den store agterkahyt på QUEEN CHARLOTTE, der normalt blev benyttet af Admiralen.

Mytteriet (Strejken).

Forsamlingen af delegerede var sammensat af såvel "Ordinary" som "Able" Seamen" samt flere underofficerer. Fra ROYAL GEORGE var den ene af de delegerede en ung "Able Seaman", Valentine Joyce, der måske var mytteristernes egentlige leder. Han var særdeles kompetent, og blev et par måneder efter, at mytteriet var stoppet, forfremmet til Quarter Master's Mate. En anden af de ledende var Evans, der var "*a lawyer of abilities, but of most villainous principles*", som var frakendt sin bestalling på grund af "*malpractices*". Fra QUEEN CHARLOTTE var f.eks. sendt en Yeoman of Sheets, altså en underofficer, og den ene delegat fra LONDON var en anden underofficer, en Quarter Master. De delegerede var alle sammen unge mennesker. Blandt de delegerede var også enkelte fra Irland. Det var karakteristisk, at de alle var solide søfolk, der ikke som de såkaldte "*Landsmen*", der almindeligvis var utilfredse med de uvante forhold, kunne forventes at iværksætte uroligheder om bord. De delegerede var, som det er sagt "blomsten af besætningerne"²⁶.

Et af de første tiltag var, at man vedtog, at alle medlemmer af besætningerne skulle aflægge en højtidelig Ed om, at de ville fortsætte mytteriet indtil, deres krav var blevet opfyldt. Baggrunden var, at søfolkene tillagde en sådan Ed meget stor betydning. Dernæst vedtog man, at man i tilfælde af uro i anledning af mytteriet om bord i et skib skulle hejse et rødt flag eller om natten 2 lanterner, den ene over den anden på fortoppen. Endeligt besluttede man, at hvis et skib viste dette signal, skulle man bemane et fartøj med de delegerede, som skulle sendes til det skib, der havde vist signalet. Dermed var agendaen for aftenens møde udtømt, idet man vedtog at afvente et svar fra Admiralty på anmodningerne i nogle dage. Admiral Gardner rapporterede til Lord Bridport, at Captain Bedford havde hørt om denne frist, og at QUEEN CHARLOTTE, hvis svaret ikke var fremkommet med posten den førstkommende torsdag,

ved at hejse "Union Jack" og affyre 2 kanonskud, ville signalere, at officererne skulle sendes i land. Admiralerne kom til det resultat, at de var magtesløse²⁷.

Besætningernes fremgangsmåde under Mytteriet.

Mytteriet adskilte sig fra de fleste andre mytterier i Royal Navy ved, at der ikke forekom vold fra besætningerne imod officererne, og ved, at de daglige rutiner om bord fortsatte uændret, bortset fra, at man nægtede at lette anker. Officererne blev i øvrigt adlydt, og som sædvanligt behandlet med respekt, bortset fra, at nogle af de mindst yndede fik besked om at pakke deres ting, hvorefter de uden voldsomhed blev sendt i land. I øvrigt opretholdt man den sædvanlige disciplin, og det blev udtrykkeligt forbudt at bringe spiritus om bord. Det blev også udtrykkeligt tilkendegivet, at man, hvis franskmændene gik til søs fra Brest, ville være parat til at lette anker så hurtigt som muligt for at nedkæmpe dem. For at vise, at man mente instrukserne alvorligt, blev det tilkendegivet, at man havde til agt at straffe overtrædelser. Det fremgik af de forberedelser, der blev truffet, at man ikke ville vige tilbage for at hænge misdædere. Faktisk var der besætningsmedlemmer, der blev straffet på sædvanlig vis med den "nihalede kat", medens andre blev straffet ved at blive dykket én eller flere gange i havet, en straf, der ikke optrådte i det officielle reglement. Det blev også besluttet, at aktionen kun skulle omfatte lineskibene, således at fregatter og sloops fortsat skulle udføre deres sædvanlige tjeneste, bl. a. foretage konvojeringer, idet mytteristerne gav udtryk for, at de ikke aktionerede mod befolkningen, men mod Admiralty. Denne tilkendegivelse var utvivlsomt klog, idet man derved undgik i højere grad at genere den britiske middelklasse, men måske i stedet skabte en sympati i befolkningen, der ikke var uden betydning²⁸.

Det blev i øvrigt fastsat, at man, hver morgen kl. 8 og ved solnedgang, skulle bemande rigningen og udbringe 3 hurraråb. Der var intet i øvrigt intet i omstændighederne omkring mytteriet, der tydede på, at det blev foretaget under jacobistisk indflydelse, som en del af medlemmerne af Admiralty Board vist mente²⁹. Reelt var der alene tale om, hvad der i dag efter dansk "Kollektiv Arbejdsret" bliver betragtet som en partiel strejke, også betegnet som en arbejdsvægning. Der er næppe tvivl om, at de forhold, hvorunder tjenesten foregik, i nutidens danske Arbejdsret, ville være omfattet af de regler, hvorefter arbejdsstandsninger kan være lovlige på overenskomstdækkede områder, når hensynet til lønmodtagerens "ære, liv og velfærd" giver "tvingende grund" til standsningen. Det er den samme grundsætning, der kommer til udtryk, når Marryat i "King's Own" siger:

*"Doubtless there is a point, at which endurance of oppression ceases to be a virtue, and rebellion can no longer be considered as a crime; but it is a dangerous and intricate problem, the solution of which had better not be attempted. It must, however, be acknowledged that the seamen, on the occasion of the first mutiny, had just grounds of complaint..."*³⁰

Det ændrede imidlertid ikke den kendsgerning, at aktionen måtte betragtes som et mytteri i strid med Krigsartiklernes § 20³¹.

Admiral Bridport beordrede nu skibscheferne til at mønstre deres mandskaber, således at de kunne fremkomme med deres klager. Samtidigt meddelte han Admiralty, at en ordre til at iværksætte, hvad Admiralty benævnte *"vigorous and effectual measures for getting the better of the crews...or securing the ringleaders"*, var en særdeles dårlig ide. Der var efter hans opfattelse ikke andet at gøre end, at *"comply in some measure with the prayer of the petitions"*, hvilket han håbede ville blive gjort. Han tilføjede, at der i hvert fald i besætningerne på ROYAL GEORGE og QUEEN CHARLOTTE var *"no objection to go to sea, provided an answer is given to their petitions"*. Rear-Admiral Sir Charles Morice Pole bragte så hurtigt som muligt meddelelsen til London til Admiralty, og underrettede dette nøjagtigt om, hvad der var sket³².

Admiral Lord Bridport var rystet over det brev, han dagen i forvejen havde modtaget fra Admiralty. I brevet var han beordret til at lade meddelelsen fra Admiralty blive læst op for besætningerne. Meddelelsen, der næppe var egnet til at stoppe mytteriet, lød således:

"I am to acquaint the crews of His Majesty's Ships under my command, that I have transmitted their petitions to the Lords Commissioners of the Admiralty, and I am authorised by them that their petitions will be taken into serious and immediate consideration as their importance requires"

Bridport prøvede at gøre meddelelsen mere forståelig og mere virkningsfuld, idet han tilføjede sin egen appel, der lød således:

"And the Commander-in-Chief trusts this answer will be satisfactory, and that the different ship`companies will immediately return to duty, as the service of the country requires their proceeding to sea."

Hverken Admiralty's meddelelse eller Lord Bridports tilføjelse bevirkede mytteriets ophør, tværtom var det folkenes opfattelse, at ordene *"serious consideration"* i realiteten betød det stik modsatte af ordlyden, deres

"petition" ville overhovedet ikke blive taget into "*consideration*", og i hvert fald betød de, at folkenes mistænksomhed overfor Admiralty's behandling af deres "*petition*" forstærkedes³³.

First Lord of Admiralty, Lord Spencer, var en typisk repræsentant for den britiske overklasse. Han var i besiddelse af sund fornuft, men var næppe overintelligent. Han opsøgte med det samme premierministeren, Pitt, og bagefter Krigsministeren, Lord Dundas, for at diskutere sagen, hvor han mente, at folkene havde fremsat et lønkrav på en "*unpleasant manner*", og det blev besluttet, at han selv, ledsaget af Lord Arden og Rear-Admiral Young og Admiralty's Anden Sekretær, Marsden, skulle tage til Portsmouth. De ankom til Portsmouth ved middagstid den 18. Støvede og rejsetrætte at indlogere de sig straks på the Fountain Inn, hvor de gik i gang med at bringe orden i Flåden. De tilkaldte Lord Bridport og andre officerer for at få et overblik over begivenhederne. Der efter udfærdigede de et memorandum til besætningerne, som skulle fremlægges af Lord Bridport, idet de ikke ønskede et personligt møde med mytteristerne. Heller ikke i dette memorandum synes man at have forstået situationens alvor. Det var et dokument, som gav udtryk for utålmodighed. Admiralerne Gardner, Colpoys og Pole fik til opgave at forelægge memorandaet for forsamlingen af delegerede om bord i QUEEN CHARLOTTE. De gav udtryk for, at man ville få et svar næste formiddag. Forhandlingerne i forsamlingen af delegerede trak imidlertid ud, og svaret forelå først kl. 4 om eftermiddagen³⁴.

De delegerede klagede stadig over de lave lønninger, og gav udtryk for, at Spencers tilbud om en forhøjelse af lønningerne med 4 shilling for "Able Seamen" og 3 for "Ordinary Seamen" og 2 for "Landsmen" om måneden var helt utilstrækkelige. Man krævede 1 shilling om dagen for A.B.s og sædvanlig forholdsmæssig forhøjelse for "Ordinary Seamen" og Petty Officers. Der udover var man utilfredse med ratingen som "Landsmen", som man aldrig havde hørt om tidligere. Man havde den opfattelse, at den var et forsøg fra Admiralty's side på at skabe splittelse i besætningerne. Kravene om provisioner var helt udeladt i memorandaet, og det samme gjaldt kravene om orlov. Kravet om, at folk, der på grund af sygdom, herunder folk, der var såret under kamp, fortsat skulle oppebære deres løn, blev imødekommet, samtidigt med, at det blev bestemt, at invaliderede søfolk skulle have pension eller anbringes på Veteranhjemmet i Greenwich. Kravet om, at deres krav om frakommandering af visse officerer, blev heller ikke imødekommet. Besætningerne krævede også, at den nye rating, "Landsmen" skulle afskaffes. Svaret sluttede med følgende linier:

*"It is also unanimously agreed by the fleet, that from this day no grievances shall be received, in order to convince the nation at large, that we know when to cease to ask, as well as begin; and we ask nothing but what is moderate, and may be granted without detriment to the nation, or injury to the service."*³⁵

De delegerede mente, at den omstændighed, at First Sea Lord personligt var kommet til Portsmouth kunne være et udtryk for goodwill, men det kunne også være af frygt for konsekvenserne, såfremt mytteriet fortsatte. Efter den lange diskussion var der enighed blandt de delegerede om, at Admiralty forsøgte at "føre dem bag lyset". De besluttede derfor at fortsætte mytteriet, og at offentliggøre deres henvendelse til Parlamentet. De ville fortsat være respektfulde, men ville også være klar til at forsvare sig.

