

*Tidsskrift
for
Søværnen*



Nr. 1/FEB 1999
170. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn N.C. Wang

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

ISSN 0040-7186

REDAKTØR

Orlogskaptajn Klaus Bolving
Forsvarsakademiet
Svanemøllen Kaserne
Postboks 2125
2100 København Ø
Telefon 39 15 12 11
Telefax 39 15 15 04
E-mail fss002@fak.dk

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn E.T. Jensen
Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus
P. Løvenørnsvej - Nyholm
1439 København K
Telefon 32 66 46 10
Telefax 32 66 46 20

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64
E-mail: sls@post9.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: H.M. Kong Frederik IX modtages i PEDER SKRAM.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til TFS Nr. 2/1999 bedes indsendt til redaktøren inden 15 MAJ 99.



Your reliable partner...



...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration



NTD

Naval Team Denmark

DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEK A/S

LYNGSO MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK A/S

TERMA INDUSTRIES
GRENAÅ A/S

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



INDHOLD

LEDER.....	5
SØMANDSKONGEN H.M. KONG FREDERIK IX 1899 – 11. MARTS – 1999.....	6
Viceadmiral S. Thstrup	
HVOR ER DEN HENNE? IT I FLÅDEN.....	16
Kaptajnløjtnant Per Hesselberg	
MARINEMALERE.....	24
UNI-SAFE REKLAMEARTIKEL.....	26
Søren West	
BAGGRUNDEN FOR BYGNINGEN OG INDSÆTTELSEN AF "HANS HEDTOFT" I GRØNLANDSFARTEN.....	34
Kaptajnløjtnant Hans Ole Nielsen	
HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER (DEL 1).....	47
Orlogskaptajn Torben L. Martinsen	

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



Det er med en blandet følelse af ydmyghed og virkelyst, at jeg har tiltrådt hvervet som redaktør for TJS.

Som et særligt traditionsrigt organ for det traditionsrige værn har TJS en særlig rolle og forpligtelse til at gøre en forskel i den almindelige forsvarsdebat og i flådedebatten i særdeleshed.

TJS er organet, hvor emner er relevante, hvis læserne finder dem relevante. Eller med andre ord: ønsker man som læser at være med til at gøre en forskel, må man bidrage med konkrete indlæg.

Denne udgave af TJS gør sig især bemærket ved hyldestartiklen til Kong Frederik IX. Derudover er udgaven kendetegnet ved nogle spændende og tankevækkende artikler om informationsteknologi, søkrig, historie og søsikkerhed.

Midt i en sikkerhedspolitisk begivenhedsrig periode, hvor flådestyrker overalt i verden spiller en helt afgørende rolle i krise- og konfliktstyring, fornemmes en vis utryghed overfor vor egen flådes fremtid. Hvad skyldes det, at vi ikke længere mærker den respekt, som flådemagts særlige egenskaber og muligheder berettiger til? Er vi, som rigets flådeeksperter, ikke gode nok til at forklare nødvendigheden af at have en effektiv flåde med et troværdigt fremtidsperspektiv? Er vi ikke gode nok til at skabe forståelse for anvendelse af flådemagt i international krisestyring? Er det vores skyld, at indsættelse af flådemagt ikke er fremme i debatten om det danske engagement i fx Balkankrisen? På trods af et kolossalt arbejde i Forsvarskommissionen hersker der ikke en entydig forståelse for flådens betydning for rigets sikkerhed.

Tillad mig på denne baggrund at opfordre læserne til at være med til at gøre en forskel. Vi bør ved hjælp af fortællingens og debattens kunst overbevise tvivlerne om flådens betydning i rollen som beskytter af danske nationale interesser - også i det næste årtusind!

Forfatteren sluttede sin aktive søfficerskarriere som chef for søværnet. I løbet af sin karriere gjorde forfatteren bl.a. tjeneste sammen med Hans Majestæt Kong Frederik IX. Det er i dette lys, artiklen skal læses. Samtidig med at være en hyldest til "Sømandskongen" tjener artiklen som et interessant tilbageblik over en epoke i flådens historie.

SØMANDSKONGEN, H.M. ADMIRAL KONG FREDERIK IX 1899 – 11. MARTS – 1999

Af

viceadmiral S.Thostrup

Den 11. marts i år var det 100 år siden Kong Frederik IX fødtes. Han blev ikke blot en folkekær monark, men også nutidens sømandskonge, og som sådan mindes han ikke mindst i søværnet.

I T.A.Topsø Jensen og E.Marquards biografiske værk "Søetatens Officerer 1660-1932" (Kbh., 1935) samt i Søe Lieutenants Selskabets efterfølgende "Danske Søofficerer 1933-82" (Kbh. 1984) er personellet som bekendt opført i alfabetisk orden, og størsteparten har fået tildelt et løbenummer, fra en anciennitetsliste, som har sin begyndelse i 1720.

Indenfor navnegruppen F. i disse værker finder man med løbenummer 1455: H.K.H. Christian Frederik Franz Michael Carl Valdemar, Kronprins til Danmark og Island – f. den 11. marts 1899 som søn af Kong Christian X og Dronning Alexandrine.

Han fik i drengeårene ofte lejlighed til at sejle med kongeskibet DANNEBROG på togter i danske farvande. Om bord i kongeskibet iklædtes han – ligesom sin bror Prins Knud – uniform som orlogsgast og fik tildelt skibsnummer 461, hvilket for de indviede betød, at han hørte til på Kongens Kvarter blandt matroser på 3. skifte. Dette nummer benyttede Kongen siden hen, idet han lod sin automobil registrere som "Krone 461".

Togterne med DANNEBROG var medvirkende til at vække interesse for en uddannelse i søværnet hos den unge Kronprins. I efteråret 1917 blev han optaget i kadetkorpset og fulgte undervisningen: om vinteren på søffi-

cersskolen – dengang i Gernersgade 20 i Nyboder – og om sommeren om bord i kadetskibet.



*H.K.H. søkadet Kronprins Frederik ombord i krydseren VALKYRIEN
1919 i Alexandria. (SVN Fototjeneste)*

Under første verdenskrig var kadetskibets togt begrænset til danske farvande, men togtet i 1919 med krydseren VALKYRIEN kunne gå til udlandet og fik et særligt forløb. Da skibet opholdt sig ved Madeira, modtog det telegrafisk ordre til at afbryde gældende sejlplan og afgå til Alexandria for der og siden på Malta at ombordtage sønderjyder fra engelske krigsfangelejre – i alt 165 mand – og bringe dem hjem, hvor de skulle deltage i afstemningen om Sønderjyllands fremtid. Også togter med krydseren HEIMDAL kom til at omfatte begivenheder af særlig karakter. I 1920 eskorterede HEIMDAL kongeskibet DANNEBROG til Sønderjylland til festlighederne i anledningen af genforeningen, hvori Kronprinsen og Prins Knud deltog. De to kadetter fulgte Kongen til hest på det berømte ridt over Kongeågrænsen. Året efter deltog de om bord i kadetskibet i kongerejsen til Færøerne og Island.

Den 20. september 1921 udnævntes Kronprins Frederik til sekundløjtnant og året efter til premierløjtnant i flåden (fra 1923 benævnt søløjtnant).

Der fulgte nu en årrække for ham med alsidig og praktisk tjeneste til søs i flådens skibe såvel i danske farvande som på besøg i udlandet - først med torpedobåden SVÆRDFISKEN og siden vekselvis i torpedobåde, i mineskibet LOSSEN og i panserskibene OLFERT FISCHER, PEDER SKRAM og NIELS JUEL.

Under uddannelsen på søofficersskolen og i den følgende tjeneste som søofficer knyttede Kronprinsen stærke venskabsbånd til mange kadet- og skibskammerater. Han vandt sig desuden agtelse og hengivenhed i alle kredse indenfor søværnet på grund af sin ligefremme væremåde og sin venlige interesse og omsorg for det personel, han kom i berøring med.

Det var ikke blot i flåden, der blev sat pris på Kronprinsens personlighed. Under de mange anløb af danske havne med flådens skibe vandt han agtelse i de lokale maritime kredse.

I sommeren 1927 fik Kronprins Frederik sin første cheffkommando i torpedobåden SØHUNDEN under eskadreøvelser. Senere udkommandoer omfattede bl.a. tjeneste som næstkommanderende i inspektionsskibene DIANA og BESKYTTEREN på fiskeriinspektion i danske farvande og Nordsøen, hvorved Kronprinsen, der i januar 1929 blev kaptajnløjtnant, fik et godt indblik i fiskernes og fiskeriets vilkår.

Kronprinsen nærrede naturligvis også interesse for koffardiflåden, hvis forhold han blandt andet fik kendskab til på den store rejse til østen om bord i ØK's M/S FIONIA i 1930.

I 1933 og igen i 1934 var Kronprins Frederik chef for torpedobåden HVALROSSEN, men efterhånden som andre pligter kom til måtte den egentlige søtjeneste ophøre.

Kronprinsen, der i 1935 blev orlogskaptajn, i 1937 kommandørkaptajn og i september 1939 kommandør, kunne dog gennem periodisk stabstjeneste holde nær kontakt med søværnets dagligdag i endnu nogle år.

I 1935 giftede Kronprins Frederik sig i Stockholm med Prinsesse Ingrid af Sverige, og han hjemførte vor fremtidige dronning ad søvejen om bord i DANNEBROG, som blev eskorteret af tre torpedobåde til en hjertelig modtagelse i København, hvor sangen "Lille prinsesse, Nordens prinsesse" var på alles læber.



H.M. admiral Kong Frederik IX modtages i fregatten PEDER SKRAM på Århus Bugt 27. Maj 1971 (SVN Fototjeneste)

Efter anden verdenskrig kom udnævnelsen til kontreadmiral, og ved tronbestigelsen den 20. April 1947 kunne Kong Frederik IX som højstbefalende over søværnet antage admiralgraden – ikke blot formelt, men på baggrund af lang, alsidig tjeneste.

De mange besøg, herunder flere på Færøerne og i Grønland, som Kongen og den kongelige familie gennem årene aflagde i alle søværts tilgængelige dele af riget om bord i DANNEBROG, blev værdsat viden om. Det var altid festligt, når DANNEBROG stod havnen ind til hjerteligt møde mellem kongepar og befolkning.

Kongen holdt af sit skib og satte sit præg på det ved at skabe en vellykket forening af god orlogsskik og fornøjelig stemning om bord. Men når han i vinterhalvåret opholdt sig i land på Amalienborg gav residenspalæets beliggenhed nær Københavns Havn ham en kær mulighed for at følge søtrafikken i havnen, samt for at kaste et længselsfuldt blik over mod Flådens Leje.

Søværnets personel kunne fornemme Kongens interesse for dets virke, når han aflagde besøg i flådens skibe eller på søværnets etableringer. Ved sådanne lejligheder konstaterede man Kongens glæde over at foretage inspektioner og hans lyst til at drøfte udviklingen på alle områder og drage sammenligninger mellem før og nu – ikke mindst, når det drejede sig om navigation og sømandskab. Var end de store linier og problemer i centrum, overså Kongen dog ikke detaljen. Han havde et skarpt blik for, at ting skulle være i orden. Observerede han fx, at et flag vajede uklart, eller at tovværk og fartøjer ikke var forskriftsmæssigt i orden, kunne den ansvarlige vagthavende regne med en venlig, men bestemt kongelig tilkendegivelse.

Kongens interesse for flådens skibe, deres historie og traditioner inderbar, at han ønskede at erhverve miniaturer af skibenes heraldiske våbenskjold til anbringelse som udsmykning i kahytten på DANNEBROG, men kun fra skibe, han havde været om bord i. Dette kom klart frem under en flåderevy på Århus Bugt i sommeren 1966. Kongen befandt sig da om bord i minelæggeren FALSTER, der var ledsaget af søsterskibet FYEN.

De to skibe skulle demonstrere den ret komplicerede øvelse "Light Jack Stay", der går ud på at etablere en tovbane mellem skibene, medens de med ret god fart sejler tæt ved siden af hinanden – en øvelse, som kræver stor nøjagtighed og påpasselighed, og som har til formål at muliggøre transport af materiel eller personel mellem skibe til søs. Da tovbanen var vel etableret, sagde kongen til mig: "jeg har for resten intet våbenskjold fra FYEN". Jeg svarede, at vi nu nemt kunne sende bud efter et. Men da sagde Kongen: "Tak, jeg modtager kun skjolde fra skibe, jeg har været om bord i, Jeg vil gerne sættes over i FYEN nu!". Kort efter kunne man se den da 67-årige Konge

svævende i transportstol over havet mellem to skibe under gang – et billede, som gik verden rundt.



Kong Frederik på vej fra FALSTER til FYEN under flåderevy på Århus Bugt 2. Juni 1966. (SVN Fototjeneste)

Det var typisk, at to orlogsgaster fra FALSTER samme dag henvendte sig til mig på mandskabets vegne og bad mig overbringe Kongen en hilsen og fortælle ham, at de var stolte af, at Kongen havde besøgt deres skib og deltaget aktivt i øvelserne. Majestæten blev glad og rørt over at høre dette.

Som søofficer var Kong Frederik medlem af Søofficersforeningen og Søe Lieutenant Selskabet og da han i 1961 havde været medlem i 40 år, blev tanken om at udnævne ham til æresformand ventileret. Kongen lod svare, at han gerne ville bevare sin ret til at forblive menigt medlem, men at han også gerne ville udnytte sin ret til at blive kontingentfri som andre 40-års medlemmer.

Sidste gang Kongen besøgte flådens skibe, var da han den 20. September 1971 inspicerede kadetskibet i anledningen af sit 50 års jubilæum som søofficer. Han var da i fin form og i strålende humør. Som sædvanlig blev han modtaget om bord ikke som konge, men med admiralsshonnør, hvilket bl.a. indebærer, at admiralsflaget hejstes på skibet og saluteredes med 17 skud. Da ceremonien var overstået lagde Kongen hånden på min skulder, pegede op mod admiralsflaget og sagde: "jeg er stolt af at kunne føre dette. Jeg er den eneste i min profession, som kan gøre det med fuld ret!" – og det kendte smil supplerede denne bemærkning.

Godt 3 måneder senere blev Kongen syg, og den 14. Januar 1972 modtoges det sørgelige budskab, at sømandskongen var afgået ved døden. På den sidste færd fra Christiansborg Slotskirke gennem byen til Københavns Hovedbanegård var Kongens bære anbragt på en kanonlavet, som blev trukket af 48 orlogsgaster.

Efterskrift.

Efter en landsomfattende indsamling nogle år senere rejstes en statue af Kongen i anlægget ved Nordre Toldbod i København. Den er udført af billedhuggeren Knud Nellemose og forestiller kongen i daglig admiralsuniform stående med front mod Holmen og med uniformskasketten i højre hånd hilsende rigets flag på Sixtus.



Under sit sidste besøg ved flåden den 20. september 1971 gør Kong Frederik honnør, mens admiralsflaget under en 17 skuds admiralssalut hejses i korvetten BELLONA. Til højre for Kongen ses Chefen for Søværnet Viceadmiral S.Thostrup og Chefen for Søofficersskolen Kommandør P.P.Holm. I baggrunden på Københavns Red ses patruljefartøjerne DAPHNE (P530) og DRYADEN (P531). (SVN Fototjeneste)



BANGS

MUSIK- OG VÆRTSHUS/NAVAL PUB



ÅBNINGSTIDER:

Fredag og Lørdag: 11.00 - 05.00 · Torsdag: 11.00 - 04.00

Hverdage: 11.00 - 02.00 · Søndag: 12.00 - 24.00

Store Kongensgade 97 · 1264 København K · Tlf. 3312 0050



Tuborg... gør noget ved musikken.

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

Forfatteren er tjenestegørende som fungerende chef for Driftssektionen ved Forsvarets Informatiktjeneste. I denne artikel analyserer forfatteren informationsteknologiens udvikling og anvendelse i flådens skibe. Samtidig inviterer forfatteren til en debat om emnet.

HVOR ER DEN HENNE?

Af

kaptajnløjtnant Per Hesselberg

INDLEDNING

Søværnet står over for at skulle udskifte og opdatere en stor del af sin tonnage i det næste årti. Derfor undrer det mig, at der ikke er debat om den teknologi, vi skal benytte fremover. Jeg tillader mig derfor at sige, hvor er den henne? Hvor er:

- debatten,
- visionerne,
- diskussionen og
- IT-strategien?

Det er muligt, at det p.t. er forkert at tale åbent om hvilke skibstyper, der tjener os bedst, ikke mindst fordi der hersker usikkerhed om vores fremtidige opgaver, men det skal vel ikke hindre os i at diskutere koncepter, således at vi er rede, når opgaverne er blevet defineret og lagt fast.

Det er vigtigt, at man i forbindelse med designet af Søværnets fremtidige enheder (samt i f.m. modernisering af de eksisterende enheder) vælger et holdbart koncept. Hermed mener jeg, at man skal vælge enten fuldt ud digitaliserede skibe, som er elektronisk styrede, eller også skal man vælge skibe hvis basale krav til at sejle og kæmpe understøttes af datasystemer. Det vil ikke være klogt at vælge et kompromis. Personligt er jeg af den overbevisning, at det bedste design for et krigsskib er en enhed, som under alle forhold kan håndteres manuelt mht. at sejle og kæmpe, også hvis dets datasystemer svigter.

Orlogskaptajn N.C.Wangs foredrag i Søløjtnantselskabet om "Korvetten der rødmede" i 1998, har ansporet mig til at skrive denne artikel. Fore-

draget handlede som bekendt om et STANAVFORLANT togt. Under togtet benyttede besætningen Internettet til privat og tjenstlig kommunikation og indhentning af bl.a. meteorologiske data. Jeg havde selv stor fornøjelse af at kommunikere med skibets teknikofficer via Internettet på pgl. togt. Det er specielt besætningens store nytte af relativt forældet kommercielt PC udstyr og en mobiltelefon, der har inspireret mig.

UDVIKLINGEN

Jeg er der ikke tvivl om, at Søværnet fremover bør anvende kommerciel lokalnetværks (LAN) teknologi i langt højere udstrækning end hidtil. Dette ikke mindst i lyset af, at udviklingshastigheden inden for dette område langt overskygger det, som Søværnet selv kan opnå med egen udviklede systemer. Alene udviklingsomkostningerne inden for datasystemer er et glimrende argument for at anvende kommerciel LAN teknologi. Jeg vover den påstand, at såfremt Søværnet vælger at benytte kommerciel LAN teknologi, får man udviklingen og opdateringen af sine systemer "gratis".

Søværnet bør anvende en stor del af sine tildelte ressourcer til integrationssoftware mellem de forskellige fremtidige IT/datasystemer, der vil være en del af et moderne skib, og emuleringssoftware til præsentation af data fra forskellige datasystemer.

HARDWARE

Et andet vigtigt argument for at anvende LAN teknologi er den forsyningssikkerhed, der er forbundet hermed. Uanset hvor et skib fra det danske Søværn bliver sendt hen, vil det sandsynligvis være muligt at skaffe hardware reservedele, alene fordi udbredelsen af LAN teknologi er så stor. Internt i en enhed vil der være stor mulighed for at bytte rundt på komponenter i forbindelse med opretholdelse af driften af et kritisk system, hvis en platform får defekt. I og med at disse komponenter i sig selv indeholder en stor grad af redundans og ombyttelighed, kan man i kritiske situationer (defekt) nedprioritere mindre betydende systemer og anvende deres platform til drift af de vigtigste systemer, uden at det påvirker enheden i væsentlig grad. Modargumentet mod anvendelsen af kommerciel LAN teknologi er naturligvis dets mangel på fysisk holdbarhed til søs, men når man tænker på den udbredte anvendelse af fjernsyn, video, stereoanlæg og PC i Søværnets enheder i dag, så er tanken vel ikke helt utopisk. Det er muligt, at man skal anvende hardware-kabinetter med

en bedre befæstigelse af printkort og harddiske mv. end den, der kan købes i dag. Det vigtigste er, at man vælger at anvende kommercielle standardkomponenter.

De særlige krav i forbindelse med udstråling, ser jeg ikke som afgørende, idet moderne skærme og lyslederkabling har minimal udstråling i forhold til tidligere anvendt udstyr, ydermere opererer de fleste enheder langt fra andre skibe, hvilket ligeledes nedsætter risikoen for, at uvedkommende opfanger uønsket udstråling.

SOFTWARE

Såfremt man vælger at anvende kommerciel standard hardware, er det muligt at anvende standard software til databaser, WEB teknologi, billede/signatur/kort/parameter præsentationer og teknisk dokumentation. I forbindelse med restore (genetablering) af et eller flere systemer (f.eks. efter udfald af et kritisk system) er det vigtigt, at man har en god backup-, datavedligeholdelses- og opdateringspolitik, herved vil det være muligt at indlæse/genindlæse data, således at man kan reetablere et kritisk system på en anden platform end den oprindeligt tiltænkte. Man kunne tænke sig, at man anvendte udtagelige harddiske i sine datasystemer, således at man kan bytte rundt på sin software efter behag.

Hvis man ønsker at anvende den samme platform til afvikling af flere systemer samtidig, bør man vælge et operativsystem, som indeholder muligheden for en prioriterings rækkefølge for jobafvikling, så et mindre betydende job ikke blokerer et kritisk job/system.

SÆRLIG SOFTWARE

Det er min faste overbevisning, at Søværnet fremover skal koncentrere sig om at efterspørge emuleringssoftware. Det vil sige software, som kan præsentere de data, som enhedernes besætninger har brug for i forbindelse med opfyldelsen af deres roller. Den underliggende software til databaser/biblioteker og integrationssoftware til konvertering af signaler (f.eks. fra måleudstyr/sensorer) mv. kan i stor udstrækning købes som kommercielle produkter. Det må formodes at Søværnets kommende enheder som hidtil vil anvende våben- og sensorsystemer fra forskellige leverandører. Hvert af disse systemer vil formentlig "aflevere" deres data (output) i hver deres protokol (format), derfor er det vigtigt at man vælger en "åben" emuleringssoftware,

som er modtagelig for forskellige protokoller eller lægger et lag af integrationssoftware/middelware imellem emuleringssoftwaren og output fra diverse våben- og sensorsystemer.

Det er vigtigt, at man ikke hardcoder integrationen/konverteringen og dermed binder den til en bestemt hardware platform. Herved kan den ikke senere umiddelbart flyttes over på en ny platform, der er endnu bedre og hurtigere, eller en erstatnings platform fra et af enhedens mindre kritiske systemer, og man opnår ikke provenuet ved at anvende kommercielle produkter.

NETVÆRK

Jeg forestiller mig, at datasystemerne i en kommende enhed opbygges som et eller flere traditionelle ethernet LAN med et antal servere og arbejdspladser. Selve netværket (kabler og koncentratorer), serverne og arbejdspladserne skal eventuelt dubleres og placeres i hver sin side af enheden for at opnå den ønskede redundans. LAN skal selvfølgelig være med dedikeret adgang (opdeling i roller/profiler), således at personalet kun har adgang til den nødvendige funktionalitet for netop deres funktion, så der ikke opstår konflikter mellem adgang til forskellige dele af systemerne.

UNDERSTØTTELSE AF TEKNIK

Nedenstående er et forslag til, hvorledes man fra et antal arbejdspladser på et LAN med den fornødne tilsluttede server kapacitet kan understøtte den tekniske drift af en enhed.

Overvågning:

Ud fra fast definerede overvågningsprotokoller med indlagte kritiske parametre kan man f.eks. overvåge/opnå følgende:

- Fremdrivningsmaskineri.
- Hjælpe maskineri (generatorer, centrifuger, hydroforanlæg mv.).
- Elektronisk udstyr.
- POL-produkter (kapacitet, forbrug mv.).
- Lastekonditioner.
- Varsling i f.m. driftstimer bestemte eftersyn, samt varsling af hvilket ressourcestræk (olie, reservedele mv.), der er forbundet hermed.
- Automatisk journal og rapport skrivning.

Dette er ikke udelukkende nytænkning, idet en del af ovenstående funktionalitet allerede findes i et antal enheder i dag. Man kunne tænke sig, at overvågningen blev præsenteret via en WEB side med links til underliggende processer. Vedr. overvågning vil jeg anbefale, at præsentationen deles mellem et passende antal fysiske platforme (PC med skærme), så overblikket ikke tabes.

Dokumentation:

Præsentation af teknisk dokumentation via en WEB-browser med indlagte links til anden dokumentation (præsentation af indscannede billeder, eksploderede tegninger med henvisninger til reservedele, lagernumre mv.) og direkte adgang til funktionaliteten i en anden applikation (f.eks. en udskrivning af reservedele i en lagerstyrings applikation) er bestemt en mulig løsning. Hvis WEB præsentationen er tilsluttet en "søgemaskine", giver det mulighed for et hurtigt overblik og direkte adgang til relevante "hits" f.eks. ved fejlfinding og systemforståelse.

Lagerstyring:

Lagerstyring (evt. med strekkodelæser) kan gennemføres vha. en indekseret database, som giver mulighed for:

- Overblik, automatisk opdatering af beholdning via strekkodelæser.
- Søgemuligheder.
- Mønstrings-/optællingslister.
- Alarm i f.m. defineret minimumsbeholdning.
- Udskrivning af rekvisitioner i f.m. løbende forbrug.

Koordination:

Jeg mener bestemt, at det vil være muligt at gennemføre en koordineret sammenhængende præsentation af ovenstående. Hvis man forestiller sig en WEB løsning, kunne man fra et overvågningsbillede "springe" direkte til dokumentation af (tegninger/billeder med indscannet tekst fra tekniske manualer) den overvågede komponent. Herfra kunne man "springe" videre til dokumentation af delkomponenter, som f.eks. indeholdt eksploderede tegninger med henvisninger til lagernumre mv. Herfra kunne man "springe" til lagerstyring og få oplyst aktuel status og placering af relevante reservedele. Herved opnår man et helheds koncept, idet alle relevante oplysninger vedr. fremdrivning kan nås fra den samme platform. Man opnår tillige en høj grad af redundans, hvis man forestiller sig, at teknisk division anvender flere ens platforme til opfyldelsen af sin funktion.

Understøttelse af kommunikation:

Signalformidlingen er vel det område, der er mest oplagt at understøtte med LAN teknologi. Anvendelsen af kommercielle e-mails til militært brug er vel ikke helt utænkelig, under forudsætning af at signaltrafikken er krypteret. Med den mere og mere udbredte anvendelse af satellit kommunikation, er det vel ikke utopi, at Søværnet i stor udstrækning fremover vil anvende denne form for kommunikation frem for (eller som supplement til) den HF baserede kommunikation. Det er vel heller ikke utænkeligt, at der fremover vil kunne anvendes videokonference til søs. Dette såvel mellem enheder til søs, som mellem enheder og landbaserede enheder (f.eks. ved sygdom, præsentation af defekt udstyr og rådslagning forbundet hermed). Ved kommunikation via LAN baseret teknologi opnås endvidere en god mulighed for datagenbrug (forud definerede skabeloner til signaler mv.).

Understøttelse af billedopbygning/våbenaflevering:

Billedopbygning/sammenstilling af data fra skibets sensorer (herunder også manuelle) er vel den vigtigste opgaver for et krigsskib overhovedet. I dag er de fleste sensor systemer vel stadig kendetegnede ved, at de til en vis grad er enkeltstående, og det skal de vel blive ved med at være! Men man kunne godt tænke sig et system, som sideløbende bandt sensorsystemerne sammen. Jeg er ikke i tvivl om, at en sammenstilling af data fra sensorer underbygget af stor datakraft vil være en af de vigtigste opgaver, der skal løses i Søværnets enheder i fremtiden.

Man kunne forstille sig en løsning med et antal PC'er koblet op mod en stor database, der indeholdt kendte parametre fra overvågede objekter (f.eks. IR-, ESM-, radar-, hydrofon, sonar- og videosignatur). Når et eller flere af en enheds sensorsystemer identificerer et objekt, vil man kunne sammenstille parametre fra den aktuelle observation med parametre fra databasen, herved bliver identifikationen af et observeret objekt hurtigere og mere præcis. Flere samtidige usikre observationer i relation til ovenstående vil kunne kombineres til en identifikation med en høj grad af sandsynlighed, gennem sammenstilling af flere ufuldstændige dele af kendte parametre. Kendte systemer som "Automatic Detection and Tracking" kunne forventes anvendt i højere udstrækning i f.m. ovenstående. En af opgaverne hermed bliver at definere de digitale signaturer fra enhedens sensorsystemer, som kan anvendes i f.m. emuleringen/dannelsen af et billede fra et eller flere observerede objekter.

Anvendelsen af digitale søkort og plot må forventes at blive videreudviklet. Man kunne forestille sig en løsning, hvor de fremover i højere grad kommer til at ligne almindelige søkort.

Ligesom med billedopbygning må det være muligt at have en samlet platform til våbenaflevering ud over de enkeltstående systemer. Man kunne tænke sig et kombineret system ("Threat Evaluation and Weapon Assignment"), som ud fra det givne plot med mere eller mindre sikre identifikationer gav den mest optimale anvendelse af enhedens våbensystemer ud fra de givne konditioner.

Hvis man sammenholder ovenstående med de muligheder, jeg har skitseret under "kommunikation" og "understøttelse af teknik", kunne man forestille sig, at en fremtidig enhed i Søværnet blev udrustet med et antal "standard PC'er" med den nødvendige klient software, der via et netværk er koblet op mod et antal fysiske servere, som indeholdte databaser, WEB hoteller, mail-servere og emulerings-servere. Derved har man et LAN, der indeholder kendt teknologi.

AFSLUTNING

Denne artikel er bestemt ikke ment som den endegyldige sandhed, den er ment som et diskussionsoplæg. Det er mit håb, at den vil blive anvendt som inspiration af andre, således at vi får gang i en debat om fremtidens teknologi i Søværnet. Det er muligt, at ovenstående kun er tankespind og ønsketænkning, men det er også muligt at der rent faktisk allerede er en udvikling i gang på et eller flere af disse områder, jf. Kommandørkaptajn U.M.Berthelsens artikel i sidste nummer af TFS vedr. det nye hollandske fregatprogram. Denne artikel beskriver et forsøg på en vision om, hvordan man måske med kendt teknologi kan opnå en høj udnyttelse af de ressourcer, der er til rådighed i dag.

Der må være andre, som har en mening om, hvilken teknologi fremtidens enheder skal indeholde. Hvis ikke disse meninger kommer frem, så får vi ikke udnyttet det videnspotentiale, som søofficerskorpset har, og beslutningstagerne får ikke et positivt modspil. Det er vel i sidste ende kun brugerne, som kan definere fremtidens teknologiske krav/ønsker ud fra de roller, det bliver bestemt, at de skal udfylde.

En god samarbejdspartner

Raytheon Electronics



**THOMSON MARCONI
SONAR**

For yderligere information, kontakt Hans Buch+Co. A/S

Roskildevej 8-10
2620 Albertslund
Tlf.: 43 66 76 76
Fax: 43 66 76 06
e-mail: info@hansbuch.dk
www.hansbuch.dk

HANS BUCH + CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

MARINEMALERE

Til dette nummer af Tfs er udvalgt tre malerier af maleren Wilhelm Arnesen (1865-1948).

På denne side er afbildet Panserskonnerter ABASALON (1862-1908) i færd med at bryde isen ind til København den 15. marts 1889 i 12 graders kulde. Maleriet er testamenteret til Søofficersforeningen af Kontreadmiral C.F.Scheller.

Øverst på næste side ses Kadetkorvetten DAGMAR (1861-1901), hvis galionsfigur nu er opstillet vest for Søværnets Officersskole. Maleriet er malet 1894/95 under et togt i Middelhavet. Maleriet er skænket til Søofficersforeningen af siamesisk kommandør, dansk premierløjtnant M. Bojesen til minde om hans søn, søløjtnant Gregers Bøjesen.

Nederst på næste side ses Panserskibet HERLUF TROLLE 12. september 1911.





Denne artikel er optaget i Tidskriftet på reklamevilkår.

NYE INTERNATIONALE REGLER OM REDNINGSMIDLER I CIVILE SKIBE

Af

Søren West

De nye regler, der nu er ved at blive indført, skyldes bl.a. offentlighedens reaktion mod de spektakulære forlis af store færger med mange omkomne i nordeuropæiske farvande. Traditionelle redningsmidlerne har gentagne gange vist sig at være utilstrækkelige, hvis skibet hurtigt kæntrer og synker inden for kort tid.

Efter ro-ro passagerskibet "Estonia"s forlis, der fulgte flere lignende forlis af store ro-ro passagerskibe, fandt IMO, at der var behov for at vise at organisationen kunne handle hurtigt. IMO nedsatte derfor et panel af eksperter, sammensat af eksperter fra mange lande og under ledelse af danskeren Torkild Funder, direktør for Søfartsstyrelsen (nu pensioneret).

Ekspertpanelet fremsatte en række forslag til tiltag, som skulle minimere risikoen for lignende forlis fremover, og som skulle forbedre de ombordværendes mulighed for at overleve, hvis uheldet alligevel var ude.

Ekspertpanelets anbefalinger om redningsmidler gik bl.a. ud på at indføre:

- forbedrede redningsflåderne,
- såkaldt "tørskoet evakuering",
- en særlig sødygtig "fast rescue boat" sammen med "means of rescue",
- lys på redningsveste,
- en speciel arbejds-/redningsdragt

Ekspertpanelets anbefalinger blev fremlagt på en SOLAS konference i 1995. Alle ekspertpanelets anbefalinger vedrørende redningsmidler blev vedtaget.

Firmeret, Uni-Safe, afholdte i april måned 1998 et seminar "Safety at Sea" på færgen Sjælland for at få belyst de fremtidige krav og nye tiltag på området. Der var bl.a. repræsentanter fra danske rederier, værfter, det danske søværn, m. fl. – i det hele taget professionelle brugere, der dagligt har den maritime sikkerhed inde på livet.

Skibsinspektør Peter Lauridsen, Søfartsstyrelsen, redegjorde/udbydede de nye tiltag på området, hvilket blev suppleret med demonstrationer fra firmaet, der i en årrække har været et af landets førende inden for maritime redningsmidler, så som bl.a.: oppustelige redningsveste, gummibåde, RIB's, pyroteknik og nødelektronik.



København's Havn blev brugt som "testområde"; og efter demonstrationer fra Søværnets Frømandskorps fik den enkelte deltager lejlighed til at afprøve firmaets produkter.

Efterfølgende er nogle af produktområderne beskrevet:

A. REDNINGSFLÅDER

Redningsflåder om bord i ro-ro færger skal fremover være enten automatisk selvoprettende, eller overdækkede reversible.

Redningsflåder skal fremover være enten betjent af et såkaldt Marine Evacuation System (MES) eller være udsat af en kran. Mes-systemet er en oppustelig sliske der leder ned til en platform på vandet hvortil redningsflåderne fortøjes, mens personer glider ned ad slisken og går om bord i flåden. De såkaldte ned-firbare redningsflåder er flåder, der er forsynet med et gjordesystem, så de kan løftes af en kran. Man går om bord i flåden ved dækshøjde og fires derefter med flåden ned til vandet.

I en situation med mange redningsflåder i vandet, som ved "Estonia" forliset, er det vanskeligt for helikoptere og den øvrige redningstjeneste at lokalisere redningsflåderne. Ro-ro konferencen anbefalede derfor i en resolution, at man udvikler standarder for radiopejlesendere med lav effekt, som kan anvendes i redningsflåder.



Uni-Safe fremviste Zodiac's bud på en mulig redningsflåde, hvor bl.a. ovenstående krav er indeholdt. Zodaic er verdens største producent af oppusteligt materiel – og har i en årrække forsket meget på dette område.

Endvidere blev der fremvist Jotron's nødsender, som allerede i dag bliver benyttet på Søværnets skibe; og hvor der er mulighed for pejling af redningsflåde fra helikopter.

B. HURTIG MAND-OVERBORD-BÅD (FRB)

Der indføres en såkaldt "fast rescue boat" i ro-ro passagerskibe. Båden skal forhindre, at en skibsfører kommer i en situation, hvor han ikke tør udsættet mand-overbord-båden i dårligt vejr, mens der er mange mennesker i nød.

En fast rescue boat er en særlig hurtig og sødygtig mand-overbord-båd, som skal bemannes af en særligt trænet besætning. Der skal holdes øvelser med båden under vanskelige forhold så besætningen er fortrolig med båden.

Kravene til båden er, at den sikkert skal kunne udsættes og tages om bord. Den skal opfylde de samme bestemmelser, som en konventionel mand-overbord-båd og have en længde på mindst 6 m og højst 8,5 meter. Er båden for lille, vil den ikke være tilstrækkelig sødygtig, er båden for stor, kan den ikke udsættes sikkert i dårligt vejr. Den skal kunne gøre en fart på mindst 20 knob. Farten anses for medvirkende til at gøre båden sødygtig, idet en hurtig båd kan sejle fra brydende søer. Båden skal være selvoprettende eller have et arrangement som kan anvendes til at rette båden hvis den kæntre. Motoren skal automatisk stoppe ved hvis båden kæntre. Man undgår herved at motoren suger vand ind i cylindrene og derved ikke kan genstartes. Båden skal være såkaldt ét-punkt ophængt, dvs. at den kun hænger i et wire-fald.



Uni-Safe fremviste firmaets seneste udvikling – UNI-700 D – der er en videreudvikling af bl.a. Søværnets Uni-700, hvor man har bygget videre på fartøjets fine sejl- og opdriftsegenskaber. Og samtidigt opbygget den med indenbords diesel og waterjet, hvilket er medvirkende til, at man i dag kan fremvise et fartøj med højere fartegenskaber og en forøget manøvrerlighed end tidligere modeller. At fartøjet samtidigt har bibeholdt hejse-arrangementet er blot med til at gøre Uni-700D til et godt alternativ til fremtidens FRB-fartøj. I forbindelse med testsejladserne havde deltagerne mulighed for opsamling fra vandet med redningsnettet "Jason's Cradle", der er installeret på en række af Søværnets fartøjer. (Forrige side)

C. LYS PÅ REDNINGSVESTE

Passagerskibe i kort international fart har hidtil været forskånet fra kravet om lys på redningsvestene. Fremover skal alle skibe, også passagerskibe i kort international fart, have lys på redningsvestene.

Også på dette felt kunne Uni-Safe vise firmaets egen-produktion af et redningsvest-lys, der er selvtændende – og i øvrigt bliver benyttet af Søværnet.

D. ANTI EXPOSURE SUITE

Et helt nyt redningsmiddel er "anti exposure suite"en (AES), som først blev kaldt "anti exposure work suite", men senere skiftede navn til AES. Det er en redningsdragt, som samtidig er velegnet til at bære under krævende fysisk arbejde. Forbilledet for AES var dragter, som anvendes af canadiske skovarbejdere, når de flåder træstammer ned ad floderne. Skovarbejderne løber rundt på træstammer og har stor risiko for at falde i det kolde vand i den strømmende flod. AES giver termisk beskyttelse og opdrift i vand. Den skal bl.a. anvendes af mandskabet i mand-overbord-båden. I sådanne tilfælde udføres der hårdt fysisk arbejde, som ikke kan udføres hvis man er iført en traditionel redningsdragt. AES svarer i anvendelsen til den "beskyttelsesdragt", som har været anvendt i Danmark i en årrække. Den hidtidige "beskyttelsesdragt" erstattes altså af "anti exposure dragten", som også overtager beskyttelsesdragtens benævnelse på dansk.



Som dansk repræsentant for Helly Hansen i Norge kunne Uni-Safe fremvise nye dragter, som kunne efterleve de nye regler.

E. MARINE EVACUATION SYSTEMER (MES)

Marine-evakuerings-systemer (MES) omfatter bl.a. et slidske-system.

Et marine evakuerings system (MES) af slisketyper danner en skrå oppustet gummi eller fast slidske, som fører ned til en oppustet platform på vandet, der minder om en redningsflåde uden overdække.

MES-systemer er i stand til at føre en stort antal mennesker hurtigt ned i redningsflåderne og er i evakuerings-hastighed andre systemer overlegne. MES-systemer er imidlertid ikke velegnede under ekstreme vejr- og søkonditioner. De afprøves inden godkendelsen på havet fra et skib i blæst og høje bølger. Mange mener at de samme verjbegrænsningerne som gælder for sliskesystemer også gælder for andre typer redningsmidler, men andre systemer afprøves normalt ikke i dårligt vejr.

MES-systemer har været anvendt i en årrække, men det nye er, at der nu kommer detaljerede funktionskrav og standarder for godkendelsen af sådanne systemer.

AFSLUTNING

At give en fuldstændig og entydig information vedrørende de fremtidige krav/regler vil ikke være muligt i dette medie; men vi står gerne til disposition for yderligere materiale og henvisninger til Søfartsstyrelsen, hvis læseren måtte have ønske herom.

Vi håber, at ovenstående har været med til at øge interessen for dette livsvigtige område.

Søren West, 14-9-98
Uni-Safe.

TechnoScan as

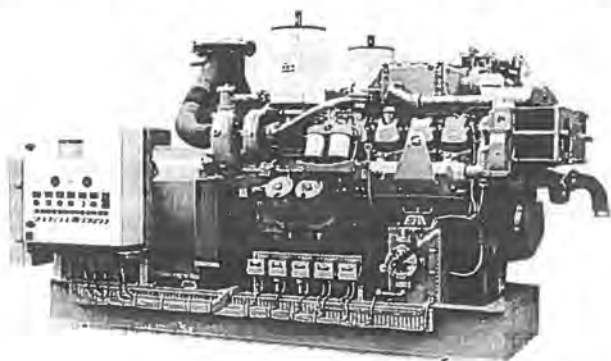
Generalagent for:

- Motoren und Turbinen Union, Friedrichshafen
- Mercedes Benz Industromotorer, Stuttgart

mtu



Marinedieselaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Malervangen 9
2600 Glostrup

Telefon 43 58 01 02
Telefax 43 58 01 92
Telex 21-500-diesel dk

Radisson SAS
HOTELS WORLDWIDE

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

"Hotellet helt på toppen"

Forfatteren er for tiden tjenestegørende ved Forsvarskommandoens Kontrolstab. Forfatteren har flere års erfaring i sejlads i grønlandske farvande med 1. Eskadres skibe. Herunder bl.a. fire år som chef for inspektionskuttere af Agdlek-klassen.

BAGGRUNDEN FOR BYGNINGEN OG INDSÆTTELSEN AF "HANS HEDTOFT" I GRØNLANDSFARTEN

Af

Kaptajnløjtnant H.O. Nielsen

INDLEDNING

I år er det 40 år siden, at Grønlandsskibet "Hans Hedtoft" forliste syd for Kap Farvel under dramatiske omstændigheder. Der er i anledningen af 40 året for begivenheden skrevet og talt en del om omstændighederne omkring forliset.

I det efterfølgende vil baggrunden for bygningen af "Hans Hedtoft" indledningsvis blive behandlet efterfulgt af en beskrivelse af katastrofen. For fuldstændighedens skyld og for at understrege den ro og værdighed under hvilken telegrafisten ombord i såvel "Hans Hedtoft" som ombord på den tyske trawler "Johannes Krüss" afviklede den dramatiske nødtrafik, er udskrift af denne nødtrafik medtaget. Efterfølgende belyses det dengang meget aktuelle spørgsmål om eftersøgningspositionen efterfulgt af en kort redegørelse for de anbefalinger, som det nedsatte udvalg vedrørende besejlingen af Grønland fremkom med den 2. september 1959.

De politiske konsekvenser af "Hans Hedtoft"s forlis vil ikke blive belyst, ligesom det efterfølgende redningsarbejde kun vil blive sporadisk berørt. Teorien om, at skibet eventuelt ramte et skær vil ligeledes ikke blive berørt, ligesom artiklen ikke vil omtale skibets konstruktion og redningsudstyr i relation til ulykken.

Grønlandskommissionen af 29. November 1948 afgav 28. Februar 1950 betænkning. I betænkningen redegøres bl.a. for det grønlandske erhvervsliv og dets udviklingsmuligheder, og der blev opstillet mål for den økonomiske udvikling i Grønland, hvoraf det vigtigste var en forøgelse af levestandarden fra det tidligere relativt lave niveau til et højere og mere tidssvarende niveau. Samtidig nævnes i betænkningen en række foranstaltninger, som det var nødvendigt at iværksætte, for at den ønskede levestandard kunne nås. Det var klart, at udførelsen af transport til og fra landet havde en stor betydning for opnåelsen af de stillede mål. Den samlede godstransport mellem Grønland og Danmark steg i årene fra 1938 til 1958 fra i alt ca. 14.000 tons til i alt 107.500 tons. Den økonomiske og industrielle udvikling i Grønland medførte et jævnt stigende behov for transport af personer til og fra Grønland. I 1958 var den samlede personbefordring på 8.891 personer befordret med skibe eller fly. Den vanskelige viderebefordring til kystbyerne fra Søndre Strømfjord i vintermånederne og udviklingen inden for passagerbefordringen gjorde, at man fra 1953 indførte helårsbesejling af Grønland. Endvidere forventede de udsendte danske funktionærer og arbejdere og en stigende del af den grønlandske befolkning, at alle fødemidler, f.eks. kartofler, grøntsager, kød, smør, æg og margarine var til rådighed og i frisk tilstand. Desuden skulle de saltfisk og andre fiskeprodukter landet producerede sendes til det europæiske marked. Ved at opretholde besejlingen hele året blev der således sparet lagerbygninger og sikret friske varer frem og tilbage over Atlanterhavet.

Kgl. Grønlandske Handels skib M/S "G.C. Amdrup" forliste i sommeren 1951 syd for Norge efter en maskinekspllosion. Dette tab og det stadigt stigende transportbehov medførte overvejelser om bygningen af et nyt Grønlandsskib. Overvejelserne trak imidlertid ud, og først i 1956 blev der truffet beslutning om bygningen af et nyt motorskib, det senere "Hans Hedtoft".

"Hans Hedtoft" blev den 17. December 1958 afleveret til Den Kgl. Grønlandske Handel. Den 7. januar 1959 sejlede "Hans Hedtoft" fra Trangra-ven ved Christianshavn og begav sig ud på sin første og eneste rejse til Grønland.

KATASTROFEN

Den 29. januar 1959 kl. 2115 lokal tid (0015 GMT) afsejlede "Hans Hedtoft" fra Julianehåb. Ombord befandt sig 55 passagerer samt besætningen på 40 mand. Ved afsejlingen var vejrudsigten for Kap Farvel-området, gæl-

dende til den 30. januar kl. 15 (1800 GMT): Foreløbigt skiftende vinde, senere vind mellem øst og nord, tiltagende til styrke 4-6 og til tider sne, men i øvrigt moderat sigtbarhed. Vejrudsigten den 30. januar kl. 0900 (1200 GMT) for Kap Farvel-området, gældende til den 31. januar kl. 0300 (0600 GMT), lød på nordøstlig og nordlig kuling, foreløbig styrke 8-9, senere noget aftagende, enkelte snebyger, men i øvrigt god sigtbarhed.

"Hans Hedtoft" udsendte den 30. januar to vejrmeldinger, en ismelding samt meldinger til den Kgl. Grønlandske Handel i København og handelsinspektøren i Grønland om skibets position. Den første vejrmelding indeholdt oplysninger om vejret m.v. kl. 0600 GMT, da skibet befandt sig på positionen $59,9^{\circ}\text{N} - 45,9^{\circ}\text{W}$ ($59^{\circ}54'\text{N} - 45^{\circ}54'\text{W}$) (positioner i vejrmeldinger angives med decimaltal). Vejrmeldingen angav, at vinden var SEtS, styrke 2-3, sigtbarheden 10 sømil, kursen var nærmest SE og farten 10-12 knob.