Udsendingene fra Admiralty var ikke tilfredse med dette svar, idet man havde forventet et uforbeholdent positivt svar og slutning af mytteriet. Man besluttede derfor, at søge at bringe flåden til søs ved hjælp af den del af besætningerne, som faktisk ikke havde lyst til at deltage i mytteriet. Man ville kappe fortøjningerne, idet man mente at kunne bringe mytteriet til ophør på denne vis. Man tilkaldte derfor næste morgen skibscheferne og Admiralerne, som man forelagde denne plan. Admiralty's repræsentanters iver blev imidlertid betydeligt kølnet, da de tilkaldte officerer klargjorde, at det ville være umuligt at flytte blot et enkelt skib uden de delegeredes tilladelse. De klargjorde, at det utvivlsomt var alle medlemmer af besætningerne, der stod bag mytteriet. Officererne opfordrede til, at alle de rejste krav blev imødekommet, idet dette nok ville være den eneste måde, hvorpå man kunne standse mytteriet³⁶.

Af hensyn til den modstand han ventede, at kravene ville blive mødt med i Parlamentet, veg Lord Spencer stadig tilbage for at imødekomme dem. Han modtog imidlertid allerede om aftenen efter hjemkomsten en meddelelse fra premierministeren, Pitt, der ønskede mytteriet bragt til ophør snarest muligt, ikke mindst under hensyntagen til, at store dele af befolkningen sympatiserede med mytteristerne og deres krav om forbedringer. Han meddelte derfor Lord Spencer, at *"the amount of the expense is comparatively of no consequence"*. Det medførte, at Spencer og hans ledsagere besluttede at hæve lønnen for Able and Ordinary Seamen som krævet, ligesom Royal Marines fremover skulle have den samme løn, uanset om de gjorde tjeneste til lands eller til søs. De bestemte ligeledes, at det pund, man brugte om bord, skulle være på 16 ounces, og at der, hvis det var mindre, skulle udbetales en godtgørelse. For ikke at tabe ansigt, fastholdt man, at der fremtidigt **skulle** være en rating for "Lands-

men", og at denne kategori **skulle** have en shilling mindre om måneden end "Ordinary Seamen". Dette punkt var man under alle omstændigheder indstillet på at fastholde. I deres beslutning var kravene om forbedring af provisioner slet ikke omtalt, og det samme gjaldt kravene om mere orlov og anden frihed og om pension samt løsning af folkenes krav om undgåelse af »grievances«³⁷.

En betingelse var det, at de alle med det samme genoptog arbejdet og deres øvrige pligter. I så fald ville de blive tilgivet, men ellers ville de miste retten til pension, og de ville for altid miste muligheden for at få ophold i Greenwich, når de måtte forlade flåden på grund af alder eller invaliditet. De forventede nu, at folkene var tilfredse og ville stoppe mytteriet. Man havde ganske vist ikke imødekommet alle kravene, men så meget, som kunne forventes af en offentlig myndighed, som ikke ville vise tegn på svaghed. Udsendingene blev også enige om at sende breve til skibscheferne, som disse skulle læse op for deres besætninger, hvorefter de tog tilbage til London³⁸.

Den 21. læste cheferne brevet op for deres besætninger, og knyttede dertil formentligt i de fleste tilfælde også forsøg på at overbevise folkene om, at de skulle stoppe mytteriet. Umiddelbart syntes folkene tilfredse; i et enkelt skib, DUKE, havde chefen næsten overtalt besætningen, men et medlem opfordrede til at afvente de delegeredes beslutning på et møde i QUEEN CHARLOTTE, og det blev besluttet i alle skibe³⁹.

Besætningen på ROYAL SOVEREIGN havde lovet Admiral Gardner, at de, så snart der forelå et resultat af mødet, ville underrette ham. Efter at have ventet en rum tid, besluttede han at gå om bord i QUEEN CHARLOTTE for at "tale dunder" til dem. Han blev ledsager af Admiralerne Pole og Colpoys. Udover sine egne argumenter havde han også et notat fra Lord Spencer, som truede med, at en nægtelse af at efterkomme ordren til genoptage arbejdet ville medføre "condign punishment" og "utmost vengeance of the law", hvorimod efterkommelse ville betyde "the forgiveness for which the Board of Admiralty have solemnly and publicly pledged their faith to them". Derefter skrev Gardner et brev til Admiralty, hvori man lovede at slutte mytteriet, og som skulle underskrives af samtlige delegerede.

Denne handling blev imidlertid aldrig gennemført, idet 4 fremtrædende medlemmer af delegeret forsamlingen, der ikke havde været til stede under Gardners tale og oplæsningen af Admiralty Boards notat, nu var mødt op. En af disse var Joyce, der sammen med de øvrige 3 blev meget mistænksomme, fordi notatet talte så meget om tilgivelse. De havde ikke

tillid til Admiralty's løfter. De nævnte, at mytteristerne i et mytteri på CULLODEN også var lovet pardon, men alligevel var blevet hængt. Man vedtog herefter, at den eneste pardon, man stolede på, var en af Kongen underskrevet. Det blev herefter besluttet, at arbejdsvægningen ville fortsætte, indtil Kongens Pardon forelå. Denne beslutning gjorde Gardner så vred, at han nu begyndte at omtale de delegerede i nedsættende vendinger, f.eks. beskyldte han dem for fejhed over for franskmændene. Han var så ophidset, at han greb en af de delegerede i skulderen, og rystede ham voldsomt, idet han samtidigt erklærede, at han ville hænge hver femte mand i flåden. De delegerede blev naturligvis temmeligt ophidsede, og Admiralen og hans ledsagere blev herefter på en ikke særlig respektfuld måde sat ombord i deres fartøj⁴⁰.

Efter dette møde skiftede strejken i nogen grad karakter. Man hejste på skibene nu det røde flag, som ellers blev brugt under kamp, men det betød i denne situation mytteri. På ROYAL GEORGE blev Lord Bridports flag halet ned. De delegerede mødtes igen på CHARLOTTE AMALIE. Man blev enige om, at tage hårdere midler i brug. Kanonerne blev klargjort, man gik over til søvagt, og officerernes magt blev begrænset, selv om de fortsat blev behandlet med største respekt. Endeligt udarbejdede de delegerede til internt brug et dokument, der cirkulerede blandt skibene. Det var sålydende:

"The settlement of a business of such vast importance as the present is the most critical and ought to be attended to with the greatest wisdom, as ourselves and characters depends on our present conduct, therefore the following considerations are absolutely necessary as a security and bulwark against the fair speeches of designing men, who will use all their eloquence to defeat our laudable intentions.

First.- *Indispensibly requisite that the prayers of our petition be fully answered.*

Second- *That no verbal answer be attended to on our part.*

Third- *That an Act of Parliament be passed for the augmentation of our pay and other articles in our petition.*

Fourth- *That after the petition is fully satisfied, a petition be presented to His Majesty, and the pardon for the liberty we have now taken be received in due form, through the whole Fleet."*

Ideen var, at dokumentet ville forhindre folk i at følge opfordringerne til at slutte deres deltagelse i arbejdsvægringen⁴¹.

Admiralerne Gardner og Pole var taget til London for at underrette Lord Spencer. Denne blev klar over, at der ikke var andet at gøre, end at indhente Kongens pardon. Han var klar over, at man var tæt ved at få folkene til at opgive mytteriet, og ville ikke risikere, at et ophør skulle strande på mistro i besætningerne med hensyn til Admiralty's troværdighed. Han kørte til London så hurtigt som muligt for at indhente denne Pardon.

Der er ikke tvivl om, at der i befolkningen var megen sympati med søfolkene, og navnlig var der almindelig beundring af den måde, som de optrådte på under mytteriet. Selv Lord Spencers hustru der i et brev til en bekendt gav udtryk for en vis ængstelse, udtrykte også beundring af søfolkene. Det hedder bl.a.:

"The quietness of the menproves a steadiness in them to accomplish their object which overpowers me, whatever it may do other people...". Brevet indeholder dernæst en kraftig kritik af flådens officerer. Det hedder således videre: *"...That a mutiny of this extent should have been brewing for 3 months, and not one word of it have transpired, is most wonderful. Surely, it implies a great want of knowledge amongst the officers."*⁴²

Hvor roligt denne partielle arbejdsstandsning blev afviklet, fremgår af den omstændighed, at, da Prinsen af Württemberg, der skulle giftes med the Princess Royal, besøgte Portsmouth og blev roet igennem flåden med Lord Spencer og Admiral Bridport, bemandede folkene på sædvanlig vis ræer, og udbragte Hurra råb for at hylde ham⁴³.

Opfattelsen i befolkningen kom til udtryk i dagspressen. I "London Chronicle" hedder det således:

"It is but common justice to say that the seamen have conducted themselves throughout the whole business with a sobriety, steadiness, unanimity and determination, that would do honour to a better cause."

I en anden avis hedder det:

*"...a decent seasonable attention to the remonstrances of the sailors might have saved England from a calamity which no man could contemplate without dismay."*⁴⁴

Den 22. skrev de delegerede 3 breve, der alle var holdt i et respektfuldt sprog. Det første var til Lord Bridport, hvori man beklagede episoden dagen før, hvor hans flag var blevet nedhalet. Man bad ham genoptage kommandoen over flåden, og betegnede ham som *"father of the Fleet"*. Det andet brev var også til Lord Bridport, men officielt. Folkene konstaterede i dette brev, at man var af den opfattelse, at Admiral Gardners appel til de *"loyale"* besætningsmedlemmer havde været et forsøg på at skabe splittelse og mistro iblandt Flådens besætninger. Brevet fortsatte herefter således:

"But for the unfortunate cause above mentioned there is every reason to believe that before this time every tittle of this business would have been settled; but at present it is the resolution of all no to lift an anchor till every article is rendered into an Act of Parliament and the King's pardon to all concerned"

Baggrunden for dette brev var, at folkene, på grund af Board of Admiralty's hidtidige stillingtagen til de rejste krav, havde fået det indtryk, at man ville "føre dem bag lyset".

I det tredje brev til Board of Admiralty, takkede man for den udviste generøsitet, som havde tilfredsstillet alle loyale og positivt indstille seamen og Marines. Brevet endte imidlertid således:

*"But we beg leave to remind your Lordships, that it is a firm resolution that, until the flour in port be removed, the vegetables and pensions augmented, the grievances of private ships redressed, an act passed, and His Majesty's gracious pardon for the fleet now lying at Spithead be granted, that the fleet will not lift an anchor; and this is the total an final answer."*⁴⁵

Også blandt officererne var der sympati med formålet for mytteriet. Lieutenant Philip Beaver i MONARCH havde i breve udtrykt beundring folkenes *"moderation in so daring an exercise of illegal power"* lige som han beundrede deres patriotisme ved at erklære, at de, hvis franskmændene stod til søs, straks ville lette anker for at nedkæmpe dem. Under de igangværende forhandlinger var han forbløffet over deres *"prudence and decency"*. Efter hans opfattelse ville Board of Admiralty have gjort rettere, hvis de havde bevilget folkenes krav, som man alligevel i den sidste ende ville blive tvunget til at efterkomme. Den 20. skrev han et brev, hvori han konstaterede, at de delegerede havde

"...had been obliged to make use of some strong expressions towards

Lord Spencer to convince him of the danger, which he did not seem to comprehend, and of the absurdity of that board since it has sat here, which had only made things worse....The Seamen still continue to conduct themselves incredibly well, performing the usual duties with alacrity, and behaving towards their officers with the greatest respect. I had always great respect for an English seaman; I like the character now better than ever."

Dette brev til Beavers søster viser i hvert fald, at der blandt officererne var nogen sympati med de strejkende⁴⁶.

Forliget og Mytteriets ophør.

Efter at have forladt Portsmouth, ankom Lord Spencer til London om morgenen den 22. Han opsøgte straks Premierminister Pitt, og det blev bestemt, at der straks samme dag skulle holdes et kabinetsmøde, hvor alle medlemmer af Board of Admiralty var til stede. Klokken fem om eftermiddagen kørte Pitt sammen med Lordkansleren til Kongen, der opholdt sig på Windsor, og et møde med Privy Council blev indkaldt og udarbejdede en kundgørelse om Pardon, der blev underskrevet af Georg III, hvis segl ligeledes blev anbragt på kundgørelsen. En af Admiralty's ordonnanser blev herefter sendt ekspres til Portsmouth med den. Her blev den mangfoldiggjort og afleveret til Havneadmiralen, Sir Peter Parker, der straks tilkaldte Admiralerne, som han konfererede med i nogle timer, hvorefter kopierne af proklamationen blev fordelt til skibscheferne, således at de kunne kundgøre Proklamationen for besætningerne⁴⁷.

På ROYAL GEORGE læste Lord Spencer selv Proklamationen op for folkene. I den forbindelse lovede han, at de forskellige "Grievances" på de enkelte skibe skulle blive rettet. Folkene brød nu ud i Hurraråb. Klargøringen i riggen til at eksekvere henrettelser blev fjernet, og Bridports flag blev igen hejst. Der var dog nogle af skibene, der ikke haledede det røde flag ned, bl.a. QUEEN CHARLOTTE. Ombord i disse skibe var besætningerne ikke sikre på, at denne Pardon var alvorligt ment. Man erindrede mytteriet på CULLODEN, hvor mytteristerne også havde fået meddelelse om Pardon, men alligevel var blevet hængt. De besluttede at vente, indtil forsamlingen af delegerede havde taget stilling. Denne forsamling blev straks indkaldt. Mødet endte med, at man erklærede sig villige til at stoppe mytteriet, men at man først ville se den originale Proklamation med Kongens segl. Den originale Proklamation blev fremskaffet, og efter at have set det Kongelige Segl, erklærede folkene sig tilfredse. For at præcisere dette, mandede mandskabet på QUEEN CHARLOTTE rær og udbragte Hurraråb⁴⁸. Captain Holloway fra DUKE gik i land for at underrette den forsamlede mængde af borge-

re i Portsmouth, og om aftenen og natten fejrede borgerne Mytteriets ophør (det var også St. Georges's Day den 24. juni).

Næste morgen forlagde en del af flåden til St. Helens, og 4 dage senere det meste af den resterende flåde, medens 4 skibe under kommando af Admiral Colpoys blev beordret til at tage station nær Lizzard, når flåden søgte den franske flåde⁴⁹.

Generelt havde befolkningen været positivt indstillet overfor mytteriet, men ikke alle var tilfredse med Admiralty's behandling af det. Hvis man fra myndighedernes side havde udvist almindelig sund fornuft, kunne det have været afsluttet meget tidligere. Idet man refererede til det afgørende møde i Privy Council på Windsor Castle, gjorde Oppositionen i Parlamentet gældende, at

"It would have been wise and dignified that this council had been held on the first explosion, instead of attempting to chaffer and bargain with the fleet. The moment of negotiation was when they had first made their representation to Lord Howe.... It was hoped that the whole affair would be an awful warning to ministers, how they presumed to trifle with the petitions of an aggrieved people)".

Man fortsatte med at konstatere, at *"there is an insult in indifference, which is more painful to a spirited man than injury"*, og fortsatte med at påpege, at der også forelå *"injury"* for så vidt angik alle de ikke honorerede lønkrav der *"lying in vast masses"* samlede støv på forskellige konterer i London⁵⁰.

Genoptagelse af Mytteriet.

Privy Council, for hvem det øjensynligt endnu ikke var gået op, at situationen havde været, og stadig var sprængfarlig, satte nu den normale og noget langsomme lovgivnings procedure i gang. Dette uanset, at resultatet var givet, og at man kun skulle levere den formelle berigtigelse af det. Privy Council nedsatte et udvalg, der skulle vurdere sagen og komme med en indstilling. Udvalget overvejede sagen, indtil det den 3. maj kom med sin rapport. Pitt meddelte nu, at han ville fremlægge lovforslaget i Parlamentet den 5. maj, 14 dage efter Kongens Pardon og de afgivne løfter om imødekomme af nogle af folkenes krav. Uheldigvis havde han glemt, at Underhuset først skulle mødes den 8. maj. Først derefter ville Regeringen have opfyldt sine forpligtelser i forbindelse med Mytteriets ophør den 23. april. Oppositionens leder Fox spurgte under debatten om "Det var det rette tidspunkt at iværksætte den normale legale og oms-

tændige procedure med mange langsommelige formalia, således at Regeringens embedsmænd kunne få tid til at udforme konceptet til loven på sædvanlig vis"⁵¹.

Mistroen blandt folkene havde i nogen grad allerede været til stede, da mytteriet (strejken) ophørte, og den blev nu forstærket, idet folkene ikke var fortrolige med den langsomme lovgivnings procedure. De kunne ikke forstå, at loven om det lovede resultat ikke allerede var vedtaget. De blev efterhånden overbeviste om, at der foregik noget fordægtigt. Deres overbevisning blev støtte af, at svaret på deres brev af den 24., hvori de havde tilkendegivet deres "*total and final answer*", ikke havde været opmuntrende. Tonen i brevet havde været nedladende, og det var tydeligt, at man mente, at folkene måtte være tilfredse med, at deres løn blev sat op. Kravene om fersk kød og grøntsager var ikke imødekommet, idet det ville medføre for store udgifter. Pensioner var ikke blevet forhøjet, og endeligt fik de besked på, løsningen af deres "*grievances*" måtte løses gennem klager til den øverst kommanderende for Kanalflåden, der kunne forlange en "*Court Martial*" nedsat. Endeligt sluttede brevet med en tilkendegivelse om, at "*their Lordships are inclined to hope that all animosities have ceased, and that the complaints which were brought forward in a moment of ill-humour may now be suffered to drop.*" Svaret medførte dog ikke umiddelbart nogen reaktion fra folkene, uanset deres utilfredshed med det⁵².

Der skete nu det, at man modtog en meddelelse fra Plymouth, hvoraf det fremgik, at den dér stationerede eskadre under kommando af Sir Roger Curtis nu havde gjort mytteri i sympati med folkene ombord i skibene på Spithead, sandsynligvis efter instruks fra de strejkende på Spithead. I hvert fald foregik mytteriet på samme disciplinerede måde som mytteriet på Spithead. En af eskadrens skibschefer, Captain Squire på ATLAS, meddelte Sir John Orde, der var Havneadmiral i Plymouth, at hans besætning var parat til at genoptage tjenesten, hvis den forventede lov blev vedtaget af Parlamentet. De ville dog ikke vente længere end 3 – 4 dage, idet de forventede, at dette ville ske i løbet af denne tid. Orde videresendte brevet med denne meddelelse til Admiralty, idet han udtrykte håbet om, at man ved hjælp af dette kunne fremskynde lovgivningen. Men det ændrede ikke på nogen måde tempoet i forberedelsen af loven⁵³.

Da der endnu den 28. ikke var sket noget, besluttede folkene at søge kontakt med besætningerne i skibene på Spithead. Man ønskede at låne et af flådens fartøjer til rejsen, og for at gennemtvinge dette ønske, sendte lederne af mytteriet et brev til besætningerne, idet man øjensynlig så

var sikker på, at det ville komme til skibschefernes kundskab. Brevet lød således:

"We are one and all unanimorously agreed if our request is not complied with immediately for a cutter to go round with the Delegates to Spithead to know the issue of this affair; we are determined to get the ships under weigh immediately to proceed there."

Denne trussel var tydeligt "bluff", og det synes særdeles tvivlsomt, om de Delegerede selv har troet på den. I hvert fald gjorde Havneadmiralen det ikke, og de måtte i stedet leje et fartøj, der blev sendt til Spithead med 2 delegerede fra hvert af de strejkende skibe. Ved afsejlingen blev de ledsager af hurraråb fra mandskaberne på SATURN og ATLAS, der mandede ræer⁵⁴.

Efter afsejlingen fortsatte de tilbageblevne med at optræde respektfuldt og med at følge de sædvanlige rutiner. Dette mytteri var således foreløbigt også en ganske almindelig arbejdsvægring. Deres opførsel blev af en officer betegnet som værende "...*In short with that kind of regularity that is altogether unusual, at and after the payment of wage*"⁵⁵

Da de kom til Portsmouth opsøgte 6 af dem Havneadmiralen, Sir Peter Parker, idet de forlangte, at han skulle garantere, at flådens problemer i forhold til Admiralty var blevet løst tilfredsstillende. Efter at have fået det ønskede svar, vendte de søndag tilfredse tilbage til Plymouth. De 2, der var taget over til skibene ved St. Helens havde imidlertid haft nogle problemer, idet besætningen på ROYAL GEORGE i kraftige vendinger havde bebrejdet dem, at de havde forladt deres skibe, og de havde fået besked på at vende tilbage hurtigst muligt, idet de blev truet med, at man, hvis man opdagede, at de stadig befandt sig i Portsmouth, ville hænge dem. Man må sige, at det var en kraftig understregning af, at mytteriet på Spithead var standset⁵⁶.