Anden vejrmelding fra "Hans Hedtoft" indeholdt oplysninger om vejret m.v. kl. 1200 GMT, da skibet befandt sig på $59,7^{\circ}\text{N} - 44,9^{\circ}\text{W}$ ($59^{\circ}42'\text{N} - 44^{\circ}54'\text{W}$), kursen var nu E og farten 7-9 knob. Der var moderat vedvarende snefald, vinden var NNW styrke 5, og sigtbarheden 1 sømil.

Skibet befandt sig altså kl. 1200 GMT på en breddeparallel ca. 3 sømil syd for Kap Farvel ($59^{\circ}45'\text{N} - 43^{\circ}56'\text{W}$) med en østlig kurs og med en sigtbarhed på 1 sømil.

Af Det Danske Meteorologiske Instituts Årbog, Isforholdene i de Grønlandske Farvande 1959, fremgår af oversigtskortet for 26 - 30. januar 1959, at der var rapporteret om iskoncentrationer på ca. 1/10 i området ca. 30 sømil syd for Kap Farvel, ligesom skibe i tidsrummet mellem den 27. og den 30. havde anmeldt forekomsten af større isfjelde i området.

Radiostationen i Julianehåb opfangede kl. 1650 GMT et radiotelefonisk nødsignal udsendt fra "Hans Hedtoft". Man hørte "Hans Hedtoft" anmode Prins Christians Sund om at udsende nødsignal på 500 kHz, da nødantennemasten var væltet. Vejrstationen Prins Christians Sund havde kl. 1632 GMT haft forbindelse med skibet, men ingen korrespondance. Kun 24 minutter senere, kl. 1656 GMT opfangede man radiotelefonisk nødsignal fra "Hans Hedtoft", som oplyste at være kollideret med et isfjeld på positionen $59,5^{\circ}\text{N} - 43^{\circ}\text{W}$ ($59^{\circ}30'\text{N} - 43^{\circ}00'\text{W}$). Prins Christians Sund Radio udsendte straks den modtagne melding. Kl. 1710 GMT udsendte "Hans Hedtoft" telegrafisk SOS med samme indhold som i udsendelsen kl. 1656 GMT.

En række skibe opgav deres position til "Hans Hedtoft", der i blandt det vesttyske fiskeribeskyttelsesskib "Poseidon" på positionen ($55^{\circ}54'\text{N} -$

43°12'W). Kl. 1741 GMT udsendte "Hans Hedtoft" på ny SOS og oplyste, at skibet på grund af lækage var ved at fyldes med vand i maskinrummet. Kl. 1744 GMT modtog "Poseidon" fra "Hans Hedtoft" følgende meddelelse: "De er nærmeste skib, kom straks til assistance." På "Poseidon" vidste man, at den vesttyske trawler "Johannes Krüss" befandt sig i nærheden på positionen 59°25'N - 42°30'W, dette blev meddelt til "Hans Hedtoft" kl. 1747 GMT. "Hans Hedtoft" meddelte, at man ikke længere kunne sende, men kun modtage på 2182 kHz, og da "Johannes Krüss" kun kunne sende på sidstnævnte frekvens, aftaltes det, at "Hans Hedtoft" skulle lytte 2182 kHz og svare på 500 kHz. På trawleren havde man allerede kl. 1718 GMT erfaret, at "Hans Hedtoft" udsendte SOS og man havde konstateret, at man var nærmest katastrofe-stedet. Trawleren havde straks sat kursen i nordvestlig retning (320° retvisende kurs) mod den opgivne position. Efter at der kl. 1804 GMT via "Poseidon" var opnået radiokontakt med "Hans Hedtoft", som udsendte pejlesignaler, ændredes kursen til 226° retvisende. Under den efterfølgende korrespondance mellem de to skibe foretoges der gentagne gange radiopejlinger skibene imellem, og "Johannes Krüss" kurs blev flere gange ændret i overensstemmelse med udfaldet af pejlingerne, således at den på en tilbagelagt distance på mere end 20 sømil svingede mellem 215° og 225° (retvisende).

Efterfølgende referat af korrespondancen er udarbejdet af "Johannes Krüss":

Alle tider GMT

- 1804 : "Johannes Krüss": *"Hans Hedtoft" dette er den tyske trawler "Johannes Krüss" – svar på 500 kHz.*
- "Hans Hedtoft": *"Hvorledes modtager De mig."*
- "Johannes Krüss": *"OK."*
- 1806 : "Johannes Krüss": *"SOS. Vi er på vej til Deres position, fart omkring 10 mil. Send pejlestreger på 500 kHz."*
- 1808 : "Johannes Krüss" pejler "Hans Hedtoft" på 237° retvisende
- 1811 : "Johannes Krüss": *"Vi holder kurs 237° mod Dem."*
- 1812 : "Hans Hedtoft": *"Kaptajnen siger, der er megen is omkring os. Bed "Poseidon" komme til assistance. Skibet synker. Der*

er meget vand i maskinrummet – og vi har mange passagerer ombord, cirka 90 med besætningen. De må gerne tale tysk.”

- 1815 : ”Johannes Krüss”: *”OK. Vi sejler cirka 10 sømil i timen. Der er høj sø og is, snebyger og dårlig sigtbarhed.”*
- 1825 : ”Hans Hedtoft”: *”Vil De pejle igen.”*
 ”Johannes Krüss”: *”OK, send pejlestreger.”*
- 1828 : ”Johannes Krüss”: *”Vi pejler Dem på 235 grader retvisende. Kan De pejle 2182 kHz.”*
 ”Hans Hedtoft”: *”Nej.”*
- 1836 : ”Hans Hedtoft”: *”Vær så venlig at pejle Prins Chr. Sund.”*
 ”Johannes Krüss”: *”OK. Vi pejler.”*
- 1852 : ”Hans Hedtoft”: *”Kaptajnen siger, at vi pejler Prins Chr. Sund retvisende nord.”*
 ”Johannes Krüss”: *”OK. Vi pejler Prins Chr. Sund 345 grader retvisende.”*
 ”Hans Hedtoft”: *”OK. Intet nyt her.”*
- 1855 : (”Hans Hedtoft” sender pejlestreger).
- 1857 : ”Johannes Krüss”: *”Vi pejler Dem på 220 grader. Har De megen is.”*
- 1910 : ”Hans Hedtoft”: *”Vi har mange mindre stykker, men ingen isfjelde.”*
- 1914 : ”Johannes Krüss”: *”Vi har meget høj sø, ringe sigtbarhed på grund af snebyger.”*
- 1915 : ”Johannes Krüss”: (til Prins Chr. Sund) *”Vi er på vej til ”Hans Hedtoft”, men det varer vel endnu 1 til 2 timer; sne,*

snebyger, høj søgang og is hindrer sejladser. Sejler cirka 10 sømil i timen."

- 1936 : "Johannes Krüss": *"Send pejlestreger."*
- 1938 : "Johannes Krüss": *"Pejling 221 grader."*
- 1940 : "Hans Hedtoft": *"OK. Kaptajnen siger, der intet er at bemærke."*
- 1941 : "Johannes Krüss": *"Kan De affyre raketter."*
 "Hans Hedtoft": *"Ja."*
- 2006 : "Johannes Krüss": *"Fyr raketter af."*
- 2008 : "Hans Hedtoft": *"Vi sender nu raketterne op."*
- 2014 : "Hans Hedtoft": *"Har De set den."*
 "Johannes Krüss": *"Nej."*
- 2016 : "Johannes Krüss": *"Har De endnu elektrisk lys ombord."*
 "Hans Hedtoft": *"Nej."*
- 2021 : "Johannes Krüss": *"Kan De se vor projektor, vi lyser højt op i luften."*
 "Hans Hedtoft": *"Vi kan ikke se den."*
- 2030 : "Johannes Krüss": *"Send pejlestreger."*
"Pejling på 225 grader."
 "Hans Hedtoft": *"OK."*

("Johannes Krüss" må nu have nået positionen 59,5N – 43,00W, men der ses ikke noget til "Hans Hedtoft"; sigtbarheden var stærkt nedsat på grund af snebyger. Mange mindre is-

bjerge og is)

- 2051 : "Johannes Krüss": *"Har lige pejlet Prins Chr. Sund på 176 grader. Vi synker langsomt."* (176 grader er pejlingen fra Prins Chr. Sund til "Hans Hedtoft")
- 2045 : "Johannes Krüss": *"Der er megen is her, meget dårlig sigtbarhed, mange snebyger."*
- 2100 : "Johannes Krüss" beder "Hans Hedtoft" sende pejlestreger. (Intet svar)
- 2103 : "Johannes Krüss": *"Vi kalder "Hans Hedtoft"."* (Intet svar)
- 2106 : ("Johannes Krüss" hører på 500 kHz 2 korte og 3 lange, svage og delvis forvrængede streger).
(Samme streger hørtes af Prins Chr. Sund Radio og på "Poseidon")
- 2107 : "Johannes Krüss": *"Hans Hedtoft" er De der.* (Intet svar)

Den efterfølgende resultatløse eftersøgning blev indstillet den 7. Februar ved mørkets frembrud. Den danske regering meddelte samme dag, at Grønlandsskibet "Hans Hedtoft" måtte anses for forlist og de ombordværende omkommet.

OMSTÆNDIGHEDER OMKRING EFTERSØGNINGSPOSITIONEN

Efterfølgende opstod en række spørgsmål og spekulationer vedrørende den af "Hans Hedtoft" opgivne position 59,5°N – 43°W (59°30'N - 43°00'W). Med afsæt i issituationen og førerens erfaring, samt det forhold at nødmeldingens position var opgivet med decimaltal, hvilket sædvanligvis kun blev brugt ved vejrmeldinger, gik en af teorierne ud på, at skibet fra 2. vejrobservation foretaget kl. 1200 GMT og til afsendelsen af nødmeldingen kl. 1650 GMT havde sejlet sydover og skibet ikke befandt sig på 59,5°N- 43°W, men på 59°05'N - 43°W. Altså 25 sømil sydligere end antaget hos alle involverede i eftersøgningen.

Antages det, at "Hans Hedtoft" i katastrofeøjeblikket befandt sig på eller i nærheden af 43°W lg., hvilket synes bekræftet af de radiopejlinger

"Hans Hedtoft" anstillede af Prins Chr. Sund Radio og de radiopejlinger, som blev foretaget fra "Johannes Krüss", er der ikke grund til at antage, at "Hans Hedtofts" bredde ikke skulle være 59°30'N. Man må formode, at skibets position 59°30'N - 43°00'W er fundet ved hjælp af LORAN. Stedet ville i LORAN-feltet, under ugunstige forhold være behæftet med en usikkerhed på ca. 6 sømil. Under de herskende omstændigheder må usikkerheden antages at have været væsentlig større, formentlig mere end det dobbelte. Af "Johannes Krüss" førers forklaring fremgik, at positionsbestemmelsen i området var meget vanskelig grundet atmosfæriske forstyrrelser. Således blev radiopejlingerne fra "Johannes Krüss" i tidsrummet fra kl. 1808 GMT til kl. 2030 GMT anstillet under meget ugunstige forhold idet skibet arbejdede hårdt i søen, således at pejleantennens retning til stadighed ændredes, dels som følge af skibets rulninger og duvninger, dels på grund af, at kursen ikke kunne holdes støt inden for 10 grader. Den deraf følgende usikkerhed i observationerne hidrører således dels fra betjeningsvanskelighederne, dels fra aflæsningen af et meget uroligt kompas.

Alt taget i betragtning, herunder de usikkerheder som samtlige positionsangivelser er behæftet med, samt det forhold, at man ombord i "Hans Hedtoft" må have gjort sig klart, at dette punkt var af afgørende betydning for, om undsætning kunne nå frem, betød at man fra Handelsministeriets side efterfølgende ikke fandt grund til at betvivle den opgivne position.

Opgivelsen af den østlige kurs i forbindelse med afsendelsen af 2. vejrmedling og det almindeligt kendte ønske om at foretage en kort rejse, sammenholdt med det faktum, at der dette år havde været usædvanligt gode isforhold, understøtter den for årstiden meget nordlige bredde på 59°30'N. Endvidere må det formodes, at "Hans Hedtoft" overhørte Prins Chr. Sund Radios udsendelse af nødmeldingen indeholdende positionen.

UDVALGET VEDRØRENDE BESEJLING AF GRØNLAND

Den 19. Februar 1959 nedsatte Ministeren for Grønland et udvalg med opgaven at foretage en undersøgelse vedrørende forholdene for besejlingen til og fra Grønland samt kystsejladsen i alle årets måneder. Udvalget burde endvidere behandle spørgsmålet om, hvorvidt sikkerheds- og redningstjenesten i Grønland kunne forbedres. Udvalget, der havde Viceadmiral A.H. Vedel som formand, var meget bredt sammensat. Blandt medlemmerne af udvalget, der talte 19 mand, var der foruden formanden følgende søofficerer; Kommandør J.H.J. Jegstrup, Søværnskommandoen og Orlogskaptajn Janus Sørensen.

Udvalget vedrørende besejlingen af Grønland, der af eftertiden oftest omtales som Vedeludvalget, offentliggjorde den 2. September 1959 sit arbejde. Udvalget konkluderede, at en indstilling af transporterne over Atlanten ville skabe problemer af såvel social- og beskæftigelsesmæssig art i Grønland. En standsnings af den søværts Atlantrafik med passagerer ville – såfremt denne ikke blev erstattet af flyvetransporter – gribe ind i samfundslivet, og derved hindre den fortsatte udvikling af landet.

Udvalget var enig om, at mangelen på kendskab til de øjeblikkelige isforhold, samt vanskeligheden ved fra et skib at bedømme mulighederne for at gennemsejle et isfyldt farvand var den omstændighed, som bidrog stærkest til at gøre sejladsen usikker. En afhjælpning heraf ville være af største betydning for betryggelse af sejladsen, særligt i storisperioden og i farvandet omkring Kap Farvel, og at muligheden for at kunne indhente nødvendige oplysninger om isforholdene ville være af uvurderlig hjælp for skibsfarten. Udvalget foreslog en række foranstaltninger bl.a.;

- Retablering af Flyvepladsen i Narssarssuaq og stationering af et passende antal flyvemaskiner der.
- Udvalget ville senere fremkomme med en organisationsplan for en isrekognoscerings- samt for en is- og vejrmeldetjeneste, der efter udvalgets forslag skulle underlægges Grønlands Kommando.

Udvalget forudsatte, at der med basis i Narssarssuaq kunne udføres isrekognosceringsflyvninger året rundt. Isrekognosceringen skulle omfatte områderne fra Tingmiarmiut rundt Kap Farvel til Frederikshåb samt i Prins Christians Sund i det omfang forholdene gjorde det nødvendigt. Farvandet ved Kap Farvel skulle dækkes ud til ca. 150 sømil fra kysten. Det årlige antal flyvetimer blev anslået til at være ca. 600. Med udgangspunkt fra Kulusuk og Mestersvig skulle der i tidsrummet fra ult. juni til ult. september udføres isrekognosceringsflyvninger og islodsninger til og fra Ammassalik, Scoresbysund og Mestersvig, fra hvilket sted isrekognosceringer skulle foretages videre nordover til Daneborg og Danmarkshavn, når skibe forventedes at skulle anløbe disse pladser. Det årlige antal flyvetimer blev anslået til at være ca. 200. Med basis i Søndre Strømfjord foreslog udvalget, at der lejlighedsvis blev foretaget isrekognosceringsflyvninger og lodsninger i tidsrummet fra maj til november i området fra Holsteinsborg til Umanak. Udvalget mente at følgende antal maskiner kunne løse den samlede opgave;

- 1 – 2 Catalina-maskiner på Narssarssuaq.

- 1 Catalina-maskine og 2 C-47-maskiner på Søndre Strømfjord.
- 1 – 2 Catalina-maskiner på Østkysten (Kulusuk og Mestersvig).

Derudover foreslog udvalget en række forbedringer for den daværende vejrtjeneste i Grønland. Udvalget havde anmodet Meteorologisk Institut om at udarbejde et forslag til en forbedret vejrtjeneste for de grønlandske farvande. Udvalget støttede instituttets udtalelser og anbefalede, at vejrtjenesten skulle virke i Grønland og ikke som en særlig sektion under Meteorologisk Institut i København. Udvalget pegede endvidere på, at der burde overvejes udarbejdet en Meteorologisk Håndbog til brug for navigatører i farten ved Grønland. Derudover anbefalede udvalget en række tiltag til forbedring af navigationen ved Grønland, herunder etableringen af radiosvarefyrrer samt udbygning af LORAN-systemet og etablering af 2 DECCA-kæder dækkende området omkring Kap Farvel samt strækningen langs kysten nordefter til og med Godthåbsområdet. Udvalget anbefalede endvidere, at søopmålingen, der grundet manglende skibsmateriel var blevet afbrudt i 1953 i Grønland blev genoptaget, og at det dertil nødvendige materiel blev tilvejebragt og stillet til rådighed, således at søopmålingen kunne komme i gang i sommerhalvåret 1960.

Vedrørende radiotjenesten i de grønlandske farvande foreslog udvalget bl.a., at der skulle indføres pligt for skibene til dagligt at afgive positionsmelding, også for skibe i kystfart. Etableringen af en sådan positionstjeneste ville, henlede udvalget opmærksomheden på, kræve en udvidelse af Grønlands Kommandos stab og radiostation samt meldecentral.

Vedrørende luftredningstjenesten anførte udvalget, at Flyvevåbnet indtil da kun havde haft mulighed for at afgive 1 á 2 Catalina-maskiner til vestkysten i perioden april til november og en Catalina-maskine til østkysten i perioden medio juli til medio september. Disse maskiner havde skullet løse en række opgaver for forskellige institutioner og havde derfor ikke været fast til rådighed for redningstjeneste. Udvalget foreslog oprettelse af en flyveredningstjeneste med hovedbase i Søndre Strømfjord, medens der på Narssarsuaq og på Grønlands østkyst burde oprettes sekundære baser. I første række skulle redningstjenesten støtte sig til Catalina-maskiner og maskiner af C-47-typen. Derudover skønnede udvalget, at det ville være af stor værdi, om redningstjenesten kunne disponere over et antal helikoptere. Der fandtes S-55 helikoptere ved Flyvevåbnet og ved de amerikanske flyvestyrker i Grønland – disse var dog under udskiftning med nyere konstruktioner. Udvalget anbefalede derfor, at der blev afsluttet en overenskomst om samarbejde med USA vedrørende de amerikanske luftstyrkers udførelse af redningstjeneste i Grønland.

Grønlands Kommando rådede dengang over 2 orlogskuttere, "Skarven" og "Teisten", der hver var på ca. 130 tons. Forsvarsministeriet havde fået bevilget midler til bygning af 2 inspektionsskibe på ca. 1200 tons og med en fart af 18,5 knob. Herudover var der planer om bygning af yderligere 2 skibe af samme type, og det var hensigten, når disse skibe kom i fart, at anvende ét til fiskeri-inspektion ved Grønland, ét til søopmåling ved Grønland, ét til inspektionstjeneste ved Færøerne, medens det sidste skulle være til disposition i Nordsøen eller til afløsning, når de øvrige var til eftersyn. De pågældende skibe skulle udstyres med 2 helikoptere hver og skulle forsynes med hangar og landingsplads. Søværnet havde endvidere 2 orlogskuttere under bygning til brug ved Grønland som erstatning for "Mågen" og "Ternen". Disse orlogskuttere ville blive på ca. 175 tons, isforstærkede med så mange sikkerhedsanordninger som muligt. Fartøjernes aktionsradius blev ansat til ca. 2000 sømil og deres fart blev angivet til 10,5 knob.

Udvalget foreslog at byggeriet af de større skibe blev fremskyndet og at de foruden ovennævnte opgaver skulle anvendes til redningsopgaver i grønlandske farvande året rundt. Et af disse skibe burde efter udvalgets mening stationeres i Sydgrønland i efterårs- og vintermånederne. Når alle 4 skibe var færdigbyggede, foreslog udvalget, at det skib, der i sommermånederne anvendtes til søopmåling, i den øvrige tid af året blev stationeret i Sydgrønland og dér var til disposition for redningstjenesten. Med hensyn til kuttere foreslog udvalget, at disse fartøjer så vidt muligt blev stationeret i sådanne områder, hvor deres hjælp i forbindelse med redningsaktioner ville være særligt påkrævet. Man henlede i denne forbindelse opmærksomheden på, at Nanortalik, Godthåb, Holsteinsborg og en havn på Østkysten ville være velegnede i nævnte henseende til basering af de enkelte orlogskuttere. En af de nye kuttere burde, efter udvalgets mening, stationeres på Grønlands østkyst.

AFSLUTNING

Anbefalingerne fra Udvalget vedrørende besejlingen af Grønlands blev i store træk fulgt, og der blev i årene efter "Hans Hedtoft" forlis investeret mange penge i at sikre sejladserne til og fra Grønland. Thetis-klassen har forlængst afløst Hvidbjørnen-klassen. "Mågen" og "Mallebukken" er blevet afløst af AGDLÉK-klassen, der selv står foran en afløsning. Catalinamaskinerne og C-47-maskinerne blev efterfulgt af C-130 Herkules, der igen blev afløst af G-III Gulfstream-flyene.

Mange af de problemer, der altid har været og nødvendigvis altid vil

være, når der skal eksistere en effektiv redningstjeneste på et så stort område som det grønlandske, kom til udtryk, da der i 1982 fremkom delkoncept vedrørende maritime fredstidsopgaver, Færøerne og Grønland.

Chefen for Søværnet fremsatte i sin introduktionsskrivelse i september 1982 i forbindelse med overlevering af delkoncepten til Forsvarsstabens Operationsstab følgende bemærkninger;

"Ved afslutningen af delkonceptarbejdet har chefen for Grønlands Kommando over for mig fremsat en række bemærkninger hovedsageligt ud fra det synspunkt, at redningstjenesten i Grønland trænger til hurtige forbedringer i muligheden for indsats. Jeg kan tilslutte mig kommandochefens bemærkninger og har ladet delkoncepten justere i overensstemmelse hermed. Jeg skal desuden for, at chefen for Grønlands Kommandos synspunkter kan blive kendt snarest muligt citere kommandoens opfattelse således:

"Ihvorvel fiskeriinspektion er den opgave, der i det daglige er mest i fokus, vedrører denne tjeneste dog kun regulering af økonomiske aktiviteter. En konstant tilstedeværelse på fiskefelterne og et konstant beredskab er ikke absolut nødvendigt for at påvirke fiskefartøjer i retning af at overholde givne bestemmelser.

I modsætning hertil vedrører søredningstjenesten ikke alene økonomi, men også, og især, menneskeliv. Ulykker kan ikke forudses med hensyn til tid og sted, og et tidsmæssigt og geografisk jævnt beredskab er derfor nødvendigt.

Det er min opfattelse, at et sådant beredskab for tiden ikke eksisterer i Grønland for så vidt angår det måske vigtigste redningsmiddel, nemlig helikopteren. Medens civile skibe og fartøjer og i nogen udstrækning civile fly kan indsættes til støtte for forsvarrets enheder, gælder dette ikke for helikoptere udstyret til egentlige redningsforetagender. Dette er særligt betænkeligt, hvor ugunstige is-vejr- og navigatoriske forhold kan umuliggøre redning med andre midler.

Grønlands Kommando skal som sin opfattelse præcisere, at den dominerende begrænsning for løsning af de vigtigste opgaver, nemlig redningstjeneste og fiskeriinspektion, er antallet af tilstedeværende enheder.

Udover den reduktion i skibsantallet, der er en følge af uforudseelige havarier og lignende, begrænses indsatsmulighederne af især 2 forhold, nemlig efter-

syns-/reparationer og transport-opgaver, forhold, som også arbejdsgruppen omtaler. I praksis har Grønlands Kommando derfor kun i korte perioder fuld dispositions-mulighed for blot et skib.

Redningstjeneste er efter Grønlands Kommandos opfattelse svagt udbygget, og med hensyn til flystøtte endog ringere stillet, end da Vedel-udvalget afgav sin betænkning, idet der på daværende tidspunkt fandtes amerikanske fly, herunder redningshelikoptere fast stationeret i Grønland. Dette er som bekendt ikke længere tilfældet.

Det er Grønlands Kommandos opfattelse, at flere mindre fastvinge-fly for samme økonomiske indsats vil kunne præstere en bedre overvågning og eftersøgning end et GULFSTREAM-fly.

Jeg henstiller, at man tager disse forhold i betragtning ved vurdering af de fremsatte forslag.”

Spørgsmålet er om situationen i 1999 adskiller sig så meget fra den situation som den daværende chef for Grønlands Kommando beskrev !

Kilder:

John Ole Westergaard Hansen, De politiske konsekvenser af Grønlandsskibet "Hans Hedtoft"s forlis i 1959, med særligt henblik på fhv. minister Johs. Kjærbo's ansvar, Odense Universitets Historiske Institut FEB 1980.

Beretning fra undersøgelsesudvalget vedrørende Grønlandsskibet "Hans Hedtoft", Statens Trykningskontor 1959.

Betænkning afgivet af Det af Ministeren for Grønland under 19. februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland, Statens Trykningskontor 1959.

Forfatteren er for tiden tjenestegørende som lærer og syndikatleder på Forsvarsakademiets Stabskursus II i Faggruppe Operationer og Logistik.

Forfatteren har i en periode beskæftiget sig med studiet af hangarskibe og hangarskibsoperationer. I de følgende numre af TJS vil forfatteren i en artikelserie indvie læserne i sine studier.

HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER

Af

orlogskaptajn Torben L. Martinsen

INDLEDNING

Formålet med denne artikel er at give en orientering om hangarskibe, deres anvendelse i de maritime- og joint operationer samt den historiske udvikling af disse. Hangarskibsoperationer er helt naturligt nok ikke den operationsform vi hidtil har været mest inde i herhjemme. Men i lyset af det ændrede operationsmønster efter den kolde krigs ophør har vi i de senere år deltaget i flere og flere operationer både i og udenfor NATOs område, hvor også hangarskibe i højere og højere grad indgår.

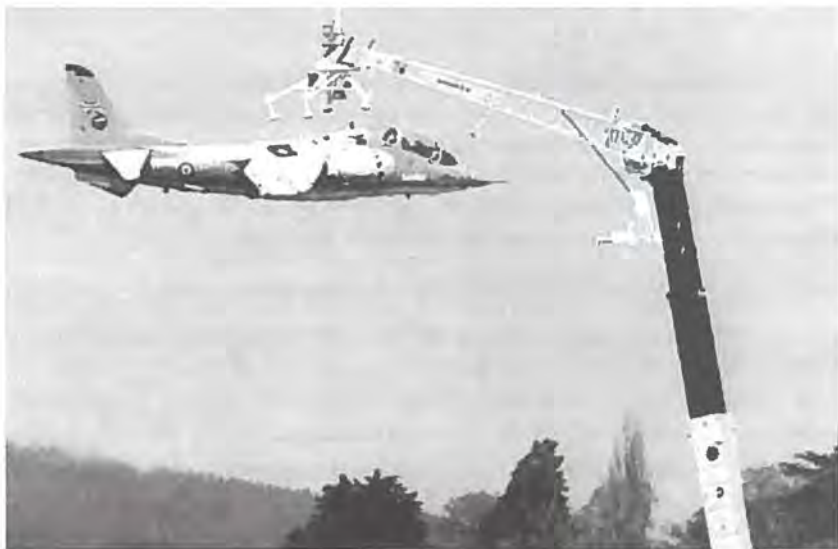
Set i et historisk perspektiv er der siden fremkomsten af hangarskibet sket en voldsom udvikling indenfor det maritime operationsmønster. Denne udvikling tog for alvor fart under den 2. verdenskrig, hvor grundlaget for vores dages hangarskibsoperationer blev fastlagt. Derfor vil artiklen indeholde en gennemgang af både den historiske og den tekniske udvikling. Med hangarskibet og dets fly har flådestyrker fået et offensivt potentiale, der har givet et hidtil uovertruffet bidrag i kampen om søherredømmet og samtidigt har det bibragt en hidtil uset kampkraft og rækkevidde for den maritime styrkeprojektion mod land.

Hangarskibet er som bekendt ikke kun et skib til opbevaring af fly og helikoptere, hvorfra disse i søen kan starte og lande. Det må nødvendigvis også indeholde faciliteter som brændstof, ammunition, reservedele samt ikke mindst mandskab til at servicere og reparere flyene. Uden dette back up ville

skibet ikke være i stand til at operere i særlig stor afstand fra en landbaseret flyvestation¹.

Der findes i dag i alt fire enhedstyper, der anvender fly og helikoptere. Den mest udbredte er fregatter og destroyere, der i stigende omfang har et flydæk til en eller to helikoptere. Den anden type er forholdsvis ny; det er helikopterkrudseren, der har en konventionel overbygning og et agterdæk med plads til et større antal helikoptere. De sidste to typer er de egentlige hangarskibe med et gennemgående flydæk. Man skelner imellem små og store hangarskibe, og grænsen går typisk ved ca. 20.000 t.

Briterne har forsket i at anvende civile containerskibe som hangarskibe i en krisesituation på samme måde, som man under den 2. verdenskrig ombyggede handelsskibe til små eskortehangarskibe. Endvidere har de opfundet et system, kaldet "Skyhook", der i realiteten er en skibskran med en speciel krog, der kan gribe en svævende Sea Harrier og hejse den ind på et skibsdæk. Konceptet er aldrig blevet realiseret, men ville kunne indbygges i de fleste overfladeenheder fra og med fregatter og dermed gøre disse til små hangarskibe.



SKYHOOK

¹ Aircraft Carriers af R Humble, 1982, side 8.



Kun ni ud af verdens ca. 180 flåder har hangarskibe i flådens tal. Hangarskibenes størrelse svinger fra de amerikanske på ca. 100.000 t. med op til 90 fly, ned til meget små hangarskibe på ca. 13.000 t. med plads til ca. 20 fly.

Under Falklandskrigen anvendte briterne containerskibet Atlantic Conveyor som et alternativt hangarskib.



ATLANTIC CONVEYOR

ANVENDTE FORKORTELSER:

AAW	Anti Air Warfare
AEW	Airborne Early Warning
ASuW	Anti Surface Warfare
ASW	Anti Submarine Warfare
AWCS	Air Warning and Control System
CAP	Combat Air Patrol
CAS	Combat Air Support
MPA	Maritime Patrol Aircraft
CIWS	Close-In Weapons Systems
MW	Mine Warfare
CJTF	Combined Joint Task Force
NEO	Non combatant Evacuation Operation
COD	Cargo Onboard Delivery
NGS	Naval Gunfire Support
CTOL	Conventional Take-Off and Landing
OCA	Offensive Counter Air
C2W	Command and Control Warfare
OTHT	Over The Horizon Targeting
DCA	Defensive Counter Air
RAF	Royal Air Force
CSAR	Combat Search and Rescue
SEAD	Suppression of Enemy Air Defence
ECM	Electronic Counter Measures
STOBAR	Short Take Off But Arrested Recovery
EW	Electronic Warfare
SLOC	Sea Lines Of Communications
HNS	Host Nation Support
STOVL	Short Take Off and Vertical Landing
JSTAR	Joint Surveillance and Targeting System
TLAM	Tomahawk Land Attack Missile
JSF	Joint Strike Fighter
UAV	Unmanned Aerial Vehicle

ET HISTORISK TILBAGEBLIK

Perioden før den første verdenskrig

De første forslag og forsøg på at kombinere flyvning med maritime enheder kom kort efter brødrene Wrights første flyvninger i 1903. De samme brødre tilbød i 1907 den britiske flåde, Royal Navy, patentet på deres fly, men dette blev noget hånligt afvist: " Their Lordship are of the opinion that they would not be practical use to the Naval Service"⁴.

Men efterhånden som flyvningen i de efterfølgende år tog til verden over, begyndte de store flådenationer at interessere sig for denne nye opfindelse. I NOV 1910 foregik den første militære flyvning fra et skib. Det var en civil, amerikansk pilot ved navn Eugene Ely, der foretog en kort flyvning efter en start fra fordækket af krydseren USS BIRMINGHAM. Flyvningen var nær endt i en katastrofe, da man ikke havde taget højde for vinden og lod flyet lette mod vinden.

To måneder senere lykkedes det for den samme pilot at foretage en landing på en ca. 35 meter lang platform, man havde bygget på dækket af en anden krydser, USS PENNSYLVANIA. Nogle få måneder senere lykkedes det for en ung løjtnant i Royal Navy at gøre bedriften efter. Samme år blev det første maritime flyvevåben, Royal Naval Air Service oprettet. Begivenhederne fik de store flådenationer til at investere i fly og en begyndende uddannelse af egentlige militære piloter. Forsøgene fik dog ikke umiddelbart den store betydning, fordi de krydsere, som var blevet udrustet med en flyplatform hen over dækket, hurtigt fik dem fjernet igen, da de ikke samtidigt kunne anvende deres kanoner; og kanoner ansås for at være vigtigere end fly.

Første verdenskrig

Under den første verdenskrig opererede Storbritannien - stort set som det eneste land - med skibsbaserede fly. Flyene blev under hele krigen primært anvendt til rekognoscering. Det var en flyvebåd, opsendt fra en krydser, der kort før Jyllandsslaget i 1916 observerede de tyske slagskibe⁵. Den britiske flåde, Royal Navy, kunne have haft deres første egentlige hangarskib færdigt i 1916, men pga. intern uenighed om flyenes anvendelighed blev de første forsøg med start og landing først foretaget i løbet af 1917. Den fremherskende opfattelse var, at fly skulle bruges til at observere og rapportere, hvor fjendens flådestyrke befandt sig. Derefter skulle egne slagskibe udkæmpe den endelige

⁴ Fleet Air Arm homepage, Internettet.

⁵ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 16.

og afgørende kamp med fjenden. Andre mere fremsynede folk anede andre muligheder, som f.eks. at bevæbne flyene til, dels at bekæmpe eventuelle fjendtlige flådefly, dels at bekæmpe fjendens flådeenheder direkte med bomber eller torpedoer.

I løbet af krigen byggedes fem hangarskibe⁶. Admiral Beatty, helten fra Jyllandsslaget, havde i slutningen af krigen udtænkt en plan for et flybærent torpedoangreb med 200 fly mod den tyske højsøflåde i Wilhelmshafen, men pga. af forsinkelser med at få hangarskibene operative blev angrebet aldrig udført. Det kunne måske ellers have givet tyskerne et "Pearl Harbour" og samtidig have givet verden et tidligt varsel om dette nye våbens virkelige potentiale. Der blev dog udført et mindre angreb med seks Sopwith Camel jagerfly fra HMS FURIOUS mod nogle Zeppelinhangarer i Tønder. Kun to fly nåede tilbage; de måtte nødlande i vandet.⁷ Dette var det første angreb med hangarskibsbaseerede fly, men det gik forholdsvis upåagtet hen. Efter krigen var Royal Navy førende i verden mht. hangarskibsoperationer.



HMS FURIOUS, 1925

Ved krigens slutning bestod hangarskibets opgave fortsat i støtte til flådens kampafgørende enheder, slagskibe og krydsere. Operationerne kunne opdeles i tre typer⁸:

1. Rekognoscering efter fjendens enheder.
2. Spotte nedslag fra slagskibenes kanoner, således at deres effektive rækkevidde kunne udnyttes ud over horisonten.
3. Jagerforsvar mod fjendtlige rekognoscerings- og spotterfly.

⁶ Jane's Fighting Ships of World War II, side 33.

⁷ Aircraft Carriers af R Humble, 1982, side 21.

⁸ Carrier Air Power by Norman Friedman, 1981, side 25-26.

Der blev dog fortsat arbejdet på at kunne udføre egentlige offensive operationer med torpedobærende fly.

Mellemkrigstiden

Efter verdenskrigen var den maritime doktrin stadigvæk præget af, at slagskibet var den afgørende faktor i søkrigen. I 1919 blev Royal Air Force oprettet af the Royal Naval Air Service og the Royal Flying Corps⁹. Denne sammenlægning skulle senere vise sig at være særdeles uheldig for flåden, da næsten al udvikling blev koncentreret om udviklingen af strategiske bombefly og anvendelsen af disse. De piloter, som i Royal Navy havde eksperimenteret med offensive hangarskibsoperationer, blev i stort tal overført til RAF. Udviklingen af dedikerede flådefly blev sat i anden og tredje række, ligesom pilotkvaliteten hurtigt sank, da der hurtigt viste sig ikke at være de store karriermuligheder som flådepilot. Et eksempel på dette kan illustreres af følgende sammenligning: Den amerikanske flåde havde i 1926 fire admiraler, to kommandører og 63 orlogskaptajner, der var pilotuddannede. Så sent som i 1939 havde den britiske flåde stadig kun en admiral og en lille håndfuld kommandører og orlogskaptajner med denne uddannelse¹⁰.

På flysiden blev briterne overhalet m.h.t. det rent numeriske antal af amerikanerne i 1926 og af japanerne i 1933¹¹. Dette forhold skyldtes formentlig, at hverken Japan eller USA havde et uafhængigt flyvevåben. Der var derfor ingen værnsrivalisering af denne årsag.



USS LANGLEY

⁹ Military Innovation and Carrier Aviation, Joint Forces Quarterly 1997-98, side 103.

¹⁰ Military Innovations in the Interwar Period by W Murray and A R Millett, side 208.

¹¹ IBID., side 202.

I USA og Japan investerede man i både slagskibe og hangarskibe; specielt japanerne viste stor interesse for anvendelse af dette nye våbensystem. I 1920 blev det første amerikanske hangarskib operativt, CV-1 USS LANGLEY, og i 1923 tilgik HOSHO den japanske flåde. Den første nedrustningsaftale i verden, Washington-aftalen af 1922, specificerede en fordeling af primært de store slagskibe mellem de store flådenationer, USA, Storbritannien, Japan, Italien, Tyskland og Frankrig. Denne aftale betød, at der blev lagt et loft over, hvor mange "Capital Ships" hver nation måtte råde over, samt de enkelte skibsklassers størrelse. Bl.a. måtte hangarskibe ikke bygges større end 27.000 t.; men USA og Japan fik lov til at bygge to på op til 33.000 t¹². Den senere London-aftale af 1936 ophævede imidlertid begrænsningen af, hvor mange enheder hver nation måtte besidde. Disse forhold gjorde det muligt for Japan at opruste og indlede den anden verdenskrig med et større antal hangarskibe end både USA og Storbritannien.

Mellemligstidens flådeøvelser afslørede ikke, at hangarskibet havde udviklet sig til en kampafgørende enhed og efterhånden var istand til at udføre offensive operationer. Man havde nok observeret Billy Mitchels sækning af bl.a. det tyske slagskib, OSTFRIESLAND, med landbaserede fly, men ikke helt forstået budskabet. Krigsteoretikeren Douhets tanker om bombe-flyets uovervindelig, og at den strategiske bombing ville afgøre den næste krig, blev hurtigt bredt accepteret og kvalte næsten al diskussion om anvendelse af flåde-fly til andet end observationsplatforme for flådernes slagskibe. De landbaserede bombe-fly ville altid kunne trænge igennem forsvaret og nedkæmpe enhver fjende. Det skal dog indskydes, at flyenes teknologiske stadiet umiddelbart efter den første verdenskrig og et stykke ind i trediveerne næppe kunne betegnes som tilstrækkelig til en effektiv, offensiv udnyttelse, idet hangarskibs-flyene ikke kunne bære våben, der var kraftige nok til at trænge igennem et slagskibs panser. Denne mulighed var kun åben med de store landbaserede bombe-fly.

Storbritanniens forspring indenfor udviklingen af hangarskibsoperationer gik næsten helt i stå efter verdenskrigen. Specielt var udviklingen af jagerfly katastrofal; men man mente ikke at have brug for jagerfly med stor ydeevne, da flådens definerede operationsområde lå indenfor rækkevidde af RAF's jagerfly. En lignende argumentation blev anvendt i Italien for ikke at bygge hangarskibe, hvilket fik alvorlige følger for flåden under den 2. verdenskrig, idet det italienske flyvevåben ikke evnede at yde støtte i de afgørende situationer.

¹² Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 9.

Royal Navy manglede midler til at udvikle nye, moderne hangarskibe og havde i modsætning til japanerne og amerikanerne ikke nogen teknisk stab, der kunne samarbejde med den civile industri om nyudviklinger og moderniseringer. Men værst af alt: man havde ingen incitament eller metoder til at udvikle en doktrin for anvendelsen af hangarskibe¹³. Først i slutningen af trediverne – og for sent – gik det op for briterne, hvor langt bagud de var kommet. Som konsekvens heraf blev flådeflyvevåbnet igen løsrevet fra RAF, og Fleet Air Arm under Royal Navy blev oprettet.

I USA foregik der intens forskning i anvendelse af hangarskibe. F.eks. fremkom en ung orlogskaptajn, Chester Nimitz, i 1923 med et forslag om en ny cirkulær formation omkring et hangarskib i stedet for slagskibenes linieformation. The Naval War College fremkom i starten af tyverne med ideen om, at hangarskibe indenfor fjendens rækkevidde som første prioritet skulle nedkæmpe fjendes hangarskibe for derved at opnå lokal luftoverlegenhed over den fjendtlige flåde¹⁴. Endelig fik amerikanerne plads til betydeligt flere fly på deres hangarskibe, ikke kun fordi de var langt større end briternes, men fordi de ikke kun stationerede det antal fly ombord, der kunne rummes i skibets hangar, men også i afpasset omfang parkerede fly på selve flydækket.

På det doktrinære område – m.h.t. hangarskibsoperationer - skete der således ikke meget i Storbritannien, mens både Japan og USA langsomt fik øjnene op for flyets betydning for operationer i Stillehavet, hvor landbaserede fly kun kunne række mindre områder. Alle tre nationer anvendte fortsat store midler på slagskibe og fastholdt deres rolle som den kampafgørende enhed. Før den 2. verdenskrig var japanerne længst fremme m.h.t. til både kvalitet og numerisk antal af fly og hangarskibe over både USA og Storbritannien.¹⁵

Kun tre andre nationer byggede også hangarskibe i disse år. I 1927 blev Frankrigs eneste hangarskib i mellemkrigstiden operativt, yderligere to blev sprængt i 1940, for at de ikke skulle falde i tyskernes hænder. Italien nåede ikke at færdiggøre AQUILA før kapitulationen i 1943. Tysklands GRAF ZEPPELIN var meget tæt på færdiggørelse, men blev aldrig færdigbygget, hvilket skyldtes to forhold, dels en indledende modstand fra chefen for det tyske flyvevåben, Herman Göring, der så en trussel mod sin magt i et flådefly-

¹³ Military Innovation and Carrier Aviation by J van Der Tool, Joint Forces Quarterly, Summer 1997, side 85

¹⁴ Military Innovation and Carrier Aviation by J van Der Tool, Joint Forces Quarterly, Summer 1997, side 80

¹⁵ Military Innovations in the Interwar Period by W Murray and A R Millett, side 222.

vevåben, dels det intensive ubådsbyggeprogram, der fra 1942 næsten overskyggede alle andre flådeprogrammer¹⁶.



GRAF ZEPPELIN

Anden verdenskrig

Den anden verdenskrig medførte megen nytænkning på det maritime område, og en række operationstyper og støttefunktioner blev sat i et system, som det vi kender til i dag:

- hangarskibsoperationer
- amfibieoperationer
- antiubådsoperationer
- mobil logistik

Men det, der nok overskygger det hele, var indførelsen af Task Force systemet. En Task Force bestod af en gruppe skibe, der havde fået udstukket en bestemt opgave. Styrken var sammensat således, at den kunne beskytte sig selv og medførte endvidere sine egne forsyninger. Den vigtigste enhed var naturligvis hangarskibet. Men denne udvikling var ikke kommet af sig selv.

Ved starten af den anden verdenskrig blev slagskibet stadigvæk betragtet som den kampafgørende enhed, men en række episoder i krigens første

¹⁶ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 45.

år ændrede denne opfattelse. Først og fremmest var det briternes angreb mod den italienske flådebase ved Taranto i 1940. Dette angreb blev udelukkende udført af en lille håndfuld hangarskibsbaseerede torpedofly. Mod tabet af to fly ændredes det numeriske styrkeforhold mellem Italien og Storbritannien sig på under en time til briternes fordel, fra 6:5 til 3:5 i briternes favør¹⁷. Dette angreb kopierede japanerne året efter mod Pearl Harbour og decimerede derved den amerikanske slagskibsflåde. Hangarskibsoperationerne i Stillehavet adskilte sig væsentligt fra operationerne i Europa. I Stillehavet stod to store hangarskibsnationer overfor hinanden, og kampene udviklede sig efter Pearl Harbour efterhånden til næsten hovedsagelig at bestå i kampe om luftoverlegenhed, hvor hver flådestyrke opsøgte fjendens skibe, hvorefter der udkæmpedes slag, uden at overfladeskibene udvekslede et eneste skud mod hinanden.

Denne nye æra i søkrigshistorien indledtes med slaget i Korallhavet maj 1942, hvor et japansk invasionsforsøg i området knustes. Amerikanske fly sænkede et japansk hangarskib, seks andre krigsskibe og adskillige transportskibe, mod tabet et amerikansk hangarskib og to andre krigsskibe.



YORKTOWN sænkes i slaget ved Midway

¹⁷ Carrier Operations in World War II, VOL I by J D Brown, side 76. Og Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 60

En måned senere endte et endnu større japansk fremstød ved Midway med tab af fire japanske hangarskibe, to krydsere og tre destroyere, mod et amerikansk hangarskib og en destroyer. Hermed var japanernes lange, virksomhedsfulde søoffensiv endelig bragt til standsning. Ved disse allierede sejre, hvor næsten samtlige kamphandlinger udførtes af fly fra hangarskibe (ubåde deltog dog også), vendte krigslykken.

Ved udgangen af 1942 havde japanerne mistet seks hangarskibe og USA fire¹⁸. Herefter havde japanerne ikke mange chancer i en direkte konfrontation med de amerikanske Task Forces. Slaget i Det Philippinske Hav i juni 1944 blev det sidste store slag mellem hangarskibe. Som et eksempel på hangarskibets øgede betydning kan det nævnes at verdens sidste søslag mellem slagskibe blev udkæmpet i Surigao Strædet i oktober samme år¹⁹.

Hangarskibenes sekundære opgave blev direkte støtte til amfibieoperationer. Det var således hangarskibsgrupperne, der var spydspidsen i amerikanernes kamp tværs over Stillehavet. I de sidste stadier af krigen deltog maritime fly også i bombning af Japan. Med disse nye roller blev muligheden for at udføre egentlig styrkeprojektion mod land med hangarskibsbaserede fly født²⁰. Hidtil havde maritime enheder kun kunnet støtte kampen på land så langt skibsartilleriet rakte. Men med fly kunne et betydeligt større område rækkes og ofte med en langt mere effektiv støtte.

I Europa havde operationerne en helt anden karakter; her var aldrig tale om luftslag mellem hangarskibe, men de deltog som støtte i næsten alle større operationer som f. eks i Narvik, Mers-el-Kebir, Cap Matapan og jagten på BISMARCK²¹. Både i slaget ved Cap Matapan og i sænkningen af BISMARCK var det hangarskibsbaserede fly, der havde indledt angrebene, beskadiget og opholdt fjendens enheder, indtil de britiske slagskibe kunne komme på skudhold og afgøre kampene. Hangarskibet indgik således i starten af krigen i henhold til den britiske doktrin som støtte for slagskibene. Først langsomt overtog det rollen som den kampafgørende enhed, specielt hen imod slutningen af krigen. En række begivenheder havde vist vejen for denne nye rolle; disse var i første omgang Taranto, Pearl Harbour, men ikke mindst sænkningen af slagskibene PRINCE OF WALES og REPULSE ud for Singapore i 1941²².