For at berolige folkene, imedens forberedelse af loven foregik, sendte Admiralty den 1. maj en noget tåbelig ordre til skibscheferne. De blev bl.a. pålagt at drage omsorg for, at officersmessen ikke forgreb sig på de provisioner, der var beregnet til mandskabsmesserne, medicinbeholdningerne skulle administreres bedre, men især skulle der ske en opstramning af disciplinen ombord. Cheferne fik imidlertid også ordre til sørge for, at ammunition og våben til skibenes Royal Marines altid var i god orden såvel i havn som til søs. Baggrunden herfor var utvivlsomt, at de skulle kunne sættes ind mod mytteri. Ordren sluttede med at pålægge officererne at være *"ready on the first appearance of mutiny to use the*

most vigorous means to suppress it, and bring the ringleaders to punishment.” Havneadmiralen, eskadrechefen og skibscheferne var ikke begejstrede for dette brev, idet de forudså, at det kunne virke som en brændende lunte sat til en krudttønde, idet folkene, der var utålmodige på grund af den langsomme lovgivningsprocedure, var meget følsomme. Man forsøgte derfor i videst muligt omfang, at fortie ordren⁵⁷.

Baggrunden for Admiralitetets ordre var utvivlsomt, at man vidste, at Nordsøflåden under kommando af Admiral Duncan havde forsøgt et mytteri, som det imidlertid var lykkedes Duncan at afværge.

I House of Lords foregik der nu en debat om lovforslaget. Debatten begyndte med en forespørgsel til Regeringen fra the Duke of Bedford, om den kunne meddele Huset en nærmere orientering om de aktuelle hændelser i Kanalflåden. First Lord of Admiralty, Lord Spencer, svarede, at han ikke havde nogen instruks fra Kongen om at orientere Huset om disse hændelser, og at han i øvrigt heller ikke forventede at blive instrueret herom senere. De øvrige ministre holdt sig tilbage i debatten. Dels ønskede de ikke, at der blev alt for megen opmærksomhed på folkenes krav, og dels ville de ikke debattere spørgsmålet, fordi loven var under behandling i Parlamentet. Man håbede, at debatten kunne slutte med Spencers svar. Spencer gav nu udtryk for, at han beklagede, at sagen var rejst til diskussion i Huset. Udenrigsministeren, Lord Grenville, gav udtryk for, at han ville betragte et krav om forelæggelse af dokumenterne i sagen som ubegavet, medens the Duke of Bedford meddelte, at han ville søge andre måder at få oplysning på.

Der er ikke megen tvivl om, at sagen normalt ville være afsluttet med denne ret uskyldige debat, hvis ikke der i pressen var fremkommet nogle misvisende oplysninger, der skærpede besætningernes mistro til Admiralty. Besætningerne var overbeviste om, at Parlamentet ville forkaste lovforslaget⁵⁸.

Lord Bridport, der fornemmede uroen i besætningerne, gjorde sir bedste for at berolige folkene, bl. a. ved at bekendtgøre det udkast til loven, som Privy Council havde udarbejdet. Det var imidlertid ikke tilstrækkeligt til at fjerne deres mistro, og de var stadig overbeviste om, at Parlamentet ville forkaste lovforslaget. Deres mistro var ikke blevet mindre af, at de ved anvendelse af diverse hårde og ulovlige midler overfor Captain Holloway, chefen for DUKE, var blevet bekendt med Admiralty's ikke særligt betænksomme ordre af 1. maj⁵⁹.

Kendskabet til denne ordre medførte, at aktionens ledelse i QUEEN

CHARLOTTE sendte en skrivelse til de forskellige skibes besætninger. I denne hed det:

"This is the sole agreement of the fleet, that our matters are not fulfilled. We are still to a man on our lawful cause a formal. We have come to an understanding of Parliament, finding there is no likelihood of redress to our former grievance. Therefore we think it prudent to obtain the same liberty as before. So until our matters are comply'd with we are determined not to go to sea.

P.S – there is in MARLBOROUGH and NYPHE in a wretched condition. If Admiral Bridport does not comply with these measures and forward them, we will take the speediest methods."

Brevet indeholder således både en meddelelse om genoptagelse af arbejdsvægringen og en trussel om anvendelse af stærkere midler⁶⁰.

Næste dag var mytteriet således i gang igen. Der er ingen tvivl om, at den omstændelige procedure i forbindelse med lovgivningen, som folkene næppe kendte, forstærkede deres mistro overfor Admiralty og Parlamentet. Der cirkulerede nu breve mellem skibene i forbindelse med mytteriet.. i et brev fra RAMILLIES hedder det bl.a.:

"....They mean to lull us into a supposed state of security relative to their good intentions towards us by granting us temporary increase of provisions, etc., which 'tis true they have already done, with no other view than to keep us in the dark as to their intentions respecting the main points in view. If they once divide us and get us upon different stations, be assured they think they can make their own terms. They know we are no politicians,We all know that without an Act, ratified by Lords and Commons, the promises of the Lords Commissioners of the Admiralty are of no avail. Why, then, delay the passing of such an Act, and endeavour to amuse us with needless procrastinations and evasive subterfuges?...."

I et brev fra ROYAL GEORGE hedder det bl.a.:

*"....Our opinion is that there is not the least reliance to be placed in their promises, which , sorry as I am to say like, our oath of fidelity is broke if we do not remain unshaken until the whole is sanctioned by an Act of Parliament...."*⁶¹

Admiral Pole, der havde sluttet sig til Admiral Bridport og hejst sit flag

på ROYAL GEORGE, følte sig foranlediget til at tale til besætningen og opfordre den til at være tålmodige og vente. Hans formaning virkede imidlertid ikke, idet folkene nu havde ventet i 14 dage, hvilket de, med deres ukendskab til den sædvanlige behandling af lovforslag i Parlamentet, formodede måtte være længe nok til, at loven kunne være blevet vedtaget indtil flere gange, en opfattelse som deltes af oppositionen i Parlamentet, og de ville nu ikke længere finde sig den manglende vedtagelse⁶².

Admiral Bridport havde den 3. maj modtaget melding om, at den franske flåde var stået til søs (ganske vist en fejlagtig melding), og han havde været forberedt på selv at stå til søs, når vinden blev tjenlig. I løbet af søndagen var det tilfældet, og han hejste signal om at lette, selv om han var temmelig sikker på, at ikke ville blive adlydt, før besætningerne var sikre på lovens gennemførelse. Denne vurdering viste sig at være rigtig, idet Mytteriet blev genoptaget samme dag⁶³.

Genoptagelsen af mytteriet var i første omgang begrænset til den del af Flåden, der var ankret ved St. Helens, men bredte sig samme dag til de skibe, der lå for anker på rheden ved Portsmouth. Et eksempel er genoptagelsen på CHARLOTTE AMALIE. Her havde MARS sendt et fartøj, men chefen for CHARLOTTE AMALIE kaldte sine Royal Marines på dækket for at forhindre folkene fra MARS i at komme om bord. Denne handling medførte øjeblikkelig genoptagelse af mytteriet, og at Besætningen på CHARLOTTE AMALIE fratog chefen kommandoen, indtil Parlamentet havde vedtaget loven.

De delegerede samledes nu i Admiralens store kahyt på CHARLOTTE AMALIE. Det medførte, at Lord Bridport igen sendte en meddelelse til Admiralitetet om begivenhederne, og heri meddelte han, at han ikke længere kunne udføre sin kommando, idet al autoritet var taget fra ham⁶⁴.

Mytteriet (eller arbejdsvægringen) var hidtil forløbet uden nogen form for vold og blodsudgydelse. Det skulle imidlertid ændres i de kommende timer. Mødet om bord i QUEEN CHARLOTTE endte med, at en procession af fartøjer roede fra St. Helens til ankerpladsen ved Portsmouth, hvor 4 linieskibe og nogle fregatter var ankret. De gik først om bord i MARLBOROUGH, hvor chefen ikke gjorde modstand. De beordrede besætningen til at sætte sådanne officerer, som de havde klager over, i land, og derefter at forlægge skibet til St. Helens.

Det næste skib, de ville besøge, var LONDON. Ved middagstid kunne

chefen underrette Admiral Colpoys om, at skibene ved St. Helens havde genoptaget mytteriet. Denne, der nu havde fået nok af mytteriet, besluttede at standse disse brud på disciplinen. Han havde samme morgen af Havneadmiralen, Sir Peter Parker, modtaget en ordre fra Admiralty, der pålagde ham at handle både hurtigt og strengt, hvis der skulle forekomme tegn på genoptagelse af mytteriet. Denne ordre havde, ikke uforståeligt haft væsentlig betydning for hans planer i tilfælde af noget sådant. Han ville udvise strenghed, hvorfor han besluttede at foretage den månedlige oplæsning af Krigsartiklerne for mandskabet denne dag.

Besætningen blev kaldt på dækket, hvor han stillede den nogle spørgsmål. Han spurgte, om de var klar over, hvad der foregik på Flåden ved St. Helens, hvilket blev besvaret negativt. Herefter spurgte han, om de stadig havde "*grievances*", hvilket også blev besvaret med et "nej". For at tydeliggøre det sidste spørgsmål, spurgte han, om ikke Admiralty havde strakt sig så langt og mere til, som de kunne forvente, hvilket folkerne også besvarede med et "ja". Colpoys var imidlertid ikke klar over, at dette positive svar på hans spørgsmål, absolut ikke betød, at de også var tilfredse med den måde, hvorpå Parlamentet behandlede deres sag. På denne baggrund lovede han, at hvis de fulgte hans ordrer, så ville han stå inde for, at de ikke ville blive straffet på grund af mytteriet.

Herefter forberedte han sig på at nægte mytteristerne adgang til sit flagskib, LONDON. Kanonerne på underste dæk blev rullet ind, så portene kunne blive lukket, således, at ingen kunne entre skibet ad denne vej. Alle fartøjer blev hejst om bord, luger blev lukket, ligesom alle adgange til skibet blev bevogtet. Marines og officerer blev bevæbnet og posteret forskellige steder. Lige som besætningen blev beordret ned om læ. Der var dog en mindre del af besætningen, som stadig opholdt sig på bakken, og som nægtede at gå under dæk. Admiralen var nu parat til at modtage kortegen af fartøjer⁶⁵.

Da besætningen under dæk kunne høre åretagene fra processionen af både, opstod der nogen uro, og en stor del af folkene forsøgte, at komme op på øverste dæk, hvilket imidlertid ikke kunne lade sig gøre, idet lugerne var skalket, ligesom de blev bevogtet af de bevæbnede officerer og marinere. De officerer, der var posteret ved lugerne, spurgte Admiral Colpoys, hvorvidt de skulle skyde på folkene, hvis det skønnedes nødvendigt. Colpoys svarede : "*Yes, certainly: They must not be allowed to come up till I order them.*"⁶⁶

Da de delegerede var på siden af LONDON, blev de advaret mod at forsøge at komme om bord. De opfordrede nu ved råb den ophidsede besæt-

ning til at handle, hvorefter de folk, der var blevet på bakken, da folkene blev beordret under dæk, begyndte at rette en kanon mod skansen. Skibets næstkommanderende, Lieutenant Peter Bover, truede nu med at skyde, hvis de fortsatte deres fore havende. Folkene, bortset fra én, stoppede nu forberedelserne. Det besætningsmedlem, der ikke havde efterkommet Bover's ordre, opfordrede ham nu til at skyde. Lieutenant Bover fulgte opfordringen, og han sårede det oprørske besætningsmedlem dødeligt. Folkene blev ophidsede, og de strømmede nu op fra de nu ubevogtede luger. Officererne skød på folkene, der skød tilbage, og der opstod håndgemæng. Resultatet var, at en af de delegerede og 3 besætningsmedlemmer blev dødeligt såret, medens 3 officerer og 1 midshipman blev såret. Under slagsmålet sluttede Royal Marines sig til folkene. Colpoys beordrede nu officererne til at stoppe skydningen, ligesom nogle af de mere besindige besætningsmedlemmer også fik standset skydningen fra folkenes side⁶⁷.

Folkene havde i mellemtiden grebet Lieutenant Bover, som de ville hænge som straf for drabet af deres kammerat. Løkken var allerede lagt om hans hals. Et par af de mest aktive medlemmer af besætningen forsøgte at tale de andre fra henrettelsen, da Bover var meget vellidt i besætningen. Nu greb Admiral Colpoys ind. Han banede sig vej i gennem sammenstimlingen af ophidsede søfolk. Folkene var imidlertid stadig respektfulde overfor Admiralen, og da én af dem ophidset råbte, at han var "*a damned bloody scoundrel*", blev han mødt med bebrejdelsen "*How dare you speak to the Admiral in that manner!*". Traditionerne sejrede selv i denne situation. Skibslægen, der var populær blandt folkene, opfordrede dem nu til roligt at høre, hvad Admiralen havde at sige.

Colpoys meddelte nu, at Lieutenant Bover havde handlet efter hans ordre, der igen var en følge af en ordre fra Admiralty. Folkene forlangte nu at se Admiralty's ordre. Colpoys foregav, at han søgte efter ordren, og derved gik der nogen tid, før ordren kunne oplæses og blive vist for folkene. I mellemtiden havde et par af de delegerede talt for, at man ikke skulle straffe Bover, og det tilsluttede folkene sig, idet Bover som nævnt var en ganske populær næstkommanderende. Gemytterne var nu faldet til ro, og Colpoys, skibschefen, Captain Griffith og Lieutenant Bover blev anbragt i deres lukafer, indtil der kunne afholdes en krigsret. Det røde flag blev igen hejst, og Colpoys' flag blev halet ned⁶⁸. Royal Marines, som hidtil ikke havde deltaget i mytteriet, sluttede sig nu til det.

De delegerede besluttede nu, at man skulle sende de officerer, der var upopulære i land. Beslutningen skulle dels vise deres kammerater, at aktionen var alvorligt men, og samtidigt kunne den formentlig hindre

fremtidige episoder, som den man havde været vidne til på LONDON. Landsætningen af officerer begyndte straks den 7. maj. Et eksempel på de ordrer, som de uønskede officer fik, er ordren fra besætningen på DUKE. Den lyder således:

"Gentlemen,

You are desired upon the receipt of this that the undermentioned persons quit the ship upon the receipt of this, never to return again, except the persons with the mark against their names who is to return when everything is settled to the satisfaction of the fleet. You are to depart out of the ship directly."

På DUKE var der kun 6 officerer ud af i alt 22, der kunne tolereres, når aktionen var overstået. I de fleste tilfælde blev der under landsætningen udvist den samme respekt som hidtil, men der var undtagelser. Som eksempel på disse kan det nævnes, at officererne på GLORY meget uceremonielt blev stuvet sammen i et fartøj uden nogen form for respekt⁶⁹.

Det var i øvrigt de delegeredes opfattelse, at Admiralty' hidtidige behandling af aktionen tydede på, at man forsøgte at skabe splittelse mellem besætningerne på de forskellige skibe. Derfor beordrede man de tilbageværende skibe på Spithead til at forlægge til St. Helens næste dag. Det eneste skib, der forblev på Spithead, var Sir Peter Parkers ROYAL WILLIAM, der aldrig havde deltaget i Mytteriet.

De fregatter, der var ankret på Spithead, forlagde også, men fik ordre til at vende tilbage til deres hidtidige ankerplads, idet de delegerede stadig ikke ønskede, at fregatterne skulle deltage, men skulle fortsætte med deres hidtidige opgaver, som f.eks. konvojering⁷⁰.

Besætningen på STAG sendte en anmodning til Admiralty's sekretær, Sir Evan Nepean, hvor i man anmodede om, at der måtte blive tilkommanderet ny chef og lieutenanter, således at man, hvis den franske flåde stod til søs, kunne stå til søs for at bekæmpe den. Der er, som tidligere nævnt, ikke tvivl om, at folkene betragtede mytteriet som blot en arbejdsstandsning med det formål at gennemtvinge bedre forhold for dem. Der er dog ingen tvivl om, at det genoptagne mytteri var præget af en mere brutal tendens, end det indledende. Admiral Colpoys blev stillet for en af de delegerede nedsat "krigsret", der fandt ham skyldig, og der var utvivlsomt store dele af besætningerne, der ønske ham henrettet. Der var dog også mere besindige besætningsmedlemmer, der var modstandere af mere blodsudgydelse, ikke mindst, fordi det kunne udelukke den

kongelige Pardon, som ville være nødvendig ved mytteriets ophør. Et af disse, Able Seaman John Flemming, der var blevet valgt som delegeret på LONDON i stedet for en delegeret, der var blevet såret under det tidligere omtalte skyderi, skrev nu et memorandum til brug for et møde blandt de delegerede om bord på MARS. I memorandaet takkede han sine vælgere, fordi de havde valgt ham, formentlig fordi de forventede, at han ville handle, som det sømmede sig for en kristen mand. Det hedder herefter:

"Permit me now to speak for that ship's company whose confidence I enjoy. In the first place. had they followed the momentary impulse of passion, and wreaked their vengeance on that unfortunate gentleman, a few minutes would have brought to their recollection the amiable character he always bore amongst them, and I am confident would have embittered the latest moments of their lives. Now, my brethren, your general cry is "Blood for blood". Do you mean that as a compliment to us to assist us in following error after error? If so, it is a poor compliment indeed; or do you, let me ask you, think it justice? I hope not; if you do, pray, from whence do you derive the authority to sit as a court over the life of even the meanest subject? The only answer you can give me is, that you are authorised by your respective ships' companies. But is that authority sufficient to quiet your conscience for taking the life even of a criminal, much more that of a deserving worthy gentleman, who is an ornament to his profession in every respect; I can almost safely say you will say "No". But if you are to be influenced by your ships' companies, contrary to your own opinion, I am but a single individual among you, and before this hand of mine shall subscribe the name of Fleming to anything that may in the least tend to that gentleman's prejudice, much more his life, I will undergo your utmost violence, and meet death with him hand in hand. I am nevertheless, as unanimous as any member of the fleet for a redress of your grievances, and maintain that point with you all, so long as you are contended with your original demands, but the moment I hear of your deviating from these principles, that instance I become your most inveterate enemy."

Memorandaet var underskrevet af Fleming på vegne LONDON's ship's company. Det fik til følge, at Lieutenant Bover blev løsladt, medens der endnu ikke var taget stilling til, hvad der skulle ske med Admiral Colpoys og Captain Griffith⁷¹.

Bestræbelser på at bringe mytteriet til ophør.

Regering og Parlament åndede lettet op, da det oprindelige mytteri var bragt til ophør, og blev derfor overrumplet og chokeret, da mytteriet

brød ud på ny. Da det oprindelige mytteri var bragt til ophør, skrev Lord Spencer den 6. maj til Admiral Lord Bridport. Hans lettelse kom til udtryk i brevet, hvor i det hedder:

*"I am truly happy to find that at length tranquillity and order seem to be perfectly established in your squadron.... We have had a very severe lesson in this business, and I trust all the officers in the Fleet will feel the effect of it."*⁷²

Han skulle imidlertid blive klogere.

Den 8. maj havde Parlamentet bevilliget en forhøjelse af Admiralty's budget for det igangværende finansår. Selvom Admiralty havde bedt om en hemmelig debat, undgik det ikke en debat om regeringens mangelfulde behandling af Mytteriet. Oppositionen benyttede lejligheden til at rette en kraftig kritik af Regeringen. Da lovteksten for så vidt var vedtaget, udskød Overhuset den endelig vedtagelse, indtil Kongen havde givet sin tilslutning.

En kopi af Parlamentets vedtagne og af Kongen godkendte resolution blev sendt ekspres til Portsmouth, hvor den blev afleveret på til LONDON, der var det skib, man under de herskende vindforhold bedst kunne nå. Her blev den læst op for besætningen, der triumferede over at have nået deres mål. Den blev derfor modtaget i triumf og med begejstring. Man frigav øjeblikkeligt Admiral Colpoys og Captain Griffith, som i øvrigt næste dag sammen med Lieutenant Bover skulle møde for en civil domstol, anklaget for mord. De blev dog frifundet, idet retten kom til det resultat, at drabet under de givne omstændigheder måtte anses for lovligt.⁷³

Mytteriet blev imidlertid ikke bragt til ophør ved Parlamentets resolution, men de delegerede vedtog at fortsætte det, indtil der forelå en kongelig Pardon, der også omfattede det genoptagne mytteri⁷⁴.