¹⁸ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 97.

¹⁹ Ibid., side 104.

²⁰ Missions of the US Navy by S Turner, Naval War College, Winter 1998, side 90.

²¹ Carrier Operations in World War II, VOL I by J D Brown, side 79.

²² Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 76.

Den fulde opblomstring og udnyttelse af skibsbaserede flystyrker blev imidlertid ikke effektiv før radarsystemerne blev almindelig udbredt. Disse gav tidligere varsling om angreb, men først og fremmest sikrede de en hurtigere og mere effektiv flyindsættelse, fordi radarsystemet samtidig medførte indførelse af kampinformationscentre (operationsrum) ²³.

Den nok største opgave, hangarskibene udførte i Europa, blev sikring af Sea Lines Of Communications (SLOC) mellem USA og Europa. Eskortering af konvojer med deltagelse af hangarskibsgrupper blev almindelige fra 1943 og viste sig at være særdeles effektive.

Selvom den 2. verdenskrig kan fremvise strålende resultater for anvendelse af hangarskibsbaserede fly som et kampafgørende element i søkrigen, må det ikke glemmes, at 48% af japanernes samlede skibstab kan henføres til amerikanske ubåde og kun 45% til flyangreb²⁴.

Efterkrigstiden

Efter krigsafslutningen havde Storbritannien 53 hangarskibe og 5 under bygning. USA havde 105 og 3 under bygning, mens Japan kun nåede at bygge i alt 29 hangarskibe, af hvilke de fleste gik tabt. Frankrig havde stadigvæk deres ene, mens Italien og Tyskland som allerede nævnt aldrig fik færdiggjort deres planlagte hangarskibe²⁵.

En gennemgang af tabstallene for de allierede viser, at Storbritannien mistede 8 og USA 12 hangarskibe. 21 af japanernes hangarskibe blev sænket, 3 blev ikke færdiggjort, og de resterende 5 blev overgivet til de Allierede.

På flysiden stod amerikanerne med ca. 41.000 flådefly, mens briterne til sammenligning kun havde 1.326²⁶.

USA og Storbritannien havde umiddelbart efter den 2. verdenskrig ikke en fjende, der kunne motivere opretholdelsen af et stærkt forsvar. Efter starten på den kolde krig mellem Sovjetunionen og Vesten ændredes situationen, men da Sovjet kun besad en kystflåde, kunne dette ikke retfærdiggøre opretholdelsen af en større hangarskibsstyrke. Men man kan hævde, at atomkapløbet her blev redningen for hangarskibet, fordi det overgik fra en taktisk til en strategisk rolle i og med, at det blev udrustet med atomvåben. Sekundært opretholdtes rollen som power projektion platform²⁷. Doktrinen foreskrev hurtige angreb for at undgå ubåde, hvor hangarskibe deployerede tæt på sovjetisk

²³ The Capital Ship of the 21th Century, Naval Forces No. V/1989, side 55.

²⁴ Airpower and the Changing Nature of Warfare by R P Hallion, Joint Forces Quarterly 1997-98, side 40.

²⁵ Jane's Fighting Ships af World War II.

²⁶ Modern Sea Power by B Brett, 1986, side 62.

²⁷ Naval Airpower by G P Pugh, Naval Forces No. V/1989, side 22-23.

territorium, flyangreb med atomvåben, manøvrering til en ny position, yderligere angreb og derefter hurtig tilbagestrækning²⁸.

England var i modsætning til USA meget hurtig til at nedruste. I alt 35 hangarskibe var allerede ved udgangen af 1946 ophugget eller ombygget til handelsskibe²⁹. Amerikanerne oplagde deres hangarskibe og kunne efterfølgende under Korea- og Vietnamkrigen tage dem i brug igen.

Efter udviklingen af det interkontinentale missil ændredes rollen igen til nu at sikre SLOC's mellem USA og Europa. Herunder var det forholdsvis snævre farvand mellem Grønland, Island og Storbritannien – den såkaldte GIUK-passage – vigtig, fordi man her søgte at standse de sovjetiske ubådes passage gennem denne flaskehals. Senere igen og op til Sovjetunionens fald ændrede man igen strategi til nu at opsøge de sovjetiske ubåde og overfladeenheder i fjendens eget farvand. Dermed fik de amerikanske hangarskibsgrupper igen den samme funktion som under Stillehavskampene under den anden verdenskrig³⁰.

I USA brød en kraftig værnstrivalisering løs omkring tidspunktet for oprettelsen af US Air Force i 1948; striden stod som altid omkring fordeling af midler til værnene. Hæren og flyvevåbnet argumenterede indledende med held imod opretholdelse af amfibiestyrker og hangarskibe. Først under og umiddelbart efter Koreakrigen fik politikerne (her i særdeleshed præsident Eisenhower) øjnene op for, hvor værdifulde netop disse to elementer var. Men for flåden var skaden allerede sket, godkendte planer om nye og større hangarskibe blev aflyst og blev først senere genoptaget i midten af halvtresserne.

Briterne byggede i øvrigt overhovedet ikke nye hangarskibe efter krigen, men måtte p.g.a. stadigt faldende forsvarsbudgetter modernisere skibe fra den 2. verdenskrig.

Koreakrigen

Såvel USA som Storbritannien havde imidlertid efterhånden nedrustet så kraftigt efter den anden verdenskrig, at USA ved Koreakrigens udbrud i juni 1950 kun havde ca. 270 operative, maritime kampenheder, heraf 15 hangarskibe³¹.

Under de indledende kampe, da nordkoreanerne var tæt på at presse FN-styrken med amerikanerne i spidsen ud af Sydkorea, udførte to hangarskibe de første flyoperationer til støtte for landstyrkerne. Det var TRIUMPH og

²⁸ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 22.

²⁹ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 124.

³⁰ Naval Air Power by M J Haddrick, 1986, side 48.

³¹ Carrier Wars, Edwin P Hoyt, McGraw-Hill Book Company 1989, side 232.

VALLY FORGE, et britisk og et amerikansk hangarskib, der som de første allierede enheder i området kunne yde denne støtte³².

Anden fase af krigen indledtes 15. sept. 1950 med amfibielandgangsoperationen ved Inchon (operation CHROMITE), hvor der deltog en invasionsstyrke på 230 skibe, der blev betegnet "Joint Task Force Seven". Vigtigst i styrken var "Task Force 77" m. fl., der i alt omfattede 6 hangarskibe med en flystyrke på op mod 400 fly. Styrken forberedte invasionen og støttede denne på helt afgørende vis. Som den øverstkommanderende, MacArthur, udtrykte det: "Say to the Fleet: The Navy and Marines have never shone more brightly than this morning."³³ - Hans invasion med åbningen af en anden front på dette yderst vanskelige sted, med et ugunstigt terræn og dobbelt utilgængeligt p.g.a. stor forskel på tidevand, kom helt overraskende for nordkoreanerne³⁴.

En planlagt, anden invasion på østkysten ved Wonsan måtte opgives først og fremmest, fordi nordkoreanerne her havde udlagt et stort antal søminer.

Konventionel minestrygning viste sig at koste alt for store tab, hvorfor fly fra TF 77 blev sat ind for på forskellig vis at prøve at uskadeliggøre dem. Herunder viste helikoptere sig at være særdeles velegnede til at opdage miner. Det var under denne krig, at helikopterens mange anvendelsesmuligheder blev erkendt. Kystnære miner, ikke alene ved Wonsan, men også på vestkysten nord for Inchon, blev lokaliseret af helikoptere³⁵. I antiubådsoperationer deltog helikoptere. Nedskudte piloter i havet eller bag fjendens linier blev hentet af helikoptere og ikke mindst: sårede blev hurtigt transporteret til lazaretter, felthospitaler eller hospitalsskibe, bl.a. det danske JUTLANDIA med kommandør Hammerich som chef.

Som konsekvens heraf blev det første, rene helikopterhangarskib, USS SIBONEY, udrustet.

Hen imod slutningen af Koreakrigen havde amerikanerne reaktiveret en del hangarskibe fra den anden verdenskrig og kunne nu mønstre 39 operative hangarskibe, heraf 8 ved Korea.

I stedet for at deltage i større søslag som under 2. verdenskrig sørgede hangarskibene under Koreakrigen for, dels at holde søvejen til Korea åben, idet denne var eneste forsyningslinie, dels, men ikke mindst, at yde taktisk og operativ luftstøtte til landstyrkerne. Herved optrådte hangarskibene i en helt ny og anderledes rolle end tidligere.

³² Navies in the Nuclear Age by N Friedman, 1993, side 20.

³³ The Naval War in Korea by R P Hallion, 1968, side 63.

³⁴ Ibid., side 59.

³⁵ Ibid., side 67.



USS ESSEX, JAN 1952

Hovedparten af operationerne var taktiske flyoperationer. Den operative luftstøtte bestod bl.a. af "Counter Infrastructure"-operationer, såsom operationer mod broerne over Yalufloden og elektricitetsværkerne omkring Suiho dæmningen i Nordkorea. Hovedparten af missionerne var som nævnt direkte støtte til landstyrkernes kamp i form af "Close Air Support" (CAS) og deltagelse i den forudsætningskabende kamp om luftoverlegenheden sammen med flyvevåbnet.

Netop kampen om luftoverlegenhed viste en ny udvikling, som senere skulle vise sig igen ved flere krige og kamphandlinger efter den anden verdenskrig. Det var karakteristisk, at kampen om luftoverlegenhed ikke kunne vindes af nogen af parterne, fordi ingen af de stridende parter kunne eller måtte ramme hinandens flybaser. I denne situation kunne man kun bekæmpe fjenden, når han befandt sig i operationsområdet, med "Defencive Counter Air" (DCA), dvs. gennem egentlige luftkampe mellem fly. Den mere effektive måde at opnå luftoverlegenhed på med "Offensive Counter Air" (OCA), dvs. angreb på og ødelæggelse af fjendens flybaser og landinstallationer, kunne ikke anvendes p.g.a. politiske hensyn.

Således måtte de kinesiske flybaser i Manchuriet under Koreakrigen ikke angribes af frygt for yderligere eskalation af krigen. Fjenden kunne på den anden side heller ikke ramme de allieredes flybaser i Japan, på Okinawa eller hangarskibe. Kun når flyene mødtes i lufrummet over Korea, kunne der kæmpes. Hangarskibene leverede godt 1/3 af alle sorties under krigen³⁶.

³⁶ Ibid., side 205.

Men prisen var høj; US Marine Corps og US Navy mistede 1248 fly af alle typer. Heraf kun 564 som følge af fjendtlige kamphandlinger, mens de resterende var forårsaget af uheld. Af de nedskudte fly blev kun fem skudt ned i direkte luftkamp.³⁷

Koreakrigen blev et vendepunkt, fordi den gjorde den kommunistiske trussel mod freden i Vesten synlig. Krigen viste også, at konventionelle krige ikke var et overstået fænomen, men i særdeleshed havde den vist både USA og Sovjetunionen, hvor vigtig maritime enheder kunne være for udfaldet af en krig.

Sovjetunionen indså således, at de ikke uden en stærk flåde kunne øve afgørende indflydelse på begivenheder udenfor deres eget nærområde, hvorfor de fra 1956 indledte en massiv flådeopbygning, der først kulminerede i halvfjerdserne, hvor deres flåde var blevet, om ikke på højde med USA's, så i hvert fald den næststørste i verden.

(Fortsættes i næste nummer)

³⁷ Ibid., side 190.

*Tidsskrift
for
Søværnen*



Nr. 2 / APR 1999
170. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn Klaus Bolvin

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

ISSN 0040-7186

REDAKTØR

Orlogskaptajn Klaus Bolving
Forsvarsakademiet
Svanemøllen Kaserne
Postboks 2125
2100 København Ø
Telefon 39 15 12 11
Telefax 39 15 15 04
E-mail fss002@fak.dk
Telefon 46 37 39 35 (privat)

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn E.T. Jensen
Søværnets Tekniskole, Dykkerkursus
P. Løvenørnsvej - Nyholm
1439 København K
Telefon 32 66 46 10
Telefax 32 66 46 20

2

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64
E-mail: sls@post9.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: HMAS HOBART.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

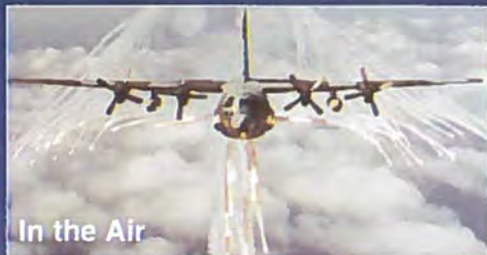
Artikler til Tfs Nr. 3/1999 bedes tilsendt redaktøren inden den 1. august.



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration



Naval Team Denmark

DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEDOK A/S

LYNGSO MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTAL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK A/S

TERMA INDUSTRIES
GRENAÅ AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



INDHOLD

LEDER.....	65
ARMEENS TRANSPORTFLÅDE I 1849	66
Erik Housted	
ØGET INDSATS FOR INTERN REKRUTTERING TIL SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSER BØR OVERVEJES.....	93
Premierløjtnant Peter Norre Andersen	
STUDIETUR TIL ROYAL AUSTRALIAN NAVY (RAN) HMAS MELBOURNE.....	101
Premierløjtnant Peter Jacob Blædel Gottlieb	
MEDDELELSE FRA REDAKTØREN.....	112
HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER (DEL2).....	113
Orlogskaptajn Torben L. Martinsen	
NEKROLOG.....	127
1617 og 1619	

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



Så er flåden atter i smult vande. Det danske demokrati har signaleret vilje og interesse i at bevare Danmark som en flådenation. Det netop indgåede forsvarsforlig er et tydeligt signal om, at rigets politiske ledelse ønsker en flåde – en tidssvarende og troværdig flåde. Den stærke forbitrelse blandt især søofficerer over udsigterne til, at flåden reelt med tiden skulle ophøre med at fungere som en egentlig flåde, er således ikke længere fremherskende.

At der overhovedet kunne opstå interesse for at afslutte dansk flådehistorie, som det oprindeligt fremsatte dramatiske regeringsudspil lagde op til, vidner om, at der tilsyneladende ikke eksisterer nogen naturlov, som garanterer flådens eksistens og fremtid.

Ved at vise, at vi er pengene værd, at vi kan løse vores opgaver og at vi entydigt kan forklare formålet med vor eksistens, kan vi gøre vort til, at flåden ikke igen bliver truet på livet.

I denne udgave af TJS giver artiklerne eksempler på, at flådestyrker i såvel ældre som nyere historie har været kendetegnet ved afgørende indsatser. I de øvrige artikler kan man læse om livet i en moderne flåde samt om nye tanker vedr. rekruttering af søofficerer.

Skønt Kosovokrisens måske vanskeligste fase nu er afsluttet, vil jeg alligevel hilse beslutningen om at inddrage danske krigsskibe i Kosovooperationen velkommen. Til besætningerne, som er udpeget til at drage sydover for at værne om danske og allierede interesser, ønskes god vind.

At danske krigsskibe så hurtigt kan klargøres og indsættes i operationer så langt væk fra hjembaseerne, vidner netop om flådestyrkers særlige universelle kendetegn: fleksibilitet!

Forfatteren (f.1944) er prokurist samt sekretær i Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie og Samfundsforskning. Han er desuden forfatter til adskillige bøger og artikler af søfarts- og lokalhistorisk indhold.

ARMEENS TRANSPORTFLÅDE I 1849

Af

Erik Husted

Her i 150-året for slaget ved Fredericia den 6. juli 1849 er der god anledning til at se nærmere på "Armeens Transportflåde", eller som dens chef, kaptajn P.W.Tegner, helst kaldte den: "Den Kgl. Transportflåde", som havde sin ikke uvæsentlige rolle i begivenheden.

Man kan uden overdrivelse hævde, at Transportflåden udgjorde en af de allervigtigste forudsætninger for krigsførelsen i 1848-50, men formentlig fordi dens indsats var om ikke u dramatisk, så i det mindste temmelig uheroisk, er den kun meget sparsomt behandlet i den ellers ganske omfattende litteratur om krigen. I hovedværket Generalstaben: Den Dansk-Tydske Krig 1848-1850, omtales Transportflåden således, bortset fra sporadisk omtale i forbindelse med hærens operationer, kun samlet på knap 4 af værkets mere end 4.000 sider! Den eneste mere omfattende redegørelse foreligger i et foredragsmanuskript fra 1942 af daværende kaptajnløjtnant Thorkel Bjerre. Transportflåden har heller ikke sat sig særlige spor i Treårskrigens righoldige billedstof, bortset fra Carl Dahls samtidige maleri: "Transportflåden i Svendborgsund 1848" samt Otto Baches stemningsfyldte, men langt senere maleri: "Hestgarden indskibes i Korsør 1848", som først blev udført i 1888.

Pladsen her tillader ikke en fuldstændig gennemgang af Transportflåden og dens virke i Treårskrigen. Hovedvægten er derfor lagt på året 1849 og især det som knytter sig til Transportflådens og marinens deltagelse i begivenhederne omkring Fredericia.



Transportflåden i Svendborgsund 1848 under kaptajn Tegnens kommando. Maleriet synes at sigte til den 27. maj 1848, hvor Transportflåden overførte en del af hæren til Als. Det forreste dampskib, som må være GEISER, fører på fortoppen standeren for chefen for Transportflåden og på agtermasten signalet "Følger den Commanderendes Kurs og Bevægelser". Maleri af Carl Dahl 1848, skænket til Frederiksborgmuseet af Tegnens døtre.

TRANSPORTFLÅDENS ORGANISATION OG SKIBE

Den ordre som førte til oprettelsen af Transportflåden udgik den 25.marts 1848 fra Admiralitets- og Commissariats Collegiet (kort efter omdannet til Marineministeriet) til kaptajn P. W. Tegner og lød som følger:

"De ville behage at afrejse endnu i Aften til Korsør for der at overtage Dem om de Midler til Troppettransport, som Stedet maatte være i Besiddelse af, saavel af Dampskibe, som Færger og Jagter, samt endvidere af Baade, skikke-

de til at føre tropper ud til Dampskibe paa Rheden. Det bør endvidere undersøges, hvormange Heste, der paa eengang kunne føres over Bæltet til Nyborg med de paa begge sider værende Færger.

De til Transport af Tropper tjenlige Fartøjer rekvirerer De til dette brug fra Sorø Amt, og saafremt der i Korsør ej skulle findes de fornødne Jagter eller lignende Fartøjer, udenfor Færgesmakkerne, at de i et Etmaal kunne indehave 800 Mand, saa søges de manglende Fartøjer i Nyborg, Skjelskør eller Svendborg. Man udbeder sig hurtigt Indmelding fra Dem om de Midler, De maatte forefinde paa Stedet og overlader til Deres Virksomhed indtil Onsdag Aften den 28. ds. at have muligt alt ordnet med Baade at kunne rask sætte ca. 400 Mand ombord i et Dampskib paa Rheden og til samme Tid at kunne tage Jagter indehavende et lignende antal Folk i Slæbetoug af Dampskib.

De ville endvidere behage at overtyde Dem om, hvilke Beholdninger af Kul man har i Korsør og Nyborg og derom at indberette."



Den Kgl. Livgarde til Hest under kommando af prins Christian (IX) indskibes i Korsør på SKIRNER i april 1848. Maleriet, som tilhører Kongehuset, blev udført af Otto Bache i 1888 til Christian IX's 25-års regeringsjubilæum.

Som man ser drejede det sig i første omgang alene om at tilvejebringe fartøjer til troppetransport over Storebælt. Behovet viste sig dog hurtigt at være langt større. Da fjenden ikke havde nogen flåde af betydning, beherskedes søen suverænt af den danske flåde, hvorfor det var muligt uhindret og hurtigt at flytte endog ret store troppestykker fra en landsdel til en anden, blot den fornødne transportkapacitet var tilstede. Den danske hærs talmæssige underlegenhed kunne derved til en vis grad opvejes af en stor bevægelighed. Transportopgaven var således nært knyttet til hærens operationer og faldt derved i nogen grad udenfor marinens krigsmæssige opgaver. Det var på den baggrund "Armeens Transportflåde" blev oprettet som en midlertidig krigsorganisation, der nok var underlagt hæren, men som var helt afhængig af den bistand marinen kunne yde.

Ledelsen af Transportflåden blev som nævnt overgivet kaptajn Peter Wilhelm Tegner (1798-1857) - "Søetatens stiveste matematiker" - og en bedre leder kunne næppe være valgt. Tegner gik til opgaven med ildhu, og takket være hans store indsats og organisationstalent lykkedes det at skabe en transporttjeneste, som blev af uvurderlig betydning i alle tre krigsår. Transportflådens materiel blev tilvejebragt ved rekvisition af civile skibe, især skonnerter, galeaser, jagter og slupper, altså gennemgående mindre skibe som kunne sejle overalt i de indre farvande og komme forholdsvis tæt på kysten. Skibene blev ført af deres ejere og med deres normale besætninger. Det samlede antal skibe som i en kortere eller længere periode sejlede i rekvisition i 1849 udgjorde over 130, men hertil kom at antal skibe som ved forskellige lejligheder blev disponeret af Transportflåden, men uden at være egentlig indlemmet i denne. Det gjaldt f.eks. færgerne fra Lillebælt og Århus. En række af de rekvirerede skibe blev ikke benyttet i den egentlige transporttjeneste, men blev designeret til marinen for at benyttes som proviant- krudt- og kulskibe samt til at sejle forsyninger direkte for Armeens Intendantur, som derudover i øvrigt selv havde fragtet et antal skibe til transport- og lazaretbrug.

Transportflådens skibe blev rekvireret særskilt i hvert af krigsårene således at flådens størrelse og sammensætning løbende blev tilpasset behovet. De skibsnumre som anføres i det følgende gælder således kun for året 1849. Det første krigsår havde vist at ind- og udladning tog uforholdsmæssig megen tid, især hvis der ikke fandtes tilstrækkelige anlægsbroer. Tropperne måtte føres mellem transportskibene og land i mindre både, heste måtte hejses ombord og vogne skilles ad før ombordtagning o.s.v. Udover disse praktiske vanskeligheder var det et ønske, at Transportflåden kunne benyttes til egentlige landgangsoperationer direkte på en af fjenden besat kyst, hvor der ikke kunne forudsættes at være anlægsbroer. Flåden var da også suppleret med 200

fod transportabel landgangsbro af Biragos model som medførtes i et af skibene, men den kom aldrig i anvendelse efter hensigten. Der var kort sagt brug for fladbundede transportfartøjer som kunne løbe næsten helt op på kysten og som var lette at lade og losse. Løsningen var at ombygge en række af marinens ældre Chapmanske kanonchalupper som var bygget i årene 1808-10. De første 2 blev klar fra værftet på Gammelholm i august 1848 og blev ført til Fredericia, hvor man dels i Møllebugten, dels ved Kastelsodden anstillede forsøg med ind- og udskibning. Chalupperne viste sig særdeles anvendelige, så yderligere 10 blev ombyggede i løbet af vinteren 1848/49. Endnu 6 blev klar i juni 1849 og yderligere 7 var klar i 1850. I takt med færdiggørelsen faldt behovet for rekvisition af civile skibe. Chalupperne bevarede de numre de havde ført som kanonchalupper, hvorfor der var "huller" i nummerrækken. Hver chalup kunne medføre enten 220 mand eller 3 kanoner + 18 heste eller 40 heste + 20 mand og var normerede med en besætning på 4 mand, hvoraf mindst 1 søvant, samt for hver 3 chalupper 1 underofficer. Yderligere blev der til Transportflådens brug i 1849 rekvireret 12 store både til årer og sejl fra Bågå, Lyø, Drejø og Avernakø. Disse både kunne hver indtage 35-40 mand.

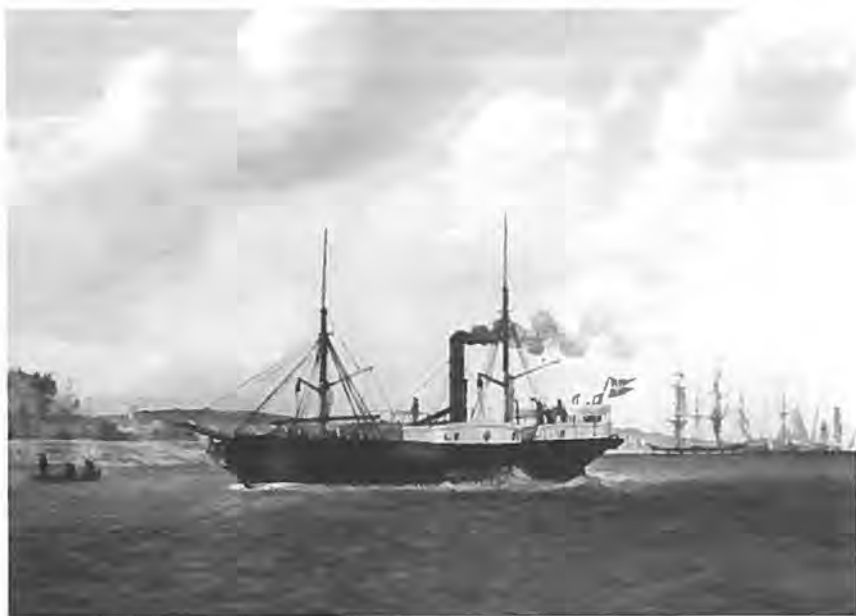
Transportflåden blev omkring medio april 1849 opdelt i to divisioner, som med den fornødne dampskibsassistance hver havde kapacitet til overførsel af et troppekontingent på ca. 5.000 mand og ca. 250 heste med tilhørende train og bagage, nogenlunde svarede til en brigades størrelse. Ved samme lejlighed blev en del overflødige skibe frigivet fra transporttjenesten. Skibene i 1. Division førte rød stander med skibets nummer (som tillige var malet på skibssiderne) og 2. Division førte tilsvarende hvid stander. Til Transportflådens brug var der udarbejdet et særligt signalsystem. I den trykte udgave af signalsystemet fra 1850 findes tillige en nøje beskrivelse af Transportflådens ideelle organisation samt forskrifter for fordeling af tropper og materiel i de enkelte skibe.

DAMPSKIBSASSISTANCE TIL TRANSPORTFLÅDEN

Transportflådens bevægelighed og præcision afhang i høj grad af, at man havde dampskibe til disposition for bugsering, så transporterne i videst muligt omfang blev uafhængige af vind og vejr. Transportflåden var direkte underlagt hærens overkommando men for at kunne få den nødvendige dampskibsassistance, var kaptajn Tegner tillige underlagt chefen for eskadren ved Hertugdømmernes østkyst, som i 1849 var kommandør Knud Garde. I dennes instruks af 4. april 1849 stod bl.a.:

"...hvortil De (Garde) vil give ham (Tegner) enhver Bistand, ligesom han deri ikkun staar under Dem, hvorimod de Skibschefer, der anvendes i Transporten paa den Tid, staae under ham".

At Garde så i sidste instans også stod under hærens overkommando gjorde ikke de lidt kringlede kommandoforhold lettere gennemskuelige, men alt i alt synes det at have fungeret uden de store problemer.



Dampskibet SKIRNER udfor Fredericia 1849. Maleri af Emanuel Larsen. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Af disponible armerede dampskibe rådede marinen over GEISER, HEKLA, HERTHA, SKIRNER, ÆGIR, SLESVIG og EIDEREN, hvoraf de to sidstnævnte blev indkøbt i 1849 og i 1850 tilkom det nybyggede HOLGER DANSKE. Hertil kom to civile skibe KÖNIG CHRISTIAN DER ACHTHE (i det følgende kaldet CHRISTIAN VIII) og KÖNIGIN CAROLINE AMALIE (i det følgende kaldet CAROLINE AMALIE). Førstnævnte blev allerede den 31.

marts 1848 hentet ud fra havnen i Aabenraa af mandskab fra briggen ST. THOMAS og dampskibet HEKLA for næsen af oprørsstyrkerne og bragt til Korsør, medens sidstnævnte befandt sig i havnen i Flensborg og blev taget i rekvisition da danske tropper den 9. april 1848 rykkede ind i byen. Begge skibe blev straks sat under orlogsflag og fik orlogsbesætning, og de gjorde god fyldest i transporttjenesten helt frem til de i foråret 1851 blev tilbageleverede til deres respektive ejere. Til samme kategori kan man henregne WALDEMAR, som blev indkøbt i Sverige i maj 1848 af "Committeen for Dampskibs Indkiøb" og stillet vederlagsfrit til marinens rådighed, og det norskejede ROYAL ADELAIDE som blev stillet til den danske regerings disposition i april 1848, men blev tilbageleveret efter kun en måneds forløb.

Udover de ovennævnte skibe blev hovedparten af monarkiets civile dampskibe, bl.a. OPHELIA og ODIN, i løbet af krigsårene lejet til brug for transporter i kortere eller længere tidsrum. Da det kneb med større og kraftigere skibe forsøgte man derfor i det tidlige forår 1849 at leje et par kraftige svenske dampskibe, hvilket dog ikke lykkedes. Ved grosserer H.P. Priors mellemkomst blev der i stedet indgået kontrakt om leje af to engelske hjuldampskibe hjemmehørende i Leith, nemlig MERCATOR og GLEN ALBYN som egentlig var tænkt indsat på en ny passager- og fragtrute mellem København og Leith. Begge skibe kom til at gøre god gavn både i 1849 og 1850. De sejlede i øvrigt under engelsk flag og med engelsk kaptajn og besætning. Også to andre engelske skibe, nemlig skruedampskibene FREE TRADE og EIDER, begge af London, blev benyttet enkelte gange til transporter af tropper og materiel i juni/juli 1849. Om samtlige her nævnte dampskibe findes en række nærmere detaljer i bilag 1.

Tropperne blev typisk transporteret med dampskibene og de bedst egnede af Transportflådens sejlskibe, medens resten af skibene, herunder transportchalupperne, typisk blev brugt til transport af heste, artilleri og train, i hvert fald på de længere overfarter. På det største og kraftigste af dampskibene, SLESVIG, disponerede man med en kapacitet på 1.000 mand når overfartstiden ikke oversteg 4-6 timer, men hvor utroligt det end lyder skal SLESVIG have transporteret helt op til 1.400 mand i en vending. På længere overfarter regnede man med mindre (indtil 900 mand på en 24 timers overfart og 750 mand på en overfart på 48 timer eller mere). Det lod sig kun gøre ved at soldaterne bogstavelig talt blev stuvet sammen som sild i en tønne, og resultatet var naturligvis også, at skibene efter en afsluttet overfart var i en alt andet end renlig forfatning, thi "hvad skulle de gøre, eller rettere hvor?"

FORHOLDENE I FREDERICIA

I 1848 blev Fredericia helt opgivet og rømmet for såvel mandskab som materiel, idet fæstningsværkerne, takket være mange års manglende vedligeholdelse, var i en sørgelig forfatning og ikke lod sig forsvare. Byen blev besat af prøjsiske tropper fra 3.-25. maj. Under denne besættelse foretog kaptein Steen Bille med HEKLA og 6 kanonbåde den 8. maj 1848 et angreb på Kastellet, hvor det prøjsiske flag vejede. Det eneste opnåede resultat var, at Kastellets store 4-fløjede arsenalgård i 2-etagers bindingsværk samt krudtmagasinet samme sted gik op i røg.



Kortudsnit af Fredericia og omegn 1849. Efter O. Vaupell: Krigen i 1849, Kbh. 1868.



BANGS

MUSIK- OG VÆRTSHUS/NAVAL PUB



ÅBNINGSTIDER:

Fredag og Lørdag: 11.00 - 05.00 · Torsdag: 11.00 - 04.00

Hverdage: 11.00 - 02.00 · Søndag: 12.00 - 24.00

Store Kongensgade 97 · 1264 København K · Tlf. 3312 0050



Tuborg...gør noget ved musikken.

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

Til sikring af den vigtige forbindelse mellem Jylland og Fyn påbegyndte Ingeniørkorpset sidst i juni 1848 anlægget af et lettere befæstet brohoved ved Snoghøj, hvor der bl.a. blev anlagt en ny anlægsbro og den eksisterende færgebro blev forlænget så den bekvemt kunne anløbes af dampskibe. Brohovedet kunne understøttes af batterier på den fynske kyst mellem Middelfart og Hindsgavl. I bygningen af brohovedet deltog HEKLA som slæbte tømmer til palisader fra skovene ved Stenderup, medens tømmeret til broerne kom fra København. I løbet af vinteren projekteredes en større udbygning af dette brohoved, men i februar 1849 blev arbejdet opgivet da det alligevel blev besluttet at sætte Fredericia i forsvarsstand.

Fredericia var forud for besættelsen i 1848 rømmet for stort set alt militært materiel, og der opstod nu et behov for enorme mængder tømmer til palisader, bombesikre rum, bygninger til underbringelse, anlæg af anløbsbroer o.s.v., ligesom der måtte tilvejebringes mængder af arbejdsredskaber til de nødvendige jordarbejder. Hertil kom ikke at forglemme fæstningsartilleri og ammunition, hvoraf den første ladning ankom pr. skib fra København den 1. april. Kommandantskabet blev den 10. april overtaget af oberstløjtnant N.C. Lunding, som med ildhu drev på arbejdet. Fra marinen blev kaptajn løjtnant F.C. Muxoll beordret til tjeneste ved operationshærens stab; i denne egenskab var det bl.a. hans opgave at organisere søtransporttjenesten ved Fredericia, bistået af månedsløjtnant J.G. Suckow, 1 underofficer og 48 matroser.

Vinteren over havde de to før omtalte transportchalupper henligget i havnen under havnefogdens tilsyn. De blev fra februar jævnligt benyttet til at afhente bygningsmaterialer fra købstæderne i Jylland og Fyn samt til militære transporter mellem Strib og Fredericia, alt bistået af dampskibene OPHELIA og ODIN. Den 21. marts blev chalupperne bragt til Assens for at benyttes ved troppeoverførsler til Als.

Den 12. april anmodede generalkommandoen om at få så mange som muligt af de da eksisterende 12 transportchalupper, 8-10 jagter samt et kulskib til 500-600 tdr. til Strib. Man ønskede at etablere et beredskab i fald det skulle vise sig nødvendigt at evakuere Fredericia, som i øvrigt den 14. april blev erklæret i belejringstilstand. Andre dele af Transportflåden blev på samme tid detacheret til Horsens og Udbyhøj ved Randers Fjord for at være rede til at evakuere militære depoter m.v. I de følgende dage ankom de ønskede jagter samt kulskibet til Strib. Til supplement af OPHELIA og ODIN, hvoraf sidstnævnte var mindre velegnet, ankom den 14. april tillige CAROLINE AMALIE med tre transportchalupper fra Faaborg. CAROLINE AMALIE returnerede derefter for at hente yderligere tre transportchalupper som ankom den 18. april. Havnen i Fredericia var imidlertid for lille; den kunne ikke rumme mere end tre transportchalupper samt de lokale færger, og først da to anlægsbroer,

Søndre Bro og Østre Bro, ved Kastellet og et par tilsvarende broer ved Strib blev færdige, blev det muligt fuldt ud at udnytte alle chalupperne.

Den 13. april overtog general F.C. Bülow overkommandoen over hæren som da var fordelt med 3 brigader på Als under general de Meza, 1 infanteribrigade og 2 rytterbrigader omkring Kolding under general Rye, samt i Fredericia 4 bataljoner og som hovedreserve på Fyn 2 brigader under general Schleppegrell og general Moltke.



Udsigt fra Strib til Fredericia 1849. Midt i billedet Carolinelunds Mølle og til venstre for denne anes havnen. Yderst til højre Kastellets volde. Dampskibet synes at være KÖNIGIN CAROLINE AMALIE og desuden ses en kanonbåd. Tegning af C.M. Tegner. Det Kgl. Bibliotek.

Den 22. april overførte tre af chalupperne sammen med OPHELIA og ODIN 8 bataljoner fodfolk, 2 batterier og 2 eskadroner rytteri fra Middelfart til Snoghøj. Det var hensigten at slå fjenden ved Kolding, men troppeoverførslerne var blevet observeret og angrebet kom ikke uventet. Efter denne mindre heldige kamp ved Kolding den 23. april fik general Rye ordre på at trække den størst mulige del af den tyske forbundshær under general Prittwitz efter sig op i Nørrejylland, om fornødent helt til Limfjorden, men uden at inlde sig i større kamphandlinger. Moltkes og Schleppegrells brigader gik tilbage til Fredericia, hvorfra størstedelen blev overført til Fyn. Opgaven at belejre og

om muligt indtage Fredericia blev overladt den slesvig-holstenske hær under general Bonin.

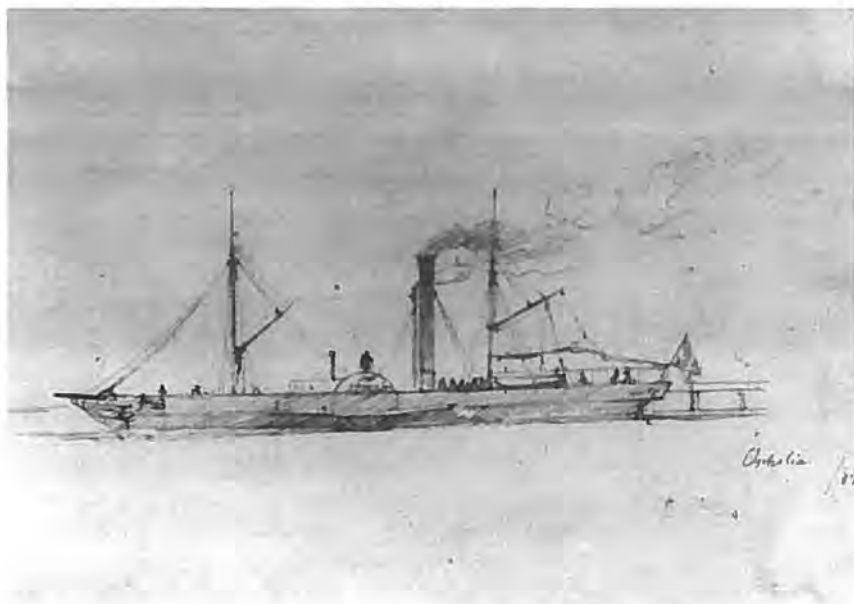
I troppeoverførslerne mellem Snoghøj og Middelfart og de senere mellem Fredericia og Strib deltog udover dampskibene og transportchalupperne de fem færger som normalt hørte til overfartsstederne, nemlig Snoghøjs færger ANTOINETTE (4½ læst) og CHRISTIANE (2 ¾ læst), Middelfarts færgе MARIA KIRSTINE (6 læster), Fredericias færgе LILLE BELT (7 læster) og Stribs færgе STRIB (4 læster).

Ved Fænøsund blev 1. Kanonbådsdivision under kaptajn H.E. Krenchel stationeret. Divisionen bestod af den uarmerede kutter LOLLAND som kommandofartøj samt kanonchalupperne nr. 5 (sekondløjtnant M.A.C.C. Wulff), nr. 2 (månedsløjtnant C.C.F. Lund), nr. 4 (månedsløjtnant C.F.G. Stage), nr. 7 (månedsløjtnant W.C. Holst), nr. 8 (månedsløjtnant H. Rothe) og nr. 11 (månedsløjtnant J.P. Larssen) samt kanonjollerne nr. 4 (månedsløjtnant A.W. Branner) og nr. 7 (månedsløjtnant H.F.M. Agerskov). Af disse blev Wulff og Holst den 30. maj dirigeret til Århus for sammen med dampskibet HERTHA at understøtte general Ryes korps. Til gengæld blev to af 3. Kanonbådsdivisions både, nemlig kanonchalupperne nr. 3 (månedsløjtnant P.J.C. Winning) og nr. 13 (sekondløjtnant E. Duntzfeldt) natten mellem 30. juni og 1. juli dirigeret fra Aarøsund til Fænøsund. Især i begyndelsen af belejringen assisterede kanonbådernes mandskab ved transporttjenesten, i særdeleshed ved evakueringen af Fredericias civile indbyggere og deres bohavne til Fyn.

FREDERICIAS BELEJRING

Fredericia blev indesluttet den 8. maj. Fjenden gik straks i gang med at anlægge batterier, men måtte afvente at der ankom svært belejringsstyks og ammunition fra Rendsborg. Den 16. maj begyndte bombardementet og det vedligeholdtes de følgende tre dage. De civile indbyggere som endnu ikke var flygtet fra byen, gjorde det i disse dage, hvilket selvfølgelig skabte en hektisk aktivitet i havnen og på Strib. Bombardementet forvoldte store materielle skader på bygninger, men bortset herfra var det uden større virkning. Samme dag som bombardementet begyndte skete den første troppeafløsning og denne trafik blev genoptaget regelmæssigt fra den 19. maj således at en bataljon (ca. 1.000 mand) hver nat blev udskiftet med frisk mandskab fra Fyn, med mindre vejrliget gjorde transport umulig. Transporterne blev besørget af de til rådighed værende dampskibe, dvs. ODIN, OPHELIA og CAROLINE AMALIE samt fra 11. juni tillige CHRISTIAN VIII, med transportchalupper på slæb og som regel bistået af færgerne. Fra begyndelsen af juni blev det for usikkert at

anvende havnen og den sydlige anlægsbro ved Kastelet, hvorfor hele trafikken fra da af næsten udelukkende foregik fra og til Østre Bro. Tilsvarende blev anlægsbroerne ved Strib for usikre, men en ny bro blev anlagt efter kaptajn-løjtnant Muxolls anvisning ved Røjlemose øst for Strib.



Dampskibet OPHELIA. Tegning af Emanuel Larsen 1848. Post- og Telegrafmuseet.

De fjendtlige batterier koncentrerede sig i begyndelsen syd og vest for fæstningen og af disse var følgende specielt rettet mod søen eller var istand til at genere trafikken mellem Fredericia og Strib:

Strandbatteriet ved Sandal, anlagt natten mellem 13. og 14. maj. Det bestod af to dele, et lavtliggende som overskar vejen til Fredericia og et højtliggende vendt mod søen ved Sandalhus. Batteriet var monteret med 2 12 pd. feltkanoner, som dog ikke stod her fast.

Blokhusbatteriet (også kaldet Teglværksbatteriet eller Christianslundbatteriet), anlagt 20.-21. maj. Monteret med 1 24 pd. kuglekanon (KK), 1 84 pd. granatkanon (GK), 1 168 pd. mortar (MT), men senere ændret.

Strandbatteriet ved Erritsø, anlagt 31. maj - 1. juni. Monteret med 2 24 pd. KK og 2 168 pd. MT

Højre Fløjbatteri (også kaldet Bag Grøften), anlagt 28.-29. maj, monteret med 3 24 pd. KK og 2 168 pd. MT. Dette batteri var egentlig ikke vendt mod søen, men det var det eneste som var istand til at "række over" fæstningen og dermed udgøre trussel - om end ringe - mod Østre Bro.

Særligt med henblik på at kunne beskyde Østre Bro og skibstrafikken samt til at holde kanonbådene på behørig afstand blev følgende batterier anlagt nord for Fredericia, men færdiggørelsen og monteringen blev forsinket og delvis forpurret ved et udfald fra fæstningen den 30. juni. :

Store venstre Fløjbatteri, anlagt 29.-30. juni, monteret med 1 84 pd. GK og 3 24 pd. kuglekanoner.

Strandbatterierne IX og X, anlagt 26.-29. juni, monteret med h.h.v. 2 24 pd. GK og 1 24 pd. GK samt 1 84 pd. GK.

Besyderligt nok synes general Bonin først på dette sene tidspunkt at have erkendt, at Fredericia ikke kunne bringes til fald med mindre livsnerven til Fyn kunne overskæres. Dette forhold var man udmærket klar over fra dansk side, og det var netop den situation man hele tiden frygtede ville opstå. Batteribygningen nord for byen var da også en stærkt medvirkende årsag til den endelige beslutning om at foretage et omfattende udfald. Alle de fjendtlige batterier var anlagt på højdedrag for at opnå så stor skudvidde som muligt og desuden for at være beskyttet mod ild fra kanonbådene, hvis kanoner ikke kunne opnå tilstrækkelig elevation. Til gengæld var de faste batterier heller ikke særlig effektive mod kanonbådene og fjenden benyttede da også 6 stk. feltkanoner på kysten mellem batterierne ved Sandal og Erritsø. Alt det fjendtlige skyts var af dansk oprindelse, fortrinsvis af hærens system 1834, og stammede fra arsenalet i Rendsborg som var faldet i oprørernes hænder i 1848. Visse af de 24 pd. kanoner var dog af flådens system 1833 og stammede fra fregatten GEFION, der var gået tabt ved den ulykkelige ekspedition på Eckernførde Fjord den 5. april 1849. Afstanden fra de fjendtlige batterier til anlægsbroerne ved Strib var mellem ca. 1.900 og 2.500 m og til anlægsbroen ved Røjlemose indtil ca. 3.000 m. Den effektive skudvidde med en 24 pd. KK regnedes til ca. 1.600 m, men det blev ved flere lejligheder konstateret at fjendtlige kugler gik endog 500-600 m længere end Røjlemose-broen. Hvordan dette lod sig gøre fik man først syn for ved udfaldet den 6. juli. Det viste sig at en 24 pd. kanon var taget ud af affutagen og fastgjort på et underlag af strøer som herefter var lagt på en skråning for at få tilstrækkelig elevation.

Desuden brugte man forstærkede ladninger, men med betydelig risiko for sprængning, hvilket bl.a. skete med en af de 24 pd. kanoner i Erritso-batteriet. For de 84 pd. GK og 168 pd. MT regnedes de effektive skudvidder til henholdsvis ca. 3.200 m og ca. 1.900 m men med betydelig ringere træfsikkerhed end kuglekanonerne. Under alle omstændigheder var træfsikkerheden nærmest ikke eksisterende mod et forholdsvis lille, bevægeligt mål på søen. De talrige overførsler mellem Fredericia og Fyn blev da heller ikke på noget tidspunkt truffet, og skaderne indskrænkede sig til lidt småskrammer og huller i sejlene. Det eneste tab var faktisk transportchaluppen nr. 65 som blev sænket af en fjendtlig kugle da den henlå ubemandet ved anlægsbroen ved Strib !

EN EPISODE FRA BELEJRINGEN

Efter de 4 dages bombardement 16-19. maj blev en regelmæssig beskydning opgivet, dels fordi der ikke sporede nogen effekt på fæstningens forsvarsevne, dels fordi belejringshæren led af en følelig mangel på ammunition.

Derimod udveksledes jævnligt større eller mindre artilleridueller, som regel udløst af fjendens beskydning af skibstrafikken. Det var især skytset på de sydligste bastioner samt batteriet på Strib som var i virksomhed ved disse lejligheder, men også kanonbådsdivisionens fartøjer var som regel aktive deltagere. Derudover havde kanonbådene en vigtig funktion som hærens "øjne".

En af de mere bemærkelsesværdige episoder fandt sted den 4. juni. Da kom den engelske orlogsdamper H.M.S. HECATE under commander Aldham gennem Lillebælt sydfra med det engelske orlogsflag vejende. HECATE havde på samtlige neutrale magters vegne foretaget en inspektion af effektiviteten af blokaden af tyske Østersøhavne og var nu på vej mod København inden kursen atter skulle lægges mod Portsmouth. Ved afgang fra Høruphav blev daværende søløjtnant Alex. Wilde sendt med for at være til assistance. I sine erindringer fortæller han:

"Vejret var dejligt, og både i Alssund og Lillebælt tilsmilede naturen os i sin unge, frodige friskhed... Englænderne var i deres es og blev helt betagne, da vi dampede gennem Fænosund forbi Hindsgavl, hvor Lillebælt indsnævrer og bugter sig op til Middelfart i en landskabelig skønhed, der søger sin lige. Vort store dampskib kaldte byfolkene ud til havnen, og da de antog, at nu ville engelskmanden hjælpe os, råbte de Hurra, viftede med lommeterklæderne og hilste med parasollerne. Og nok så fornøjet dampede vi hen imod Fredericia efter at have genhilst med flaget.