Regeringen, der nu var bekymret, fordi der også var truende uro og utilfredshed i Nordsøflåden på the Nore, og var klar over, at der måtte ekstraordinære midler til brug, hvis man skulle bringe mytteriet på Spithead til ophør. Premierminister Pitt fik nu den idé at bruge Admiral Lord Howe som "mæglingsmand", idet han håbede på, at folkene, stadig havde nogen tillid til Howe, uanset den tidligere forgæves henvendelse til ham. Howe blev derfor udnævnt til "mæglingsmand", og blev udstyret med en meget vidtgående og bred fuldmagt, der bemyndigede ham til at imødekomme krav om afhjælpning af de påklagede "grievances", og

endog til at bruge en Kongelig myndighed til at meddele fuldstændig Pardon⁷⁵.

Oppositionen i Parlamentet gjorde indsigelse mod udnævnelsen af Howe, navnlig på grund af hans alder og mange fysiske skavanker. I et brev fra et medlem af oppositionen hedder det således:

*"....But among all parts of this fatal measure the Mission of my Lord Howe has been by far the most mischievous. Hat a great naval commander been sent down – **Graven pietate et meritis virum queen** – to awe the seditious into obedience, it would have been the best thing that could have been thought of; but to send the first name in the Navy, and who had been but lately a Cabinet Minister and First Lord of Admiralty, at upwards of 70 years of age, to hunt among mutineers for grievances, to take the law from Joice, a seditious clubist of Belfast, and to remove by his orders some of the principal Officers of the Navy, puts an end to all hopes for ever. Such mischief needs not to have been attended with so much degradation...."*

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Joice havde været sømand i mange år, og i øvrigt var født på Jersey, ligesom han havde sin familie i Portsmouth. Indsigelsen fra Oppositionen fik dog ingen virkning, og den 10. rejste Howe sammen med sin hustru til Portsmouth for at begynde påbegynde mæglingen.

Den kommanderende Admiral i Portsmouth, Lord Bridport, var næppe begejstret over at blive tilsidesat til fordel for Lord Howe. Premierministeren, der var klar over dette, meddelte i et brev til Bridport, at Lord Howe's funktion var civil, og ikke indebar nogen kommandomyndighed, og at han derfor forventede, at Bridport fortsatte i sin kommando som hidtil. Herefter lovede Bridport i et brev til Pitt at samarbejde med Howe. Han benyttede dog også i dette brev muligheden for at udtrykke kritik af Board of Admiralty's mangelfulde behandling af sagen, herunder de ikke særligt hensigtsmæssige ordrer, han havde fået⁷⁶.

Howe begyndte, straks efter sin ankomst til Portsmouth, sin mægling med besætningen i ROYAL GEORGE. Han følte, at han havde 2 væsentlige opgaver i sin mægling. For det første skulle han genvinde folkenes tillid som deres "ven". Dernæst måtte han overbevise dem om, at Admiralty mente, hvad man havde lovet, og at det også ville opfylde løfterne. Han skulle også overbevise dem om, at den kgl. Pardon også omfattede det løbende mytteri. Lord Howe, var ledsaget af sin hustru, som var en fornuftig dame., der besad "*discretion and excellent under-*

standing". Der er næppe tvivl om, at hun assisterede Howe i hans overvejelser⁷⁷.

Der var imidlertid nogle, der var sikre på, at mytteriet var inspireret og iværksat af besætningsmedlemmer, der havde jacobistiske synspunkter og måske af utilfredse medlemmer af "United Irishmen". Blandt dem, der havde dette synspunkt, var der også fremtrædende borgere, som f.eks. Thomas Grenville, der var broder til The Marquess af Birmingham, samt et af oppositionens fremtrædende medlemmer af Parlamentet, Burke. For at undersøge dette spørgsmål, sendte Regeringen en dygtig ung embedsmand, Aaron Graham, til Portsmouth. Graham, der var meget patriotisk, delte formentlig Grenville's og Burke's opfattelse. Han måtte imidlertid konstatere, at der ikke var noget, der tydede på Jacobistisk eller Irsk indflydelse på folkenes aktion. I hans rapport hedder det:

*"I am persuaded from the conversation I have had with so many of the sailors that if any man on earth had dared openly to avow his intention of using them as instruments to distress the country his life would have paid forfeit. Nothing like want of loyalty to the King or attachment to the government can be traced in the business."*⁷⁸

Howes forhandlinger i ROYAL GEORGE varede hele 3 timer. En af årsagerne var, at Lord Howe havde meget svært ved at udtrykke sig klart og forståeligt. Efter mæglingen i ROYAL GEORGE, gik Howe om bord i sit tidligere flagskib, QUEEN CHARLOTTE, hvor han fortsatte sin mægling. Den sidste besætning, han denne dag forhandlede med, var DUKES, der havde været modvillig overfor at suspendere Mytteriet. Herefter stoppede han sin mægling for denne dag, hvor den ældre mand, der var plaget af forskellige fysiske skavanker, utvivlsomt var træt efter en trættende rejse og mæglinger hele dagen.

Næste dag roede Howe fra skib til skib, og i hvert enkelt skib understregede han Admiralty's villighed til at opfylde de rejste krav, men han gjorde også folkene klart, hvor alvorlige deres handlinger havde været. Til sidst gjorde han klart, at den kgl. Pardon ikke ville i kraft, før han fik en tilkendegivelse, hvori hele flåden underdanigt erklærede, at man accepterede, de foretagne arbejdsstandsningers meget alvorlige karakter. Folkene, der kun ønskede Mytteriets ophør, var villige til at sluge denne ydmygelse.

Howe udarbejdede nu teksten til den kgl. Pardon, hvori bl.a. indgik en sætning, hvori ordet "*promise*" indgik. Sætningen gik ud på, at folkene lovede, at de aldrig igen ville blive "*amused or diverted by fair promi-*

ses". Baggrunden for folkenes modstand overfor dette ord, skyldtes naturligvis, at deres mistænksomhed overfor Admiralty igen blev vakt til live. Lord Howe var klar over, at det var nødvendigt at ændre teksten, således at ordet forsvandt, hvilket han gjorde. Howe, der næppe helt forstod folkenes indstilling, fandt at de hængte sig i småting. Han var bange for, at der var nogen, der søgte at få mæglingen til at forlise. Den omstændighed, at Howe i marts måned ikke havde fulgt folkenes anmodning, havde stadig betydning. I to af skibene, MARS og DUKE, var besætningerne særligt uvillige til at indgå i forhandlinger på det foreliggende grundlag, idet de prøvede at få besætningerne på de øvrige skibe med til at stille yderligere krav som grundlag for forhandlingerne. Det blev dog afvist⁷⁹.

De næste to dage måtte Howe igen roes fra skib til skib for at forhandle, og ikke mindst for at klargøre Admiralty's holdning og stillingtagen overfor mytteristerne under sine forhandlinger med besætningerne i de forskellige skibe, måtte han overbevise dem om, at den vedtagne lov opfyldte deres krav, og at Admiralty ville komme dem i møde, samt at den Kongelige Pardon omfattede alle, der havde deltaget i mytteriet, og at den også dækkede den igangværende del af mytteriet. Denne dag gik han også om bord i QUEEN CHARLOTTE og i DUKE, inden han kl. 11 om aftenen efter en imponerende fysisk og åndelig præstation af en svagelig 71-årig kunne vende tilbage til Portsmouth.

På dette tidspunkt var en aftale om mytteriets afslutning tæt på at kunne komme i stand, og lidt over klokken 10, startede en procession af både med de delegerede fra St. Helens til Spithead, hvor de gik om bord i ROYAL WILLIAM, hvor Howe havde bedt dem møde ham. Efter nogen ventetid, blev de ca. klokken 12 kaldt ind, og efter forhandlinger i 2 timer havde man nået et resultat, en "treaty", som nogen kaldte aftalen. Under de afsluttende forhandlinger var der dukket et problem op! Nogle af de henvendelser, han under forhandlingerne havde modtaget gav anledning til problemet, hvorvidt de uønskede officerer, der under konflikten af besætningerne var beordret til at forlade skibene, kunne vende tilbage. Et krav fra de delegerede om, at de ikke kunne vende tilbage, blev betegnet som ufravigeligt. En stor del af de seniorofficerer, som Howe havde konsulteret, var klart imod noget sådant, idet de fandt, at en imødekomme af dette krav ville virke nedbrydende på disciplinen om bord og i den samlede flåde. Det ville i deres øjne være et brud på reglen om, at ledelsesretten tilkom Admiralty og officererne i skibene. Om dette synspunkt var rigtigt, er det svært at udtale sig om. Det var givet ikke folkenes mening at svække disciplinen. Det var kun den måde, hvorpå den blev praktiseret af nogle af de i land satte officerer, man kla-

gede over. Howe var ganske klar over, at kravet var ufravigeligt fra de delegerede side, idet han efter aktionens afslutning om dette krav sagde: "*However ineligible the concession, it was become indispensably necessary*". Hvis mytteriet skulle afsluttes, var imødekommelse af dette krav nødvendigt⁸⁰.

Den næste dag blev Howe igen roet fra skib til skib, indtil de alle var besøgt.

Howe startede forhandlingen om kravet, der rettede sig mod kravet om de uønskede officerer, med at afvise det. I stedet tilbød han, at der kunne etableres "Krigsretter" mod de officerer, der var rejst klager mod. Dette tilbud afviste de delegerede, idet de under henvisning til resultatet af tidligere krigsretter pegede på, at officererne var bedre stillet end folkene, idet de for det første i almindelighed ville være bedre til at tale deres sager, og for det andet, fordi dommerne i en sådan ret ville være officerskolleger, der meget sandsynligt ville være forudindtaget mod folkene. Howe, der efterhånden var blevet klar over, at mytteriet reelt var en "industrial dispute", indtog derefter det fornuftige standpunkt, at der, hvis mytteriet skulle bringes til ophør, ikke var andet at gøre, end også at imødekomme kravet. Der er næppe tvivl om, at denne godkendelse af, at 59 officerer og warrant officers, hvor i blandt en admiral og 4 Captains, var blevet tvunget til at forlade deres skibe, medvirkede til at udrydde de delegeredes mistro til Admiralty. Howes eftergivenhed over for kravet, var dog reelt bakket op af Admiralty, der havde givet ham instruks om at imødekomme det, hvis det var nødvendigt for at bringe mytteriet til afslutning⁸¹.

Mytteriets ophør.

Mytteriet var nu reelt afsluttet, idet alle krav fra folkene var blevet imødekommet. De uønskede officerer led ingen skade, idet de blev udkommanderet med andre skibe, og de øvrige i land satte officerer kunne vende tilbage til deres skibe⁸². Den måde, som Howe havde behandlet sagen på, er et af de tidligste eksempler på behandling af konflikter på arbejdsmarkedet.