"Se dér" råbte chefen til mig, "nu saluterer tyskerne" - "Ja, med kugler", svarede jeg. Og en granat fløj lige over hovedet på chefen og derefter endnu seks andre uden dog at træffe os.

Det var et slesvig-holstensk batteri (Blokkhusbatteriet), der hilste på os, idet HECATE antoges for HEKLA under falsk flag. Chefen erkendte imidlertid, at han burde have underrettet tyskerne om sin ankomst, men affæren morede ham. Det var dog altid lidt lugt af krudt, som han sagde.

Mandskabet synes ikke overdrevent glad, mens det stod på. Blev en tysk kanon affyret og projektilet var undervejs, skjulte flere, ligesom strudsen, hovedet bag deres bredskyggede hat. Da jeg anbefalede folkene hellere at lægge sig bag den store kanon, var de ikke sene til at følge anvisningen til megen fornøjelse for de mere modige."

Så vidt Wilde. Som vanligt udviklede denne skudepisode sig til en længerevarende artilleriduel hvori også deltog batteriet på Strib og kanonchalup nr. 11.

HECATE lagde til ved Strib, men gik om aftenen over til Fredericia som de engelske officerer havde ytret ønske om at se. De indtraf netop som brigademusikken spillede en polka, soldaterne var i overstadigt humør og spøjte over de faldende fjendtlige bomber. I øvrigt kunne man ikke fortænke fjenden i at forveksle HECATE med HEKLA, for de to skibe lignede hinanden - og hvad angår brugen af falsk flag, var det heller ikke usædvanligt. Kaptajn Krenchel havde således ofte tonet svensk flag når han foretog inspektion af kysten med kutteren LOLLAND - og de fjendtlige strandvagter observerede ofte dampskibe under engelsk flag (som regel MERCATOR eller GLEN ALBYN) med transportskibe på slæb ankommende til Fredericia eller Strib nordfra.

TROPPEOVERFØRSLER MED HENBLIK PÅ UDFALD

Tanken at foretage et udfald fra Fredericia med den derværende og de på Fyn værende styrker suppleret med styrker fra Als og fra Ryes korps blev fattet af general Bülow allerede omkring midten af maj, men planen var selvfølgelig omgærdet med stor hemmelighed. Den situation Bülow havde tilstræbt, nemlig at få splittet den fjendtlige hær i tre dele med så stor afstand, at hver del ville stå isoleret overfor et overraskelsesangreb, var opnået: Forbundshæren stod med ca. 18.000 mand syd for Århus overfor Ryes korps på ca. 7.000 mand, slesvig-holstenerne stod med ca. 14.000 mand omkring Frede-

ricia og de øvrige fjendtlige styrker, ca. 20.000 mand, stod spredt fra Aabenraa og sydpå til Flensborg, heraf en større del på Sundevad.

Troppesammendragningen tog sin begyndelse den 22. juni med 5 bataljoner fodfolk og $\frac{1}{2}$ batteri fra Als til Fyn. Det var hensigten at hele transporten skulle ske fra Mommark til Faaborg, men der blæste en kraftig kuling og vinden slog om fra vest til nord, så indskibningen af bataljonerne foregik under stort besvær og varede fra kl. $8\frac{1}{2}$ om aftenen den 21. til om morgenen den 22. kl. 7, hvor flåden afgang. Mange blev søsyge på overfarten og skønt vel ankommet til Faaborg, måtte udskibning afvente en bedring i vejsituationen. Da vejret blev endnu ugunstigere, måtte den til artilleri, train og bagage bestemte del af flåden flyttes til Høruphav hvor indskibningen fandt sted den 23. om formiddagen. Først den 24. om eftermiddagen var alt mandskab og materiel bragt i land i Faaborg. Overførslen skete under ledelse af kaptajn Tegner og blev forestået af en del af Transportflådens 1. Division bistået af dampskibene EIDEREN, SLESVIG, WALDEMAR., GLEN ALBYN og MERCATOR. En nærmere specifikation findes i bilag 2. De tre førstnævnte dampskibe afgang herefter til deres respektive stationer, hvorimod de to engelske skibe bistod ved bugsering af Transportflådens nu tomme transportchalupper og både til Assens, medens de øvrige transportskibe returnerede til Høruphav. General de Meza selv blev den 1. juli sejlet fra Høruphav til Assens med MERCATOR, som straks herefter returnerede til Høruphav for at proviantere og indtage 450 tdr. kul. inden farten gik nordpå gennem Store Bælt med kurs mod Helgenæs.

Den næste store overførsel fandt sted fra Helgenæs til Bogense. Alle-rede den 20. juni havde Rye modtaget ordre til at holde 4 bataljoner og 1 batteri rede til indskibning fra Helgenæs "til et nærmere bestemmende punkt". Ved Helgenæs lå siden den 28. maj Transportflådens 2. Division med 28 sejlskibe under ledelse af månedsløjtnant M. Schwenzen (som i øvrigt indtil krigsudbruddet havde været fører af CAROLINE AMALIE). Den 29. juni var man klar til indskibning i Begtrupvig på vestsiden af Helgenæs, hvor der var bygget en anlægsbro, men på grund af stormfuldt vejr kunne den ikke benyttes. Det overvejedes at flytte transportskibene om på den anden side af Helgenæs med assistance fra HERTHA, men heldigvis begyndte stormen at løje af. Kort efter midnat ankom ÆGIR og snart efter CAROLINE AMALIE, CHRISTIAN VIII og OPHELIA og noget senere GLEN ALBYN, hvormed kaptajn Tegner fulgte. Om morgenen den 30. juni mellem kl. 6 og 7 kunne indskibningen påbegyndes under Tegnens ledelse. Den var afsluttet om eftermiddagen og flåden afgang mod Bogense, en del af skibene dog uden ladning. Flådens sammensætning fremgår af bilag 3.

General Rye ankom selv til Helgenæs den 1. juli om morgenen og afsejlede samme dag med GLEN ALBYN til Bogense, hvortil han ankom om

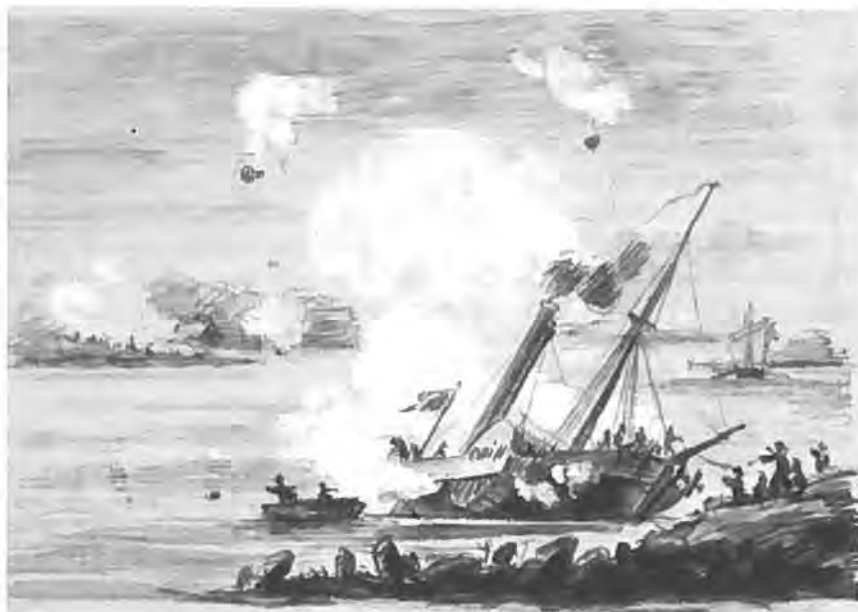
aftenen kl. 7. Tilbage var herefter batteriet Schultz, hvis heste allerede var afgået til Fyn. Batteriet skulle direkte til Fredericia med MERCATOR hvis ankomst blev afventet. Afgangen skete derfor ikke før den 3. juli aften med ankomst til Fredericia 4. juli morgen. I 4 transportchalupper var batteriets 8 kanoner med ammunitionsvogne, reservelavet, brødvogn og smedevogn nedstuvet. Selve Transportflåden forblev ved Bogense et par dage og returnerede derefter til Helgenæs for i påkommende tilfælde at kunne optage den resterende del af Ryes korps. Efter udskibning ved Bogense afgik CAROLINE AMALIE, OPHELIA og GLEN ALBYN til Strib for at være i beredskab til den videre troppetransport til Fredericia. ÆGIR og CHRISTIAN VIII blev sendt gennem Storebælt til Assens for at hente de derliggende 6 transportchalupper og 12 både (som havde været benyttet ved troppeoverførslen fra Als) til Fænøsund, hvortil de ankom den 5. juli om aftenen. CHRISTIAN VIII blev herefter sendt rundt om Fyn gennem Svendborgsund og Storebælt til Strib. Omvejen var nødvendig for ikke at henlede fjendens opmærksomhed på den igangværende operation.

Den 4. juli holdtes "krigsråd" i Vejlby præstegård hvor de nærmere detaljer i udfaldet blev fastlagt. Tidspunktet blev fastlagt til 6. juli kl. 01.00. Kommandør Garde, som var ankommet med SKIRNER til Fænøsund, fik til opgave at foranstalte to landgangs-demonstrationer som afledemanøvre.

Om natten mellem 2. og 3. juli var overførslen af tropper og feltartilleri fra Fyn til Fredericia påbegyndt med de til rådighed værende dampskibe, transportchalupper og de 5 Lillebælts-færger. Dette skete dels fra anlægsbroen ved Røjlemose, dels fra en nybygget anlægsbro i Flaskens Bugt i Baaring Vig. Denne ca. 400 m lange bro med et stort brohoved og 4 slæbesteder var endnu ikke helt færdiggjort, men var dog anvendelig. Overførslerne fortsatte den følgende nat og fortsatte til op ad formiddagen den 4. juli, idet tåget og usigtbart vejr forhindrede fjenden i at se hvad der var i gære. Også den følgende nat var der transporter og endelig den 5. juli om aftenen medens de sidste troppeoverførsler var i gang, gik general Bülow, hans brigadechefer og respektive stabe ombord i CHRISTIAN VIII - en besynderlig uforsigtighed! - og afgik til Fredericia. Ved landstigningen ved Søndre Bro i Kastellet hilstes de af et par fjendtlige bomber, som dog ikke anrettede skader.

Der var nu samlet ca. 25.000 mand i fæstningen, hvoraf de ca. 19.000 skulle deltage i udfaldet. Udfaldet kom som en fuldstændig overraskelse for fjenden. Man havde ganske vist bemærket den usædvanlig store trafik og var klar over at der var samlet større troppestyrker i fæstningen, men ikke hvor store, og at Rye havde forladt Helgenæs var faktisk slet ikke blevet bemærket. Det kunne dog let være gået galt: Den 3. juli om morgenen afgik et engelsk skruedampskib fra København med ca. 700 mand fra rekrutskolen samt en

mængde ammunition. Målet var Fredericia. Nogle kilder siger at det var FREE TRADE, men sandsynligheden taler for at det i stedet var søsterskibet EIDER, som netop afsejlede fra Københavns Toldbod den pågældende dag kl. 7 ¼ morgen med tropper og gik nordpå gennem Øresund. Der var ingen lods ombord, og den engelske kaptajn må have været mere end ukendt med farvandet, for han løb ind til Ebeltoft da han "mente" det var Fredericia. Udfør havnen gik skibet på grund og soldaterne blev sat i land. En af soldaterne benyttede lejligheden til at desertere og blev den 5. juli om morgenen optaget af de præjisiske forposter. Herigennem erfarede general Prittwitz at Rye havde forladt Helgenæs og kunne regne ud hvad der var i gære. Han tog skridt til at sende 10.000 mand sydpå til forstærkning af Bonin - men for sent: Slaget var allerede i gang og dets udfald afgjort.



Den eneste kendte gengivelse af dampskibet ODIN viser begivenheden den 7. juli 1848, hvor skibet efter beskydning løb på grund ved Aarøsund. Skaderne var dog ikke værre end skibet snart kom tilbage i transporttjenesten igen. Tegning af Emanuel Larsen. Kobberstiksamlingen.

MARINENS OG TRANSPORTFLÅDENS ROLLER UNDER OG EFTER UDFALDET

Som nævnt fik kommandør Garde til opgave at foranstalte to landgangs demonstrationer. De nærmere dispositioner blev truffet ombord på SKIRNER i Fænøsund om aftenen den 4. juli.

Den første demonstration skulle udgå fra Fænøsund under ledelse af chefen for 1. Kanonbådsdivision, kaptajn H.E. Krenchel ombord på LOL-LAND. Den bestod af ÆGIR, kanonchalupperne Duntzfeld og Winning, kanonjollerne Branner og Agerskov, 5 transportchalupper og 12 transportbåde. Ombord var 160 mand af 2. Forstærknings-Bataillon samt 30 mand ingeniørtropper med brotrain. Soldaterne var fordelt i de forskellige fartøjer for at give udseende af en langt større styrke og havde i øvrigt ordre til at lave så meget spektakel som muligt.

Udfor Hindsgavl mødtes samtlige fartøjer samt SKIRNER om aftenen den 5. juli kl. 23.00. Ca. kl. 00.30 lettede de 4 kanonbåde, hver med en transportbåd på slæb og stod mod Børup Sand. Hertil ankom også ÆGIR, som var lettet lidt senere, med de 5 transportchalupper og 7 transportbåde på slæb. Omkring kl. 02.00 åbnede kanonbådene ild mod fjendtlige detachementer i Børup Skov udfor Hakenør. Med søndervandet drev bådene østover forbi Damgaard mod Snoghøj under stadig skydning fra ÆGIR og SKIRNER, men uden at ilden blev besvaret. Hen imod kl. 04.00 var eskadren nær Snoghøj, men vendte og stod atter vestefter. ÆGIR måtte ankre en kort stund for at svaje de 12 fartøjer den da havde på slæb. Beskydningen af de fjendtlige styrker varede til omkring kl. 05.30 hvor eskadren atter gik mod Snoghøj som fandtes ubesat. Landgangstyrken blev derfor sat i land ved anlægsbroen og rykkede frem mod Erritsø, hvor styrken mødte de rask fremrykkende tropper fra fæstningen. Det medførte et lille morsomt efterspil, for i halen på landgangsstyrken fulgte Snoghøjs nidkære toldkontrollør som i Erritsø partout ønskede at fortolde et par fade vin som fjenden i al hast havde efterladt, hvilket selvfølgelig ikke lykkedes. ÆGIR returnerede til Fænø med de tomme transportbåde og gik derefter sammen med SKIRNER til Strib for at være rede til transport af sårede og fanger.

Den anden demonstration skulle udgå fra Baaringvig øst for Strib under ledelse af kaptajnløjtnant Muxoll. Den bestod af CAROLINE AMALIE, MERCATOR og GLEN ALBYN, kanonchalupperne Rothe og Larssen, 2 jagter samt 5 transportbåde med 50 mand af 2. Forstærknings-Bataillon. Yderligere skulle HERTHA have deltaget i demonstrationen, men skibet lå under reparation for en maskinskade ved Helgenæs og nåede ikke frem i tide.

Flotillen afgik fra Baaringvig kl. 23.30 og ankom til Trelleånæs kl. 01.00. Trelleånæs var ikke besat af fjenden. De to kanonbåde afgik derfor til munden af Rands Fjord og placerede sig således at de kunne bestryge det derværende vadested, som fjenden havde tænkt sig at bruge ved retræte. To fjendtlige feltkanoner beskød bådene som svarede igen og tvang dem til at trække sig tilbage. Retræten måtte derfor ske langs Rands Fjord over Vejlbj og Egum mod Bredstrup, hvorved mange blev taget til fange. Under denne affære forblev dampskibene og transportfartøjerne i munden af Vejle Fjord, idet de engelske kaptajner havde udtrykt stor betænkelighed ved risikoen for at blive udsat for beskydning. De afgik herefter hen under morgen til Fredericia for at deltage i transport af sårede og fanger.

Kl. 06.00 morgen var slaget afgjort. Resultatet er velkendt, men for marinen og Transportflåden var der stadig opgaver at løse: transport af omkring 1.700 fanger til København samt overførsler af egne og fjendtlige sårede, i alt 1.900 til Strib for videretransport til lazareetterne på Fyn. Hertil kom de almindelige militære transporter af tropper og materiel.

Dagen efter slaget udstedte general Bülow en proklamation til hæren med tak for dens store indsats. Nogen må diskret have givet Bülow et vink om at måske også marinen og Transportflåden kunne fortjene en tak. En sådan kom først den 17. juli, hvor Bülow skrev til kommandør Garde bl.a.:

"Jeg føler derfor Trang til for Armecorpsets og mit eget Vedkommende at aflægge Dem, Herr Commandeur, som Høistbefalende her paa Stationen, min Tak, og at bede Dem bringe denne ogsaa til de under Dem befalende Officerer, navnlig Captainerne Tegner og Krenchel og Capitainlieutenant Muxoll. Den Førstnævnte har ved sin hæderlige og besværlige med den største Iver og Ufortrødenhed udviste Virksomhed, understøttet af Transportflaadens utrættelige Førere, væsentligen bidraget til Troppernes og Materialets Overførsel under Indflydelsen af et saare ugunstigt og stormfuldt Veirlig, desuagtet aldeles uden Tab og velconserveret samt i god Tid kunde sammendrages paa det udseete Samlingssted. De Sidste have saavel ved deres hele forudgaaende Virksomhed som ved den Deeltagelse, der anvistes dem til Kampens heldige udfald, fuldkomment opfyldt de Forventninger, som man alt forud nærede om deres Dygtighed.

Ogsaa Marinens brave Mandskab og det ved Transporterne anvendte Personale modtage Enhver min Tak for den ufortrødne og raske Udførelse af den ofte besværlige Tjeneste, der i flere Retninger har været dem tildeelt."

KRIGSÅRET 1850 - OG ÅRENE SOM FULGTE

Fredericia-slaget markerede afslutningen på krigsbegivenhederne i 1849, idet der kort tid efter blev indgået våbenstilstand. Transportflådens skibe blev herefter frigivet i takt med at opgaverne ophørte og de sidste skibe blev frigivet i løbet af september.

Den 15. maj 1850 blev kaptajn Tegner beordret til igen at lede hærens søtransporter og der blev atter etableret en transportflåde i noget fastere rammer end hidtil, men behovet for at kunne rokere store troppestykker i offensivt øjemed var langt mindre end året før. Den største transport fandt sted natten mellem den 15. og 16. juli 1850 fra Assens til Aabenraa, hvor der ved hjælp af 7 dampskibe, 23 transportchalupper og 10 rekvirerede sejlskibe blev overført ca. 7.000 mand, ca. 500 heste og 85 vogne. For særligt interesserede kan henvises til en nærmere beskrivelse af denne transports organisation i Tidsskrift for Krigsvæsen 1858, hvor der også findes en kortplan over de enkelte skibes placering ved indladningen i Assens havn.

Treårskrigen skabte et akut behov for søtransportmateriel af et hidtil ukendt omfang, men til trods for at Transportflåden havde vist sin store betydning, blev der ikke efter krigen fundet nogen endelig og tilfredsstillende løsning på organisationsspørgsmålet. Derimod blev der i 1854 påbegyndt bygningen af et antal transportbåde af jern. De var konstrueret af P.W. Tegner på basis af hans erfaringer med de ombyggede kanonchalupper, som de skulle afløse. De sidste af i alt 23 sådanne både blev bygget så sent som i 1883-84. Ved krigsudbruddet i 1864 viste søtransporttjenesten sig atter at være utilstrækkelig forberedt, og der opstod kompetancestridigheder mellem hær og flåde, som først under våbenstilstanden i juni 1864 fandt en praktisk ordning med én sømilitær chef for det samlede søtransportvæsen. Efter krigen blev organisationsspørgsmålet atter taget op og det fandt endelig sin løsning i 1870, hvor Søtransportvæsenet blev oprettet som en betydningsfuld hjælpeinstitution for flåden, ikke mindst i koordineringen af søtransportspørgsmål mellem de to værn.

Kilder og litteraturhenvisninger:

Utrykte:

Rigsarkivet/Forsvarets Arkiver: 0602-082 Krigsarkiverne, Armeens Transportflåde (2 pakker hovedsagelig ind- og udgående skrivelser samt skibslisters alene fra 1849).

Th. Bjerre: Søtransportvæsenet under Kaptajn Tegner's Ledelse 1848-49 og 50-51 (manuskript 1942, Marinens Bibliotek). Synes fortrinsvis at bygge på ovennævnte pakker.

Trykte:

Avis-Salonens Nyhedsblad 1849 (med daglige udtog fra inden- og udenlandske aviser samt telegrafefterretninger m.v.).

Charles Beck: General-Major Olaf Rye's tilbagetog gennem Norrejylland 1849, Kbh. 1863

C. Blom: Indskibning og Overførsel af omtrent 7.000 mand fra Fyn til Slesvig 1850, i Tidsskrift for Krigsvæsen 1858.

Generalstaben: Den Dansk-Tydske Krig 1848-1850, Kbh. 1867-87.

Wilhelm Holst: Krigs-Billeder fra Felttogene 1848-50, Kbh. 1853.

G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64, Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 8, Kbh. 1964.

Samme: Flådens gamle troppetransportbåde, i Tidsskrift for Søværnen 1964.

Holger Munchaus Petersen: Danske dampskibe indtil 1870 I-III, Esbjerg 1983-86.

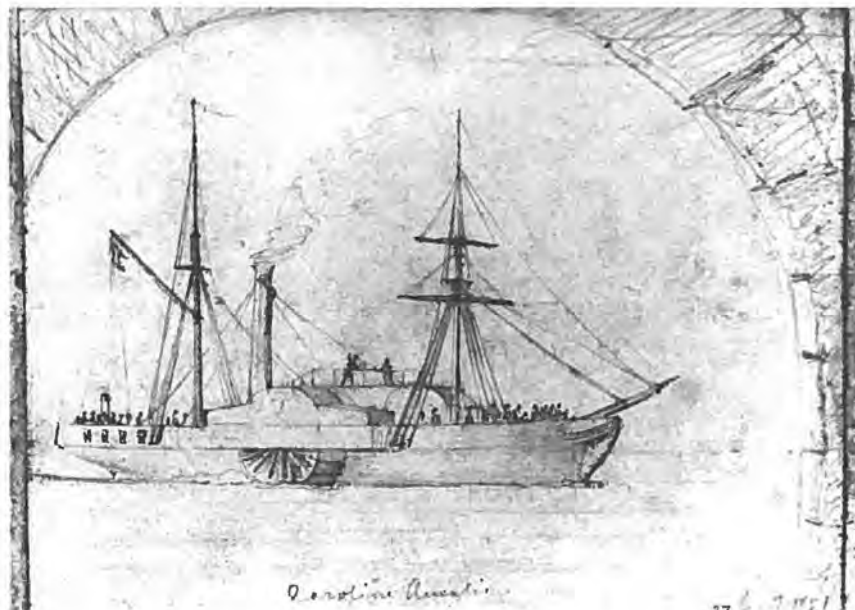
K.C. Rockstroh: General de Mezas Krigsdagbøger 1849-1851, Kbh. 1928.

Mogens Rosenløv: General Bülow's operationsplan, i Vejle Amt's Årbøger 1974.

Signaler for Armeens Transportflaade 1850 (Marinens Bibliotek).

J. Teisen: Måned- og reserveløjtnanter 1848/50 og 1864, i Tidsskrift for Søværnen 1964.

Alex. Wilde: Fra Krigen 1848-1849, Kbh. 1892.



Dampskibet KÖNIGIN CAROLINE AMALIE. Tegning af Emanuel Larsen 1851. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

BILAG 1

FORTEGNELSE OVER OMTALTE DAMPSKIBE

Alle de anførte skibe var hjulskibe bortset fra EIDER og FREE TRADE som var skrueskibe. I () er anført chef i 1849. For de armerede skibes vedkommende er angivelsen gældende for 1849.

EIDER (koffardikaptajn E. Hart), tilhørende Continental Cattle Conveyance Co., London. Oprindelig benyttet til kvægtransport Tønning-London.

EIDEREN (kaptajnløjtnant O.H. Lütken), 100½ CL, 200 HK, bygget af egetræ i London 1849 og købt af den danske stat i februar samme år. Overgået til Postvæsenet april 1851. Ophugget 1880. Armeret med 2 24 pd. KK. Transportkapacitet: 400 mand samt på slæbetov 3 sejlskibe, 2 chalupper og 2 både.

FREE TRADE (koffardikaptajn Gregg), 102½ CL, 60 HK, bygget af træ 1847, tilhørte Continental Cattle Conveyance Co., London. Oprindelig benyttet til kvægtransport Tønning-London.

GEISER (kaptajnløjtnant J.P. Wulff), 136 CL, 160 NHK, bygget af egetræ på Orlogsværftet 1844 for marinen, benyttet i postfart, udgået af flådens tal 1879 og ophugget 1891. Armeret med 2 60 pd. BK og 6 18 pd. KK

GLEN ALBYN (koffardikaptajn Alpander), 189 T, 110 HK, tilhørte et rederi i Leith. Transportkapacitet: 700 mand samt på slæbetov 3 sejlskibe, 2 chalupper og 3 både.

HECATE (commander Aldham), 817 T, 240 NHK, bygget i Chatham 1840 til den engelske flåde, ophugget 1865. Foretog i maj-juni 1849 en inspektionsrejse på samtlige neutrale staters vegne for at kontrollere effektiviteten af den danske blokade af Elben og Kieler-fjorden.

HEKLA (kaptajn R. Aschlund), 637 T, 200 NHK, bygget af egetræ i London 1842 for marinen. Udgået af flådens tal 1879 og ophugget 1882. Armeret med 2 60 pd. BK og 6 24 pd. KK. Transportkapacitet: 700 mand samt på slæbetov 4 sejlskibe og 4 chalupper.

HERTHA (kaptajnløjtnant F.L.F. Sommer), 65 CL, 90 NHK, bygget af egetræ i København 1844 for General-Toldkammer og Commerce-Collegium til bugsertjeneste på Øresund, ophugget 1880. Armeret med 2 24 pd. KK. Transportkapacitet: 150 mand samt på slæbetov 2 sejlskibe, 2 chalupper og 2 både.

HOLGER DANSKE, 1006 T, 260 NHK, bygget af egetræ på Orlogsværftet 1849 (afleveret december). Udgået af flådens tal 1873 og 1876 solgt til England. Armeret med 1 60 pd, BK og 6 24 pd. KK

KÖNIG CHRISTIAN DER ACHTE (skibsfører, sen. månedsløjtnant N.W. Nielsen), 47½ CL, 60 HK, bygget af egetræ i Newcastle 1840, tilhørte et rederi i Aabenraa, 31/3 1848 erobret og sat under orlogsflag, tilbageleveret i maj 1851. Solgt 1856, senere skæbne ukendt. Transportkapacitet: 200 mand samt på slæbetov 2 sejlskibe og 2 både.

KÖNIGIN CAROLINE AMALIE (premierløjtnant W. Holck), 54½ CL, 90 NHK, bygget af jern i Hull 1842, tilhørte et rederi i Flensborg, overtaget af marinen i april 1848, tilbageleveret i marts 1851. Eksisterede til omk. 1900, nedrigget til lægter benævnt SÜDWEST, som tilhørende et selskab af Hamborg. Transportkapacitet: 250 mand samt på slæbetov 2 sejlskibe og 2 både.

MERCATOR (koffardikaptajn R. Cook), tilhørte et rederi i Leith. Transportkapacitet: 700 mand samt på slæbetov 3 sejlskibe, 2 chalupper og 4 både.

ODIN, 10½ CL, 18 NHK, bygget af eg og elm i North Shields 1844. Indkøbt af et selskab i Odense 1846 og benyttet på Odense Fjord. Blev 7. juli 1848 beskudt ved Aarø Sund blev grundsat efter en træffer i kedlen. Repareret og atter i transporttjeneste i 1849-50. Transportkapacitet: 80 mand samt på slæbetov 2 chalupper og 2 både.

OPHELIA, 32½ CL, 70 HK, bygget af eg og teak i London 1847 for Dampskibsinteressentskabet i Helsingør. Benyttet til Øresundsfart. Ombygget til 3-mastet skonnert 1871 og forlist ved Læsø 1880. Transportkapacitet: 150 mand samt på slæbetov 2 sejlskibe.

ROYAL ADELAIDE, 120 HK, bygget i Cardiff 1830, tilhørte godsejer Michael Treschow, Fritzøe ved Larvik. Stillet til rådighed for den danske regering i april 1848, men tilbageleveret efter en måneds forløb.

SKIRNER (premierløjtnant P.A. Seidelin), 198½ CL, 120 NHK, bygget af træ på Orlogsværftet 1847 for marinen. Benyttet til postfart, udgået af flådens tal 1871 og ophugget 1872. Armeret med 4 18 pd. KK.

SLESVIG (sekondløjtnant G.F.W. Wrisberg), 149½ CL. 250 HK, bygget af jern i Glasgow 1846 for et rederi i Kiel under navn af COPENHAGEN. Februar 1849 erhvervet af den danske stat og omdøbt. Benyttet til transport og senere til post- og rutefart. 1856 overdraget marinen og benyttet som kongeskib. Nedrigget til transportfartøj 1884, udgået af flådens tal 1893 og ophugget. Armeret med 12 3 pd. KK. Transportkapacitet: 1000 mand samt på slæbetov 4 sejskibe, 2 chalupper og 2 både.

WALDEMAR (premierløjtnant A.J.H. Agerskov), 90 CL, 130 HK, bygget af træ i Carlskrona 1840 for det svenske postvæsen under navn af SVERIGE. I maj 1848 indkøbt af Committeeen for Dampskibs Indkiøb og stillet til marinens rådighed. Tilbageleveret komiteen februar 1851 og herefter solgt til H.P. Prior. Benyttet i rutefart. Ophugget efter 1867. Armeret med 2 18 pd. og 2 6 pd. KK. Transportkapacitet: 350 mand samt på slæbetov 3 sejskibe, 1 chalup og 2 både.

ÆGIR (kaptajn løjtnant C.N. Wulff), 54 CL, 80 HK, bygget af jern i London 1841 for marinen. Anvendt som kongeskib, transportskib og sidst som postskib. Udgået af flådens tal i 1871 og ophugget. Armeret med 2 18 pd. KK. Transportkapacitet: 180 mand samt på slæbetov 1 sejskib og 2 både.

BILAG 2

Skibe fra Transportflådens 1. Division som deltog i overførsel af 6. Brigade fra Als til Faaborg den 22. og 23. Juni 1849 bistået af dampskibene EIDEREN, GLEN ALBYN, MERCATOR, SLESVIG og WALDEMAR.

Overførslen omfattede 1. lette Bataillon, 2. lette Bataillon, 2. Jægerkorps, 3. Forstærknings-Bataillon og 1. Forstærknings-Jægerkorps samt ½-batteriet Jonquires med 4 stk. 24 pd. GK, i alt over 5.000 mand med tilhørende heste, vogne og baggage.

Nr.	Navn	Type	Læster	Hjemsted	Skipper
<i>Overførte mandskab fra Mommark 22/6:</i>					
4	Kirstine Marie	Skonnert	58	Svendborg	O. Rasmussen

45	Guldstaw	Jagt	31 ½	Marstal	H.H. Erichsen
*49	Julie	Jagt	29½	Marstal	J.O. Boje
55	Fædrenes Minde	Jagt	10½	Marstal	A.K. Andersen
58	Stadt Apenrade	Jagt	10½	Marstal	C. Hansen
68	Sophie Cathrine	Jagt	40	Ærøskøbing	E.C. Bang
77	Krøyers Minde	Jagt	22½	Marstal	P. Rasmussen
*86	De 6 Søskende	Skonnert	51	Svendborg	K.B. Fallesen
97	Øxenbjerg	Slup	42	Svendborg	M. Jacobsen
130	Ebenezer	færagesm.	12	Årøsund	P. Christensen
131	Caroline	færagesm.	15½	Assens	R. Jørgensen
132	Anne Helene	Jagt	10½	Genner	J.L. Friis
<i>Overførte artilleri, train og bagage fra Høruphavn 23/6:</i>					
2	Freya	Skonnert	42	Svendborg	M. Madsen
7	St. Pauli	Tjalk	26	?	J. Jensen
10	Johanne	Skonnert	36	Flensborg	A. Lund
20	Dorthea	Galease	30½	Flensborg	H. Bladt
35	Henrik	Kuf	33½	København	P.H. Beck
96	Charlotte	Skonnert	50½	Faaborg	A.H. Andersen

**) Disse to skibe synes hver at have udført to transporter, først med mandskab, derefter med materiel.*

Udover anførte medvirkede 6 transportchalupper og 12 store transportbåde (6 fra Båge, 2 fra Lyø, 2 fra Drejø og 2 fra Avernakø).

BILAG 3

Skibe fra Transportflådens 2. Division som deltog i overførsel af en del af Ryes korps fra Helgenæs til Bogense den 30. Juni – 2. Juli 1849 bistået af dampskibene ÆGIR, CHRISTIAN VIII, CAROLINE AMALIE, GLEN ALBYN og MERCATOR.

Overførslen omfattede 6., 7. og 9. Bataillon, 4. Reserve-Bataillon samt batteriet Schultz med 8 stk. 6 pd. Kanoner, i alt over 4.000 mand, 336 heste og 18 vogne:

Nr.	Navn	Type	Læster	Hjemsted	Skipper
<i>Overførte mandskab:</i>					
21	Haabet	jagt	24	Svendborg	C. Hansen
50	De 2de Løver	skonnert	46	Marstal	J.H. Albertsen
67	Elisabeth Marie	jagt	29	Ærøskøbing	J.P. Wallgreen
70	Wilhelmina	slup	21½	Marstal	H.J. Jensen
74	Union	jagt	24½	Marstal	P.C. Minor
76	Enigheden	jagt	28	Marstal	E.A. Boye
83	De 2 Brødre	skonnert	59	Troense	N. Erichsen
<i>Overførte heste, vogne og bagage:</i>					
6	Frederikke	galease	44	Assens	H.P. Schmidt
14	Prinds Carl	slup	24½	Egernsund	P.N. Petersen
37	3 Wenner	skonnert	52	Ærøskøbing	B.F. Erichsen
40	Lykkens Haab	skonnert	53½	Ærøskøbing	M. Petersen
65	Petrea Dorthea	galease	44	Ærøskøbing	P.H. Erichsen
87	Svendrine Mathilde	skonnert	44½	Svendborg	H.H. Mølmark
94	Juliane	skonnert	60½	Troense	L.P. Lauritzen
<i>Afgik i ballast</i>					
13	Providentia	slup	24½	Sønderborg	Peter Brach
46	Mette Kirstine	jagt	25	Marstal	C.N. Halmøe
47	Haabet	jagt	23½	Ommel	C. Hermansen
61	Prøwen	jagt	10½	Marstal	J.H. Bagger
63	Salome Cathrine	jagt	15	Marstal	T.T. Neander
69	Søgutten	jagt	42	Svendborg	R. Rasmussen
72	Anne Marie	jagt	22	Marstal	C.P. Christensen
75	Rasmus Jeppesens Minde	jagt	31	Marstal	B. Kroemann
79	Caroline	jagt	15	Marstal	A.R. Albertsen
89	De 3 Søskende	jagt	21½	Marstal	M.N. Gothilff
95	Enigheden	jagt	31½	Marstal	J. Hermansen

Udover anførte medvirkede 8 transportchalupper, hvoraf de 4 indtog batteriet Schultz (= heste) samt 3 færgesmakker (formentlig Falken, Svanen og Ørnen) fra Århus på hvilke overførtes 93 heste.

Projektet "Intern rekruttering i Søværnet" blev udarbejdet som en projektopgave af en elevgruppe på Søværnets Officersskoles VUT I/L uddannelse i efteråret 1998. Artiklen er udarbejdet på baggrund af projektet. Projektet kan i sin helhed rekvireres hos Søværnets Officersskole.

ØGET INDSATS FOR INTERN REKRUTTERING TIL SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSER BØR OVERVEJES

Af

premierløjtnant Peter Norre Andersen

Intern rekruttering i Søværnet er ikke en ny opfindelse, idet der altid har foregået en rekruttering blandt Søværnets "faste stok" til højere eller andre stillinger end den folk umiddelbart bestred. I forsvarsloven af 1951 fastslås det, at "egnet personel fra stampersonellet efter gennemgang af Sergentskolen, Forsvarets Gymnasium og Søværnets Officersskole (SOS), kan opnå ansættelse som officer i en yngre alder". Formålet med denne rekruttering var naturligvis at give stampersonellet avancementmuligheder, men selvfølgelig også fordi det var anerkendt, at disse mennesker i høj grad besad en nyttig viden.

Sen-halvfemsernes små ungdomsårgange har bevirket, at arbejdsmarkedet og uddannelsesinstitutionerne har skærpet kampen om de unge ganske betydeligt. SOS mærker problemet og har oplevet en nedgang i antallet af kvalificerede ansøgere til Søværnets officersuddannelser, henholdsvis teknisk og operativ linie. Søværnet har brug for op imod 200 kvalificerede ansøgere om året, hvis ikke Søværnet skal opleve en mangel på officerer i fremtiden. Søværnets officershold oplever erfaringsmæssigt en frafaldsprocent på op imod 60 %, set over hele uddannelsesforløbet.

For kun få år siden havde Forsvarets Værnepligt og Rekruttering (FVR) forudset, at der skulle gøres en ekstra indsats for at fastholde de unges interesse i forsvarrets officersuddannelser. FVR lancerede i 1997-1998 den, i nyere tid, hidtil største reklamekampagne for forsvarrets officersuddannelser. Kampagnen var eksternt rettet hvilket vil sige, at den primært henvendte sig til unge potentielle ansøgere, der ikke i forvejen var ansat i forsvarret. FVR vare-

tager altså den eksterne rekruttering. Det er Søværnets operative Kommando (SOK), som skal varetage den interne rekruttering til Søværnets officersuddannelser, altså rekruttering fra eget personel - den faste stok.

HVEM KAN SØGE?

I Søværnet er der ca. 3400 potentielle ansøgere blandt stampersonel og værnepligtige. (okt. 1998, eksklusiv mekanikere). 1/3 af de ca. 700 værnepligtige som hvert år stifter bekendtskab med Søværnet, har en gymnasial uddannelse. De er derfor potentielle ansøgere til Søværnets officersuddannelser. Ca. 2700 mennesker tilhører stampersonellet og af disse er ca. 800 personer 26 år eller derunder. Dette gør dem interessante i rekrutteringsøjemed. Alderskriteriet til SOS er i dag 26 år. Sidst, men ikke mindst, gennemfører ca. 40 værnepligtige maskinmestre og skibsfører hvert år Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole (SGS), hvorefter de aftjener deres værnepligt som reserveofficerer. De er en særdeles attraktiv målgruppe for den interne rekruttering.

DEN INTERNE REKRUTTERING I SØVÆRNET, FØR OG NU

Som en følge af det lave ansøgningsantal til Søværnets officersuddannelser i 1998, gennemførte SOK i foråret 1998 en mindre, intern rekrutteringskampagne for, på kort tid, at skaffe flere kvalificerede ansøgere. Samtlige tjenestegørende værnepligtige, med en gymnasial baggrund, fik et brev fra SOK. Brevet informerede dem om deres muligheder for at søge en officersuddannelse i Søværnet. I brevet blev interesserede opfordret til at skrive en ansøgning. Deres respektive chefer fik ligeledes et brev, hvori de opfordredes til at følge SOK skrivelsen op.

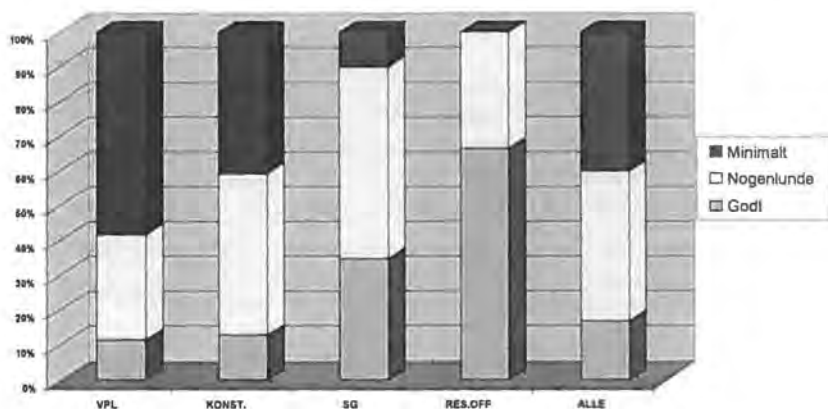
Kampagnen gav 2-3 ansøgere. Et andet aktivt rekrutteringstiltag er forsvarets HF uddannelse på Gladsaxe/Herlev. I de sidste 15 år har forsvarets stampersonel her haft mulighed for at gennemgå forsvarets HF uddannelse, med henblik på at kvalificere sig til en officersuddannelse. Hvert år benytter i gennemsnit kun ca. 10 personer fra Søværnet sig af ordningen.

Bortset fra disse tiltag, er egentlige interne rekrutteringskampagner til Søværnets officersuddannelser aldrig blevet gennemført. Det viser sig, at den eneste nuværende "rekrutteringsrutine" på tjenestestederne stort set er den, som opstår på baggrund af udviklings- og bedømmelsessamtaler. En rekrutteringsform, som i høj grad hviler på bedømmerens subjektive anbefaling af den pågældende.

HVAD MENER SØVÆRNETS PERSONEL?

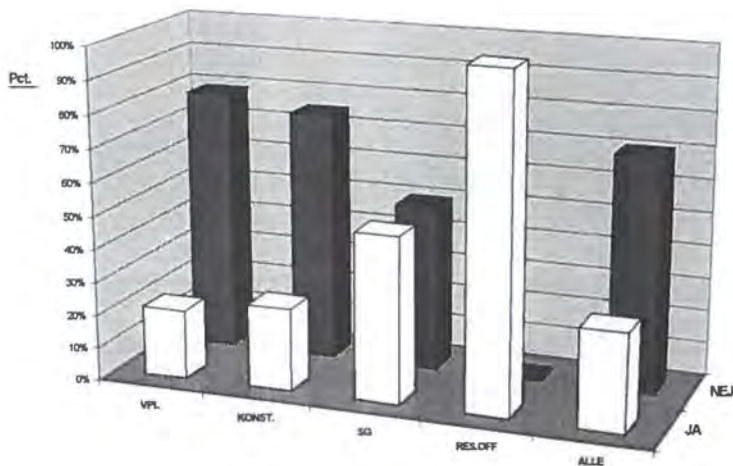
Ved hjælp af spørgeskemaer blev der i efteråret 1998 gennemført en mindre undersøgelse af forholdene omkring den interne rekruttering. Spørgeskemaerne blev udsendt til udvalgte sejlede enheder i Søværnet. Spørgeskemaerne skulle klarlægge de forhold, som har indflydelse på den interne rekruttering samt søge forslag til hvad der kan gøres for at få flere til at søge ind på Søværnets officersuddannelser. Der blev udsendt ca. 520 spørgeskemaer og ca. 40 pct. af disse blev returneret i udfyldt stand. I det følgende vises nogle af svarene fra undersøgelsen.

”Vil du beskrive dit kendskab til officersuddannelsen som værende (Minimalt / Nogenlunde / Godt).”



- En alt for stor del, såvel værnepligtige som konstabler, har meget ringe kendskab til officersuddannelsen.

"Har du i forbindelse med gennemgang af Søværnets forskellige kurser/uddannelser nogensinde fået en orientering om officersuddannelsen?"



- Mere end 70 af alle adspurgte svarede, at de aldrig har modtaget en orientering om officersuddannelsen. Det samme gjorde sig gældende på et spørgsmål om nogen af deres officerer, på et tidspunkt, havde talt med dem om muligheden for at få en officersuddannelse.

"Har du nogensinde overvejet/haft lyst til at blive officer?"

1/3 af de adspurgte svarede Ja. Blandt de der svarede Nej, blev der spurgt til hvad der i givet fald kunne få dem til at søge. Flere ting blev her anført, bl.a. :

- Mere i løn,
- ændring af officerers væremåde,
- bedre løn under uddannelsen
- mere frihed,
- mere sejllads,
- genindførelse af Forvaltningsofficers- og Elektronikofficersuddannelserne,

- blive længere tid ved færre tjenestesteder,
- bedre oplysning om uddannelsen og jobbet,
- lempeligere adgangskrav,
- flere praktik perioder,
- kortere uddannelsestid,
- opfordring til at søge,
- afskaffelse af kadetaftalen,
- større indflydelse på karrieren,
- ændring af alderskriteriet.

På spørgeskemaet efterlystes desuden ideer til hvad der i givet fald kunne gøres for at fremme rekrutteringen. Ca. 50 pct. af de adspurgte havde benyttet lejligheden til at svare på spørgsmålet. Her er en sammenfatning af de mange forslag:

- Foredrag som medtager det positive og det negative,
- generelt bedre og mere dybtgående information om uddannelsen og forløbet,
- oplysning om HF-enkeltfag,
- personlige samtaler eller henvendelser,
- nye udgivelser af informationsmateriale,
- få fat i de nyankomne inden de bliver for gamle,
- personlig kontakt eventuelt gennem udstikker,
- opfordring i forbindelse med personelbedømmelser.

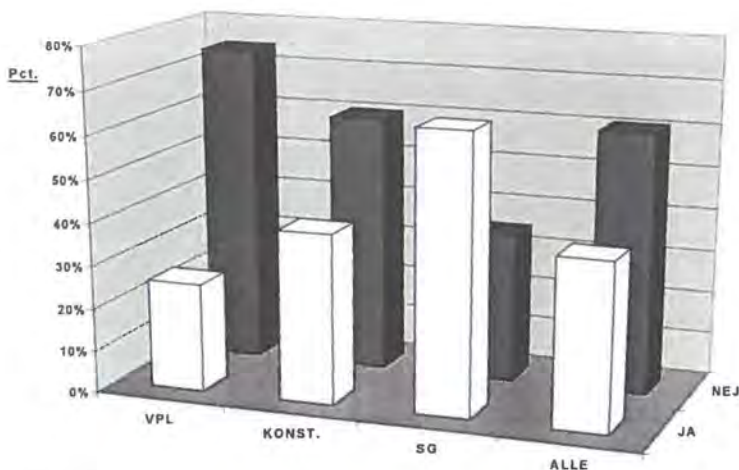
"Har du nogensinde følt at Forsvaret/Søværnet har betragtet netop dig/din personelgruppe som mulige elever til Søværnets officersuddannelse?"

Bortset fra reserveofficererne svarede en stor majoritet Nej på spørgsmålet. Fordelt på personelgrupperne svarede 93 pct. af de værnepligtige, 85 pct. af konstablerne og 75 pct. af sergenterne Nej til spørgsmålet.

"Tror du en reklamekampagne rettet mod dig/din personelgruppe vil få flere til at søge officersuddannelsen?"

Mere end 50 pct. kunne svare Ja til spørgsmålet.

*Har du hørt om dine muligheder for at få Søværnets
HF enkeltfagsuddannelse ?*



Godt 60 pct. af konstablerne, som jo er vigtige i denne sammenhæng, kunne svare Nej – de har altså aldrig hørt om HF uddannelsen !.

STATUS PÅ BAGGRUND AF UNDERSØGELSEN

Det er ikke vanskeligt at konkludere, at der ikke er defineret nogen officiel politik vedrørende den interne rekruttering i Søværnet. Der findes f.eks. intet arkiv eller en database som indeholder konkrete og samlede informationer til brug for interne rekrutteringstiltag. Dette betyder, at tjenestestederne, uden baggrundsmateriale, på egen foranledning og ofte ret sporadisk har varetaget rekrutteringen. Denne mangel på en central styring, direktiver og bestemmelser, betyder, at den rekruttering, som finder sted i dag, i stor udstrækning er af passiv karakter.

Det er op til de enkelte tjenestesteder at definere egne retningslinier for hvordan rekrutteringen - hvis nogen - skal foretages.

Spørgeskemaundersøgelsen viser et stort behov for informationsmateriale, som direkte tager sigte på anvendelse til intern rekruttering i Søværnet. De foldere, som anvendes i dag, er primært fremstillet til anvendelse for eksterne rekrutteringskampagner og indeholder, hvad angår Søværnets eget personel, megen information som allerede er kendt. Brochurer eller andet, som

tager udgangspunkt i personellet og dets uddannelsesmæssige baggrund findes ikke. Det kunne f.eks. være en folder til stampersonellet med en titel noget i retningen af - "*Er du er konstabel i Søværnet? Kunne du tænke dig at blive officer? - Så se lige her...*".

Der har heller ikke været fremstillet decideret informationsmateriale, foldere og lignende vedrørende forsvarets HF-enkeltfags kursus. Måske er det derfor, at hele 60% af de potentielle ansøgere aldrig har hørt om ordningen. Personel, som er interesseret i forsvarets HF, er stort set henvist til at læse om dette i de blå personelbefalinger eller i CU-opslag.

Gennemførelse af intern rekruttering, udelukkende på baggrund af tryksager, står i modsætning til personellets ønske om en mere personlig kontakt i rekrutteringen. Intet tyder i øvrigt på, at kommende tryksager vil henvende sig direkte til Søværnets eget personel. Tryksagerne der for tiden udsendes, er igen de samme som benyttes til de eksterne kampagner.

Der er således i høj grad tale om manglende information vedrørende såvel Søværnets officersuddannelse samt mulighederne for at kvalificere sig og søge optagelse på Søværnets officersuddannelser.

Der gennemføres heller ikke nogen koordineret og systematisk indsats for at briefe personellet om Søværnets officersuddannelser. Alt dette er medvirkende til, at hverken skoler, institutioner eller tjenestesteder har haft nogen afgørende indflydelse på den interne rekruttering.

Antallet af potentielle ansøgere er forholdsvis stort. Alligevel er alt for mange af disse ikke klar over, at de er interessante i rekrutteringsøjemed. Dette understreges af, at 1/3 af de adspurgte udtrykte interesse for at blive officer i Søværnet.

Ca. halvdelen af de adspurgte tilkendegav, at de tror på en reklamekampagnes virkning. En simpel såkaldt "Direct Mail" kampagne, henvendt til de værnepligtige, havde en vis effekt.

Ser vi på de svar, der omhandler hvad der afholder personellet fra at søge, er det ikke svært at genkende nogle af de ting, som jo netop præger diskussionen blandt officerer i dag.

DER KRÆVES EN EKSTRA INDSATS

Det må anbefales, at SOK nedsætter en arbejdsgruppe, som får i kommissorium at udarbejde et direktiv, der pålægger tjenestestederne løbende at gennemføre en intern rekruttering.

Arbejdsgruppen skal overordnet tilrettelægge og koordinere den fremtidige interne rekruttering i Søværnet, herunder sikre fremtidig indsamling samt ajourføring af relevante data.

Arbejdsgruppen bør sammensættes af repræsentanter fra SOK, FVR, SOS, SRS samt evt. repræsentanter fra andre relevante myndigheder.

Intern rekruttering er et chefansvar, men opgaven kan uddelegeres til en skole/rekrutteringsofficer. Rekrutteringen skal foregå såvel på landetablissementer som på sejlede enheder. Den personlige kontakt mellem hververen og målgrupperne skal hele tiden sikres.

Elever på grunduddannelse og andre relevante skoler og institutioner, f.eks. Søværnets fagskoler, skal have en briefing eller foredrag om Søværnets officersuddannelser. Dette skal ske tidligt i potentielle ansøgers ansættelsesforhold.

Der bør udarbejdes oplysende, tidssvarende, relevant og motiverende informationsmateriale, som henvender sig direkte til Søværnets personel - målgrupperne for den interne rekruttering. Informationsmaterialet skal bl.a. indeholde oplysninger om officersuddannelsen, officersgerningen samt forsvarrets HF-ordning. Materialernes layout og indhold skal tage højde for det faktum, at det bliver læst af personel som allerede har et godt kendskab til Søværnet og officererne på deres tjenestesteder. Billeder af officerer i mere eller mindre kunstige, iscenesatte situationer bør undgås. Fremstillingen af officererne skal være ærlig og ægte, med vægt på noget af det vi som officerer dagligt tilstræber, f.eks. samarbejde og kollegialitet.

Tjenestestederne bør gøres opmærksomme på personellets skolemæssige baggrund, eventuelt via deres stampapirer, så man mere målrettet kan finde, og søge at rekruttere, potentielle ansøgere.

Alderskriteriet til SOS bør revurderes, evt. ændres til 30 år.

En øget indsats for den interne rekruttering vil ganske givet belaste de i forvejen trængte budgetter. Men det vil være en vigtig investering i fremtidens jagt på de unge. Selv om spørgeskemaundersøgelsen kun berørte et lille udsnit af personellet, er der ingen tvivl om, at den nuværende viden om Søværnets officersuddannelser er meget ringe. Her må det vurderes, at selv begrænsede rekrutteringstiltag vil kunne have en umiddelbar effekt.

Forfatteren er tjenestegørende ved Torpedomissilbåden SEHESTED. Han var sidste år på studiebesøg ved den australske flåde. De spændende indtryk fra rejsen er gengivet i denne artikel.

STUDIETUR TIL ROYAL AUSTRALIAN NAVY (RAN) HMAS MELBOURNE

Af

premierløjtnant Peter Jacob Blædel Gottlieb

INDLEDNING

"Would you care for some champagne or a drink, mr. Gottlieb?" spurgte den nydelige stewardesse. Servicen på businessclass var upåklagelig i Singapore Airlines, hvilket jeg måtte konstatere flere gange på den rejse. Med 1000 km/t. og i 11 km's højde over de Baltiske Stater reflekterede jeg over grunden til, at jeg sad i denne gunstige situation.

Ved min udnævnelse til premierløjtnant på Søværnets Officersskole 26. juni 1998 blev jeg tildelt Krista og Viggo Petersen legat på 35.000 kr., der anvendes til en studietur hos en fremmed flåde, gerne langt fra Danmark og danske flådetraditioner. Min rejse var planlagt til at gå til Royal Australian Navy (RAN).

Efter udnævnelsen gjorde jeg midlertidig tjeneste på Søværnets Sergeant- og Reserveofficersskole (SRS) som holdofficer for værnepligtige navigatører og maskinmestre (HOFNA/MA). Min rejse blev således planlagt til at ligge i forlængelse af min tjeneste ved SRS, som sluttede 6. november. En alsidig og spændende tjeneste på SRS blev en anelse amputeret. Overbookede fly gjorde, jeg sent fik at vide, jeg skulle af sted et halvt døgn før planlagt. Alt gik dog heldigvis op i en højere enhed til sidst.

På et tidligt stadium begyndte jeg at modtage e-mails fra skibet, først fra Executive Officer (XO) Dave Hunter, svarende til næstkommanderende. Senere fra Sublieutenant Lauren Hindmarsh, som var sat på opgaven at lave et

program for mig. Denne korrespondance viste sig at fungere godt, idet informationer kunne udveksles hurtigt, især til sidst da planerne ændredes hurtigt.

I grove træk så programmet således ud:

08 NOV:	Ankomst til Perth International Airport, derefter til HMAS STIRLING. Det samme som FLEET BASE WEST (FBW)
9 NOV - 13 NOV:	Afgang STIRLING, Principal Warfare Officers (PWO) træning/eksamen. Travl uge med mange luftforsvars-, antiubåds- og antioverfladeøvelser. Derudover skydning med 76 mm OTO MELARA og MK 46 antiubådstorpedoer.
13 NOV - 16 NOV:	Weekendophold i HMAS STIRLING, Fleet Base West (FBW). Søndag 15 NOV er der "OPEN DAY" for offentligheden.
16 NOV - 21 NOV:	SEA CHECK. En grundig inspektion i havariberedskab m.v. plus en større anti-ubådsøvelse, der løber hele ugen.
21 NOV - 23 NOV:	Weekendophold i Fremantle.
23 NOV - 27 NOV:	Forlægnings med Adelaide i selskab med destroyeren HMAS HOBART og fregatten HMAS NEWCASTLE.
27 NOV - 30 NOV:	Weekendophold i Adelaide. Nogle af Australiens bedste vindyrkningsarealer ligger tæt på byen.
30 NOV - 02 DEC:	Forlægnings mod Sydney.
02 DEC - 06 DEC:	Ankomst Sydney, hvor jeg afgår fra HMAS MELBOURNE. Jeg har lidt tid for mig selv til at opleve Sydney, før jeg rejser hjem.

SØNDAG 07 NOVEMBER (ANKOMST TIL HMAS MELBOURNE)

Efter den før omtalte behagelige flyrejse, tog jeg en taxa fra Perth International Airport til HMAS STIRLING, også kaldet Fleet Base West (FBW). HMAS MELBOURNE var netop ankommet, da jeg ankom, og lå som en silhuet mod eftermiddagssolen. I et mylder af mennesker og proviant blev jeg modtaget af skibets kommunikationsofficer Lieutenant Steven Thompson. "It's fucking mayhem" undskyldte han, men jeg kunne trøste ham med, at situationen ikke var helt fremmed for mig. Ud over introduktionen til australiernes ligefremme væremåde, blev jeg også indført i deres daglige omgangstone. Jeg blev installeret og budt velkommen i officersmessen, kaldet "ward-

room". Selvom alle havde travlt, kom de hen og gav hånd og præsenterede sig. Den første uge skulle skibets anvendes til evaluering af 6 PWO students (Principal Warfare Officer students). Jeg blev installeret sammen med dem i skibets soverum for den menige besætning på grund af pladsproblemer. Selvom vi skulle sejle næste morgen, var der en del aktivitet i baren. Jeg havde jo godt læst at "aussies" kan lide en øl eller to... Jeg blev således introduceret til skibets officerer og deres ganske ligetil omgangstone. Det lovede godt for de næste 4 uger, på nær deres omgang med det engelske sprog. Vokaler udtales ikke, som jeg har lært i engelsk. Folk taler utrolig hurtigt med meget slang, så jeg skulle virkelig spidse øren.



HMAS MELBOURNE (forf. foto)

MANDAG 09 - FREDAG 13 NOVEMBER (EVALUERING AF PWO-STUDENTS)

Der var ca. 230 personer om bord på HMAS MELBOURNE, hvilket tydeligt kunne ses i baderummet. Jeg indfandt mig i messen til morgenmad.

Sædvanligvis serveres forskellige typer af gryd, hvorefter man bestiller en varm ret. Der er flere forskellige retter at vælge imellem, såsom æg, bacon, skinke, pandekager, toast mv. Da vi var mange officerer om bord, måtte vi spise i hold. Jeg fik som den første min varme ret og sad pænt og ventede på, at XO skulle få sin portion. Jeg blev hurtigt belært om, at man bare skulle gå i gang med sin mad, så snart den stod foran en. Det stod lidt i kontrast til danske messemanerer, men det lykkedes mig dog hurtigt at omstille mig til situationen. Jeg havde iført mig den udleverede kakifarvede uniform, jeg fik udleveret i Danmark. Jeg fik udleveret 4 stk. grå kedeldragter i løbet af formiddagen, som anvendes til søs i den australske flåde. Denne blev indført under Golfkrigen og er smart, fordi den er brandhæmmende samt god at arbejde i. Ydermere er der håndtag under skulderstropperne til distinktionerne, således at man nemmere kan slæbes væk, hvis man er såret eller bevidstløs. Yderligere udstyres man med 2 stk. "knæklys" i det tilfælde, at man skulle falde over bord om natten. Vi afgik fra STIRLING klokken 0900, og jeg indfandt mig derfor på broen et kvarter før. Her mødte jeg skibets chef Commander (orlogskaptajn) Peter Jones for første gang. Jeg fik en meget venlig velkomst og en hurtig samtale med chefen, der gav indtryk af at være både meget kompetent og professionel. Der var mange mennesker (ca. 14) på broen under en havnemæssig øvelse, men organisationen virker. En uendelig strøm af meldinger leveres kaptajnen, men støjniveauet var forbløffende lavt. Umiddelbart efter skibet er kommet fri af kajen, overtager skibets navigationsofficer kommandoen. Skibet pladsbestemmes hvert 3. minut ved hjælp af optiske pejlinger, samtidig med at operationsrummet (o-rummet) udfører positionering med radar. Når skibet er i mindre kompliceret farvand, overtager en af vagtcheferne kommandoen. Alle australske skibe er røgfri områder, hvilket passede mig fint. Der er tilladt at ryge 2 steder på dæk, og det blev overholdt. Jeg havde travlt med at lære skibet at kende, hvilket ikke var helt let pga. størrelsen. Da hver enkelt PWO-student skulle gennemføre en øvelse inden for hver slags krigsførelse, var ugens program spækket med flyangreb, jagt på ubåde og overfladekrigsførelse. Når skibet er i søen, anvendes SAFEGUARD PROCEDURE, hvilket vil sige, at man ikke annoncerer øvelsesmeldinger med "for øvelse". Derimod vil en rigtig melding vedrørende havari indledes med ordene "safeguard – safeguard – safeguard". Dette gør øvelserne mere realistiske.

Tirsdag formiddag var der planlagt skydning med skibets anti-undervandstorpædoer. Dette er de amerikanske fremstillede Mark 46. Som mål for torpædoerne anvendtes en EMATT (Expendable Mobile ASW (Anti Submarine Warfare) Training Target). Dette er i princippet en elektrisk minitorpædo, der programmeres til at opføre sig som en ubåd. Når batteriet er fladt synker EMATT'en til bunds. Vi opererede sammen med HMAS CANBERRA og

HMAS NEWCASTLE. De skulle skyde før os, så desværre løb EMATT'en tør for strøm. Det eneste, jeg opnåede, var en lettere solskoldning. "You beware of that aussie sun, Peter" var den tørre humoristiske kommentar fra Steve Thompson. Dagen var travl med Anti Air Warfare (AAW) og Combined Air and Surface Exercise (CASEX). CASEX er jagt på ubåde, og begrebet CASEX anvendes normalt, uanset om der deltager assistance fra luften eller ej. Når skibet opererer i denne slags øvelser, er det i "quiet patrol state", hvilket vil sige, at man ikke må larme unødigt. Her tænkes på at undgå smækken med luger, anvendelse af maskineri, der larmer mindst, og omtanke ved brug af værktøj m.v. Klokkeren 1615 var der normalt Physical Training (PT) på helikopterdekken agter. Jeg tænkte, det skulle gøre godt med lidt fysisk aktivitet oven på flyveturen, men jeg tror ikke helt, jeg var akklimatiseret. Springet fra ca. 0 grader til 28 grader plus hård fysisk træning, efterlod mig i et væskeunderskud, der gjorde mig ret dårlig. Det store samtalemønne i messen den aften var Goods and Services Tax (GST), eller bedre kendt i Danmark som moms. Den nye regering i Australien vil indføre den ved årsskiftet, så der var en voldsom debat i medier og befolkning. Helt op til 15% var på tale! Jeg kunne sætte det i relief med satsen for den danske skat og moms. Inden min afrejse fra Danmark havde jeg købt bogen "Denmark" som en gave til skibet. Den er resultatet af et samarbejde mellem Udenrigsministeriet og Gyldendals Nye Nationalleksikon. Den beskriver på glimrende vis vores velfærdsmodel, blandt mange emner, og vakte stor interesse i messen. Ligeledes blev bogen "Flådens skibe 1945 - 1995" studeret indgående.

Onsdag blev dagen, hvor torpedoerne blev skudt. Jeg var klar igen, denne gang med skibets ballcap, som jeg havde købt for at undgå mere sol i ansigtet. Det klare vand gør, at man kan se torpedoen et godt stykke under vandet, til forskel fra de danske farvande. Om eftermiddagen skulle der skydes med skibets OTO MELARA 76 mm kanon. Det er samme model, som anvendes i Danmark. Jeg blev inviteret til at deltage i selve kanonen, et sted jeg normalt ikke opholder mig under skydning. Der skulle skydes 8 serier mod luftmål, hver serie på 8 skud. Aussierne har 6 mand i kanonen under skydning, 1 seniorsergent til at varetage den overordnede sikkerhed, en sergent til udvælgelse/udlevering af ammunition, 1 menig til kommunikation med orrummet og 3 ladere. Efter skydningen var det tid til PT, denne gang havde jeg sørget for at drikke rigeligt inden. Medens de 2 andre skibe sejlede rundt tæt på, og de australske og newzealandske jagerfly drønedede forbi, dyrkede vi cirkeltræning. Senere den dag blev jeg koblet på skibets netværk, hvilket gav mig mulighed for at sende og modtage email. Dette er en god service at have om bord, specielt for aussierne, der normalt vil deployere flere måneder ad gangen. De anvender satellit til udveksling af trafik til Internet, så der kan opnås

kontakt uanset afstand fra land. Under middagen bliver jeg opmærksom på at skibets "Close In Weapon System" (CIWS) havde skudt. Dette er en Phalanx Vulcan gatling kanon, der skyder med 20 mm ammunition, med en skudkadence på 4500 skud i minuttet – ganske voldsomt. Klokken 2000 gik jeg på broen. Det var allerede mørkt ved 19-tiden, som det jo bliver tæt ved ækvator. En af de ting, der slog mig, var den anderledes stjernehimmel. Her syd for Stenbukkens vendekreds er alting anderledes. Orion var til at finde, men han stod på hovedet. Til gengæld vender "manden i månen" rigtigt, så man kan se, det forestiller et ansigt. Klokken 2300 startede en taktisk øvelse i overfladekrigsførelse (SURFEX), som jeg ønskede at overvære fra o-rummet. Jeg fik lov til at lytte med på headsettet, så jeg kunne høre interne og eksterne samtaler. Efter det simulerede missil angreb (i dette tilfælde det amerikansk fremstillede Harpoon missil), sejlede de 2 styrker tættere på hinanden. Øvelsen afsluttedes klokken 0400 med en rigtig skydning mod hinanden, dog med forlagt sigte. Dette vil sige, man lægger en fejl ind i computerens ballistiske beregning, således at man med vilje rammer ved siden af.



Keddelrummet i HMAS MELBOURNE (forf. foto)

Torsdag morgen 0800 indledtes, som alle andre dage til søs, med DSOTS (Daily Systems Operational Tests), hvilket er en daglig kontrol af alle våbensystemers funktionsduelighed. Hver dag afholdes ligeledes en havariøvelse af en af skibets NBCDI (Nuclear Biological Chemical Damage Instructors), eller i havn af Officer Of the Day (OOD), eller på dansk vagthavende officer (VO). NBCDIs er specialuddannede instruktører i havari, og de iværksætter et havari, giver respons til indsatsen undervejs og giver en tilbagemelding bagefter. Jeg havde arrangeret en rundvisning i maskinen med Deputy Machine Engineering Officer (DMEO). Vagthavende maskinofficer går en runde i alle skibets maskinrum før vagten. Det var spændende og gav et godt indtryk af skibets opbygning. Skibet er fremdrevet af 2 gasturbiner, der tilsammen yder 41.000 hk, hvilket giver en topfart på 30 knob. Derudover findes dieselmotorer til elproduktion mv. Der var ikke tid til en gennemgang af selve kontrolrummet, hvorfra maskineriet overvåges. Denne gennemgang aftalte vi at klare ved en senere lejlighed. Ca. 20 % af besætningen om bord på MELBOURNE var kvinder, hvilket var lidt over gennemsnittet i den australske flåde. I den australske flåde skal alle gennemgå et kursus om ligeberettigelse, sexchikane og racistiske overgreb. Her læres, hvordan man kan sige fra, hvis man bliver udsat for nogen af førnævnte hændelser. Man kan altid komme til chefen om bord med problemer af den karakter. Desuden findes der telefonlinier, hvortil man kan ringe anonymt. Man skal huske på, at Australien er sammensat af mange forskellige folkeslag. Jeg oplevede dog ingen af den slags gnidninger om bord.

Fredag ankom vi til HMAS STIRLING igen. Denne gang i den hvide sommeruniform, som matchede min danske vinterfarve ganske godt. På vej ind til basen talte jeg med chefen. HMAS STIRLING er et naturreservat, der er kommet til verden som et samarbejde mellem byen og flåden. Der findes store flokke af en sjælden kænguruart, der kun lever derude. Desuden findes den meget giftige og aggressive slange "Tigersnake" også derude. Den er kendt for at jage mennesker, der kommer for tæt på. Faktisk var en af skibets helikopterpiloter blevet jagtet indenfor samme uge på helikopterbasen ved flådebasen. Alle PWO-students havde bestået deres evaluering om bord på HMAS MELBOURNE, så humøret var højt i messen. Sammen med PWO status følger et sæt vinger, der monteres over venstre skjortelomme, og disse blev vist frem med synlig stolthed. Samtidig holdt de nye PWOs fri bar for resten af messen, så æteren blev snart fyldt med gode historier, latter og lykønskninger. Når et australsk krigsskib anløber en havn, lejer det normalt 2 biler, så der er transportmulighed. Kaptajnen får den ene og den anden, typisk en minibus, stilles til rådighed til forskellige arrangementer.

WEEKENDEN 13 - 15 NOVEMBER PÅ HMAS STIRLING / FLEET BASE WEST

Vi var fire, der valgte at tage en taxa ind til Fremantle for at få aftensmad og kigge os omkring. Det er en meget hyggelig by med en god stemning. En del af husene er bygget i den engelske kolonistil, hovedsageligt bygget af træ og med finurlige udkæringer. Nogle af os tog hjem omkring midnat, da der ventede noget arbejde. Jeg havde endnu ikke set en eneste kænguru, selv om alle sagde, de skulle findes i store flokke. Taxachaufføren mente bestemt, vi ville se dem græsse i vejsiden på den tid af aftenen. Han var i øvrigt flygtning fra Polen. Han havde arbejdet i det polske forsvar under den kolde krig, men var flygtet med sin kone sidst i 80'erne. Det var ganske interessant at høre hans beretning om den kolde krig. På trods af forsikring om det modsatte mødte vi ingen kænguruer. Tanken om de aggressive Tigersnakes afholdt mig fra videre opsøgende arbejde, så lettere skuffet gik jeg på køjen. Lørdag formiddag brugte jeg i Rockingham på jagt efter en adapter til min bærbare computer. Ingen af de 5 butikker, jeg prøvede i, havde nogensinde set et 3-benet stik. Det endte med, at jeg måtte klippe stikket af og få skibets elektriker til at montere et skibs-stik. Derudover fik jeg tiden til at gå med lidt shopping i Rockingham City Centre. Det var underligt at gå rundt i en julepyntet forretning i shorts og T-shirt. Søndag holdt HMAS STIRLING "Open Day" på hele flådebasen og de 6 skibe. Der var 2 destroyere, 3 fregatter og 1 ubåd af den nye COLLINS-CL. Jeg må medgive aussierne, at de kan arrangere den slags. Der var adskillige telte med plancher af skibe og udstyr. En speciel opvisning af brandudstyr, hvor folk kunne prøve at slukke en mindre brand. Der var også mulighed for at se nogle af de sjældne dyr på øen, dog ingen kænguruer! Flådens eget band spillede swing, jazz og andre slagere, og medens forældrene hyggede sig der, kunne børnene gå hen i det store legetelt. Der havde været over 20.000 besøgende den søndag mellem 0900 - 1700, hvilket er imponerende, da der ikke findes større byer i umiddelbar nærhed. 2 af vagtcheferne og jeg tog, sidst på eftermiddagen, ind til Fremantle for at få lidt at spise. På vej hjem lykkedes det endelig at se flokke med kænguruer, der græssede i vejkanten.

MANDAG 16 - LØRDAG 21 NOVEMBER (SEA CHECK - WAREX)

Mandag morgen tog jeg med helikopterbesætningen ud til basens tilknyttede flyvestation. Den huser Seahawk helikopterne ved HMAS STIRLING, når de ikke er om bord på et skib. Jeg var blevet inviteret med til at

flyve helikopteren tilbage til skibet. Jeg fik demonstreret rullende start og landing, der anvendes, hvis helikopteren er tungt lastet. Vi fik en flot tur over Rotness Island, derefter langs kysten ind til Fremantle og videre ud til skibet. Ved ankomst til skibet var der arrangeret en "Crash on Deck" landing, som led i en række af øvelser den dag. Jeg fik mulighed for at spille såret og blive slæbt rundt på helikopterdækket og i hangaren. Desværre mistede jeg mine nøgler i al tumulten. Mandag var en work-up til selve Sea checket onsdag. Sea check gruppen bestod af 30 mand, plus en Admiral for Maritime Headquarters. Et Sea check er en ganske alvorlig ting, hvor beredskabet afprøves i alle mulige og specielt umulige situationer. Til at starte med kommer der kun hændelser i en 45 minutters periode. Dette kan sagtens inkludere 3 separate hændelser, eksempelvis en brand, en såret andetsteds i skibet og skydning med kanonen. Fase 2 betyder, at en ny hændelse vil komme efter de første 45 minutter, uanset om man er færdig med den første eller ej. Fase 3 er yderligere en hændelse efter 2 gange 45 minutter. Et skib skal igennem en work-up fase, hvis det har været f.eks. i dok eller i lavere beredskab i en længere periode. En work-up fase er 5-6 uger for en fregat. Denne periode afsluttes med en 36 timers "eksamen" i skydning, havari, navigation, førstehjælp, generel sikkerhed mv. Efter 6-12 måneder vil der komme et Sea Check og afprøve standarden. Hvis man får "below standard", kommer der et nyt Sea Check. Får man ligeledes "below standard" i dette Sea Check, kommer man igennem en helt ny "work-up". Der er altså god grund til at bestå første gang. Jeg blev inviteret med til "sea training group" briefing før en større havariøvelse, og jeg må konstatere, at planlægningen var minutøs. Det blev en travl dag indtil klokken 1900, hvor størstedelen af sea training group blev overført til en af destroyerne. Samme aften gav kaptajnen og næstkommanderende besætningen en opsang. Sea training group havde ikke været tilfredse med indsatsen, så der skulle ske en væsentlig forbedring inden Sea Check onsdag. "Act to your full potential" var kaptajnens ord "otherwise we will be looking down the barrel at another Sea Check."

Tirsdag fik vi olie til søs af en newzealandsk tanker ved navn RNZS ENDAVOUR. Dette kaldes "Replenishment At Sea" (RAS). I løbet af dagen var der CASEX, som jeg fulgte fra o-rummet, vejledt af skibets PWO inden for dette felt. Ved hjælp af skibets helikopter fandt vi ubåden og simulerede et angreb på den. Efter den daglige gymnastik på helikopterdækket, sad jeg på sidedækket og slappede af. Her så jeg et lyn, der efterlod sig en lang brunlig røgstribe. Dette fænomen undrede mig, så jeg spurgte ved middagen, hvad det kunne være. Det var såmænd wiren mellem flyet og dets slæbemål til luftmåls-skydning. Det var blevet ramt 2 gange og havde derefter ikke flere slæbemål med, hvorefter flyet var returneret til basen. Derfor blev eftermiddagens luft-

måls- skydning opgivet. Samme aften på min brovagt lynede det ligeledes kraftigt. Det var et spektakulært syn, nogle af lynene var så kraftige, at man intet kunne se flere sekunder bagefter, og lufttrykket kunne mærkes i både skib og krop.

Sea Check Day indledtes klokken 0745 med en "toxic hazard-øvelse" til at vågne på. Kort tid efter blev den krydret med en "steering failure" (styre-svigt). Dette blev hurtigt klarert for at blive afløst af en brand i missil-containeren. Jeg begav mig til "Damage Control Centre" (DCC) for at overvære slagets gang herfra. Der indløb et hav af meldinger fra skibets "repair bases". Organisationen og meldingerne er dog indøvet, så der var ikke problemer i det. Jeg bemærkede, at der fandtes et "floating diagram", der angav virkningen af hvert enkelt rum, hvis det blev vandfyldt. Nogle ville forringe stabiliteten, andre forbedre. Dette var opgjort på en meget praktisk og overskuelig måde. Kaptajnen udgiver sin prioritet til "Machine Engineering Officer" (MEO), inden for "fighting", "sailing" eller "floating". Herfra har MEO frie hænder til at nå målet. Næppe var der ryddet op efter denne hændelse, før der "faldt en mand over bord". Mens skibet vendte, var der en svømmer, der ikklædte sig. Så snart skibet var ved den "overbordfaldne", sprang svømmeren i vandet med en line. Ca. 20 mennesker stod klar med en talje til at hive manden op til de ventende sanitetsfolk. Jeg tror ikke, der gik 5 minutter, før "manden" var på dækket. Jeg faldt i snak med den lægesagkyndige fra Sea Training Group og fortalte ham om mit skuespil som tilskadekommen om mandagen, blandt andet ved at tale dansk. Han ville meget gerne have lidt assistance, idet besætningen gerne blev klar over en kommende hændelse, når han var til stede. Min opgave blev at gå i o-rummet på et fastsat tidspunkt, finde 2 mere til at spille sårede. De skulle herefter sminkes med falske sår og instrueres i deres skade, hvordan de skulle reagere, og hvad de måtte fortælle sanitetspersonellet. Som aftalt var vi klar, da en detonation tæt på skibet var signal til at starte. Min opgave var at spille stærkt sindsforvirret og i granatchok og derved skabe forvirring i o-rummet. Der var selvfølgelig gang i en CASEX samtidig. Mine 2 kumpaner smed sig skrigende på gulvet, mens jeg gik rundt og snakkede dansk til operatørerne. Jeg blev til sidst gennet venligt, men bestemt ud af o-rummet. Dog kun for at skabe yderligere forvirring blandt sanitetspersonellet, der åbenbart ikke havde været udsat for en dansker i granatchok. Krigen rasede videre, så det blev nødvendigt at hurtigskaffe i cafeteriaet. Dette gøres således, at alle poster er bemandede med mindst halvdelen af den tildelte besætning. Ca. 260 munde blev mættet på 45 minutter, det var ganske imponerende. Efter frokost fik jeg lov til at overvære monteringen af en MK46 torpedo på helikopteren. Dette var ligeledes et check af beredskab og sikkerhedsregler. Jeg fik en grundig forklaring på eventuelle faremomenter ved denne montering, hvilket

stemte godt overens med mit kendskab til torpedobrændstof. Midt i dette kom tankskibet ENDAVOUR frem på vores styrbord side, da Sea Training Group gerne ville se en RAS. Efter en travl dag kom resultatet ved aftenstid. MELBOURNE havde opnået standard, hvilket jeg vurderer som et flot resultat, dagens strabadser taget i betragtning. Det mest utrolige var besætningens gåpåmod, de var ikke til at slå ud af kurs. I messen mødtes jeg med Admiralen og flere medlemmer af Sea Training Group. Mange af officererne i Sea Training Group havde været på kurser i NATO og kender faktisk en del til den danske flåde og vores operationer, eller i hvert fald til europæiske forhold. Efter Sea Check Day var det en stille brovagt.

Torsdag var en normal dag, hvilket vil sige en CASEX om formiddagen. Liuetenant Steve Thompson var ganske stolt, da jeg spurgte, hvorledes det gik. Han havde netop "sænket" en ubåd. Jeg fik en berigende indsigt i opdelingen af officerer i den australske flåde. Ganske som vi har øge/kæle-navne for de forskellige faggrene, således har aussierne det også. En navigator kaldes en "mullet", hvilket er navnet på en usædvanlig dum fisk, der ikke engang er værd at spise (hvis man spørger en maskinofficer). Maskinofficerer kaldes "stokers", hvilket er navnet på de folk, der skovlede kul til kedlen i gamle dage. Teknikere/elektrikere kaldes "greenies" efter den farve, der var indfarvet i distinktionerne i gamle dage. Sluttelig hedder helikoptergruppens officerer "birdies" pga. deres tilknytning til de højere luftlag. Jeg fik ligeledes et hurtigt indblik i operationsmønstret for den australske flåde. De øver med utrolig mange lande, her kan nævnes: Singapore, Thailand, Japan, USA, England, New Zealand og Malaysia. En normal deployering er 3-6 måneder, gerne til udenlandske havne. Det kan i parentes nævnes, at MELBOURNE har været væk fra basehavnen 270 dage i 1998! Dagen før havde jeg deltaget i "60 seconds with Clubz", hvilket er et spørgeskema med en masse personlige spørgsmål. Man bliver udspurgt af Clubz, der dagen efter uddeler en kopi til skibet. Dette er egentligt en god måde at introducere nye besætningsmedlemmer, idet folk får en indgangsvinkel. Jeg opnåede at få 5 Fantomet-tegneserier, da jeg havde svaret i spørgeskemaet, at min barndomshelt var Fantomet. Eftermiddagen gav mig mulighed for at se personeloverførsel fra en helikopter til en ubåd. Da helikopteren kom tilbage til MELBOURNE, observerede jeg landingen fra LSO-cabin (Landing Safety Officer), hvilket er en lille kabine i styrbord side af helikopterdækket. Det er herfra, man styrer mekanismen til at trække helikopteren på plads i en slags slæde med en wire. Dette vil man gøre i tilfælde af hårdt vejr. Jeg befandt mig 3 meter fra, hvor helikopteren lander, så der er et fint udsyn til, hvordan systemet fungerer. Samme aften gav WEEO (Weapons Electric Engineering Officer) mig en række bøger, pins og nøgleringe om den australske flåde. Dette blev hurtigt suppleret med flere bøger fra

helikopterobservatøren Rick Allen. Jeg sluttede aftenen med en større politisk samtale med DWEEO (Deputy Weapons Electric Engineering Officer), hvilket gav et godt indblik i det australske politiske liv og befolkningens syn herpå. Mit engelsk var efterhånden blevet så godt, at jeg ubesværet kunne begive mig ud i større argumentationer. Dette var med til at give mig et indblik i den australske mentalitet og samfundsstruktur.

Fredag var sat af til WAREX (War Exercise), der indikerer, at dagen ikke er opdelt i forud planlagte øvelser. Derimod sker tingene, som situationen udvikler sig. Vi havde i nattens løb været de "slemme" fyre og lavet et koordineret fly- og missilangreb i formiddagens løb. Herefter skiftede vi side og gik sammen med resten af styrken for at jage den ubåd, der var i området. I dagens løb kom kaptajnen og spurgte, om jeg havde lyst til at opleve en destroyer. Der ville være mulighed i næste uge, da vi skulle forlægge sammen mod Adelaide. Samtidig ville jeg få lejlighed for at opleve en "light jack stay transfer". Dette er en måde at overføre mindre genstande mellem 2 skibe i fart. Jeg takkede selvfølgelig ja til dette tilbud. Kaptajnen fortalte endvidere, at han havde sejlet med danske isbrydere i starten af 80'erne. Det var, mens han var under uddannelse, svarende til vores navigationstogt. På dette tidspunkt havde Australien lejet 3 stykker af de danske isbrydere til at sejle forsyninger til deres antarktiske baser. De danske isbrydere havde en god størrelse til de små havne dernede, og vi bruger dem jo ikke selv om sommeren. Han havde nydt den danske mad om bord og i øvrigt haft en udbytterig tur. I løbet af natten fik jeg gennemgået SCC (Ship Control Centre) svarende til kontrolrummet på et dansk skib. Det er hovedsagelig overvågning af skibets fremdrivning og hjælpemaskineri. Alt maskineri er elektronisk overvåget, og maskinjournalen skrives af computeren. Derfor var det lidt utroligt, at der var 8 mennesker på vagt. For at sløre skibets akustiske signatur over for ubåde, udsendes en række små luftbobler omkring skroget og fra hvert blad på propelleren. Dette skulle få skibet til at lyde som et stort tankskib i stedet for en fregat.

(fortsættes i næste nummer)

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN

I artiklen "HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER" i TfS 1/99 var side 49 beklageligvis faldet ud. Side 49/50 er derfor ekstraordinært gengivet sidst i nærværende tidsskrift og kan således indsættes i henholdsvis TfS 1/99 eller samlemapper.

Orlogskaptajn Torben. L. Martinsen, Forsvarsakademiet, Faggruppe Operationer og Logistik, fortsætter her med anden del af sin artikelserie om hangarskibe.

HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER (DEL 2)

Vietnam

I Indokina anvendte franskmændene - i perioden 1946 til 1954 - ligeledes deres hangarskibe til at støtte kampene på land mod Vietminh. Et af deres tre hangarskibe sejlede ved en enkelt lejlighed op af Saigonfloden for at kunne nå målene med dets fly. Men flyoperationerne blev aldrig særlig intensive og kunne ikke vende billedet for franskmændene, der som bekendt måtte trække sig ud af Indokina efter nederlaget ved Dien Bien Phu i 1954.

Franskmændene havde i perioden op til nederlaget kun delvist forældede amerikanske fly fra den anden verdenskrig til rådighed. Deres antal, rækkevidde og ydeevne var langt fra nok til en effektiv støtte til kamphandlingerne på jorden.

Amerikanske hangarskibe var i området, men Eisenhower afslog at hjælpe franskmændene og dermed involvere sig direkte i krigen.

Efter fredsslutningen, hvor Vietnam blev delt ved den 17. breddegrad, evakuerede amerikanske flådefartøjer ca. 300.000 flygtninge fra Nordvietnam.

Suezkrisen

Under Suezkrisen i 1956, hvor Egyptens præsident Nasser truede med at nationalisere Suezkanalen, invaderede franskmændene og briterne Egypten (operation MUSKETEER). Invasionen blev støttet af syv hangarskibe med både fly og helikoptere samt af et samtidigt israelsk angreb ind i Sinaihalvøen. Det var første gang, en invasion blev fortaget med helikopterbårne luftlandestyrker. Operationen var militært set en succes, men politisk set en katastrofe, fordi både FN og USA tvang briterne og franskmændene til at trække sig ud igen, uden at de havde opnået nogen resultater af deres operation³⁸.

³⁸ Suez – The Forgotten War by R Jackson, 1996, side 134.

Den næsten samtidige Ungarnskrise, hvor Sovjetunionen invaderede Ungarn, er en af de meget få kriser i efterkrigstiden, hvor allierede flådestyrker ikke kunne øve indflydelse.

Den sovjetiske flåde begyndte langsomt at blive en magtfaktor, ikke mindst pga. landets stigende antal ubåde. I 1956 havde de ca. 400, hvilket tvang USA og dets NATO-allierede til at anvende betydeligt flere ressourcer til antiubådsbekæmpelse.³⁹

Libanon

Under begyndende uro i Libanon i 1958 samt ikke mindst under indtrykket af et officerskup i Irak og en ægyptisk-syrisk indblanding i Jordans indre anliggender anmodede den libanesiske præsident USA om støtte til Libanons forsvar for sin uafhængighed.

USA sendte en flådestyrke incl. 3 hangarskibe og landsatte i første omgang 3600 marineinfanterister og kort efter ca. dobbelt så mange. Disse blev først trukket tilbage året efter.⁴⁰



USS ENTERPRISE 1969

³⁹ Til sammenligning havde Tyskland kun ca. 50 ubåde ved starten af den 2. verdenskrig. I tidsrummet 1950-1965 byggede Sovjetunionen ca. 1200 ubåde.

⁴⁰ Carrier Wars, Edwin P Hoyt, McGraw-Hill Book Company 1989, side 246.

Vietnamkrigen

Fra starten af tresserne og frem til 1973 var der konstant udstationeret amerikanske hangarskibe ud for Vietnam. I alt 17 hangarskibe nåede at deltage i Vietnamkrigen.⁴¹ Hangarskibenes hovedrolle blev igen at yde støtte til operationerne på land.

De indledende kamphandlinger var dog en mere traditionel maritim kamp, da de tilstedeværende hangarskibe deltog i nedkæmpelsen af den lille nordvietnamesiske flåde i tiden efter Tonkin Bugt affære i august 1964.⁴²



USS ENTERPRISE efter branden

⁴¹ The Future of Carrier Aviation by T W Trotter, Naval War College Review Winter 1993, side 40.

⁴² The Naval War in Vietnam by P E Mersky, 1986, side 13.

Luftkampene over land intensiveredes efterhånden, som krigen skred frem, idet det vietnamesiske luftforsvar blev stadigt stærkere, hvilket samtidig betød, at de amerikanske tab tilsvarende steg. Amerikanerne havde som bekendt ikke den store succes i Vietnam. Dette skyldtes ikke manglende effektivitet fra amerikansk side, men snarere den politiske styring af krigen.

De amerikanske hangarskibe led store tab, ikke som følge af fjendtlige aktioner, men pga. uheld ombord. Både ORISKANY i 1966, FORRESTAL i 1967 og ENTERPRISE i 1969 var tæt på at udbrænde, og flere hundrede søfolk blev dræbt.

På FORRESTAL blev et armeret missil fejlagtigt affyret fra et fly, der ventede på at komme i luften. Missilet ramte en gruppe fly, der netop var tanket op og armeret med bomber. I løbet af få sekunder startede en kæmpebrand, og efter kort tids forløb begyndte flyenes bomber at eksplodere og rev store huller i flydækket, hvorefter brændende benzin flød ned i skibets indre. Branden blev efter flere timers indsats slukket af skibets egen besætning, dog med hjælp fra de eskorterende fartøjer.⁴³ Hangarskibet måtte efterfølgende repareres på et skibsværft i syv måneder.

Også denne krig skabte betingelser for mange nye anvendelsesmuligheder af helikopteren. Specielt blev "Search and Rescue" (SAR) rollen intensiveret.

Det effektive, nordvietnamesiske luftforsvar med radarstyrede missiler og kanoner nødvendiggjorde bl.a. en intensiv anvendelse af elektronisk krigsførelse (EW). Dette medførte igen en ændring af hangarskibenes flysammensætning, således at flyenes roller blev mere specialiseret, og der måtte medtages flere støttefly på bekostning af egentlige kampfly. Denne udvikling havde været i gang siden den anden verdenskrig, men intensiveredes under Vietnamkrigen.

En offensiv mission dybt inde i fjendens bagland bestod nu ikke blot af de egentlige offensive fly, men af en samling af specialfly: defensive fly til at engagere det stigende antal fjendtlige jagere, tankfly til give forøget rækkevidde, fly til udlægning af chaff-korridorer og jamming af de fjendtlige varslingsradarer. Endvidere radarvarslingsfly, specielle fly til nedkæmpelse af det fjendtlige luftforsvar, de såkaldte SEAD-fly (Suppression of Enemy Air Defence), og endelig rekognosceringsfly. Denne sammensætning og specialisering af "angrebspakker" anvendes den dag i dag.

Det kan som et kuriosum nævnes, at slagskibene i 1968 fik en renaissance, da de pga. de store flytab blev reaktiveret til at yde støtte til de landoperationer, der foregik tæt ved kysten, Naval Gunfire Support (NGS).

⁴³ Ibid., side 120-123.

Omkostningerne ved at gøre f.eks. slagskibet NEW JERSEY operativt var af samme størrelsesorden som genanskaffelsen af erstatningsfly for seks nedskudte Phantomfly. I en periode på ca. 120 dage affyrede slagskibet ca. 5.500 granater⁴⁴, hvilket var næsten tre gange så mange som det havde affyret under den 2. verdenskrig. Der var fra den reelle amerikanske involvering i krigen på intet tidspunkt stationeret mindre end tre hangarskibe, og i 1972 var tallet steget til seks hangarskibe med i alt ca. 500 kampfly.

Operationsmønsteret var under næsten hele krigen dette, at et hangarskib var i aktion nogle få dage af gangen, hvorefter det blev trukket tilbage for at genforsyne sine lagre med primært ammunition og brændstof.⁴⁵ Operationerne var undertiden så intense, at hangarskibenes ferskvandsanlæg nåede bristepunktet, og vandet måtte rationeres for at holde dampkedler og dampkaptalter i drift.⁴⁶

De amerikanske flådefly nedskød i alt 56 nordvietnamesiske kampfly, men mistede selv et langt højere antal, som hovedsagelig kan tilskrives de nordvietnamesiske luftforsvarssystemer. De samlede amerikanske flytab for US Air Force, US Marine Corps og US Navy løb op i over 3700.⁴⁷

I slutningen af april 1975, to år efter amerikanerne var trådt ud af krigen, evakuerede den 7. flåde ca. 7.000 amerikanere og sydvietnamesere med ca. 70 helikoptere, der fløj i alt 630 sorties. Operationen foregik i de sidste dage og timer, inden nordvietnameserne trængte ind i Saigon, og var så intens, at man de sidste timer af operationen måtte skubbe helikoptere i havet efter udladning af flygtninge for at gøre plads til de følgende.⁴⁸

I årene omkring og efter Vietnamkrigen ændrede de amerikanske hangarskibes rolle sig fra at være ren Power Projektion til også at omfatte Anti Submarine Warfare (ASW) rollen.⁴⁹ Dette skete under indtryk af Sovjetunionens kraftige flådeoprustning, hvor specielt ubådenes kvalitet og antal efterhånden truede søforbindelsen "Sea Lines Of Communications" (SLOC) til Europa og hangarskibets mulighed for at operere frit på verdenshavene i en krigssituation.

I 1981 formulerede præsident Reagan en fremskudt maritim strategi, der skulle opbygge en amerikansk flåde, der kunne trænge frem til de russiske ubådsbaser og deres affyrringsområder af ballistiske missiler omkring Arktis.

⁴⁴ Modern Sea Power by B Brett, 1986, side 66.

⁴⁵ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 23.

⁴⁶ Navies in the Nuclear Age by N Friedman, 1993, side 26.

⁴⁷ The Naval War in Vietnam by P E Mersky, 1986, side 210.

⁴⁸ Modern Sea Power by B Brett, 1986, side 66.

⁴⁹ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 158.

Kerneelementet i disse Task Forces skulle være hangarskibe og nukleare angrebsubåde.

Falklandskrigen

Efter den fejlslagne indsat under Suezkrisen og som følge af stigende forsvarsomkostninger valgte briterne ikke at bygge nye hangarskibe til at erstatte materielarven fra den anden verdenskrig. En medvirkende årsag var den fortsatte rivaliseringen mellem flåden og RAF. Kort fortalt stod striden om, hvilket værn der skulle besidde det offensive potentiale i en tid med begrænsede økonomiske ressourcer.⁵⁰ RAF's argumentation gik bl.a. på, at man ville kunne støtte de maritime operationer fra land, uanset hvor de måtte finde sted, og følgelig var der ikke behov for hangarskibe. Resultatet blev, at det sidste britiske hangarskib, ARK ROYAL, blev udfaset i 1978.



SEA HARRIER

⁵⁰ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 86.

Man havde dog indledt et byggeprogram på tre små helikopterhangarskibe med plads til ca. 20 helikoptere og STOVL-fly (Short Take Off and Vertical Landing).

Da argentinerne i 1982 invaderede Falklandsøerne, troede de, dels at briterne ikke ville anvende magt for at vinde øerne tilbage, dels at de ikke havde kapaciteten, når de bl.a. manglede hangarskibe. Storbritannien samlede dog på få dage en styrke og sejlede ned for at generobre øerne. Styrken indeholdt to helikopterhangarskibe.