Den endelige officielle afslutning i form af Kongens Pardon skulle finde sted ved et møde næste dag, søndag, hvor de delegerede skulle møde Lord Howe om bord på ROYAL WILLIAM.

Imidlertid skete der nu det, at 8 linieskibe ankom til Spithead med det røde flag vajende. Det var Curtis's eskadre fra Plymouth, der havde modtaget en meddelelse, hvori man blev opfordret til at tilslutte sig Myt-

teriet, Det blev straks besluttet at efterkomme henstillingen i stedet for, som beordret af Admiralty, at stå til søs. Meddelelsen om, at Mytteriet på Spithead var afsluttet, var endnu ikke kommet frem til Plymouth. Howe gik straks om bord i PRINCE, der som de øvrige 7 skibe var i åbent Mytteri. Efter en længere forhandling lykkedes det dog for ham at overtale besætningerne til at genoptage tjenesten på normal vis. Han var dog nødt til at imødekomme et krav om, at 65 officerer og warrant officerer skulle forlade skibene⁸³.

Klokken 10 samledes de delegerede sammen med Admiral Peter Parker og Lord Howe i den store agterkahyt om bord på ROYAL WILLIAM for formelt og under højtidelige former, at indgå aftale om Mytteriets afslutning. Admiral Lord Bridport brillerede dog med sit fravær. "Gassen gik dog hurtigt af ballonen", idet Kongens erklæring om Pardon endnu ikke var kommet frem. I stedet arrangerede de delegerede en procession for at fejre Mytteriets ophør. Howe gik i land under mange tilskuers bevågenhed, og da han var i nærheden af Guvernørens residens, hvor han boede under opholdet i Portsmouth, blev han kontaktet af en af de delegerede, Joyce, der spurgte ham, hvornår processionen skulle starte. Howe overlod denne afgørelse til de delegerede, og inviterede Joyce til at drikke et glas vin med ham⁸⁴.

Om eftermiddagen ankom Kongens erklæring om Pardon, bragt fra London med ekspresbud. Herefter startede en procession af fartøjer, hvor Lord Howe var i den Kgl. barge, der fulgtes af et fartøj med Premierministeren, Sir William Pitt og the Lieutenant-Governor. Derefter kom et fartøj med Lady Pitt og Lady Howe og andre damer. Optoget sluttede med et orkester fra Royal Marines. Disse fartøjer blev eskorteret af fartøjer med de delegerede. Optoget blev saluteret af kanoner fra Portsmouths udsigtsplads. Processionen roede herefter til St. Helens, hvor man gik om bord i samtlige skibe, hvor Kongens Pardon blev læst op, og det Kgl. Segl forevist. Herefter var Mytteriet formelt afsluttet, og det røde flag blev nedhalet og den Kgl. Standart hejst i stedet.

Om aftenen var Lord og Lady Howe værter ved en stor middag for de delegerede. Admiralty udstedte i forbindelse med mytteriets afslutning en ordre om, at der ikke måtte udvises nogen form for forfølgelse eller chikane af besætninger, der havde deltaget i Mytteriet.

Næste dag genoptog folkene normal tjeneste, og Lord Bridport kunne stå til søs, efter at dette havde været umuligt i ca. 1 måned.

På Mytteriets sidste dag blev Portsmouth besøgt af 4 repræsentanter for

den del af Nordsøflåden, der lå på the Nore. Baggrunden var, at man på the Nore havde startet en sympatikonflikt til støtte for aktionen på Spithead og ved St.Helens. De måtte imidlertid returnere til the Nore med nyheden om, at Mytteriet på Spithead var afsluttet. Det medførte dog ikke, at Mytteriet på the Nore blev bragt til ophør. Folkene her var ikke tilfredse med de indrømmelser, der var givet efter Mytteriet på Spithead, men ønske en række nye krav imødekommet. Dette Mytteri, havde i modsætning til Mytteriet på Spithead, en kendt leder, Richard Parker, en tidligere Midshipman. Board of Admiralty besluttede at stå fast på afvisningen af kravene; og uanset de stærke midler, mytteriesterne anvendte, bl.a. en blokade af Themsen, brød Mytteriet sammen, og lederen, Parker, blev, sammen med adskillige andre, hængt. Dette Mytteri havde imidlertid haft en helt anden og brutalere karakter end Mytteriet på Spithead, og lignede tidligere mytterier⁸⁵.

Afslutning.

Mytteriet på Spithead var karakteristisk ved, at besætningerne udførte den daglige tjeneste, samt viste officererne sædvanlig respekt. Man efterkom officerernes ordrer på sædvanlig vis, bortset fra, at man nægtede at lette anker. Mytteristerne brugte ikke magt, bortset fra den ulykkelige episode på LONDON, som medførte både dræbte og sårede. Der er dog grund til at bemærke, at den væsentligste årsag til denne episode nok var en ubesindig ordre fra Admiral Colpoys. Reelt var konflikten i Kanalflåden en simpel "*industrial dispute*". Det var en meget begrænset kollektiv arbejdsvægring, der skyldtes et ekstremt dårligt arbejdsmiljø. Selv Rear-Admiral Nelson, som ellers ikke var tolerant overfor mytterier, fandt dette mytteri undskyldeligt. I et brev til Hans Kgl. Højhed, the Duke of Clarence, hedder det:

*"...I am not surprised that Your Royal Highness should have felt all the Agony of Suspense during the late extraordinary Acts at Portsmouth not knowing how they would terminate, but to us who see the whole at once we must think that for a mutiny which I fear I must call it having no other name, that it has been the most Manly thing I ever heard of, and does the British Sailor infinite honour. It is extraordinary that there never was a regulation by authority for short Weights & Measures and it reflects on all of us, to have suffered it so long. But I hope our Seamen, as they say, will hate the French as much as ever...."*⁸⁶

Mytteriet på Spithead er også et godt eksempel på, at et dårligt arbejdsmiljø, herunder en hensynsløs behandling af skibsbesætningerne, kan forvolde ubehagelige følger for tjenesten, og derved svække den pågæl-

dende enheds effektivitet. Et dårligt arbejdsmiljø kan naturligvis forekomme i de enkelte enheder, men også i organisationen som helhed. Et dårligt arbejdsmiljø i en søgående enhed skyldes ofte officererne, og ikke sjældent en uegnet skibschef. Der er derfor god grund til at være meget omhyggelig med screeningen og vurderingen af vordende officerer. Den foregik under forfatterens tjeneste i Søværnet på Søofficersskolen, der den gang var kostskole, og bør være nådesløs. Forfatteren oplevede således i sin kadettid et eksempel, hvor en kadet blev hjemsendt den dag, hvor hans klassekammerater blev udnævnt til officerer, fordi man, ganske vist lidt sent, var kommet til det resultat, at han var uegnet som officer.

Det er dog ikke blot på de enkelte enheder, at en hensynsløs behandling af personellet kan forekomme, der kan, som ovenfor nævnt, også forekomme hensynsløs behandling af personellet fra højere administrative myndigheder. Forfatteren af denne artikel var under sin tjeneste i Søværnet personligt udsat for en sådan behandling 2 gange, hvor den sidste medførte, at han i 1958 begyndte et juridisk fritidsstudium. I 1959 forlod han Søværnets linie som kaptajnløjtnant for at færdiggøre sit juridiske studie i 1960.

En hensynsløs behandling af personellet medfører utvivlsomt, at det kan være vanskeligt at fastholde det. Af det hold kadetlærlinge, der omfattede forfatteren, og som i 1950 begyndte uddannelsen i den daværende Arresødal Lejr, blev 7 søkadetlærlinge officerer. Af disse forlod 3 Søværnet i utide. 4 intendanturkadetlærlinge blev officerer, af dem forlod 2 Søværnet i utide. Fastholdelse af personellet var således dårlig for dette hold. Forfatteren har ikke tilstrækkeligt kendskab til forholdene i Søværnet i dag til at vurdere det nuværende arbejdsmiljø, men håber, at det er blevet bedre. Klager over problemer med at fastholde personellet kunne dog tyde på, at der er ting, der kunne være bedre. Generelt bør praksis efter forfatterens opfattelse være således, at der også tages hensyn til den enkelte medarbejder, såfremt det tjenstligt er muligt.

Der er formentlig næppe nogen reel risiko for, at et arbejdsmiljø, der næppe er lige godt i alle enheder og på alle institutioner, vil kunne føre til strejker i Søværnet, selv ikke med den fremad skridende "*civilisering*" af Forsvaret, hvor tjenstemandsstatus desværre, måske vil blive ændret til overenskomstansættelse. Sådanne overenskomster vil i hvert fald teoretisk blive omfattet af gældende dansk kollektiv Arbejdsret, hvorfor risikoen dog ikke kan udelukkes fuldstændigt, jf. Arbejdsretslovens § 9, stk. 1⁸⁷. Derimod kan et dårligt arbejdsmiljø betyde, at arbejdsglæden blive ødelagt, hvilket kan forringe Værnets effektivitet, lige som

fastholdelse af personalet vil blive vanskelig. En fornuftig HR-administration er derfor afgørende nødvendig for Søværnet!

Litteratur.

Følgende litteratur er brugt ved udarbejdelse af artiklen:

The Naval Chronicle, consolidated edition, Vol. 1 ved Nicholas Tracey
The Naval History of Great Britain, Vol.2, W.M. James
The King's Own, Milne and Company, London, Marryat
The Command of the Ocean, Penguin Books, N.A.M. Rodger 1
The Wooden World, N.A.M. Rodger 2
The Age of Nelson, C.J. Marcus
Nelson, The New Letters, ved Colin White
Fleet Battle and Blockade, Caxton Editions, ved Robert Gardiner
Nelson's Navy, 1989, ved Brian Lavery
The Illustrated Companion to Nelson's Navy, Chatham Publishing, ved Nicholas Blake & Richard Lawrence
The Floating Republic, Pen & Sword 2004, G.E. Manwaring & Bonamy Dobre
Sea Life in Nelson's Time, SPHERE BOOKS LTD, John Masefield
The influence of Sea Power upon History, A.T. Mahan
Kollektiv Arbejdsret, 5. udgave, Per Jacobsen.