Det argentinske hangarskib, VEINTICINCO DE MAYO, havde problemer med sin eneste dampkatapult, og skibet deltog derfor ikke i krigen⁵¹, men skibets fly fløj fra baser på det argentinske fastland. Hvorfor argentinerne ikke udvidede flyvepladsen ved Port Stanley således, at deres kampfly kunne flyve herfra, henstår stadig i det uvisse, men må betragtes som en stor fejltagelse. Briterne generobrede øerne på trods af en numerisk underlegenhed og en meget sårbar forsyningslinie. Tabene var store på begge sider. Det argentinske flyevåben blev mere end halveret, og briterne mistede otte større enheder, heriblandt fire destroyer/fregatter.⁵²

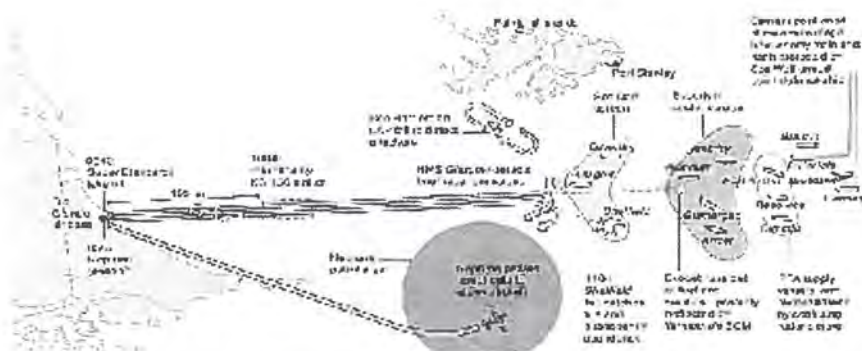
Briterne var stærkt begrænset af ikke at have nogen flybåren luftvarslingskapacitet, samt at Harrierflyene havde en meget kort aktionsradius. Pga. Sea Harrierflyets begrænsede offensive kapacitet måtte briterne medtage et antal af RAF's landbaserede Harrier GR-3 fly på hangarskibene. Som følge af disse begrænsninger måtte briterne fremdeployere fregatter og destroyere som luftvarsling for den britiske hovedstyrke. Hangarskibene måtte omvendt holdes så langt tilbage som muligt for ikke at risikere tab.

Harrierflyene blev anvendt til både luftforsvar (DCA) og i offensive roller, angreb mod lufthavnen i Port Stanley (OCA) samt nærstøtte til landstyrkerne efter disses landgang ved San Carlos (Operation CORPORATE). Trods en styrkeforskel i kampfly på ca. 1:6, lykkedes det for briterne at skabe en så favorabel luftsituation, at krigen kunne vindes. Udfaldet viste således, at selv mindre hangarskibe kan opnå store resultater. Argentinerne mistede 109 fly, hvoraf de 31 blev nedskudt af Harrierfly. Briterne mistede 11 Harrierfly, men ingen af dem blev skudt ned i en luftkamp.⁵³ Der hersker dog en del usikkerhed om det nøjagtige antal, idet de forskellige kilder divergerer.

51 The Evolution of V/STOL Carriers, part 1, Naval Forces no. VI/1989, side 60.

52 Military Lessons of the Falkland War by B W Watson and P M Dunn, 1984, side 37.

53 Military Lessons of the Falkland War by B W Watson and P M Dunn, 1984, side 166.



Angrebet 4 MAJ 1982, der sænkede HMS SHEFFIELD

I årene siden har specielt USA gentagne gange anvendt sine hangarskibe som krisestyringsinstrument og til magtdemonstrationer. Her kan eksempelvis nævnes beskyttelse af vestlige tankskibe under Iran-Irakkrigen og nålestikangrebene mod Libyens Kaddafi efter dennes terroristangreb, bl.a. Operation ELDORADO CANYON i 1986. Disse eksempler samt de senere operationer i Somalia, Bosnien-Herzegovina og Irak illustrerer, hvorledes anvendelsen af hangarskibet ændrede sig efter den kolde krigs ophør.

Den globale omklamring, som karakteriserede den kolde krig, er nu blevet afløst af et meget mere kompliceret miljø, hvor regionale kriser ustandselig afløser hinanden. De regionale kriser udløser behov for et bredt spektrum af operationer evakueringer efter naturkatastrofer i fredstid, humanitær hjælp, til krigslignende flyangreb og støtte til egentlige amfibieoperationer. Disse nye opgaver har alle demonstreret den øgede vigtighed af luftstyrker og evnen til at kunne operere kystnært med flådestyrker. Denne evne er da også understreget i amerikanernes operative koncept "Forward from the Sea" fra 1994.

Golfkrigen

Kun fem dage efter Iraks invasion af Kuwait var to amerikanske hangarskibe indenfor flyrækkevidde. Under Golfkrigen deltog seks amerikanske hangarskibe, et britisk samt et antal eskadriller fra US Marine Corps. Operationerne udviklede sig hurtigt til næsten ren styrkeprojektion mod land, da både den irakiske flåde og det irakiske flyvevåben hurtigt blev nedkæmpet.

For at kunne opretholde en styrke på seks hangarskibe under hele Golfkrigen måtte der i alt afsættes ni skibe.⁵⁴

Det skal dog afslutningsvis fremhæves, at igen under denne konflikt var de første kampduelige enheder, der var tilrådighed, netop hangarskibene. Selv mange uger inde i konflikten under de allieredes opbygningsfase (DESERT SHIELD) var de deployerede landbaserede fly reelt ikke istand til at imødegå et irakisk angreb ind i Saudi Arabien, fordi deres logistik endnu ikke var på plads.

Det skal dog afslutningsvis fremhæves, at igen under denne konflikt var de første kampduelige enheder, der var tilrådighed, netop hangarskibene. Selv mange uger inde i konflikten under de allieredes opbygningsfase (DESERT SHIELD) var de deployerede landbaserede fly reelt ikke istand til at imødegå et irakisk angreb ind i Saudi Arabien, fordi deres logistik endnu ikke var på plads.

DEN TEKNISKE UDVIKLING

Den tekniske udvikling har ikke overraskende haft stor indflydelse på såvel hangarskibenes udformning som på hangarskibsoperationerne fra deres start under den 1. verdenskrig og frem til i dag.

Det karakteristiske er, at briterne har stået for en betydelig del af udviklingen. De opfandt hangarskibet og var under den 1. verdenskrig foregangsmand for de første flyoperationer. Efter den 2. verdenskrig opfandt de dampkatapulten, vinkeldækket og et spejllandingssystem, der muliggjorde en langt sikrere landingsprocedure ved indførelsen af jetflyene.⁵⁵ Men det blev USA, der udviklede og formåede at udnytte det fulde potentiale af disse opfindelser.

Broen

Der har været eksperimenteret meget med hangarskibenes overbygning eller "øen", som den også kaldes. Formålet med et hangarskib er først og fremmest at producere flysorties, og enhver overbygning vil optage plads på flydækket og være i vejen for et frit flyfelt. Hangarskibets overbygning tjener imidlertid flere formål. Disse er bl.a. at være en god udkigsplatform for de le-

⁵⁴ The Future of Carrier Aviation by T W Trotter, Naval War College Review, Winter 1993, side 41.

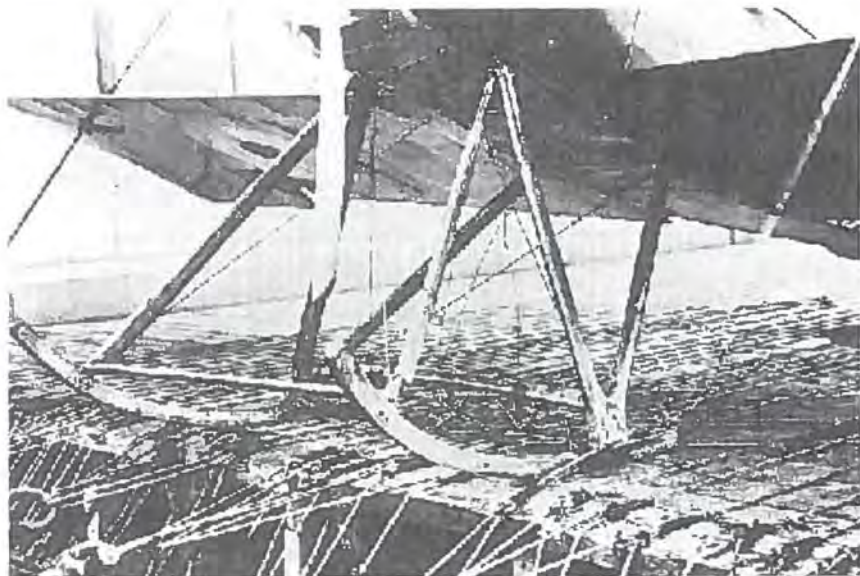
⁵⁵ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 132.

dende officerer, der styrer operationerne. Herudover er det en platform for antenner til bl.a. radio- og radarsystemer, og endvidere kan skibets skorstene indbygges, således at røg fra fremdrivningsmaskineriet generer flyoperationerne mindst muligt. De tidlige hangarskibsationer har alle forsøgt at finde en tilfredsstillende løsning på ø-problemet. Nogle hangarskibe havde derfor slet ingen overbygning, men den overbygning, som vi kender i dag, placeret i styrbords side af skibet, er det kompromis, som man enedes om.

Det er ikke lykket at finde en fornuftig forklaring på, hvorfor den er placeret netop i højre side, men eftersom det var briterne, der var tidligst med udviklingen, kunne dette være årsagen. Briterne har som bekendt højrestyring af deres biler. Planerne for et ny amerikansk hangarskibstype, den såkaldte CVX, opererer bl.a. med en nedsænket bro, men dette er nu nok mere af hensyn til skibets radarsignatur (STEALTH) end af mangel på plads til fly.

Flydækket

Udformningen af flydækket har udviklet sig gennem fem faser i takt med flyenes udvikling fra langsomme dobbeltdækkere, der i nogle tilfælde kun krævede ca. 50 m. til start og landing, til vore dages kampfly, der typisk



Trossesystem på HMS FURIOUS

vejer omkring 20 tons (en Grumman F-14A Tomcat vejer dog næsten 34 tons fuldt lastet) og kræver over 1500 meter til en start uden katapult.

De første hangarskibe havde udspændt trosser på langs af flydækket til, dels at styre flyene under landinger, dels til at surre dem fast til dækket, således at de lette fly ikke blev blæst i havet.

I løbet af tyverne kunne trosserne afskaffes, da flyene blev tungere og fik bedre bremsere, hvorved de både kunne starte og lande selvstændigt.

I løbet af trediverne indledtes den tredje fase, da flyenes vægt og landingshastighed efterhånden blev så forøget, at de skulle bruge hele dækket, hvilket ville betyde, at alle andre fly skulle sendes ned på hangardækket eller i luften.

Derfor genindførte man de tværgående stoptrosser, som en krog i flyets hale kunne gribe fast i under landingen og derved stoppe flyet. Stoptrosse-systemet blev bygget med hydraulik for at være stærkt nok til at kunne decelerere flyet uden at rive det i stykker.



Hellcat lander på USS BATAAN

Man indførte endvidere en barriere i form af et udspændt net ca. midtskibs til at stoppe eventuelle fly, der ikke fik fat i stoptrosserne. Herved kunne den forreste del af dækket bruges til parkering af fly samt til at starte fly fra.

Enkelte nationer indførte endvidere hydrauliske katapulter til at hjælpe de tunge fly i luften fra den nu sparsomme startbane.

Den fjerde fase blev indledt efter den 2. verdenskrig med indførelse af de endnu tungere og større jetfly. Herved blev pladsproblemet yderligere forværret, og de fleste hangarskibe blev for små til at kunne håndtere flyene. Den forøgede vægt krævede en kraftig forbedring af start- og landingssystemerne. Stoptrosserne og katapulterne måtte yderligere forbedres. De sidstnævnte måtte overgå til dampdrift. Begge systemer krævede megen plads og energi, f.eks. forbrugte dampkatapulten under mange flystarter en væsentlig del af skibets dampkraft, hvorved skibet måtte gå ned i fart. Dertil kom faren for, at fly, der ikke blev standset af stoptrosserne, heller ikke blev det af midtbarrieren. Forholdet medførte, at vinkeldækket blev opfundet og implementeret.



A-4 Skyhawk fanges af barrieren

Herved blev dækket naturligt opdelt i en landingsdel og en startdel, og de mellemliggende områder kunne anvendes til flyparkering.

Den femte og foreløbig sidste udvikling er indførelsen af de lodretstartende STOVL-fly. Disse fly har betydet, at katapult og stoprossesystemerne har kunnet afskaffes med en meget stor vægt- og pladmæssig besparelse til følge. I 1973 opfandt en kaptajnløjtnant i den britiske flåde, D R Taylor, en teknik, hvorved vertikaltstartende fly kan rulle i luften hen over et skihop på dækket. Teknikken medfører, at flyet kan fordoble sin nyttelast af brændstof og våben.⁵⁶ Endelig findes hangarskibe, der anvender kombinationer, f.eks. STOBAR (Short Take Off But Arrested Recovery). Ved denne teknik kan almindelige konventionelle fly v.h.a. et langt tilløb i næsten hele hangarskibets længde hen til en hopbakke komme i luften uden brug af katapult. Men ved landinger må der anvendes stoprosser. Det russiske KUZNETSOV er et eksempel på et stort STOBAR hangarskib. Ideen er egentlig amerikansk og blev udviklet i halvfjerdserne, men vandt aldrig indpas i den amerikanske flåde.⁵⁷

Som følge af indførelsen af alle disse teknikker og flybetegnelser kaldes almindelig og konventionel start og landing nu ofte for CTOL (Conventional Take Off and Landing).

Brændstoffet

Brændstof til propeldrevne fly har et meget lavt flammepunkt og er følgelig meget eksplosivt. Netop eksplosionsfaren var derfor meget frygtet. Brændstoffet blev opbevaret i en dobbelttank, dybt nede i skibet, og imellem yderlagene blev der påfyldt saltvand for at minimere eventuelle kampskader. Det var endvidere kutyme - i hvert fald i Royal Navy - at tømme flyenes brændstofanke, før de blev hejst ned på hangardækket. Alligevel forekom der flere tilfælde af eksplosioner, som ved ca. halvdelen af de samlede hangarskibstab har været stærkt medvirkende til, at skibet ikke kunne reddes.

Således gik eksempelvis det britiske ekortehangarskib HMS DASHER tabt den 27. marts 1943 udelukkende som følge af en brændstofeksplosion.

Med indførelsen af jetdrevne fly efter den 2. verdenskrig kunne man overgå til en meget sikrere type dieselbrændstof. Dette har bevirket et kraftigt fald i antallet af ulykker, og siden er ingen hangarskibe gået tabt. Ved de to store hangarskibulykker ombord på FORRESTAL og ORISKANY under Vietnamkrigen, hvor store dele af skibene var omspændt af flammer, skete der ingen brændstofeksplosioner i skibstankene.

⁵⁶ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 156.

⁵⁷ Jane's Fighting Ships, 1997, side

Helikopteren

Indførelsen af helikopteren har ligeledes betydet store ændringer i hangarskibenes operationsmønstre. Helikopteren blev indført som et fast flyelement kort tid før Koreakrigen og udviklede sig som nævnt under denne til at udføre en række forskelligartede operationstyper. Disse har siden været under konstant udvikling og nye kommer stadig til: rekognoscering, syge og sårede evakueres nu direkte fra kampladsen, den særlige tjeneste i forbindelse med nedskudte piloter bag fjendens linier er blevet formaliseret: Combat Search and Rescue (CSAR), stærkt øget antal transporter af både personel og materiel og specielt de under amfibieoperationer praktiserede transporter af soldater direkte fra skibene og til indsættelsesområderne er nu en integreret del af US Marine Corps operationer.

Siden det første egentlige helikopterhangarskib blev operativt under Koreakrigen, har helikopteren gennemgået en kolossal udvikling, der har medført en rollefordeling, også omfattende kampopgaver. I dag anvendes helikopteren i næsten alle roller og har i mange tilfælde erstattet flyet.

(Fortsættes i næste nummer)

Radisson SAS
F R E D E R I K S H A V N

Telefon +45 98 42 00. Fax +45 98 42 38 72

NEKROLOG

Kommandørkaptajn Leif Gunner Brink, født 18.dec. 1921, søn af overtelefonmester A.K.Brink og hustru, afgang ved døden 21. feb. 1998. Han opvoksede i Grindsted og tog studentereksamen ved gymnasiet i Vejle, hvorefter han i juni 1941 blev antaget som frivillig lærling i søværnet.

Allerede som kadet gjorde Brink sig bemærket, idet han var en af de tre kadetter, som i Storebælt den 29. august 1943 - efter det tyske overfald på den danske flåde - entrede det synkende kadetskoleskib "Hvidbjørnen" for at nedhale det tyske krigsmarineflag og sætte skibets motorbåd i vandet. Kadetternes hensigt med sidstnævnte var at redde danske besætningsmedlemmer, som havde måttet springe overbord, efter at "bomben til sænkning af eget skib" var blevet antændt for næsen af en tysk prisebesætning.

I modstandsårene 1944-45 var Brink bl.a. besætningsmedlem på coasteren "Ingeborg", som illegalt sejlede våben til Danmark fra Sverige. Han blev senere tilknyttet den marineledede modstandsgruppe i Birkerød.

Efter officersudnævnelse i 1946 gjorde han tjeneste i ministrygere, herunder chefstjeneste i MS- og MR-både. Efter kaptajnløjtnantsudnævnelse i 1951 fik han specialuddannelse i kampinformationstjeneste ved den britiske navigationsskole HMS "Dryad" i Portsmouth, og gjorde herefter tjeneste i enheder under torpedobådseskadren. I 1953 blev Brink den første chef for søværnets nybyggede kampinformationsskole på Margretheholm efter at han forinden havde forberedt den nye specialskoles opgaver, organisation og indretning.

Efter orlogskaptajnsudnævnelse i 1955 gjorde han chefstjeneste i torpedobådseskadren og modtog herefter stabssuddannelse ved den norske marines stabsskole i Oslo med efterfølgende stabstjenester ved NATO marinehovedkvarteret i Kiel og Søværnets Operative Kommando i Århus.

Under chefsudkommandoer i inspektionsskibe af "Hvidbjørnen"-klassen med tjeneste ved Grønland og Færøerne blev han i 1967 udnævnt til kommandørkaptajn. I årene 1968-72 var Brink tjenstgørende ved NATO hovedkvarteret i Karup, hvorpå han i 1972 blev chef for stationsafdelingen ved Flådestation Frederikshavn og bosatte sig med sin hustru Bodil i Strandby nord for Frederikshavn. I en årrække dyrkede de begge herfra i fritiden sejlsport som tursejlere.

Efter ansøgning fik Leif Brink sin afsked 30. juni 1979. Til sin død blev han boende i Strandby og holdt så længe helbredet tillod kontakt med sit

sidste tjenestested og sine kolleger fra søværnet. Disse vil huske ham under pseudonymet "Lima Golf", og i søværnet vil Brink i øvrigt blive husket som en god sømand og en myndig og bramfri, men også initiativrig søofficer.

(1617 og 1619)

AEG

Industri



**THOMSON MARCONI
SONAR**



GRUPE SAGEM

SAGEM



SIGNAAL

EuroTorp 

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 3 / OKT. 1999
170. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn Klaus Bolving

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

ISSN 0040-7186

REDAKTØR

Orlogskaptajn Klaus Bolving
Forsvarsakademiet
Svanemøllen Kaserne
Postboks 2521
2100 København Ø
Telefon 39 15 12 11
Telefax 39 15 15 04
E-mail: fss002@fak.dk
Telefon 46 37 39 35 (privat)

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn E.T. Jensen
Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus
P. Løvenømsvej - Nyholm
1439 København K
Telefon 32 66 46 10
Telefax 32 66 46 20

3

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64
E-mail: sls@post9.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: Task Force i paradeformation.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til Tfs bringes normalt i den rækkefølge, de modtages hos redaktøren.



BANGS

MUSIK- OG VÆRTSHUS/NAVAL PUB



ÅBNINGSTIDER:


Fredag og Lørdag: 11.00 - 05.00 · Torsdag: 11.00 - 04.00

Hverdage: 11.00 - 02.00 · Søndag: 12.00 - 24.00

Store Kongensgade 97 · 1264 København K · Tlf. 3312 0050



Tuborg...gør noget ved musikken.



uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

INDHOLD

LEDER.....	129
STUDIETUR TIL ROYAL AUSTRALIAN NAVY (RAN) HMAS MELBOURNE (DEL 2).....	130
Premierløjtnant Peter Jacob Blædel Gottlieb	
EN NORDISK SJÖSTYRKA FÖR FREDSFÄRMJANDE INSATSER.....	146
Kommendör Lars Wedin	
CHEFSUTBILDNING I SVERIGE.....	153
Orlogskaptajn Alan Damm	
HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER (DEL 3).....	161
Orlogskaptajn Torben L. Martinsen	
BOGANMELDELSE – DANSK SØFARTS HISTORIE BIND 5.....	188
(1653)	
FOROMTALE – I KAMP FOR FLÅDEN.....	192
Seniorforsker Erik Gøbel	
INDHOLDSFORTEGNELSE – TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN 1998.....	Bilag

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



*"Danmark er et havomslyngtet Land, en langstrakt Halvø og en Klynge af lave, grønne Øer. Deres frie beliggenhed mellem Vesterhavet og Østersøen har samlet dem til en Helhed, til et Danmark... Nutidens Danmark – som Rige og Stat betragtet – har en **Landegrænse** i Syd, tværs over den smalle Del af den jyske Halvø (ca. 60 km). Alle vore andre Grænser (ca. 4500 km) dannes af **Havet**."*

Sådan lyder det i forordet til A.M.R.Krogsgaards bog "Kongeriget Danmark" fra 1925. I disse tidlige mellemkrigsår var der stor opmærksomhed omkring flådens rolle i relation til Danmarks udsatte geostrategiske position. Denne nationale forståelse af, at rigets sikkerhed og velfærd i høj grad afhang af flåden, var dybt manifesteret i befolkningen og var medvirkende til en dansk selvforståelse som en maritim nation.

I vor tids afspændte sikkerhedspolitiske miljø har Danmarks geostrategiske position ikke længere den samme betydning for landets direkte sikkerhed. Man har siden Den Kolde Krigs ophør ikke talt meget om forsvaret af "det havomslyngede Danmark", men derimod om internationale operationer i bl.a. NATO-regi. Det er der imidlertid ikke noget nyt i, idet flåden i sin natur er international og således velegnet til at forfølge indirekte sikkerhedsinteresser i områder langt fra "det havomslyngede Danmark". I tillæg til det store daglige, nationale engagement kan flåden indgå fleksibelt i internationale operationer under anvendelse af internationale doktriner

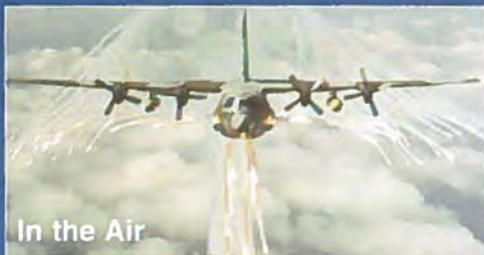
Flådens internationale natur er ikke opfundet i ly af støvskyerne fra Murens fald. Det internationale strategiske miljø er kendetegnet ved, at 70% af jordens overflade er dækket af hav, mere end 2/3 af jordens befolkning lever indenfor 100 sømils afstand fra havet og mere end 150 af FN's 185 medlemsstater er kyststater. Det er i dette miljø, at flåden har sin kultur, og det er i dette miljø, at flådens fremtid skal formes.



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration



NTD

Naval Team Denmark

DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEDOK A/S

LYNGSO MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK A/S

TERMA INDUSTRIES
GRENAÅ A/S

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



Premierløjtnant Peter Jacob Blædel Gottlieb, næstkommanderende Torpedomissilbåden SEHESTED, fortsætter her med anden del af sin beretning om studiebesøget ved den australske flåde.

STUDIETUR TIL ROYAL AUSTRALIAN NAVY (RAN) HMAS MELBOURNE (DEL 2)

WEEKENDEN 21 - 22 NOV I FREMANTLE

Lørdag ankom vi til Fremantle klokken 1000. Vi skulle ligge bag ved et arabisk færettransport- skib, hvilket gav en lidt skarp lugt fra sig. Disse skibe sejler med omkring 20.000 levende får til Golfen pr. skib. Helikopterpiloterne kunne fortælle, at når de flyver i områder, hvor disse skibe sejler, finder de ofte levende får i vandet. Dette skyldes, at araberne smider syge dyr over bord. Eksporten er meget vigtig for Australien, der har store/gigantiske fårefarme. En af fårestationerne er større end staten Texas (hvilket er en oplysning, der oplyses med fornøjelse, når de øver sammen med amerikanske enheder). Jeg brugte lørdag eftermiddag på Maritime Museum i Fremantle. Dette er et spændende sted med mange historiske oplysninger omhandlende opdagelsen af Australien. Dette museum er absolut et besøg værd, hvis man ønsker oplysninger om de første opdagelsesrejsende, flådestyrker og handlende. På vej tilbage til skibet mødte jeg kaptajnen og 2 observatører i en udendørs café. Kaptajnen var utrolig godt inde i Australiens historie og kunne uddybe oplysningerne fra mit museumsbesøg. Han var ligeledes interesseret i Danmarks historie og vores politiske forhold. Folk i Australien er meget nysgerrige vedrørende EU, da de kan se sammenhænge til Australien for et par hundrede år siden. Dengang bestod Australien af uafhængige stater, der siden blev samlet i en føderal regering. Det tager åbenbart lang tid, før et sådan arbejde kommer til at fungere gnidningsløst. Lørdag aften blev holdt på Rosie Mcgradies, en velbesøgt irsk pub. Det var efterhånden rygtedes, at jeg havde fødselsdag dagen efter. Resultatet blev, at jeg lettere intoksikeret af den australske gæstfrihed kom ind i mit nye år. XO/NK var ligeledes i højeste gear, idet traditionen

tilsiger NK at være bundet til et kæmpe krus, når skibet har klaret Sea Check. Dette 2 liters sølvkrus blev jævnlige fyldt op af messens medlemmer, så jeg måtte endnu en gang konstatere, at "They work hard and they play hard". Eller som det blev udtrykt af et andet messemlem: "If you don't live on the edge – you are taking up too much space." I Kastrup lufthavn havde jeg købt lidt forskelligt dansk chokolade og slik. Dette fordelte jeg mellem messen og kaptejnen søndag efter frokost. Et godt råd til enhver, der ønsker at gøre et indtryk på en australier, må være Anthon's Bergs "Blomme i Madeira", der høstede megen anerkendelse.



*COLLINS-klasse fra Open Day på Fleet Base West. COLLINS-klassen er en ny type ubåd, et svensk design. HMAS MELBOURNE ses i baggrunden med gæster ombord. Det kan nævnes, at der var 1080 gæster nede i ubåden!!
(Forf. foto)*

MANDAG 23 - FREDAG 27 NOVEMBER (FREMANTLE - ADELAIDE)

MELBOURNE skulle have 37 VIPs fra Fremantle med ud og sejle. Jeg gjorde klar til at blive overført med light jack stay, da overførslen til destroyeren skulle ske umiddelbart efter, at vi havde forladt havnen. Da light jack stay inkluderer en stor del af besætningen, blev der afholdt en briefing for alle implicerede. Kort tid efter kom HMAS HOBART op på siden af MELBOURNE, og linerne blev skudt over. Kort tid efter hang jeg i selen mellem de 2 skibe. Det var en langt mere behagelig tur, end jeg havde forventet, og udsigten var imponerende. Kort tid efter min "landing" på HOBART blev jeg introduceret for chef og næstkommanderende. HOBART havde ligeledes kadetter om bord, og en af disse blev sat til at vise mig rundt i labyrinten af gange og trapper. Destroyeren var langt besværligere at orientere sig ombord på, men jeg fik da en rimelig ide om, hvorledes man kom rundt. Jeg blev advaret om kedel- og maskinrummene, at det var ikke et sted man kom, medmindre man virkelig skulle. Men chancen for at opleve et dampskib live havde jeg ikke tænkt at lade gå fra mig. Jeg må dog indrømme, at varmen og larmen fra kedelrummene var overvældende, bare man kom forbi lugerne. I gangen oppe ved chefen hang en tavle med de væsentligste hændelser, HOBART havde deltaget i. Her kan nævnes køllægning i 1965, i flådens tal i 1967, ved en fejl angrebet af amerikanske jagerfly under Vietnamkrigen (2 dræbt og 7 sårede) og forventes at runde 1.000.000 sømil i 1999. HOBART er en klassisk destroyer på 4500 t, besætningen er på 350 mand (der sejler ikke kvinder på destroyerne). 2 dampmaskiner og 4 kedler leverer 70.000 hk der giver en topfart på 34,5 knob. Jeg blev installeret i navigatørens lukaf, idet han altid sov i sin kahyt i forbindelse med broen. I modsætning til længere nede i skibet, hvor der var utrolig varmt, var der ca. 13°-15° i lukafet. Dette skyldtes, at klimaanlægget regulerede varmen efter havvandet udenfor, så i troperne var der ulideligt varmt over hele skibet. Nu var der meget koldt i de dele af skibet, der ikke lå op til maskin- og kedelrum. Vi forlagde med 27 knob mod øvelsesområdet for at skyde torpedoer mod en EMATT. Jeg fik en lille overraskelse til aftensmaden, idet man på en destroyer klæder om til aftensmaden. Dette var jeg ikke klar over, så jeg havde kun min kedeldragt og den hvide ankomstuniform. De omklæder til sorte bukser, nystrøget hvid skjorte plus skærf. Deres wardroom var utrolig flot og stilfuldt indrettet, så det var faktisk ganske højtideligt at spise i dette selskab. Dog var tonen gemytlig, som jeg kendte den fra MELBOURNE. DWEEO kunne et par ganske fornøjelige historier om "tekniske uheld". F.eks. havde en unavngiven destroyer fyret en torpedo i havn. Den havde ramt en lastbil, der holdt på kajen, heldigvis kom ingen til skade. Den

samme destroyere havde ugen før fyret en Sea Gnat chaff-raket tværs over havnen og ind i en civil garage. Den slags er selvfølgelig en god historie, når det går godt, så jeg kunne bidrage med PEDER SKRAMS Harpoon skud. Jeg gik på broen klokken 2000 for at få et indblik i udstyr og organisationen. Der var hektisk aktivitet deroppe, idet kaptajnen var i gang med at overvære samtlige kadetter udføre manøvrer og formationssejlad. Det var et spektakulært syn at se 2 destroyere og 2 fregatter på ca. 450 m 's afstand lave formations-skift.

Tirsdag fik jeg en grundig gennemgang af CIC (Combat Information Central) eller på dansk operationsrummet (o-rummet). Det var imponerende, hvad en destroyer har til rådighed af sensorer og våben, specielt med henblik på luftforsvar, samt selve organisationen af alle disse maskiner og mennesker. Det var skibets kommunikationsofficer, der viste mig rundt, så ved samme lejlighed fik jeg mulighed for at se skibets radiatorrum. RAN er klart gået ind i satellitalderen og havde mange andre faciliteter, der gjorde indtryk på mig som kommunikationsuddannet. Over frokost havde jeg en aftale med DMEO, der viste mig rundt i hele maskinens ansvarsområde. Vi gik først i det forreste kedelrum med tilhørende maskinrum. Varmen og støjen var overvældende allerede på toppen af lejderen. Kun lige under friskluft-ventilatoren var der til at opholde sig. Kaptajnen på MELBOURNE havde beskrevet det som en rejse i tiden at gå ned i kedel- og maskinrum. Jeg finder det som en meget rammede beskrivelse. En masse rør, hvor dampen pibler ud. Kondensen, der drypper ned i ansigtet. Kæder, der hænger ned fra loftet og kraftige pærer, der klinisk oplyser et kæmpemaskineri. Jeg fulgte efter DMEO rundt på ristgulvet og gangene i forreste kedelrum, der var så snævre, at man skulle sno sig uden om de utætte rør. Tanken, om dampen med et tryk på 1275 Psi og 1050° Fahrenheit, der var få centimeter fra mit ansigt, gjorde mig lidt nervøs. Samtidig var vi helt nede i bunden af skibet, så man kunne både se kølen og skrueakslen med en diameter på 80 centimeter. Det var ikke umiddelbart arbejdsforhold, der tiltrak mig, men ikke desto mindre arbejdede der 90 mand i denne division. Normalt anvendes kun en kedel i hvert kedelrum, da det er mest økonomisk og stadig giver en topfart på 27 knob. Denne konfiguration giver en temperatur i kedelrummet på ca. 70° C, hvorimod 2 kedler giver ca. 80° C. De havde oplevet en "total steam failure" på vej hjem fra New Zealand, her kom temperaturen op på 95° C. Det tog en time, før der var startet op igen, og maskinbesætningen måtte arbejde i skift af 5 minutters varighed og derefter stå og svale på dækket. Selve maskinrummet var ligeledes en opvisning i overdimensioneret mekanik. Herfra justerede en mand damptrykket til dampturbinen for at give de ønskede propelleromdrejninger. Samtidig holdt andre øje med tryk og temperaturer. En ting, der morede mig, var det faktum, at hele dette kæmpe ma-

skineri startes ved at kaste en pind omviklet med en antændt olieklud ind i kedelrummet. Det var set flere gange, at maskinfolkene ikke havde en lighter på sig, når der skulle tændes under kedlerne. Så har de været oppe på gangen og stoppe en med en lighter, før der kunne tændes op under kedlerne. Efter denne omgang gik jeg på agterdækket for at køle af. Her kom en albatros majestætisk glidende gennem luften, den fulgte skibet i adskillige minutter. På min brovagt var der OOWMAN (Officer Of the Watch Manouvers), jeg deltog med at lave kursberegninger mellem de forskellige formationer sammen med en kadet. Sidst på vagten stillede vi tiden en time frem, igen blev jeg mindet om størrelsen af dette land. Fra vest til øst er der en tidsforskel på 2½ time (eller ca. 5000 km).

Onsdag viste DWEEO mig rundt på hele sit ansvarsområde, der omfatter alle våbensystemer og sensorer om bord. Det skulle vise sig at være en meget interessant og omfattende rundvisning. Vi var både ude og kigge på antenner og helt nede i forskibet og kigge på sonaren. Han skulle til en prøve sidst på ugen, for at blive WEEO, så han var utrolig velbevandret inden for sit område. Noget, der fascinerede mig, var de 2 5-tommer kanoners affyringsmekanismer, de var placeret midtskibs nær bunden af skibet. Her var 2 pistol-lignende håndtag alt, hvad der skulle til at affyre de 2 store kanoner. Det tog en hel formiddag at komme alt igennem, hvorefter jeg gik tilbage til maskinen for at tage nogle billeder af "tidsrejsen". Jeg nåede en hurtig fotosession på dækket før frokost. Efter frokost var der planlagt håndvåbenskydning på agterdækket, og jeg blev inviteret til at deltage. Det var sjovt at skyde med deres tjenestepistol, som er en 9mm Browning Hi-Power. Bagefter var der skydning med pumpgun, dog var der kun ammunition til 5 personer. Men som den danske gæst var jeg heldigvis selvskreven. Jeg havde dagen før haft en længere samtale med en kadet, der var i gang med sin astronomiske navigationsuddannelse om bord. Det vil sige, at han skulle navigere skibet i 3 døgn udelukkende ved hjælp af positioner opnået ved brug af sekstant og bestikregning. Jeg gik med på åben bro for at måle stjernehøjder, en disciplin, jeg ikke har gjort det meget i før. Dog skyder aussierne en genvej, idet de anvender et computerprogram til selve beregningen. Han fik en brugbar plads, der skulle danne grundlag for nattens sejlads, indtil stjernerne igen kunne anvendes næste morgen. Senere på aftenen skiftede vi tidszone igen, så nu var vi 9 timer foran dansk tid.

Torsdag formiddag faldt jeg i snak med en reserveofficer, der var til uddannelse om bord. Han havde travlt med at besvare en række spørgsmål, som led i hans navigations- og skibskendskabsuddannelse. Han havde dog tid til at sætte mig lidt ind i rugbyens mysterier og fortælle om sit tidligere liv som rygsækturist. Han havde været i både Danmark, Sverige og England og kunne

få fraser på "skandinavisk". Formiddagen bød på RAS (Replenishment At Sea) med HMAS BRISBANE. Der skulle overføres personel, det vil sige på samme måde som jeg selv ankom til HOBART. Det store samtaleemne var, hvilken melodi der skulle være HOBARTs nye afslutningsmelodi, når skibene går fra hinanden. BRISBANE havde en mand, der kunne spille på sækkepibe til at festligøre RASen. Da vi startede vores øredøvende rockmusik, måtte BRISBANE også ty til en forstærker. I en øredøvende larm overførte hvert skib 2 mand. Denne gang lykkedes det mig at få billeder af personen, der hang mellem disse 2 kæmpeskibe i en line. Herude på oceanet var der noget større bølger, så en gang imellem slog der søer helt op omkring linen til stor moro for alle, på nær ham der hang derude. Over frokost fik jeg en snak med cheffens personlige steward. Han havde travlt med at få trykt menukortet til cheffens frokost, der afholdtes dagen efter for Adelaides spidser. Hver gang skibene kommer i havn holder ældste chef en frokost/middag for byens notabiliteter, og yngste chef holder et cocktailparty. Der var ligefrem en speciel kok til dette, kaldet "silvertray-cook", og specielt flot porcelæn og bestik. Han vidste med synlig stolthed menukort, porcelæn, glas og bestik frem. Det viser klart, hvor bevidst RAN er om sin offentlige profil plus den goodwill og hverveeffekt, det må have. Adelaide er i forvejen en meget flådevenlig by, der også denne gang ville arrangere sideløbende events. Der var gjort klar til en 50'er weekend med biludstilling, twist-konkurrence og mad på kajen. Brovagten gik stille lige med undtagelse af, da udkiggen meldte, han havde set en hvid lyskugle. Alle 4 skibe vendte rundt og lavede en hurtig eftersøgning, dog uden resultat. Næstkommanderende mente, det var en anden destroyer, der havde sodblæst skorstenen, og det var en gnist herfra, udkiggen havde set.

WEEKENDEN 27 - 29 NOVEMBER I ADELAIDE

Klokken 1000 ankom vi til Adelaide en kold og blæsende fredag formiddag. Det var "kun" 15° C varmt, så aussierne var ikke glade for at skulle i de hvide shorts og kortærmet skjorte. Jeg kunne forholdsvist let pleje mit vikinge image, da temperaturen ikke var så uvant for mig. På vej ind gennem den lange kanal mod Adelaide, sejlede vi lige forbi værftet, hvor deres nye ubåde (COLLINS-CL) bliver bygget. Tankevækkende at møde dette svenske design blive licensbygget så langt fra Sverige. Efter frokost tog jeg afsked med officersmessen og vendte hjem til MELBOURNE. Allerede på dette tidlige tidspunkt var der et leben på kajen, der varslede en travl weekend. Helikoptergruppen havde, som aftalt forrige weekend, lejet en minibus, så vi kunne komme på vin-smagningstur dagen efter. Adelaide har nogle af Australiens

fineste vinmarker, og vinhusene har sædvanligvis en gratis prøvesmagning. Jeg glædede mig meget til at opleve lidt mere af landet, da jeg hidtil havde set mest fra søsiden og havnefronten. Vi startede ud i højt humør lørdag formiddag, og det skulle vise sig at holde til langt ud på aftenen. Allerede hjemmefra havde jeg et bagage/vægt- problem, så jeg begrænsede indkøbet af vin. Landskabet, vi passerede, var utrolig flot, idet endeløse vinmarker lå side om side i det bakkede landskab. Enkelte af de mere eksklusive vinhuse havde tilknyttet museer til deres prøvesmagningsrum. Dette gav et godt indblik i den hovedsagelig tyske indvandring i området. Selv deres hotdogs havde et meget kraftigt tysk islæt, idet sauerkraut var en ingrediens! Søndag var dagen, hvor skibene skulle spille rugby mod hinanden og et lokalt hold. Jeg var af flere blevet opfordret til at spille med, da det var "verdens sjoveste spil", og jeg havde fysikken til at erobre og beholde bolden. Jeg havde dog en anelse om spillets sande karakter, så jeg valgte at kigge med i første halvleg. Allerede da flere spillere tapede deres ører fast til hovedet, for at de ikke skulle blive revet af, besluttede jeg, at dette ikke var et spil for mig. Efter 10 minutter fik en spiller revet skulderen af led, og derefter havde jeg slet ingen intentioner om at makulere mig selv på grønsværen. Jeg må dog tage hatten af for MELBOURNES hold, der trodsigt stod strabadserne igennem og vandt turneringen.

MANDAG 30 NOVEMBER - ONSDAG 02 DECEMBER (ADELAIDE-SYDNEY)

Mandag afgik vi Adelaide i strålende solskin med marineforeningen for MELBOURNE om bord. I Australien samles gamle besætningsmedlemmer fra samme skib i samme forening. Der var folk, der havde sejlet på den forrige MELBOURNE, der var et hangarskib. I foreningen var der endog en enkelt, der havde sejlet på den første MELBOURNE i starten af dette århundrede. Jeg havde tilbudt messen at holde et foredrag om den danske flåde, og dette blev fastsat til tirsdag eftermiddag. Jeg havde været på forkant af situationen – troede jeg. Jeg havde medbragt materiale til en overheadprojektor. Dette fandtes desværre ikke mere om bord på MELBOURNE, så jeg måtte i gang med at scanne alle de billeder, jeg skulle bruge, og sammensætte dem til en PowerPoint præsentation. Fra klokken 18-19 skulle der foregå testskydning af gatlingkanonen. Dette var et must, da jeg aldrig tidligere har kunnet opleve dette på tæt hold. Ca. 30 mennesker havde samlet sig på åben bro for at overvære prøveskydningen. Langsomt svingede gatlingkanonen ud i klarstilling, tiden sneglede sig af sted. Pludselig flænsede et kortvarigt utrolig højt mekanisk brøl lydbilledet, og 100 skud var affyret. Dette gentog sig et par minutter

efter, hvorefter testen var tilendebragt. Ganske opstemte over dette inferno gik vi tilbage til messen, og jeg til mit PowerPoint projekt. Det var ud på de små timer, før jeg var færdig med min præsentation.



HMAS MELBOURNE's SEA HAWK på agterdækket. (Forf. foto)

Tirsdag skulle helikopteren ud på en navigationsøvelse, hvor kaptajnen havde arrangeret, jeg kom med. Mellem Tasmanien og Australien ligger en lille ø, der hedder King Island. Den var målet for vores tur. Den er mest kendt for sit barske klima og sine velsmagende oste. Heldigvis var vejforholdene gunstige, da vi landede i den lille civile lufthavn. Det vækkede da også lidt postyr, da en stor militær helikopter landede. Vi blev tilbudt et lift ind til byen, da vi havde små 3 timer at fordrive på øen. Vi stoppede hos den lokale fiskehandler på vej ind til byen og blev næsten gennet ind. (Jeg har aldrig før set

hummere på størrelse med rugbybolde). Derefter gik turen ind til selve hovedbyen. Den var vel på størrelse med en mindre jysk landsby og rummede ca. 400 indbyggere. I vores grå og grønne kedeldragter faldt vi ikke helt ind i bybilledet, og det var vel også derfor, jeg pludselig stod i samtale med den lokale journalist. Hvis det ikke var, fordi vi kun skulle være i byen 1½ time endnu, havde hun hentet et dansk ægtepar fra den anden side af øen. Vi fortalte lidt om skibet og formålet med, at vi var på øen. Disse epokegørende nyheder ville blive formidlet til resten af øen via lokalradioen ABC-NEWS, hvor journalisten kom fra. Vi skulle selvfølgelig shoppe lidt af de berømte oste, der kun kostede en brøkdel af butiksprisen i land. Jeg må virkelig anbefale King Island Cheese, der har en utrolig lækker flødeagtig frisk smag. Tilbage om bord på MELBOURNE var det tid til mit foredrag angående den danske flåde og dens operationer. Hele messen var rigget til med storskærm, boller og kaffe. Jeg blev mødt med en nysgerrighed og spørgelyst, specielt med henblik på STANDARDFLEX-300 konceptet, operationer i kystnære områder, medlemskab af EU og NATO etc., der var helt overvældende. Klokkeren 1800 var der BBQ (grillmad) på agterdækket, hvilket markerede slutningen på togtet, idet det var sidste aftenmåltid på denne sejlads.

Onsdag passerede vi forbi deres olieletter og boretårne for at vise vor tilstedeværelse. Meget i stil med hvad vores egne inspektionsskibe foretager sig i Nordsøen. Klokkeren 1400 kunne man ane skyskrabernes tinder i horisonten, og jeg gik på åben bro for at nyde indsejlingen. Selve Flådebasen ligger centralt i byen, så vi skulle sejle et godt stykke, før vi kunne se flådebasen. Flådebasen ligger lige over for Botanisk Have, hvor man kan gå igennem til Operahuset. Virkelig en turist-strategisk placering at tage i betragtning, da kaptajnen tilbød, at jeg kunne blive om bord indtil min hjemrejse. Jeg takkede hurtigt ja, da det sparede mig for en flytning, og jeg havde aftaler med flere fra messen. Klokkeren 1600 lå vi fortøjet ved Fleet Base East (FBE), og familie-medlemmer og venner strømmede om bord.

OPHOLD I SYDNEY 02 - 06 DECEMBER

Efter ankomst holdt jeg en afskedsreception i messen, da mange folk skulle rejse hjem på juleferie umiddelbart efter landlov. Det var trist at sige farvel til alle disse fine mennesker, jeg nok aldrig ville se igen. GUNZ (Gunnery Officer) havde været primus motor i at få fremstillet en plade med stregtegningen af MELBOURNE samt en lille personlig hilsen fra messen. Jeg havde aftalt med helikopterobservatøren Rick Allen, at vi skulle gå en tur. Vi nåede at se Botanisk Have, Operahuset, Sydney Harbourbridge, Anzac War

Memorial, handelsgaderne og meget mere, før vi trætte returnerede til MELBOURNE. Samme aften tog vi ud til en af helikopterpiloterne og slappede af med lidt video.



Sydney Harbour. Helt til højre kan man se Fleet Base East, midt i ses HMAS CANBERRA på vej ind og længst til højre ligger Sydney Operahouse og Botanic Garden. (Forf. foto).

Torsdag formiddag tog jeg turen op i Sydney Tower. Sommeren var ved at melde sin ankomst med 35° C og en, efter danske forhold, ulidelig luftfugtighed. Sydney Tower er et 350 m højt tårn, hvor man mod betaling kan opleve en usædvanlig god udsigt. Toppen af tårnet består af 4 etager; 3 restaurations etager og en udsigtsplatform. Dette var en stor oplevelse, da jeg aldrig

før har oplevet en storby af denne kaliber. Rick Allen gik med mig i Sydney Aquarium om eftermiddagen. Højdepunktet var helt sikkert hajakvariet, hvor man kan gå i et gennemsigtigt rør langs bunden. Omgivet af hajer, rokker, muræneål m.m. kan man godt føle sig lille. Korallrevet, med eksplosionen af farver, var ligeledes en uforglemmelig oplevelse. Et foto yder desværre ikke fuld retfærdighed i forhold til virkeligheden. Vi sluttede vores sightseeing i Queen Victoria Building, et ombygget varehus, der nu var et meget eksklusivt indkøbscenter. Mæt af dagens oplevelser dyrkede jeg motion og gik i seng.

Fredag besøgte jeg Naval Maritime Museum, som omhandler Australiens maritime historie. Det gælder helt tilbage til de første opdagelsesrejsende, til flådens dannelse først i dette århundrede og frem til nu. Det var let at bruge hele formiddagen der, da museet var kæmpestort og rummede adskillige skibe i fuld størrelse. Over frokost assisterede Rick Allen mig igen på en turistfærd, denne gang til Taronga Zoo. Taronga betyder "place with a view", og det er ikke uden grund. Hele haven ligger på en klippeskråning med udsigt over Sydneys skyline. Det var fantastiske rammer at udforske Australiens mange varieteter inden for dyreliv. Rick havde desuden en stor viden om mange dyrearter og kunne adskillige historier, der satte deres farlighed i perspektiv.

Lørdag var dagen før hjemrejsen, hvilket gav anledning til lidt småpakkeri og klargøring. Da jeg var inviteret til middag hjemme hos navigatøren Aron Cox, ville jeg ind og handle lidt værtindegave m.v. Det blev en hyggelig aften med Cox, hans irske kone Gnew og deres datter Molly. Det understreger blot det faktum at befolkningen er utrolig sammensat. Cox havde før gjort tjeneste i patruljebådene oppe nordpå. De gør det mest i fiskerikontrol af en kæmpemæssig asiatisk fiskerflåde. Han kunne historier, der nok ville få et par øjenbryn til at løfte sig i 1. Eskadre herhjemme.

Søndag pakkede jeg mit lukaf sammen, og skibets chauffør kørte mig til lufthavnen. Det er tydeligt Sydney forbereder sig til OL 2000, idet hele centrum er en byggeplads. Vi kørte langs den 20 km lange tunnel, der bygges til at lede gæster fra lufthavnen til centrum og retur. Størrelsen på Australien slog mig igen, da jeg fløj over land i 5 timer. Hermed afsluttedes en fantastisk rejse, og jeg vendte hjem til København en kold decembermorgen.

EFTERSKRIFT

Jeg har fået en stor oplevelse, der har givet mig en ny indsigt og inspiration i min daglige tjeneste. Mødet med mine australske kolleger har jeg opfattet utrolig positivt, idet deres professionalisme, gode humør og stolthed kunne være et personligt referencepunkt. Det har været en stor faglig og

sproglig udfordring at møde mine udenlandske kolleger på deres hjemmebane. Især muligheden for at opleve både deres skibe, besætning og udstyr under øvelse. Derudover var der mulighed for at møde kulturen i land, hvilket er en unik mulighed. Jeg føler mig meget privilegeret over at være udvalgt til en oplevelse for livet af denne kaliber.

Jeg har allerede flere gange vist billeder og fortalt om denne rejse, og hver gang føler jeg et savn. De mennesker, jeg har mødt dernede, nåede at blive både kammerater og venner, og jeg ser stadig frem til den dag, nogle af dem skal besøge Danmark.

Det var opmuntrende at besøge en flåde, der har politikernes respekt og forståelse og dermed lader ressourcer tilfalde i rimeligt omfang. Det lader til, ansvarlige australske politikere har indset, at det er med forsvaret som et godt sværd. Det tåler at blive bøjet langt, men knækker det, står man med 2 ubrugelige dele.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke dem, der har gjort denne rejse mulig: Krista og Viggo Petersens Fond, Chefen for Søværnets Officersskole og alle andre, der på en eller anden måde har været impliceret i eller berørt af rejsen.

Jeg vil gerne slutte denne beretning med følgende læresætning, jeg fandt ombord på HMAS HOBART:

The essential thing is action.

Action has three stages:

The decision born of thought,

the order or preparation for execution,

and the execution itself.

All three stages are governed by the will.

The will is rooted in character, and for the man of action character is of more importance than intellect.

Intellect without will is worthless.

Will without intellect is dangerous.

Hans Von Seek.

BEMÆRKELESVÆRDIGE TING VED DEN AUSTRALSKE FLÅDE:

- Dette skal ikke læses som en sammenligning med den danske flåde, idet det er 2 helt forskellige typer flåder. Derimod skal det opfattes som en anden indgangsvinkel og eventuelt en inspiration, således som jeg selv har gjort det.
- RAN har et selvstændigt program til at imødegå sexchikane, chikane og nedsættende tale om minoriteter. Dette indbefatter et 2 timers kursus med efterfølgende årlig genopfriskning. Derudover findes der rådgivningslinier, man kan ringe til anonymt, hvis man har oplevet noget af ovennævnte. Typisk vil man benytte forlægninger til genopfriskningskurset. Det må tages med i betragtning, at befolkningen er et miks af mange kulturer, og procentdelen af kvinder i RAN er 15-20%.
- RAN har ikke personligt udleveret redningsgrej, derimod hænger veste + dragter ved udgangene. Derved skal samtlige veste m.v. checkes efter samme termin. Alle om bord får udleveret 2 stk. "knæklys" i tilfælde af, at de skulle falde over bord om natten.
- Alle om bord går i en grå kedeldragt, når skibet er i søen. Denne er uhyre praktisk, idet den er brandhæmmende, har en masse gode lommer, er monteret med refleksstriber på ærmerne, og den er nem at holde ren. RAN anvender i dag 3. generation af kedeldragterne, der blandt andet har små raffinementer såsom skulderstropper, hvori man kan slæbe en tilskadekommen væk, og velcroluk til ærmer og bukseben, så huden ikke eksponeres unødigt for åben ild. Til denne kedeldragt hører sikkerhedsstøvler, der ligeledes er resistente mod ild. Til gengæld stillede besætningen i nystrøget hvid uniform, når det var beordret i forbindelse med havneanløb. Der var en utrolig aktivitet ved strygebrættene før anløb, men det virkede, som om besætningen gjorde det af egen drift og ikke på grund af kontrol - BZ.
- Alle relevante oplysninger i o-rum og på broen fremgår af ajourførte skilte, det være sig EMCON, radarstatus, lukningstilstande, threatwarings, chefens prioritering mht. "fight – sail – float" m.m. Tankegangen reflekteres helt ned i kortarbejdet, hvor sand vind og strøm altid er indført i kortet, og bestikkets nøjagtighed angives med forskellige symboler. Systemet kræver dog en del folk til den kontinuerte ajourføring,

men det giver et hurtigt overblik, uden man skal afbryde nogen i deres arbejde.

- SAFEGUARD-PROCEDURE indføres så snart skibet er i søen. (Destroyere anvender SAFEGUARD hele tiden). Det vil sige, at alle øvelsesmeldinger mht. havari, beredskab mv. prajes som i en skarp situation. Hvis der sker et virkeligt uheld, indledes prajningen med ordene "SAFEGUARD SAFEGUARD SAFEGUARD". Ud fra devisen "man slås, som man træner", viser deres erfaringer, at det er bedre at træne den mest "ægte" situation. Jeg må indrømme, det tilfører øvelserne et meget realistisk præg, selvom jeg skulle vænne mig til det.
- Til den daglige vedligeholdelse af havariberedskabet har hvert skib uddannet en række Nuclear, Biological, Chemical and Damage Instructors (NBCDIs). Dette kan være officerer og sergenter, ikke nødvendigvis fra maskinsektionen. De gennemgår et 3-4 ugers kursus, der sætter dem i stand til at lave en realistisk havariøvelse med dertil hørende tilbagemelding. En af disse initierer den daglige havariøvelse (365 dage om året), styrer begivenhedernes gang med hensyn til skadens omfang og giver tilbagemelding til indsatsen bagefter. Dette giver den fordel at indsatsledelsen ikke kender noget til udførelsen af skaden.
- Enhver havariøvelse bliver løst utrolig gnidningsløst, hvilket må tilskrives den intense træning året rundt. Oplysninger og situationsrapporter kommer jævnligt, i kort og koncis form. Dette gør, at hele skibet er orienteret om, hvor skader er, hvad er status (brandgrænser, sektioner, hvor strømmen er afbrudt, om der bliver udluftet efter brand/toxic hazard etc). RAN har en regel, der gør, at besætningen af sig selv går i henholdsvis klart skib eller havarirulle, hvis en indledende truende melding ikke følges med en prajning/ordre/rulle inden for 3 minutter.
- Når alle repair bases (svarer til vores havaripatroljer) er aktiveret, inddeles opgaverne rationelt. Første patrulje går ind og lokaliserer sårede, giver livreddende førstehjælp (f.eks. monterer et flugtapparat på bevindstløse), melder lokation til indsatsledelsen og begiver sig umiddelbart videre. En anden patrulje har udelukkende til opgave at finde skaderne og rapportere om, hvor skaden er. Indsatsledelsen disponerer herefter ud fra et klart billede. En ny patrulje har herefter til opgave at

hente sårede, og en anden har til opgave at stoppe skaden. Sidste patrulje har til opgave at lave de holdbare reparationer.

- Daily Systems Operational Tests (DSOTS) udføres daglig kl. 0800. Her checkes funktionsdueligheden af alle våben- og kommandosystemer, hvorefter der tilgår chefen en daglig melding. Det er ret fantastisk at være på dækket, idet alle våbensystemer er i bevægelse.
- RAN er meget bevidst angående undervands-EMCON, idet skibet lyd-signatur kan sløres ved et sindrigt boblesystem. Ligeledes har de decoys mod torpedoer. Desuden er mandskabet meget bevidst om de forskellige grader af taktiske støjniveauer. De inddeles i "Cruising State – Quiet Patrol State – Ultra Quiet Patrol State". Dette hidrører både maskinkonfiguration og mandskabets behandling af værktøj og lignende. Overalt på skibet findes plancher med moralen "noisy ships become submarine targets", og hvad den enkelte kan gøre for at nedsætte støjen til et minimum.
- Gasten ved ESM udstyret har en fløjte. Umiddelbart når han registrerer en radartransmission, der kunne udgøre en trussel, fløjter han og angiver radartypen og pejling. Dette giver øjeblikkelig ro i o-rummet, og PWO kan prioritere den nye trussel. Det er i øvrigt smart, at A-arcs er præsenteret på C2 konsollen. Dette giver intuitivt den hurtigste manøvre til hard-kill optimering.
- RAN har udviklet NULKA. Dette er et decoy system til aktive radar-missiler. Ordet NULKA betyder noget i retning af "at lokke"/"at snyde". Systemet sender et lille missil af sted, der flyver i en vertikal stilling i 2-3 minutter, medens det "narrer" det indkomne missil.
- Der findes ikke værnepligt i RAN, hvilket gør RAN meget bevidst om sit image og hvervegrundlag. Skibene sejler normalt i et mønster, hvor de ligger i havn i weekenden. Her bliver der normalt afholdt cocktail-party (yngste skibschef), frokost/middag for byens notabiliteter (ældste skibschef) og andre aktiviteter. Dette gør, at RAN har en stærk profil og er med til at synliggøre flåden. Visse byer er meget glade for flådebesøg og bidrager gerne med yderligere arrangementer. Som eksempel kan nævnes Adelaide, der arrangerede et show med 50'er tema, herunder biludstilling, dansekonkurrence og meget mere. Dette er med til at

gøre havneanløb til et tilløbsstykke, hvor folk står i 100 meter lange køer for at komme til åbent skib – fantastisk!

- Alle RAN skibe er røgfri områder (på nær røgbomberne brugt til havariøvelser), og der må kun ryges 2 steder på dæk. Utroligt nok synes selv rygerne, det var en god ide. Det skal dog bemærkes at rygerne sjældent røg mere end 5-10 cigaretter om dagen, og de kunne sagtens tænde en cigaret flere gange. Dette er jo i skarp kontrast til den gennemsnitlige danske storryger.
- Husk, at en officer altid hilser på flaget, når han passerer landgangen på et australsk krigsskib. Uanset om flaget er halet ned, om man er i civil eller i uniform. Ligeledes hilser vagten altid på en officer, såvel uniformeret som i civil.

Forfatteren er chef for det strategiske forskningsprogram ved Forsvarshøgskolan i Stockholm og skriver denne artikel i sin egenskab af Ledamot av Kungl Krigsvetenskapsakademien. Artiklen udtrykker forfatterens egne, og ikke Sveriges officielle synspunkter.

EN NORDISK SJÖSTYRKA FÖR FREDSFRÄMJANDE INSATSER

Af

kommendör Lars Wedin

Frågan om partnerländernas deltagande i multinationella styrkor för fredsfrämjande insatser blev en viktig fråga inför NATO:s toppmöte i Washington i april. Tanken är att bilda multinationella förband av bidrag från såväl fulla medlemmar i NATO som stater som endast är med i Partnerskap för Fred (PFF), däribland Sverige. Motivet är i första hand att öka förmågan till gemensamt genomförande av fredsfrämjande insatser men också att öka att samarbetet mellan partnerländer och NATO. Denna förmåga är också väsentlig när EU:s medlemsstater skall förverkliga toppmötesbeslutet från Köln om skapandet av en europeisk krishanteringsförmåga.

Dessa tankar ligger allmänt i linje med den svenska politiken. "Det euro-atlantiska samarbetet utvecklas och fördjupas....(det) främjar säkerheten i Europa och därmed också i Sverige. Det ställer anspråk på Sverige att ta sin del av ansvaret och aktivt delta på olika sätt."(Försvarsministern i ett anförande 1998-12-10). Det svenska stödet för tanken på att sätta upp en Nordisk Brigad visar på svenskt intresse för multinationella styrkor.

Ett flertal multinationella förband existerar redan eller håller på att sättas upp (fransk-tyska brigaden, STANAVFORLANT, EUROCORPS...). Det för Sverige mest aktuella är för nuvarande skapandet av den Nordiska Brigaden. Med tanke på vårt närområdes maritima karaktär borde en Nordisk Sjöstyrka kunna bli ett minst lika intressant projekt – dessutom sannolikt såväl enklare som billigare. Därmed inte sagt att sjöstyrkan skulle ersätta brigaden – de båda styrkorna borde snarare kunna samverka än konkurrera.

VARFÖR MULTINATIONELLA STYRKOR?

Det finns många skäl för det internationella intresset för multinationella styrkor. Politiskt ger ett beslut om att sätta upp en sådan styrka en stark signal om vilja att samarbeta och ta gemensamt ansvar. Ett annat politiskt motiv är den förtroendeskapande effekt som ett gemensamt militärt förband skapar. Detta har t.ex. varit ett huvudskäl bakom den fransk-tyska brigaden. IFOR/SFOR med deltagande av såväl NATO- som partnerskapsförband, bl.a. Ryssland, är också ett mycket bra exempel. Nu behövs knappast några förtroendeskapande åtgärder mellan de nordiska staterna. Att fördjupa det nordiska samarbetet ligger emellertid inom ramen för långsiktiga svenska intressen. En multinationell styrka ger här intressanta möjligheter genom att soldater och officerare från de olika länderna skulle få tillfälle att under lång tid arbeta och öva tillsammans.

Multinationella styrkor är också militärt motiverade. De europeiska staterna har under senare år kraftigt minskat sina försvarsbudgetar. De militära resurser som behövs för att genomföra komplicerade fredsfrämjande insatser blir därför allt färre. Multinationella förband erbjuder en möjlighet att på ett kostnadseffektivt sätt "poola" resurser som är nödvändigt med tanke på behoven av europeisk militär krishanteringsförmåga såväl avseende NATO-ledda som framtida EU-ledda operationer.

Internationell krishantering är den mest aktuella uppgiften för flertalet europeiska försvarsmakter, däribland de svenska. Sådana insatser är definitionsmässigt alltid multinationella till sin karaktär.

Utbildning och övning i multinationella förband gör det möjligt att på ett effektivare sätt skapa de gripbara och samtränade resurser som krävs för fredsfrämjande insatser. Dyra investeringar i utbildningsanläggningar etc kan utnyttjas på ett effektivare sätt. Multinationell utbildning möjliggör också övning i större förbandsram än vad som är möjligt nationellt. Vidare skapas en viss möjlighet till specialisering staterna emellan. Denna möjlighet måste emellertid utnyttjas med försiktighet eftersom de flesta stater, speciellt militärt alliansfria som Sverige, behöver en rimligt balanserad nationell förbandsstruktur för att kunna hantera olika idag svårförutsebara hot.

SVERIGES VILJA ATT BIDRA

Att kunna delta i internationella insatser är redan nu en av Försvarsmaktens fyra huvuduppgifter. Internationella insatser ett viktigt medel för vår utrikes- och säkerhetspolitik. Mycket talar för att denna uppgift

kommer att bli allt viktigare framgent. Detta innebär att Sverige på ett trovärdigt sätt måste kunna bidra till internationella krishanteringsinsatser. Det finns naturligtvis en direkt koppling mellan en aktiv utrikes- och säkerhetspolitik och de resurser vi kan bidra med. Som ovan understrukits kan deltagandet i multinationella förband vara ett viktigt sätt att effektivt delta i skapandet av sådana resurser.

För närvarande sker den starkaste utvecklingen av internationell krishanteringsförmåga genom samarbete med NATO inom ramen för Euroatlantiska partnerskapsrådet (EAPR) och PFF. Sverige deltar aktivt i detta samarbete. PFF utgör ett betydande förtroendeskapande säkerhetssamarbete i Europa. Förutom att stärka den svenska förmågan till medverkan i internationell krishantering syftar vårt PFF-deltagande även till att sätta in det militära säkerhetssamarbetet i Östersjöområdet i ett brett, alleuropeiskt perspektiv med engagemang från NATO, Ryssland och andra partnerländer.

Toppmötet i Köln innebär emellertid också startskottet för utveckling av en europeisk krishanteringsförmåga. Grunden för denna lades faktiskt av Sverige, som, tillsammans med Finland, tog initiativet att föra in Petersbergsuppgifterna i EU:s Amsterdamfördrag.

Det finns också en klar koppling mellan vår internationella krishanteringsförmåga och vår nationella försvarsförmåga. Denna koppling är naturligtvis särskilt tydlig när det gäller resurser som är särskilt lämpade för insatser i vårt närområde – som den här föreslagna sjöstyrkan. Internationella försvarsinsatser bidrar till att hantera dagsaktuella säkerhetshot och ger oss samtidigt handfasta erfarenheter av värde för försvaret av landet. För att kunna utföra internationella uppgifter krävs god militär utbildning, högteknologisk materiel, modern ledningsstruktur med grund i ett starkt och modernt försvar.

VAD ÄR EN MULTINATIONELL STYRKA?

I nedanstående resonemang är utgångspunkten dagens system för rekrytering av personal till internationella insatser. Detta innebär att såväl befäl som soldater är rekryterade på frivillighetens grund. Värnpliktiga måste först genomföra sin grundutbildning innan de kan rekryteras för en insats – antingen allt eftersom behoven uppstår eller genom kontrakt med den s.k. snabbinsatsstyrkan.

En annan utgångspunkt är att ett militärt förband definitionsmässigt är en relativt fast organiserad enhet med befintlig personal och utrustning. Ett s.k. förbandsregister – en lista över förband som olika stater ställt i utsikt att man kan komma att erbjuda för en krishanteringsinsats (exvis SHIRBRIG) – är

alltså inte ett multinationellt förband. Själva idén med skapandet av multinationella förband för krishanteringsinsatser är ju att de ingående delarna redan i utgångsläget skall utgöra relativt kända storheter – personal, materiel, doktrin etc – med en rimlig grad av samträning. Vidare är det just det rutinmässiga samarbetet som ger den förtroendeskapande effekt som är ett av motiven för att skapa sådana förband. Slutligen är det först när det multinationella förbandet kan manifesteras – på övningsfältet, på uppdrag, vid örlogsbesök etc – som den politiska signalen, som är ett annat viktigt motiv, blir tydlig och trovärdig.

Det är när man lägger samman dessa två utgångspunkter som det blir tydligt att en Nordisk Sjöstyrka sannolikt skulle vara relativt enkel och billig att skapa – inte minst relativt den Nordisk Brigaden. Eftersom örlogsfartyg är, i förhållande till markstridskrafter på samma nivå, autonoma enheter skulle det vara relativt enkelt att koppla ihop enheter från olika länder. Fartyg är ju dessutom rörliga och övar redan nu i stor utsträckning på internationellt vatten. Problemet att flytta samman relativt tunga, mer eller mindre mekaniserade markstridsförband för gemensamma övningar är uppenbarligen större. Vidare är örlogsfartyg befälstata – och det skulle framför allt vara fartygsbefälet som berördes av de internationella samövningsbehoven. Genom örlogsbesök i samband med gemensamma övningar skulle den önskade politiska signalen om nordisk enhet manifesteras. Inom ramen för PFF skulle också en sådan styrka, när den väl blivit operativ, kunna samöva med t.ex. tyska, polska och ryska förband. Inte minst borde ett nära samarbete kunna etableras med den baltiska sjöstyrkan BALTRON.

Behovet av integration, bl.a. samövning, mellan enheter i ett multinationellt markstridsförband varierar med förbandets storlek och nivån på deltagande enheter. En multinationell brigad torde behöva regelbunden samövning för att kunna anses som operativ. För sjöstridskrafter är problemet med integration i högre grad en teknisk fråga. En multinationell sjöstyrka måste givetvis samöva relativt ofta. Men detta skulle inte vara något större problem mellan de nordiska länderna som i huvudsak har ungefär samma struktur på sina sjöstridskrafter. Fartygen är rörliga och skulle lätt kunna dras samman under den tid som behövs. "Havets frihet", d.v.s. den internationellt fastlagda rörelsefriheten till sjöss, gör också att problemen att dra samman stridskrafter från olika länder för gemensamma övningar är enklare till sjöss än till lands.

En annan viktig faktor är autonomiteten – såväl i administrativ som taktisk mening. Att blanda soldater från olika stater med olika språk, lagar och reglementen i en och samma enhet är ett uppenbart ett problem, som kräver lång tid av rutinmässigt samarbete att klara av. Vårt värnplikssystem medger

inte att denna tid disponeras. När det gäller örlogsfartyg är däremot redan ett ensamt fartyg i regel en autonom enhet – det har ombord alla de delar och all personal som fartyget behöver för att kunna öva och genomföra olika enkla uppdrag.

Ett markstridsförband måste innehålla ett visst antal understöds- och underhållsförband för att kunna fungera. Fartygens autonomitet gör däremot att ett taktiskt fartygsförband relativt enkelt kan sättas samman allt efter behov – förutsatt att den grundläggande samträningen är klar.

Det bör understrykas att erfarenheterna från de PFF-övningar och annan internationell verksamhet, som våra sjöstridskrafter har deltagit i, visar att våra sjöstridskrafter har teknisk förmåga att ingå i multinationella förband och att vi har officerare med förmåga att leda dem.

Kraven på samövning är naturligtvis också starkt beroende av vilka uppgifter som det multinationella förbandet tänkes lösa. Det är självklart en väsentlig skillnad mellan att å ena sidan t.ex. delta i SFOR eller röja minor i Baltikum och å andra sidan att delta i en direkt krigsinsats mot en modernt utrustad och utbildad fiende. Här är det ingen skillnad mellan sjö- och markstridskrafter.

I en osäker hotsituation innebär emellertid sjöstridskrafternas rörlighet stora fördelar. Att dra ur en mekaniserad bataljon från en fredsbevarande insats som håller på att gå snett är ett omfattande företag, medan det av uppenbara skäl är väsentligt enklare att flytta sjöstridskrafter från ett hotat område. Omvänt skulle det vara relativt enkelt att tillföra mera potenta marina enheter från t.ex. NATO för att stödja den nordiska sjöstyrkan om så erfordrades.

Av bland annat detta skäl bör en Nordisk Sjöstyrka inledningsvis övas för insatser på låg hotnivå i första hand i vårt närområde. En typisk skarp uppgift vore att gemensamt genomföra minröjningsuppgifter längs den baltiska kusten. Sjöräddning och havsövervakning vore andra lämpliga initiala uppgifter för sjöstyrkan att utbilda och öva mot. Allt eftersom erfarenheter vinnas kan ambitionen ökas – såväl avseende risknivån som avseende geografisk utsträckning.

Alla de nordiska marinerna – inte minst den svenska – har under senare år minskat i omfattning. Inom ramen för den Nordiska Sjöstyrkan borde man därför kunna överväga en viss specialisering där olika länders styrka kan kompensera andras svaghet. Vi själva är t.ex. särskilt duktiga på minröjning, ubåtar och kustnära ubåtsjakt samt amfibieföretag i skärgård. Vi saknar fregatter för uthålliga uppgifter på större hav, vilket danskar och norrmän har.

HUR SKULLE DEN NORDISKA SJÖSTYRKAN FUNGERA?

Grundtanken är att de nordiska staterna skulle delta vart och ett med ett mindre antal fartyg. Dessa skulle samlas för gemensamma övningar någon månad under året – när inte verkliga insatser genomförs. Syftet med utbildningen skulle vara att successivt skapa en allt större kärna av, i första hand, befäl som har vana att arbeta tillsammans ombord de aktuella fartygstyperna.

Fartygen bör, men behöver inte nödvändigtvis, tillhöra fartygstyper som anmälts till förbandsregistren inom NATO/EAPR (PARP) resp VEU (FAWEU). Härtill kommer en gemensam stab för planering och genomförande av övningar och verkliga uppgifter, Staben bör vara samlad under hela året medan fartygen endast skulle behöva samlas under den tid som de har besättningar med tillräcklig utbildning för att kunna genomföra förbandsövningar. Den grundläggande fartygs- och förbandsutbildningen skulle alltså genomföras nationellt som idag.

När den Nordiska Sjöstyrkan är samlad skulle den bedriva förbandsvisa övningar och öva mot de nordiska ländernas nationella förband. Härtill kommer deltagande i PFF-övningar med andra förband i närområdet.

Frivillighetskravet uppstår först när det blir aktuellt med väpnade insatser enligt lagen om väpnade insatser. Men självklart bör de svenska officerare som kommenderas på deltagande fartyg alla ha förklarat sig villiga att delta i sådana uppgifter. När det gäller värnpliktiga under grundutbildning bör man så långt möjligt utnyttja dem som förklarat sig intresserade av internationell tjänst. Vid en väpnad insats måste dessa sannolikt bytas ut mot redan färdigutbildade – men tack vare de multinationella övningarna skulle det finnas en pool av rätt utbildade sjömän att rekrytera från.

När det gäller deltagande enheter kan man börja med ett mindre antal fartyg och successivt bygga ut styrkan. Kanske skulle det vara lämpligt att börja med en Nordisk Minröjningsstyrka. Sedermera skulle denna kunna kompletteras med, från svensk sida, ett par korvetter, någon ubåt och kanske ett amfibiekompani. Totalt sett skulle de nordiska länderna därigenom kunna skapa en liten men allround och vältränad styrka. Ur denna skulle sedan "Task Groups" kunna organiseras inför verkliga fredsfrämjande insatser när så behövs.

Genom tillförseln av ett amfibiekompani skapas också en resurs för samverkan med markstridsförband som skulle kunna utnyttjas för att koppla ihop den nordiska brigaden med sjöstyrkan.

Enheterna finns redan och investeringsbehovet borde vara mycket lågt – i första hand samband och övningar samt den permanenta staben - så länge som förbundet ges rimliga uppgifter. Därigenom skulle också den politiska signalen om bildandet av en Nordisk Sjöstyrka lätt kunna förverkligas.

AVSLUTNING – DEN NORDISKA SJÖSTYRKANS FÖRDELAR

Sjöstyrkan skulle relativt enkelt och billigt ge en signal om nordisk vilja att bidra till europeisk krishantering. Den skulle omfatta stridskrafter som finns i de nordiska länderna och ha sådana uppgifter som dessa har särskilt god förmåga att utföra – verksamhet kustnära och i randhav. Den skulle innehålla resurser och kunna lösa uppgifter som är särskilt viktiga i vårt maritima präglade närområde.

Sjöstyrkan skulle inte, i varje fall inledningsvis, ha till uppgift att delta i fredsframtvingande uppgifter mot en modern motståndare. Det kommer för övrigt knappast den Nordiska Brigaden heller att kunna. Detta innebär inte att inte sjöstyrkan skulle sakna "skarpa" uppgifter. Marina förband är multifunktionella och kan användas för såväl civila som militära uppgifter – exvis vid miljökatastrofer, havsövervakning, minröjning m.m.

Enheterna skulle utan stora transportkostnader kunna samöva regelbundet både inom det multinationella förbundet som med nationella förband och inom ramen för PFF. Genom örlogsbesök m.m. i anslutning härtill skulle förbundet kunna ges en hög politisk visibilitet.

Den är lätt att förverkliga organisatoriskt. Investeringsbehoven skulle bli låga så länge som styrkan inte avses för direkta krigsuppgifter.

Det enda som verkligen behövs är vilja.

Forfatteren har 1997-99 gennemført Chefsutbildning (VUT II) ved Förvarshögskolan i Stockholm og er nu tjenestegørende i Forsvarskommandoens personelstab.

CHEFSUTBILDNING I SVERIGE

Af

orlogskaptajn Alan Damm

Man skal ikke have opholdt sig længe på Förvarshögskolan (FHS) i Stockholm, før man konstaterer, at svensk kultur og militære traditioner er væsentligt forskellige fra tilsvarende danske, og at kultur, holdninger og uddannelsesindhold på Chefsutbildningen tilsvarende afviger fra det, man forventer at finde ved en dansk militær skole.

Det vil være umuligt på relativt få sider at beskrive alle facetter af den svenske uddannelse, og jeg har derfor valgt at koncentrere mig om emneområder, hvor jeg fornemmer, at forskellene er størst mellem Chefutbildningen og det tilsvarende danske stabskursus.

Jeg har gennemført det svenske kursus sammen med to danske kolleger fra henholdsvis søværnet og hæren, og det skal understreges, at denne artikel afspejler mine personlige - og måske noget subjektive - holdninger.

SKOLENS AMBITION

FHS historie i sin nuværende form er meget kort, idet skolen blev dannet i 1997 ved en sammenlægning af Militärhögskolan (at sammenligne med Forsvarsakademiet), den gamle Förvarshögskola, som koncentrerede sin virksomhed om højere totalforsvarsuddannelse, Förvaltningshögskolan samt dele af Försvarets Forskningsanstalt.

Ambitionen ved oprettelsen af den nye FHS var, at skolen efterhånden skulle opnå status som universitet, og denne ambition udgør stadig visionen for FHS virksomhed. I visionen "Försvarets Universitet" indgår flere dele.

For det første skal FHS være uafhængig, hvilket opnås ved, at skolen ikke er en del af myndigheden Försvarsmakten, men er en fritstående myndighed direkte underlagt ministeriet. Det svenske forsvar kan således ikke længe diktere uddannelsesindhold på FHS, men har selvfølgelig som størstebudger en endog meget stor indflydelse på FHS uddannelser.

For det andet skal FHS forske, hvilket medfører, at uddannelsen ikke alene skal afspejle kundskaber, som skolens lærere har hentet eksternt, men i lige så høj grad skal indeholde de resultater, som skolens stab af forskere selv har produceret. Forskerne skal selvfølgelig i lighed med civile universiteters forskere have en vis undervisningspligt på skolen.

For det tredje skal skolens undervisning ligestilles med andre universiteters virksomhed. Dette medfører, at FHS uddannelser direkte skal kunne meritoverføres til civile universitetsuddannelser og vice versa. Eksempelvis skal en civil statskundskabstuderende kunne følge strategiuddannelsen ved FHS og få godskrevet uddannelsestiden ved sit eget universitet. Omvendt skal FHS militære studerende kunne få meritoverført civile uddannelsesresultater. Når en militær studerende har gennemført først et års lavere stabsuddannelse svarende til VUT I og derefter to års VUT II, har officeren således stort set opnået en bachelor-grad. Efter yderligere godt to års studier ved et civil universitet kan man smykke sig med titlen kandidat, og efter yderligere to års forskeruddannelse enten ved FHS eller civilt bliver officeren ph.d. og kan på lige fod med civile kolleger indgå i forskerteam enten på FHS eller ved civile læreanstalter.

Disse tre betingelser for at kunne danne et Försvarets Universitet er nu ved formelt at være opfyldte. FHS er uafhængig, og forskning drives af en stort antal militære og civile forskere under ledelse af et antal professorer og docenter med civil baggrund. For få måneder siden er skolens uddannelser i princippet blevet godkendt som meritoverførbare.

Efter at have læst på FHS må jeg dog konstatere, at skolen, på trods af at de formelle betingelser er på plads for at starte processen mod universitetsstatus, er meget langt fra reelt at opnå det eftertragtede niveau. FHS uafhængighed er meget tvivlsom, idet den svenske Försvarsmakten påvirker uddannelsesindholdet meget kraftigt og i en uforståeligt konservativ retning, der fastholder FHS som en usædvanligt militær militærhøjskole. Dette vil jeg beskrive i det efterfølgende afsnit om uddannelsesindhold. Forskning gennemføres ved skolen, men det har været meget begrænset, hvor meget man som studerende ved skolen har bemærket dette. Med andre ord er der ingen tydelig sammenhæng mellem forskning og undervisning. Endelig indeholder størstedelen af uddannelsen ikke altid den akademiske kvalitet, man må kunne forvente sig af et blivende universitet. Herom senere i afsnittet om akademisering.

UDDANNELSESINDHOLD

Som skitseret i figur 1 består Chefutbildningen af to hovedretninger, nemlig operativ retning, som varer 23 måneder, og teknisk retning, som har 4 måneders længere varighed. Store dele af de to retninger er sammenfaldende i et fælles hovedprogram af ca. 1 år og 3 måneders varighed. De ekstra 4 måneder, den tekniske uddannelse har til rådighed, benyttes hovedsageligt til grundlæggende tekniske og matematiske fag.

TEKNISK RETNING

OPERATIV RETNING



Figur 1 Chefutbildningens opbygning i diagramform

Profileringen er en 17 ugers overbygning på hovedprogrammet, hvor hver enkelt studerende kan vælge mellem de specialer, der er tilknyttet den studerendes hovedretning. En yderligere specialisering kan ske under fordybningen, hvor der gives den studerende mulighed for helt frit i 7 uger at studere et selvvalgt emne. Dette emne kan være endog meget snævert, og den studerende tilrettelægger selv uddannelsen - eventuelt i mindre grupper - i samarbejde med en vejleder. Når man til dette lægger, at emnet for hovedopgaven kan vælges helt frit, har hver enkelt studerende stor mulighed for at specialisere sig i en retning, der interesserer vedkommende og - som i Danmark - er i overensstemmelse med forsvarrets behov.

Umiddelbart virker det, som om begge uddannelsesretninger og alle profileringer er ligestillede, men (og dette er ikke blot en sur kommentar fra en officer, som har læst personellinien) i virkeligheden betragtes den operative og taktiske virksomhed som det primære under uddannelsen. Dette mærkes tydeligt i prioriteringen af uddannelsestiden i hovedprogrammet samt ved den opmærksomhed, der gives de enkelte profileringer og fordybninger. Det er tydeligvis Försvarsmakten, der ønsker en sådan prioritering, men prioriteringen har opbakning fra hovedparten af de militære lærere samt studerende på FHS. Baggrunden for holdningen er dels en tradition, hvor formålet med videreuddannelse er at bringe den studerende på et højere militærfagligt niveau, ligesom filosofien er med den danske hærs føringskurser. Samtidig gennemses det svenske forsvar af den holdning, at officerer skal professionalisere sig til det yderste også på bekostning af mere generelle kundskaber og færdigheder; disse ting må civilt ansatte tage sig af.

Diskussionen om lønnen eller ægget gælder også her, men resultatet af den svenske prioritering er, at øverste materielansvarlige, øverste personelansvarlige og øverste økonomiansvarlige i det svenske forsvar alle er civile, og således at officerer ikke længere styrer forsvarets egne ressourcetildelinger. Argumenter, der henviser til lægernes situation på sygehusene, bider ikke på flertallet af mine svenske kolleger.

AKADEMISERING

FHS arbejder mod at akademisere uddannelsen, uden det dog er blevet defineret rigtigt, hvad en akademisering indebærer. Efter min mening indebærer en akademisk uddannelse, at teoretiske modeller og anden kundskab studeres og analyseres, hvorefter teorien applikeres - gerne i skriftlig form - på virkeligheden. Eksempelvis kan organisationsteoretiske modeller og erfaringer studeres og analyseres, hvorefter en mulig anvendelse af teoriene i forsvaret kan vurderes.

Strategiundervisningen på FHS er af meget høj kvalitet og følger ovennævnte akademiske metode. Samme høje kvalitet kan også konstateres ved de fleste profileringsgrene og afhængig af de studerende selv ved fordybningsstudierne. Store dele af managementuddannelsen kan derimod karakteriseres som en gammeldags forvaltningsuddannelse, hvor love og bestemmelser doceres, men hvor emner som national- og virksomhedsøkonomi, forvaltningsteori samt statskundskab kun berøres overfladisk eller slet ikke.

Uddannelsen i operationer og taktik er udformet på en efter danske forhold noget speciel måde. Teori gives stort set ikke, og svenske operative og

taktiske reglementer danner grundlag for uddannelsen, hvor kernen er applikatoriske eksempler, feltøvelser (udrykninger) samt stabsøvelser. De applikatoriske eksempler er ofte af én eller to ugers varighed, hvor man i gruppe meget grundigt diskuterer og skriver operative overvejelser. Feltøvelserne baserer sig på en operation, hvor Sverige bliver angrebet eller truet af angreb. På dette grundlag skrives i gruppe de operative overvejelser, hvorefter man rejser til det pågældende operationsområde - eksempelvis Nordland, Gotland og Skåne - og diskuterer og reviderer planen på grundlag af lokale geografiske forhold og operative indspil fra lærerne. Stabsøvelserne handler ligeledes om operationer udgående fra svensk territorium og baserer sig også på gruppevise operative overvejelser, men herefter afprøves planen ved en stor én- eller tougers stabsøvelse på skolens område eller andre stabsøvelsesområder. En sådan stabsøvelse kan involvere stort set alle FHS studerende - begge årgange og måske også VUT I - i alt 300 studerende, hvor stabe i flere niveauer bemandes. Blå kan spille mod øvelsesledelsen (også studerende), eller blå kan spille mod rød. Øvelserne kan være "free play" eller momentopdelte og fast styrede. Formålet med den svenske operative uddannelse er således at udvikle lederskab, gruppedynamik, systemtankegang og samarbejde samt at give de studerende kundskab om forskellige svenske geografiske og operative forhold. Derimod fokuseres der ikke på individuelle evner til analyse og kreativitet, ligesom korrekt gennemførte metoder ikke er det mest væsentlige.

Flertallet af de svenske studerende er meget positive over for denne indlæringsform, og mange synes endda at den operative uddannelse bør prioriteres yderligere end de 55% af uddannelsesstunden, der er til rådighed, hvis man har valgt operativ-taktisk profilering og fordybning. Jeg selv, der med en management-profilering har brugt 30% af den samlede uddannelsesetid til operationer og taktik, synes at mødet med den svenske uddannelsesmodel har været interessant. Men efter 3 feltøvelser, 5 stabsøvelser og et utal applikatoriske eksempler syntes jeg efterhånden at ensformigheden meldte sig. Samtidig er det min opfattelse, at gennemførelsen af uddannelsen med den meget praktiske orientering rimer meget dårligt med FHS akademiske ambitioner. Uddannelsen bør til en hvis grad knyttes til teori og individualiseres.

PÆDAGOGIK

Læseren har nok bemærket, at jeg konsekvent har benyttet betegnelsen "studerende" i stedet for det traditionelle danske "elev". Dette er med fuldt overlæg, idet FHS policy er at kalde kursisterne for studerende. Baggrunden er - argumenteres det - at elever er passive personer, der beordres til en skole og passivt

modtager den af skolen planlagte uddannelse. En studerende derimod er aktiv, har holdninger til den planlagte uddannelse, tager ansvar for sin egen situation og deltager i planlægning og gennemførelse af uddannelsen.

De studerendes indflydelse på uddannelsen er derfor generelt stor, varierende fra fordybningsblokken og hovedopgaven, hvor den enkelte studerende er autonom men med støtte fra en vejleder, og til den mere skemabundne uddannelse, hvor de studerende kollektivt har indflydelse gennem en repræsentant, der sammen med det ansvarlige institut (faggruppe) planlægger uddannelsen. De studerende har ligeledes en repræsentant i FHS bestyrelse - ja, FHS har en bestyrelse!

De studerendes eget ansvar kommer også til udtryk i formerne for resultatkontrol. Alle fag eller fagblokke afsluttes med en eksamen, og de studerende er medbestemmende, når formerne for resultatkontrol fastlægges. Individuel mundtlig eksamen bruges ikke, og individuel skriftlig eksamen er ikke det mest benyttede. Derimod bruges i stor udstrækning mundtlig gruppeeksamen, eventuelt med et kort individuelt skriftlig oplæg produceret i hjemmet. En større skriftlig hjemmeopgave kan ligeledes udgøre resultatkontrollen. Formålet med resultatkontrol er ikke at kontrollere den enkelte elev, men derimod at kontrollere uddannelsen, hvilket medfører, at der kun findes to niveauer på bedømmelsen: "godkendt" og "ikke godkendt". Får man "ikke godkendt", er det som udgangspunkt uddannelsens fejl og ikke den enkelte studerendes, hvorfor man har ret til supplerende uddannelse og to omprøver. Man dumper derfor ikke på FHS, men det sker, at en studerende opfordres til at forlade uddannelsen, men så er det ikke som følge af et prøveresultat, men fordi man har svigtet den tillid, FHS viser de studerende.

Mødepligt er et emne, der diskuteres seriøst før tiden. Det ser ud til at mødepligten bevares, først og fremmest, fordi de studerende er fuldt lønede officerer. Derimod arbejdes der mod en 16 lektioners uge; fire dage á 4 lektioner med onsdagen som undervisningsfri dag. Resten af tiden skal være fri til gruppearbejde eller individuel forberedelse og opgaveløsning. Visse institutter har allerede realiseret ambitionen. Dette er naturligvis de institutter, der er længst fremme i akademiseringsprocessen, nemlig strategi og lederskab, men dette er selvfølgelig samtidig de områder, hvor der findes litteratur og teori tilgængeligt, der kan danne grundlag for relevante og mangfoldige hjemmeopgaver. Profileringerne har fungeret efter samme princip, men heroverfor står det operative institut og managementinstituttet, der i hovedprogrammet ikke er kommet bort fra de 6 daglige lektioner samt af og til lidt ekstra.

Sidste del af den interessante pædagogik på skolen er bedømmelsesprocessen. De studerende er de drivende kræfter, når bedømmelser skal afgives, idet primærgruppen (syndikatet) udfærdiger udkast til en bedømmelse af hvert

enkelt gruppe medlem. Bedømmelsen er udelukkende prosa og skal indeholde mindst én mindre god egenskab hos den enkelte, og efter at gruppen er enig om indholdet (som ofte er skrevet af den bedømte selv), sendes den til udtalelse og godkendelse hos de øvrige studerende og til sidst i lærerkollegiet. Næste skridt er, at gruppen skal indstille, hvem fra gruppen der skal have "meget tilfredsstillende" som uddannelsesresultat, og igen skal hele holdet (ca. 90 studerende) opnå enighed om, hvilke ca. 25% af de studerende der skal opnå dette resultat. Listen forhandles derefter med lærerkollegiet, til der er opnået enighed.

Bedømmelsesmetoden er interessant, og både processen og resultatet har været overraskende positivt. Da det skriftlige arbejde og eksamensresultaterne ikke vurderes systematisk, er det imidlertid hovedsageligt subjektive vurderinger af den enkeltes aktivitet og fremtoning i skoletiden, der danner grundlag for de afsluttende bedømmelser. Så længe det svenske forsvar - ligesom det danske - stiller krav om en bedømmelse, og om at de ca. 25% i toppen af årgangen skal identificeres, bør man være varsom med at indskrænke sine muligheder for en objektiv bedømmelse. Jeg påstår ikke, at et differentieret karaktersystem altid er fuldt objektivt, men det kunne udgøre en væsentlig brik i helhedsbedømmelsen af den enkelte studerende.

AFSLUTNING

Når de to års studier ved FHS skal sammenfattes, må det ske med ordene "spændende" og "lærerigt". Den måde, jeg har valgt at beskrive facetter af Chefsutbildningen, kan måske virke noget kritisk, men det har ikke været hensigten at male et negativt billede af uddannelsen og skolen. Det kan nemlig ikke nægtes at to års uddannelse har været udviklende, specielt når en så stor del af ansvaret for uddannelsen har været lagt på mine egne skuldre, og når jeg har haft mulighed for at påvirke indholdet mod emner, der netop har min interesse.

Sverige har efter ophøret af den kolde krig slækket på sin stramme neutralitetspolitik og er nu meget interesseret i internationalt samarbejde. Det er tydeligt, at vi udenlandske studerende er blevet mødt med positiv nysgerrighed, og at vore meninger og holdninger er blevet værdsatte.

At så stor en del af uddannelses-tiden bliver brugt til uddannelse i operationer kan - især i et meget hærdomineret Sverige stadig præget af invasionsforsvarstankegang - virke afskrækkende på en søofficer, men andre dele af uddannelsen er som tidligere beskrevet yderst interessante og holder en meget høj kvalitet. Samtidig giver muligheden for at profilere og fordybe sig i en

speciel retning officerer chance for at opnå en særlig kompetence, der kan være nyttig i den efterfølgende tjeneste. Fra i år åbnes en profilering i strategi og international politik, og en officer, der følger denne linie, vil således kunne studere sikkerhedspolitik i næsten et år. Den våben- eller teletekniske retning vil kunne være interessant for officerer, der efterfølgende skal tjenestegøre i projektgrupper, ligesom jeg er overbevist om, at jeg i min nytiltrådte tjeneste vil få stor glæde af mine specialstudier i organisations- og personerspørgsmål. Endelig skal jeg pege på, at pædagogikken, selv om alt næppe direkte kan overføres til danske forhold, kan give inspiration til officerer, der skal tjenestegøre som lærere ved danske militære skoler.

FHS udvikler sig, og det går hurtigt. Jeg er overbevist om, at skolen om nogle år vil nå målet at opnå universitetsstatus, og jeg tror, at det vil være interessant for det danske forsvar og søværnet at følge denne udvikling. Jeg kan således kun anbefale, at søværnet jævnligt sender officerer på VUT II i Stockholm.

Radisson SAS
JUTLANDIA HOTEL FREDERIKSHAVN

Havnepladsen 1, Box 89
DK-9900 Frederikshavn
Denmark

Orlogskaptajn Torben L. Martinsen, tidl. Forsvarsakademiet, nu Søværnets Materielkommando, fortsætter her med tredje del af sin artikelserie om hangarskibe.

HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER (DEL3)

Radaren

Før radarens indførelse måtte hangarskibene om natten som oftest trække sig ud af farezonen for fjendtlige angreb, da deres muligheder for at forsvare sig var stærkt begrænsede. Under fare for flyangreb om dagen holdtes kontinuerlige rekognosceringsfly og Combat Air Patrols (CAP) i luften for at undgå overraskelsesangreb. Ofte sendte man også skibe frem, de såkaldte pickets, for at give et tidligere varsel om flyangreb.



AEW SEA KING helikopter

Disse to forhold var fremherskende for stillehavskrigen indtil 1942. Herefter havde alle amerikanske hangarskibe radar og kunne effektivisere deres operationer mod japanerne, der først fik operative radarsystemer året efter³⁸. Det var således efter radarens indførelse muligt at deltage i natoperationer og holde sine fly tilbage på hangarskibet og først sende dem i luften, når fjenden angreb.

Det nye, elektroniske element skulle dog først indarbejdes i den amerikanske, maritime doktrin. Under kampene om Salomonøerne havde en amerikansk flådestyrke potentiel fordel af at besidde radar mod en japansk uden, og alligevel gik en oplagt mulighed for en stor sejr gennem et natslag tabt.