Noter:

1. Mainwaring & Dobre pag, 3 og Marcus pag. 82 ff.
2. Mainwaring & Dobre pag. 9 f.
3. Ibidem
4. Mainwaring & Dobre pag. 11 og Marcus pag. 83
5. White pag. 195
6. Mainwaring & Dobre pag. 12
7. Ibidem pag. 18 og Rodger 2 pag. 346
8. Mainwaring & Dore pag. 45 og James pag.. 24

9. Mainwaring & Dobre pag. 125 og 248 samt Rodger I pag. 143
10. Rodger 2 pag. 144
11. Maiwaring & Dobre pag. 117 og 434 f.
12. Ibidem pag. 22 og James pag. 22 f.
13. Mainwaring & Dobre pag. 23
14. Ibidem pag. 24 og James pag. 23
15. Mainwaring & Dobre pag. 24 f.
16. Ibidem pag. 26 f.
17. Ibidem pag. 28 og James pag. 23.
18. Mainwaring pag. 29.
19. Ibidem pag. 30
20. Ibidem pag. 32 f. og James pag. 23.
21. Marcus pag. 83 f. og Mainwaring & Dobre pag. 32 f.
22. Mainwaring og Dobre pag. 33.
23. Ibidem pag. 33.
24. Ibidem pag. 34.
25. Ibidem
26. Ibidem pag. 35 f.
27. Ibidem pag. 36 ff.
28. Ibidem pag. 40 f.
29. Ibidem pag. 34 ff. og Jacobsen pag. 262 ff.
30. Martyat pag. 3.
31. Blake and Lawrence pag. 116 f.
32. Mainwaring & Dobre pag. 41.
33. Ibidem pag. 34.
34. Ibidem pag. 42.
35. Ibidem pag. 43 og Marcus pag. 85.
36. Mainwaring & Dobre pag. 46 ff.
37. Ibidem pag. 47.
38. Ibidem
39. Ibidem pag. 48.
40. Ibidem pag. 48 f.
41. Ibidem pag. 50 f. og Marcus pag. 85.
42. Mainwaring & Dobre pag. 52 f.
43. Ibidem pag. 54.
44. Ibidem pag. 55.
45. Ibidem pag. 57 ff.
46. Ibidem pag. 53 f.
47. Ibidem pag. 67 f.
48. Ibidem pag. 68.
49. Ibidem pag. 69.
50. Ibidem
51. Ibidem pag. 70
52. Ibidem pag. 71
53. Ibidem pag. 72.f.
54. Ibidem
55. Ibidem pag. 73
56. Ibidem
57. Ibidem pag. 73

58. Ibidem pag. 75 f.
59. Ibidem pag. 77.
60. Ibidem pag. 78
61. Ibidem pag. 79
62. Ibidem
63. Ibidem pag. 80
64. Ibidem pag. 81
65. Ibidem pag. 82
66. Ibidem pag. 83
67. Ibidem pag. 83, 83 f., Chronicle pag. 212 f., James pag. 26 og Nicholas & Blake pag. 181
68. Mainwaring & Dobre pag. 84 f.
69. Ibidem pag. 86 f.
70. Ibidem pag. 88
71. Ibidem pag. 91 f.
72. Ibidem pag. 95
73. Ibidem pag. 96
74. Ibidem pag. 97 og James pag. 27
75. Mainwaring & Dobre pag. 97 ff., Chronicle pag. 212 og James pag. 27
76. Mainwaring & Dobre pag. 98 f.
77. Ibidem pag. 106 ff.
78. Ibidem pag. 100 ff.
79. Ibidem pag. 109
80. Ibidem pag. 109 ff.
81. Ibidem . Det er bemærkelsesværdigt, at Admiralty havde instrueret Howe om, at han, hvis det blev nødvendigt, skulle efterkomme dette krav.
82. Ibidem pag. 112 f.
83. Ibidem pag. 114 f.
84. Ibidem
85. Ibidem pag. 121 ff.
86. White pag. 195, brev no. 230
87. Jacobsen pag. 715

BOGANMELDELSER

THE ADMIRALS

Walter R. Borneman

Little Brown Co. New York 2012



Denne nylig udgivne bog handler om de fire amerikanske admiraler, der qua deres stilling og lederevner bidrog til de allieredes endelige sejr under 2. verdenskrig i 1945. De blev derfor forfremmede til fem-stjernede "Admirals of the Fleet" under den sidste del af deres karriere.

Det drejede sig om Leahy, som var personlig rådgiver for præsident Roosevelt og hans kontakt med "The Joint Chiefs of Staff", og om King, som øverste chef for den amerikanske marine og medlem af omtalte stab. Desuden om Nimitz, chef for Stillehavskommandoen med hovedkvarter i Pearl Harbor, og endelig om Halsey, søgående chef for den 3. amerikanske flåde i Stillehavet, på hvis flagskib, MISSOURI, den japanske kapitulation blev undertegnet i Tokio-bugten den 2. september 1945.

Der er skrevet andre biografier og historiske kendsgerninger om disse admiraler og deres virke, men forfatteren af denne bog går mere i detaljer med de pågældendes karriere, baggrund og kommandoføring under 2. verdenskrig.

Bogen omtaler også andre amerikanske admiraler, der havde vigtige stillinger og opgaver, såsom Spruance, der var søgående flådechef i Stillehavet og i perioder var stabschef for Nimitz, Ingersoll, der i de senere år var amerikansk flådechef i Atlanterhavet med hovedkvarter i Norfolk, Virginia.

De fire fem-stjernede admiraler stod på linie med de øverste landmilitære generaler, Marshall, Mc Arthur og Eisenhower, som også er omtalt i bogen tillige med disses relationer til og samarbejde og evt. uoverensstemmelser med admiralerne.

Anmelderen af denne læseværdige bog finder, at især Leahy, som rådgiver for og stabschef hos præsident Roosevelt, var en fremragende formidler af præsidentens synspunkter og samarbejde med de allieredes statslige ledere og dennes kontakt med de allieredes "Combined Chiefs of Staff". Hans menneskelige karakter og rådgivning, uden at fremhæve

sig selv, er også nævnt, som modsætning til andre af dei denne bog omtalte militære personer.

King var en meget beslutsom og krævende chef for den amerikanske marine og medlem af "The Joint Chiefs of Staff". Han var ikke altid lige nem at komme overens med. Hans modvilje mod briternes flådedeltagelse i Stillehavskrigen er omtalt.

Den, hvis kommandoføring er mest berømmet, er Nimitz. Såvel hans tiltro til sine underordnede chefer og stabsofficerer, som hans forudseenhed og rettidige beslutsomhed er fremhævet. Disse egenskaber kom især til udtryk før og under det afgørende luft-/søslag ved Midway i juni 1942. Men også hans senere offensive amfibie-operationer mod øgrupperne Marianerne, Iwo Jima og Okinawa er fremhævet som væsentlige bidrag til Japans endelige nederlag.

Den mest omstridte af de fire admiraler, der blev fem-stjernede, er Halsey. Han blev tidlig kendt og omtalt for sin "fighting spirit" og frygtløshed, hvad der gav ham øgenavnet "Bull Halsey". I omtalen af ham i denne bog, er kritikken især rettet mod hans optræden og tab under to taifuner i vinterhalvåret 1944/45 under kampene omkring den filippinske øgruppe, hvor han mistede tre destroyere med det meste af deres besætninger, som sank under overhandige vind- og bølgeførhold, hvor de var beordrede til at "re-fuele" fra andre enheder. Flådestyrken fik også andre svære skader, specielt i nogle eskorte-hangarskibe, der mistede eller fik ødelagt mange af deres fly. Halseys overordnede mente, at disse tab kunne være udgået, hvis han havde søgt ud af orkan-området i tide. Men på grund af hans bestræbelser for at støtte Mc Arthurs landstyrker på Filippinerne trods vejrforholdene, blev hans tab tilgivet ham af hans overordnede, og han blev også forfremmet til fem-stjernet admiral inden krigen sluttede.

I et sidste kapitel, som forfatteren karakteristisk kalder "Measures of Men", omtales de fire admiralers holdninger, virke og indflydelse på eftertiden i deres senere leveår efter krigens afslutning. At der her er tale om nogle enestående ledere og personligheder, der var præget af deres høje stillinger og ansvar i den amerikanske marine, er utvivlsomt.

I en tale til de vordende søofficerer på U. S. Naval Academy i Annapolis, sagde Leahy følgende oversat til dansk: "I vil alle i større eller mindre grad blive præget af noget uhåndgribeligt, en kombination af loyalitet overfor idealer, traditioner, mod, pligtopfyldelse, et rent liv og en ren tankegang. Det er mere end hvad der forstås som "esprit de corps", for

det rækker udover korpsånden og kammeratskabet". Det er vel en karakteristik af søofficersgerningen, som også gælder for andre flådenationer end USA.

Denne grundige bog giver et godt indtryk af de krav og forventninger, man havde til de fire omhandlede admiraler. En læseværdig bog for alle med interesse for den amerikanske flåde under 2. verdenskrig - og søofficersgerningen.

Tidsskrift for Søværnen
oprettet 1827
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet
Protektor: H.K.H. Kronprins Frederik



Redaktion:

Overarkivar Hans Christian Bjerg

Artikler, indlæg, der ønskes
optaget i tidsskriftet, samt bøger,
der ønskes anmeldt, sendes til

Tidsskrift for Søværnen

Hans Chr. Bjerg

Møllevej 4

2970 Hørsholm

Tlf.: 45 86 18 28

email: hcbjerg@post.tele.dk

FIIN: SOK-LE204

Manuskripter bedes fremsendt
i word pr. email eller på diskette.

Evt. illustrationer fremsendes
særskilt eller efter aftale.

Ekspedition og regnskab:

Orlogskaptajn Hans Erik Juul

Søe-lieutenant-Selskabet

Overgaden oven Vandet 62 B

1415 København K

Tlf.: 32 95 99 54

Fax: 32 95 99 53

Giro: 2 04 77 64

Email: sls@post9.tele.dk

Abonnement tegnes
ved henvendelse til ekspeditionen

Trykkeri

Nørrebros Bogtryk

www.nbb.dk

ISSN 0040-7186

Tidsskriftet

Det er tidsskriftets formål at
publicere artikler og indlæg
vedrørende maritime forhold
i almindelighed og Søværnet i
særdeleshed.

Tidsskriftet er etableret 1827
som Archiv for Søværnet og
udsendes 6 gange om året.

Eftertryk er tilladt med tydelig
kildeangivelse

Søe-lieutenant-Selskabet

er et krigsvidenskabeligt selskab
af søofficerer, oprettet 1784.

Formand:

Premierløjtnant

Johannes Kidmose

Selskabets hjemmeside:

www.sls.forsvaret.dk

Annoncer tegnes
ved henvendelse til ekspeditionen

440
Forsvarsakademiet
Postboks 2715
2100 København Ø

Returneres ved varig adresseændring

*"I det den binder kr
omfavner den vidensk*