Disse forhold måtte briterne delvis genopdage under Falklandskrigen. De britiske hangarskibe her havde ganske vist radarsystemer, men varslingstiden mod lavtgående fly er på grund af jordens krumning og moderne flys stærkt forøgede hastighed ikke særlig lang. Som konsekvens heraf har man netop udviklet specielle, flybaserede radarvarslingsystemer, de såkaldte Airborne Early Warning fly (AEW). Men bl.a. pga. de britiske hangarskibes ringe størrelse og ringe flykapacitet havde man bortsparet denne flytype. En anden årsag var, at man i de normale operationsområder altid forventedes at være indenfor rækkevidde af egne landbaserede fly. Men ved Falklandsøerne måtte man derfor igen sende dyre skibe frem som radarpickets og bruge de sparsomme fly på CAP-missioner. I dag anvendes SH 3 Sea King helikoptere med indbygget varslingsradar som AEW på de britiske hangarskibe. Amerikanerne anvender E-2C Hawkeye, der har en radarrækkevidde på ca. 500 km, og kan samtidigt præsentere op til 600 mål.

Indførelsen af radarsystemet under den 2. verdenskrig bevirkede i øvrigt en næsten samtidig indførelse af operationsrummet³⁹, hvorfra de ledende officerer på baggrund af radarens situationsbillede kunne lede slagets gang. Dette var en stor forbedring i forhold til tidligere, hvor søslagene blev ledet fra broen, og situationsbilledet var det, man kunne se herfra, støttet af efterretninger, man fik fra andre enheder via radio eller signallys.

Bevæbning

Udviklingen af de hangarskibsbaseerede flys bevæbning kan inddeles i tre forskellige perioder:

I den første periode var angrebsvåbnene bomber og torpedoer. De torpedobærende fly kunne engageres af fjendens fulde potentiale af maskinkanoner, kanoner og jagerfly, mens styrtbombere normalt havde lidt lettere forhold,

³⁸ Electronic Warfare by J P R Browne, Brassey's 1998, side 19.

³⁹ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 133.

fordi ikke alle skibskanonerne kunne eleveres til at bære imod dem. Mens en torpedo, der ramte sit mål ofte var ødelæggende for målet, var flybomberne langt fra altid ødelæggende. En kombination af de to våbensystemer blev derfor ofte foretrukket, hvor styrtbomberne ankom først og søgte at tiltrække sig den fjendtlige ild, mens torpedobomberne ankom lidt senere og afleverede deres våben.

I den anden periode – tidsmæssigt lige efter den 2. verdenskrig - blev styrtbombning og torpedoangreb opgivet pga. jettflyets høje fart og pga. den generelle sårbarhed. I stedet indførtes bevæbningen med nukleare våben, der kunne afleveres på større afstande og ødelægge selv store målkomplekser, uden at våbnene havde større præcision. Mod skibsmål kunne også anvendes konventionelle raketter samt missiler.

Den tredje periode indledtes under Vietnamkrigen, da man pga. politiske hensyn ikke brugte nukleare våben, og pga. nordvietnamesernes effektive luftforsvar ikke kunne komme tæt nok til at aflevere almindelige konventionelle bomber. Dette ledte til videreudviklingen af missiler og styrede præcisionsbomber. Netop disse våbentypers anvendelse under Falklands- og Golfkrigen har vist, hvad moderne fly er i stand til.

For at gennemtrænge et moderne luftforsvar vil angrebsflyene kræve hjælp fra andre specialiserede flytyper som jagerfly, AEW-fly og ECM-fly (Electronic Counter Measures) og afhængigt af afstanden måske også tankerfly.

M.h.t. hangarskibenes bevæbning er denne udviklet fra store 8" kanoner til forsvar overfor krydsere og destroyere til de under den 2. verdenskrig radarstyrede kanoner og nu luftforsvarsmisiler og hurtigskydende maskinkanoner (Close in Weapons Systems (CIWS)).

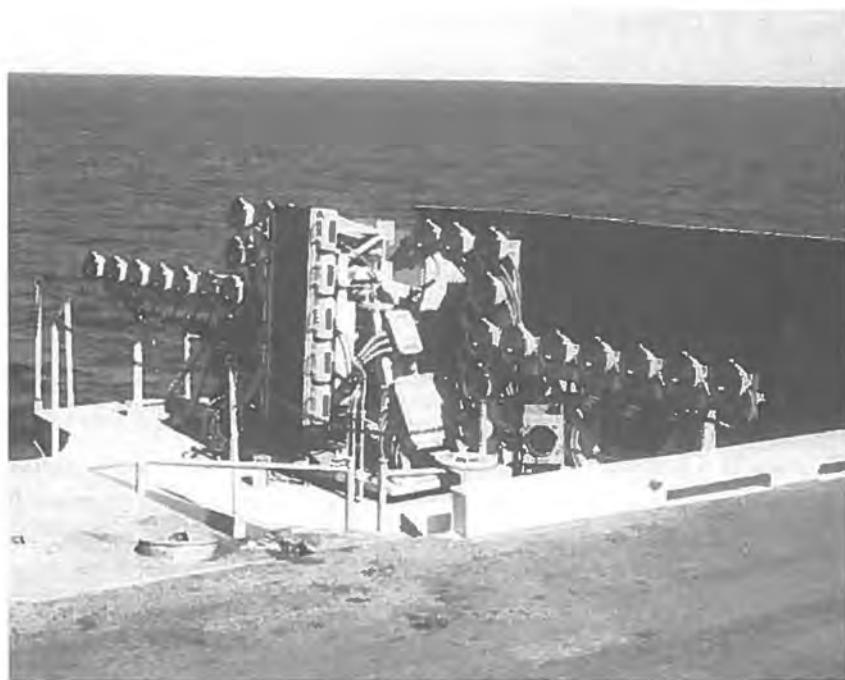
Under den 2. verdenskrig fremkom nærhedsbrandrøret til artillerigranaterne, der gjorde det særdeles vanskeligt for fly at gennemtrænge et sammensat Task Force forsvar.

Senere er hangarskibenes defensive bevæbning af vægthensyn ofte blevet ofret, når de har skullet tilpasse sig udviklingen. Senest er de britiske hangarskibe ved at få afmonteret deres Sea Dart missilsystem for at gøre plads til et par ekstra Harrierfly og et ammunitionsmagasin med offensive våben til RAF Harrier GR-3, således at disse fly bedre kan anvendes fra hangarskibene.

Landingshjælp

Med indførelsen af jettflyene forøgedes landingshastigheden og også ulykkesfrekvensen. Piloterne kunne kun vanskeligt nå at reagere på de håndsignaler, som en landingskontrolløffer med håndflag signalerede om hastighed, position og højde på flyet. Man indførte derfor et spejlsystem. Systemet

som blev opfundet af en britisk orlogskaptajn, H Goodhart.⁴⁰ Herefter kunne piloterne se deres eget fly i forhold til landingsdækket, og ulykkesfrekvensen faldt betydeligt⁴¹.



Lyslandesystem

⁴⁰ Navies in the Nuclear Age by N Friedman, 1993, side 16.

⁴¹ Naval Air Power by P G Pugh, Naval Forces no. V/1989, side 22-23.

Katapulten

En hydraulisk katapult blev normalt brugt umiddelbart før og under den 2. verdenskrig, når dækket var fyldt med fly, der skulle i luften. De første fly ville under disse omstændigheder ikke have et tilstrækkeligt langt tilløb og måtte derfor sendes i luften på denne måde. De efterfølgende fly kunne, når der var plads nok, starte uden katapulthjælp.

Efter krigen blev flyene efterhånden endnu større og tungere og kunne kun komme i luften vha. katapultstart. Den hydrauliske katapult viste sig hurtigt at være for svag og blev udskiftet med en dampdrevne⁴². Dampkatapulten blev af en britisk orlogskaptajn, C. C. Mitchell, udviklet af dele fra en tysk V-1 affyringskatapult.⁴³



Afprøvning af dampkatapult på HMS PERSEUS

⁴² Navies in the Nuclear Age by N Friedman, 1993, side 15.

⁴³ Navies in the Nuclear Age by N Friedman, 1993, side 15.

Med dampkatapulten kunne fly sendes i luften næsten uden hensyntagen til vindretning og skibets fart. Disse to forhold havde ellers før været nødvendige parametre.⁴⁴ Ofte måtte et hangarskib undervejs til et operationsområde dreje op mod vinden for at skabe tilstrækkelig vind hen over dækket til, at fly kunne lette eller lande. Under denne procedure var hangarskibet specielt sårbar overfor ubådsangreb, fordi kurs og fart skulle overholdes i undertiden lang tid, indtil flyoperationerne var overstået.

Den teknologiske ændring af hangarskibene medførte efterhånden en voldsom forhøjelse af anskaffelsespriser og driftsomkostninger for hangarskibe. Denne udvikling var som tidligere omtalt en af årsagerne til, at Storbritannien i midten af tresserne opgav at udskifte sine hangarskibe fra den 2. verdenskrig, og som konsekvens heraf måtte det sidste hangarskib til konventionelle, fastvingede fly, HMS ARK ROYAL, udfases i 1978 uden erstatning. Netop HMS ARK ROYAL indførte i tresserne det ca. 25 tons tunge Phantom II fly. Dette flys krav angav netop grænsen for hangarskibets kapacitet. US Navy måtte i starten af firserne opgive at indføre F-14 Tomcat på USS MIDWAY pga. flyets store vægt.⁴⁵

De øvrige nationer, som stadig besidder ældre hangarskibe, Brasilien og Indien, har måttet se i øjnene, at de ikke vil kunne erstatte deres nuværende flytyper med mere moderne, tungere fly, fordi der ikke er plads ombord til at indføre kraftigere katapulter, der kan sende disse fly i luften. Deres eneste løsning vil være at indkøbe ældre Harrierfly eller investere i nye hangarskibe. Den største ulempe ved dampkatapulter, ud over størrelsen og prisen, er at der kræver så meget energi til at sende moderne fly i luften, at skibets fart ofte reduceres væsentligt.⁴⁶

Start og landing fra et hangarskib har altid været forbundet med en betydelig højere risiko for ulykker end nogen anden form for flyvning. Vejret har selvfølgelig ofte en stor indflydelse, men alene størrelsen af hangarskibets start- og landingsbane gør flyvning vanskelig og farlig.

En halvofficiel, amerikansk statistik godtgør dette; under den 2. verdenskrig var sandsynligheden for, at en pilot kom ud for et alvorligt uheld under start/landing i sin tid som hangarskibspilot, ca. 40%, mens den i dag er ca. 5%.⁴⁷

⁴⁴ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 100.

⁴⁵ Naval Airpower by G G Pugh, Naval Forces vol V/1989, side 22.

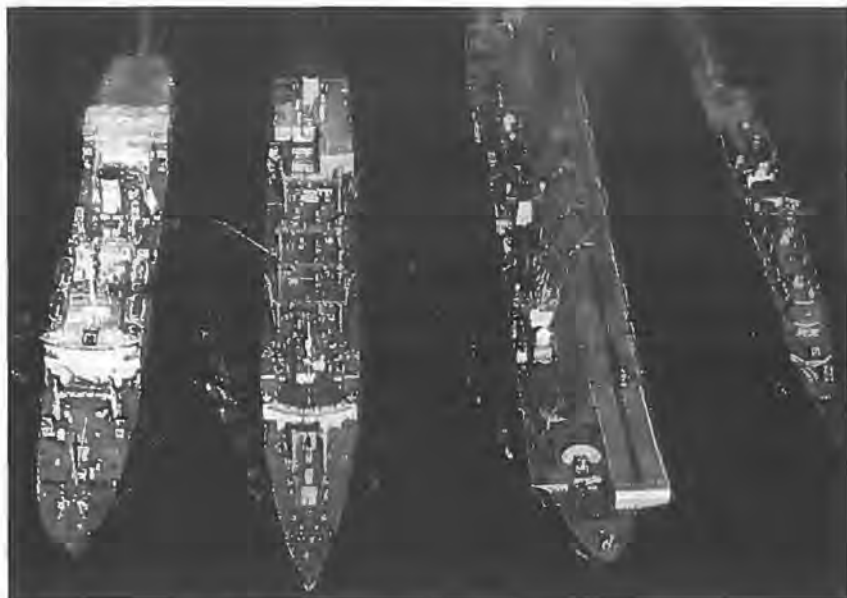
⁴⁶ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 100.

⁴⁷ Kommandør T Manval, CVX Program Manager, Chilworth Conference, 15 DEC 1997.

Logistik

Hangarskibets evne til at producere flysorties er og har altid været det afgørende element. De fleste hangarskibe har kun en ret begrænset beholdning af flybrændstof og våben og er således yderst afhængig af en hurtig levering af forsyninger fra de medfølgende forsyningskibe.

Et hangarskib kan typisk kun understøtte mellem 2 til 3 dages offensive operationer - med samtlige offensive fly - før beholdningen af bomber og missiler er opbrugt, og skibet må trække sig tilbage og genforsyne. FORRESTAL har f.eks. plads til en ammunitionsmengde på ca. 1650 t.⁴⁸



Genforsyning af en INVINCIBLE-klasse

Før den 2. verdenskrig var det almindeligt anerkendt, at en større flådestyrkes kampkraft blev nedsat med 10% for hver gang forsyningslinierne blev forøget med 1.000 NM.⁴⁹ Men amerikanerne udviklede et logistisk koncept, der overvandt svagheden ved de lange forsyningslinier, og som frem til i dag har bevirket, at en Task Force med de rette logistiske tildelinger - om nødven-

⁴⁸ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 114.

⁴⁹ Modern Sea Power by B Brett, 1986, side 58.

digt uafhængig af landbaserede støttepunkter - kan virke selvforsynende i op til mange måneder. Amerikanerne havde i modsætning til briterne og franskmændene ikke tradition for landbaserede støttepunkter, og deres flydende logistiske støtte måtte derfor omfatte alt: reparationssskibe, flydende tørdokker, forsyningssskibe, ammunitions-skibe, hospitals-skibe, tankskibe, flydende kraner, havundersøgelsesskibe, vanddestillations-skibe, kulskibe og underbringelsesskibe. I stedet for landbaserede støttepunkter oprettede amerikanerne flydende støttepunkter i Stillehavets koralatoller, hvor de kæmpende enheder kunne søge hen, eller hvorfra de kunne få bragt deres logistiske støtte. Selv skibenes besætninger kunne udskiftes i rum sø, og de kunne efterfølgende slappe af på et hotelskib i en ø-atol. Ved krigens slutning havde amerikanerne ca. 13.000 flådefartøjer af alle typer, heraf var ca. 600 større forsynings-skibe.⁵⁰ Dette gjorde USA til den ubestridt største flådemagt, en position landet har den dag i dag.

DEN DOKTRINÆRE UDVIKLING

De indledende operationer med hangarskibe fra den 1. verdenskrig og frem til de første år af den 2. verdenskrig bestod i støtteoperationer til flådernes slagskibe. Slagskibene med deres store kanoner sejlede som i Nelsons dage i kølvandsorden, således at deres artilleri havde størst mulighed for at kunne række fjendens skibe. Hangarskibe deployerede i læ af slagskibene. Først efter Pearl Harbour og indførelsen af Task Force-princippet med en eller flere hangarskibe som det centrale element blev den maritime doktrin ændret radikalt. Herefter blev slagordenen ændret til at være mere cirkulær.

Hangarskibet havde med sine fly en evne til meget hurtigt og med stor vægt at udføre operationerne, specielt bør operationer mod landmål fremhæves (styrke projektion mod land eller Strike Warfare). Denne operationsform blev videreudviklet under den 2. verdenskrig til noget nær den perfekte støtte til amfibieoperationer og landstyrkers kamp i land.

En Task Force er normalt selvforsynende og kan sammensættes til at udføre næsten alle gængse maritime operationstyper som:

- Anti Air Warfare (AAW)
- Anti Submarine Warfare (ASW)
- Anti Surface Warfare (ASuW)
- Strike Warfare

⁵⁰ Ibid., side 58.

- Amphibious Warfare
- Mine Warfare (MW)

Og dertil en række Support Warfares som f.eks. Command and Control Warfare (C2W) samt den nødvendige logistik.

Herudover kommer de fredsstøttende operationstyper, som specielt efter afslutningen på den kolde krig har været udført i et stærkt stigende antal. Hangarskibet har vist sig som en særdeles anvendelig kommando- og kontrolplatform også for disse operationer, og specielt hvor et landbaseret hovedkvarter ikke har været muligt at opstille.



USS ABRAHAM LINCOLN

En Task Force vil som ovenfor nævnt være sammensat af et eller flere hangarskibe med et antal skibe til hangarskibets beskyttelse. Denne eskorte kan for en amerikansk Task Force bestå af en eller flere Aegiskrydsere⁵¹ eller destroyere til primært luftforsvar, en række destroyere og fregatter til primært antiubådskrigsførelse og overfladeoperationer samt en eller flere nukleare angrebsubåde til antiubåds- og overfladeoperationer. Herudover vil der næsten altid være tilknyttet forsynings- og reparationskibe. Endelig kan der være tilknyttet specialskibe som f.eks. amfibieskibe og skibe til mineopklaring og -rydning.

Den samlede Task Force vil bevæge sig i forhold til det trusselsbillede, der er opbygget. Er der tale om en stor ubådstrussel, vil den som oftest være meget tæt samlet omkring hangarskibet og forsyningskibene for at minimere fjendens muligheder for at komme på skudhold af disse essentielle enheder.

Under andre forhold er en større spredning af enhederne ønskelig, f.eks. under luftforsvar, hvor enhederne har brug for større manøvrerum.

Generelt set behøver et hangarskib mere manøvrerum end andre orlogsskibe for at kunne reagere på trusler mod skibet og for at udføre sine flyoperationer. Ved at udnytte vindretningen kan hangarskibet skabe større opdrift for flyene under start og landing; dette er ikke en nødvendighed, men bliver ofte udnyttet. Af disse årsager vil en eskorte normalt holde en afstand af ca. 1 NM til hangarskibet.

Hangarskibets flystyrke

Som tidligere omtalt er hangarskibet nærmest at betragte som en flydende flyvestation. Flyene kan ses som en del af den samlede Task Force's våbensystemer og sensorer. Fly og skibe er indbyrdes afhængige og behøver hinandens hjælp for at tilvejebringe det taktiske billede og udkæmpe den maritime kamp. Sammensætningen af flystyrken varierer efter opgavens art og hangarskibets størrelse, men kan under optimale forhold indeholde:

Airborne Early Warning (AEW) fly, hvis primære rolle er at give tidlig varsel til det lagdelte luftforsvar af en Task Force. AEW-fly har faciliteter til CAP-kontrol. I dens sekundære rolle kan den medvirke til ASuW og Close Air Support (CAS) til styrker i land. Et hangarskib vil normalt have normeret 3 til

⁵¹ AEGIS er navnet på et amerikansk C3-system, der er specielt optimeret til luftforsvar. Systemet har integreret skibets sensorer og våbensystemer til et kommando, kontrolsystem og kommunikationssystem.

5 fly til løsning af denne opgave, således at der kan sikres kontinuerlig radarvarsling.⁵²

Tankfly, hvis primære rolle er at levere brændstof til de fly, der måtte have missioner på større afstande, end deres normale rækkevidde tillader. Tankflyene kan være dedikerede fly som den amerikanske KA-6, men også andre fly kan være modificeret til at kunne udføre denne rolle, f.eks. S-3 Viking.

ASW fly og helikoptere, der har som deres primære opgave at afskære fjendtlige ubåde i at komme på skudhold af en Task Force. Den sekundære rolle er deltagelse i ASuW. I US Navy anvendes S-3 Viking, samt ASW-helikoptere som SH-3 Sea King og SH-60 Ocean Hawk.

ECM/SEAD-fly (Electronic Countermeasures/Suppression of Enemy Air Defence) er fly, der ved hjælp af elektronisk krigsførelse (E/W) detekterer og jammer fjendtlige radarsystemer samt neutraliserer det fjendtlige luftforsvar med hard kill våben, således at en Task Force's angrebsfly kan udføre deres mission. Kun US Navy har et dedikeret fly til denne rolle, EA-6B Prowler. Man søger i stigende grad at indbygge denne evne i multirollefly.

Luftforsvarsfly, hvis vigtigste rolle er deltagelse i det lagdelte luftforsvar samt at udføre eskorteopgaver under angrebsmissioner. De mest udbredte jagerfly er F-14 Tomcat og Sea Harrier.

Jagerbombere, som primært bliver anvendt til alle former for flyangreb mod mål på land, men også anvendes til ASuW og MW. Typiske eksempler er F-18 Hornet og Harrier GR-3. Også andre fly kan anvendes i denne rolle, f.eks. anvendtes S-3 under Golfkrigen også som konventionelt bombefly.

Herudover anvendes et logistisk støttefly, som ikke er stationeret ombord, men anvendes til personel- og godstransport. Flyet hedder C-2A Greyhound og går også under betegnelsen COD (Cargo Onboard Delivery).

Til anskueliggørelse af hangarskibets potentiale kan anføres, at et enkelt amerikansk hangarskib med sin flystyrke på ca. 75 fly har en størrelse og slagkraft, der overgår mere end 75% af verdens nuværende flyvevåbner.

Opretholdelse af en flystyrke med mange forskellige specialiserede flytyper har været nødvendig, men er dyr og nedsætter antallet af egentlige

⁵² The Naval Air Command in the 1990s by C Cooke-Priest, RUSI Journal, April 1993, side 53.

kampfly. For at minimere disse omkostninger og samtidig forøge effektiviteten forsøger man at nedbringe antallet af forskellige flytyper ved at udvikle multirollefly. Denne udvikling har været i gang længe og kan ses på fly som f.eks. Harrierflyet. Det fås i en jagerudgave, Sea Harrieren, hvis sekundære rolle er som angrebsfly, og den fås i en angrebsudgave, hvor den sekundære rolle er som jagerfly. Det franske Rafale M er et multirolle fly, som også F/A-18 Hornet er det. Senest er også F-14 Tomcat jagerflyet blevet modificeret til at kunne påtage sig angrebsopgaver med præcisionsvåben i alt slags vejr. Det amerikanske mål med denne effektivitetsstigning er at forøge antallet af kampfly på hangarskibet fra de nuværende ca. 50 til ca. 60.⁵³ Også andre støttefly bliver erstattet ved at overføre deres kapacitet til multirollefly. F.eks. er det dedikerede tankfly KA-6 erstattet af ASW-flyet S-3. På lidt længere sigt vil den nye F-18 Super Hornet erstatte F-14 Tomcat, og et "Common Support Aircraft" er planlagt til at skulle erstatte S-3 Viking, C-2A Greyhound og E-2C Hawkeye.

Briterne har opgivet selv at producere en afløser for Harrierflyet og har indgået et samarbejde med amerikanerne om udvikling og produktion af Joint Strike Fighter (JSF). Dette fly forventes at blive bygget i to versioner: en STOVL-udgave til US Marine Corps (642 stk.) og Royal Navy (60 stk.). Den anden bliver en konventionel udgave til US Navy (300 stk.) og US Air Force (2.036 stk.). JSF skal således erstatte en række forskellige fly, bl.a. Sea Harrier, AV-8B, F-18, F-16 og A-10. Produktionen forventes at blive indledt 2004 og en operativ ibrugtagning 2008⁵⁴. Senest har RAF meddelt interesse for et antal STOVL-udgaver til afløsning af deres Harrierfly.

Anti Air Warfare

Formålet med AAW er at forhindre fjenden i at kunne aflevere sine våben. Luftforsvaret kan beskrives som bestående af fem dele:

1. Efterretninger
2. Varslingssystemer.
3. Elektronisk krigsførelse.
4. Kommando- og kontrolsystemer
5. Våbensystemer.

⁵³ The Future of Carrier Aviation by T W Trotter, Naval War College Review, Winter 1993, side 31.

⁵⁴ Strikefighters Come Aboard by R Scott, Jane's Navy International July/August 1998.

Efterretninger om den mulige trussel er vigtig, fordi det betyder, at forsvaret kan optimeres til at imødegå truslen. Efterretninger fås primært fra eksternt hold.



AEW-fly med CAP

Et eksempel på, hvor vigtige sådanne informationer kan være, er fra Falklandskrigen. Da den britiske Task Force's to hangarskibe den 4. maj 1982 lå sydøst for Falklandsøerne, blev de angrebet af to argentinske fly med exocetmissiler. Briterne forventede ikke, at argentinerne kunne angribe med sømålsmissiler. Deres indledende efterretninger var nemlig, at argentinerne ifølge franske eksperter endnu ikke havde opnået et tilstrækkeligt teknisk og taktisk niveau til at kunne anvende dem. Desuden blev det også påstået, at de ikke kunne lufttanke. Begge dele viste sig at være forkert, og resultatet var, at destroyeren SHEFFIELD blev sænket⁵⁵. Tidlig varsling er essentiel for at kunne nå at reagere i tide. I forbindelse hermed anvendes en række forskellige aktive og passive sensorer, hvor radarsystemet er et af de vigtigste. Men da radarstråler ikke afbøjes særlig meget af jordens krumning, kan skibsbaserede radarsystemer ikke anvendes over særlig store afstande mod lavtflyvende fly

⁵⁵ Modern Naval Combat by D Miller and C Miller, 1991, side 196-197.

og missiler. Derfor anvendes specielle AEW-fly. Man kan også sende et eller flere af Task Forcens eskorte frem som radar picket for at opnå tidlig varslng. Dette rummer naturligvis en fare for den udsendte enhed, der alene vil møde fjenden, sådan som det sås med SHEFFIELD.

Elektronisk krigsførelse spiller også en meget stor rolle i luftforsvaret, fordi den kan forhindre eller besværliggøre fjendes måludpegning og målfatning, der igen vil forsinke fjendens våbenaflevering og tvinge ham tættere på en Task Force, hvor flere våbensystemer kan bringes i anvendelse.

Et kommando- og kontrolsystem er vigtigt for at kunne rumme og håndtere den samlede taktiske situation og hurtigt formidle måldata på de indkommende trusler, således at en effektiv koordination af luftforsvaret kan finde sted.

Våbensystemerne udgøres af jagerfly, luftforsvarsmissiler, Surface to Air Missiles (SAM), radarstyret skibsartilleri, hurtigskydende maskinkanoner Close In Weapons Systems (CIWS) og de såkaldte softkill systemer som chaff og flares.

Luftforsvaret af en Task Force er baseret på dybdeforsvar og kan normalt opdeles i tre afstandsafhængige områder eller zoner omkring denne⁵⁶:

- Den yderste forsvarsring udgøres af de hangarskibsbaserede fly, der udgør den mest effektive del af et Task Force luftforsvar. Flyene kan udføre luftforsvar flere hundrede sømil fra en Task Force ved at udføre Combat Air Patrols (CAP), som normalt består af to fly, deployeret ud i trusselsretningen. Formålet er så tidligt som muligt at kunne eliminere den fjendtlige lufttrussel ved at tilintetgøre den eller forhindre dens våbenaflevering. En permanent CAP kræver, afhængig af afstanden mellem hangarskibet og patruljeområdet, som min. seks fly, to på CAP, to på vej til afløsning og to på vej tilbage for at tanke op til næste patrulje.⁵⁷ CAP's kan være kontrolleret af hangarskibet, af en radar picket eller af et AEW-fly. Anvendelse af AEW-fly og lufttankning kan, afhængig af truslen, nedsætte antallet af fly til at opretholde en CAP. Værdien og effektiviteten af CAP kan illustreres af et eksempel fra Middelhavet 1981, hvor to F-14 jagere nedskød to libyske jagerfly, der forsøgte at trænge ind mod hangarskibet NIMITZ.⁵⁸

⁵⁶ How to Make War by J F Dunnigan, 1996, side 268-269.

⁵⁷ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 130-131.

⁵⁸ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 148.

- Den midterste ring udfyldes af de eskorterende skibes langtrækkende missilforsvarssystemer, der undertiden kan række op til 100 NM. Hovedopgaven er her at tage sig af de trusler, der enten er sluppet forbi de udsendte CAP's eller som af en eller anden grund har kunnet undgå den fremskudte radardækning. Denne forsvarszone er yderst vigtig, fordi - selvom man har defineret en sandsynlig trusselsretning - så vil fjenden næsten altid søge at gøre det uforudsete og angribe fra en anden retning.
- Den inderste zones luftforsvar udgøres af de korttrækkende våbensystemer som SAM, kanoner og CIWS. Disse systemer har en typisk rækkevidde fra henholdsvis ca. 10 NM og ned til ca. 1 NM. I denne inderste forsvarszone beskytter de enkelte skibe primært sig selv, men enkelte eskorteskibe kan være placeret tæt på hangarskibet for yde dette beskyttelse.

Den samlede Task Force kan således være spredt ud over et meget stort område for, dels at give en bedre anvendelse af enhedernes sensorer, dels for at forbedre våbenrækningen, der giver gensidig beskyttelse. Hangarskibet bidrager primært med fly til det fremskudte forsvar og som kommando- og kontrolplatform, men har som oftest også defensive våbensystemer, der primært indgår i skibets egenbeskyttelse.

Anti Submarine Warfare

Formålet med ASW er ikke primært at sænke de fjendtlige ubåde, men at hindre dem i at komme på skudhold af en Task Force.

De faktorer, der gør sig gældende med hensyn til efterretninger, kommando- og kontrolsystemer samt varsling for AAW, er stort set de samme, som gør sig gældende for ASW.

Varslingen er dog betydelig ringere, fordi ubådene bliver stadig mere og mere støjsvage, og dermed bliver det område, man nogenlunde effektivt kan afsøge, stadigt mindre.

Efterretninger om ubådes tilstedeværelse anvendes til at optimere ASW-eskorte og at iværksætte en egentlig ubådseftersøgning eller - hvis muligt - at omsejle det område, hvor de formodede ubåde befinder sig.

De sensorer, der anvendes, er primært aktive og passive sonarsystemer, samt et system kaldet MAD (Magnetic Anomaly Detection), der anvendes af fly og helikoptere, og som på meget tæt hold - typisk ca. 500 m. - kan detektere et magnetfelt fra en ubåd. De passive systemer anvendes længst væk fra Task Forcen og er som oftest sonarbøjer, der nedkastes fra fly, men også

overfladeskibe og helikoptere anvender passiv sonar. Tæt ved anvendes den aktive sonar. Men i de seneste år med stadig mere støjsvage ubåde har de to mest effektive sensorer været det menneskelige øje og radaren, hvormed ubådsperiskoper er blevet opdaget. Dette ved ubådsbesætningerne godt og vil derfor være påpasselige med ikke at anvende deres periskoper, når de på deres lytteudstyr kan registrere overflade- og luftbårne radarsystemer.

De våbensystemer, der primært kan anvendes mod ubåde, er antiubåds-torpedoer, dydbomber og miner, som kan have en konventionel eller en atomar krigsladning. Det førstnævnte våbensystem anvendes af alle anti-ubådsenheder og regnes i dag for det mest effektive. Dydbomber anvendes af overfladeenheder og fly. Miner kan udlægges af alle antiubådsenheder.

Hangarskibets fly og helikoptere udgør et uvurderligt våben i kampen mod ubådene; intet andet fartøj kan dække så stort et område. Omvendt er en af de største farer, der truer en Task Force og dermed hangarskibet, netop fjendtlige ubåde. Dette gælder uanset, om der er tale om kystnære operationer, eller de forgår på det åbne hav. I søgningen efter ubåde anvendes primært specialudrustede eskorteenheder, fly, helikoptere og angrebsubåde. De sidstnævnte er så ubetinget de bedst egnede til at detektere ubåde, fordi de befinder sig i det samme miljø.

I ASW vil man ligeledes anvende et dybdeforsvar, hvor fly, helikoptere, ubåde og overfladeenheder deltager i eftersøgningen. En sådan afsøgning er normalt organiseret således, at hver enhed får tildelt en sektor i trussels- eller sejlretningen. Fly, helikoptere og angrebsubåde længst væk og overfladeenhederne tættest på hangarskibet. Der er en væsentlig forskel mellem US Navy og de europæiske flåder i måden at udføre ASW-operationer på. US Navy har foruden ASW-helikoptere også et hangarskibsbaseeret langdistancefly, S-3 Viking, men man kan også trække på landbaseerede, langtrækende Maritime Patrol Aircraft (MPA)⁵⁹. Kun Brasilien besidder også fastvin-gede hangarskibsbaseerede ASW-fly; øvrige nationer har kun hangarskibsbase-ede ASW-helikoptere med en betydelig kortere rækkevidde og evt. landbase-ede MPA.

En typisk ASW-eskorte for en Task Force (også kaldet en defensiv ASW-operation) kan bestå af et antal ASW-destroyere/fregatter, der relativt tæt på hangarskibet og eventuelle forsyningsskibe yder nærdækning og af-søger området tættest på hangarskibet. Lidt længere fremme - i forhold til Task Forcens sejlretning - vil området blive fordelt mellem nogle ASW-helikoptere og evt. yderligere ASW-overfladeenheder, der hver afsøger deres del af områ-

⁵⁹ The Evolution of V/STOL Carriers part 2 by N Friedman, Naval Forces No. 1/1990, side 70.

det. Endnu længere fremme vil en Task Force's angrebsubåde søge efter fjendtlige ubåde, undertiden suppleret af landbaserede MPA. Registreres en ubådskontakt, vil en Task Force bevæge sig væk fra denne, mens enkelte ASW-enheder vil eftersøge ubåden og om muligt nedkæmpe den.

Anti Surface Warfare

Både hangarskibets eskorte og hangarskibets fly har midlerne til at udfylde dennes rolle flere hundrede sømil fra en Task Force i form af affyring af sømålsmissiler. En Task Force med sin flystyrke vil således ofte være istand til at engagere en overfladetrussel længe før, den vil kunne række med sine våben. Dette kræver selvfølgelig information om fjendens størrelse og position, og her kommer AEW-flyene igen ind i billedet. I det kystnære miljø vil en Task Force være særligt udsat for missilangreb fra, dels mobile kystmissilbatterier, dels mindre enheder som missilbåde, der kan ligge i "radarlæ" tæt under kysten. Disse enheder vil, hvis de får lov til at engagere en Task Force, være særdeles farlige pga. den korte reaktionstid.

Amphibious Warfare

De amfibiske operationer blev under den 2. verdenskrig udviklet til en minutøs planlagt operation. De indledende doktrinerne tiltag var foretaget allerede inden krigen, hvor US Marine Corps havde søgt at lære af tidligere amfibieoperationers fejltagelser, f.eks. ved Galipoli. Men de blev først perfektioneret efter operationerne ved Guadalcanal, hvor flere essentielle ting gik galt. Bl.a. måtte hangarskibene trække sig tilbage umiddelbart efter amfibielandsætningen - før der var tilvejebragt lokal luftoverlegenhed - først og fremmest pga. mangel på flybrændstof og ammunition, men også pga. de japanske flys modangreb. Først efter flere måneders kampe lykkedes operationen. Herefter foregik de efterfølgende amfibieoperationer mere og mere effektivt, hvorunder amerikanerne indtog ø efter ø, indtil japanernes endelige overgivelse i august 1945.

De maritime enheders evne til at medføre og ilandsætte landstyrker er en vigtig del af en værnssælles operation. Det primære formål er ofte at sikre kontrollen med en havn og en lufthavn og dermed skabe betingelser for en opfølgning af yderligere landstyrker. Men der kan også være tale om mindre operationer som raids eller blot at lægge pres på en modstander ved at demonstrere vilje til at gå i land.

En operationstype, der har vundet større og større indpas, er Non Combat Evacuations Operations (NEO). Denne type udføres i stigende grad, når egne statsborgere er i fare i et urohærgede område. Hangarskibets fly sikrer

under alle disse operationstyper lokal luftoverlegenhed og i flere tilfælde også den nødvendige løftekapacitet.

Strike Warfare

Strike Warfare eller Power Projektion Ashore har siden den 2. verdenskrig været en af de større hangarskibsnationers vigtigste opgaver. Især for USA's vedkommende har dette været hovedopgaven og været udført af de hangarskibsbaserede fly samt de tilskud, som den medfølgende Screen har kunnet bidrage med i form af Naval Gunfire Support (NGS) samt Tomahawkangreb. Flyoperationerne adskiller sig ikke meget fra landbaserede kampflys. De kan være såvel strategiske som operative og taktiske.

USA søger som den eneste nation at opretholde permanente Task Force's rundt om i verden: den 6. flåde i Middelhavet, den 5. flåde i Indiske Ocean og den 7. flåde i Sydøstasien. Opretholdelse af en permanent tilstedeværelse har dog vist sig at være problematisk, efter at USA's hangarskibsstyrke faldt til de nuværende 12.⁶⁰ Disse Task Force's indeholder normalt også amfibieenheder, der altid er parat til hurtig indsættelse.

Mine Warfare

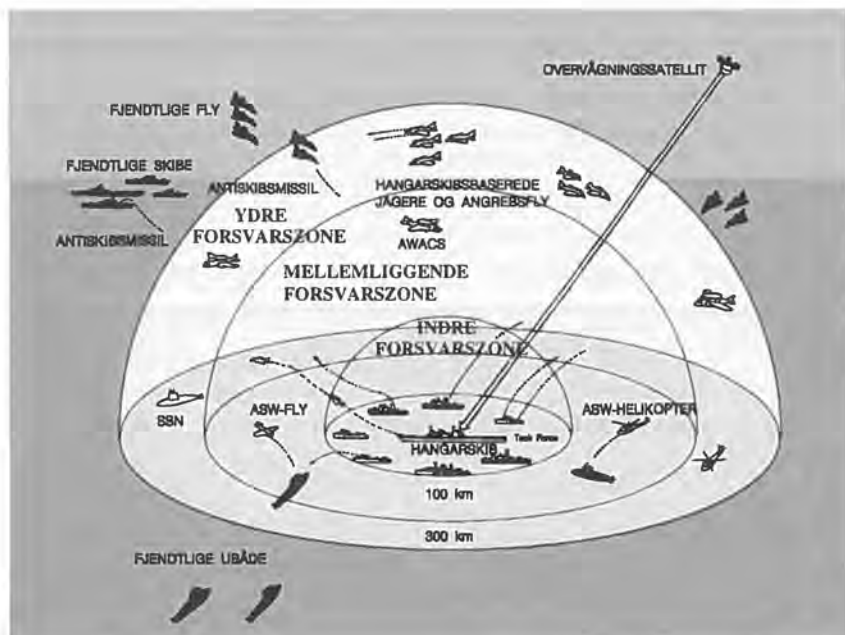
De seneste begivenheder fra Den Persiske Golf har igen fremhævet behovet for en effektiv minebekæmpelsesstyrke. Men man skal huske, at den mest effektive måde at imødegå en minetrussel på er at forhindre fjenden i at kunne udlægge sine miner, og her kommer de hangarskibsbaserede fly igen ind i billedet.

Til udlægning af miner kan så at sige ethvert skib eller fly anvendes. I US Navy er S-3 Viking og F/A-18 Hornet modificeret til også at udfylde denne rolle.

En af de mest effektive mineudlægninger fra hangarskibe blev foretaget under Vietnamkrigen, da det viste sig næsten umuligt at stoppe forsyningsstrømmen af våben med handelsskibe fra Sovjetunionen. I maj 1972 udlagde hangarskibsfly på en enkelt nat en række miner i flod- og havneindløb i hele Nordvietnam, og da nordvietnameserne ikke havde nogle minestrygere, blev denne forsyningsvej næsten lukket indtil krigens afslutning.⁶¹

⁶⁰ Sunrise or Sunset? By S C Truver, *Janes's International Defence Review*, 2/1997, side 27.

⁶¹ *Modern Naval Combat* by D Miller and C Miller, 1991, side 200.



Eksempel på tredimensionalt dybdeforsvar af en Task Force

Hangarskibenes sårbarhed

I en ikke nuklear krig er de store amerikanske hangarskibe ikke specielt sårbare, men de vil selvfølgelig kunne lide skade og kan derfor midlertidigt blive nødt til at trække sig ud af kampen⁶². Truslen består primært fra sømålsmissiler, miner og ubåde. Netop ubåden viste sig under den 2. verdenskrig at være årsag til ca. halvdelen af tabstallene.

Det statistiske materiale efter den anden verdenskrig er ikke særlig stort, eftersom ingen hangarskibe er blevet sænket siden. Men hvis man sammenligner de skader, som de amerikanske hangarskibe led i Vietnam, kan disse sammenlignes med at blive ramt af et sømålsmissil. Ingen af skibene gik ned, men de var ukampdygtige i mange måneder.

⁶² The Capitalship of the 21st Century, part 2, by W P Huges. Naval Forces, no. V/1989, side 53.

Det seneste eksempel på hangarskibsskader hidrører fra minespængningen af helikopterhangarskibet USS TRIPOLI under Golfkrigen. Det sank ikke, men måtte på værft et par måneder, før det igen var operativt. Der er i moderne hangarskibe indbygget en række sikkerhedssystemer, som giver en høj grad af beskyttelse.

De geografiske forholds indflydelse og betydning har en britisk, historisk undersøgelse analyseret og belyst ved en gennemgang af samtlige amfibieoperationer under den 2. verdenskrig. Af rapporten fremgår, at ved 29% af samtlige amfibieoperationer deltog der hangarskibe. Disse havde en tabsprocent på ca. 5%, hvilket svarer til 22 hangarskibe⁶³. Når man tager i betragtning, at der i alt blev sænket 41 hangarskibe, kan dette formentlig tages som udtryk for, hvor farlige kystnære operationer er for hangarskibe. En del af de britiske hangarskibe under den 2. verdenskrig havde i modsætning til de amerikanske og japanske armeret dæk. Men da de pga. den forøgede vægt til denne armering måtte halvere deres flystyrke, var de næppe mere effektive.

Det store spørgsmål er i dag, hvor sårbare de små moderne hangarskibe er?

Support warfares

Når operationerne føres langt fra egne basehavne og over længere perioder, kræves normalt støtte fra fremskudte baser med havne og lufthavne. Såfremt denne Host Nation Support (HNS) ikke er til stede, eller kapaciteten er ringe, vil en større, sejlede, logistisk opstilling blive nødvendig. Denne kan bestå af forsyningskibe til at levere fødevarer, vand, ammunition, brændstof og reservedele. Herudover må den bestå af specialfartøjer som f.eks. reparationsskibe, hævnings- og slæbningsfartøjer, hospitalsskibe og flydende tørdokker.

Til støtte for operationerne kan der undertiden trækkes på støtte i form af:

- efterretningsindhentning fra eks. satellitter, specialenheder.
- langtrækkende elektronisk overvågning fra f.eks. satellitter, Airborne Warning and Control System (AWACS), Joint Surveillance
- Target Attack Radar System (JSTARS),
- Command and Control Warfare (C2W) i form af støtte fra f.eks. specialfly, specialenheder.

⁶³ Report on Historical Analysis of Amphibious Operations, Center for Defence Analysis, UK, 1996, side 4 og 36.

- kommando- og kontrolfaciliteter fra kommandoskibe, eks. USS MOUNT WHITNEY.

Sidstnævnte kan være en nødvendighed ved større værnssfælles operationer og specielt, hvis en fuld CJTF (Combined Joint Task Force) formeres. Men ved mindre værnssfælles operationer vil hangarskibet udmærket kunne virke som kommandoplattform. Briternes INVINCIBLE-KL har eks. plads til en stab på ca. 150 mand med tilhørende kommunikationskapacitet.

Kystnære operationer

Definitionen på kystnære operationer kan være vanskelig at give. Man har undertiden arbejdet med tre forskellige former for maritime operationsområder: blue water, som åbent farvand, green water, som var indenfor kontinentalsoklen og brown water, som farvande lige op ad kysten og indenskærs.⁶⁴ Nogle har defineret det kystnære område som det område, hvor ens våben og sensorer kan gøre sig gældende. Tiden er uden tvivl løbet fra denne definition, hvor der i dag ellers kunne blive tale om et betragteligt område, idet sensorer jo også omfatter satellitter, og hvor konventionelle våbensystemer rækker længere og længere, f.eks. Tomahawk Land Attack Missile (TLAM) med rækkevidder på op til 1500 km.

Det synes her formålstjenligt at definere kystnære operationer som alle dem, der ikke er "Blue Water Operations"⁶⁵. Hvis man betragter krige og konflikter efter den 2. verdenskrig – Korea, Vietnam, Mellemøsten, Iran-Irak, Golfen og til dels Falklandsøerne – så har de alle været karakteriseret ved at foregå tæt ved kysten og med maritim støtte til kampene i land.

Amerikanerne har angivet en definition på udstækningen af det kystnære område som: "The area from the open ocean to the shore which must be controlled to support operations ashore." og "The area inland from the shore that can be supported and defended directly from the sea."⁶⁶ I samme publikation gives i øvrigt en standardafstand på 650 NM omkring en Task Force. Med den amerikanske definition betyder det, at grænserne for det kystnære område er flydende og først vil kunne endeligt fastlægges, når ens operationsområde er kendt.

Operationer med hangarskibe tæt på egen eller allieret kyst udgør et alvorligt koordinationsproblem omkring lufttrumskontrol, fordi to geografiske

⁶⁴ The Fundamentals of British Maritime Doctrine, BR 1806, 1996, side 50.

⁶⁵ Operationer der foregår på det åbne hav uden støtte eller indblanding fra enheder på land. F.eks. Jyllandslaget i 1916.

⁶⁶ From the Sea, 1992.

ansvarsområder kommer til at overlappe hinanden. Sådanne situationer kan, hvis de ikke løses tilfredsstillende, give anledning til engagering og nedskydning af egne enheder, såkaldte blue on blue engagements.

Fremtidige operationer

De fremtidige hangarskibsoperationer tegner til at blive kystnære, fredsstøttende og civilprægede operationer som evakueringer og humanitær - hjælp.

Med den stigende udbredelse af billige sømålsmissiler, søminer og små dieselelektriske ubåde bliver disse ikke mindre farlige, tværtimod. Disse tre våbentyper udgør den største trussel mod hangarskibet og er karakteriseret ved at være særdeles vanskelige at erkende, før det er for sent.

Omvendt kan hangarskibe være den eneste mulighed for at være til stede i området, når HNS for landbaserede fly ikke er tilvebragt. Dette var f.eks. tilfældet i Golfen i efteråret 1996, hvor hangarskibsbaserede fly var de eneste, der kunne vise tilstedeværelse i området.

Der arbejdes på at intensivere antallet af flysorties fra hangarskibene. Det har hidtil været kutyme, at flyoperationer kun foregik over en ca. 12 timers periode pr. døgn. Men ved at forøge flybesætningen en anelse kan dette optimeres betydeligt. US Navy har ved en række flådeøvelser vist, at man indenfor en 4 dages periode kan fordoble antallet af flysorties ved at flyve døgnet rundt. Forsøget gav 800 offensive sorties og 120 sorties med støttefly. Formålet med forøgelsen er at være mere effektiv, at kunne reagere hurtigt og kraftigt under en krises opstart end at kunne levere en mindre, men længerevarende indsats.⁶⁷

Briterne og franskmændene søger også at få et større udbytte af deres fly ved at indføre "deck alert", dvs. man holder to eller flere fly startklare på dækket og med piloter i cockpittet fremfor at skulle have en CAP konstant i luften.

Brugen af UAV'ere vil formentlig intensiveres kraftigt, men disse vil næppe indenfor en overskuelig fremtid kunne erstatte de pilotstyrede fly. De vil dog utvivlsomt finde større og større indpas i indledende operationer mod stærkt forsvarede områder eller til at dække AEW-rollen. Der forskes endvidere med at udvikle UAV'er til at kunne medføre våben og dermed erstatte nogle af de offensive flys opgaver.

Endelig har anvendelsen af Land Attack missiler som f.eks. Tomahawk overtaget en del af hangarskibsflyenes farligste, offensive opgaver mod nøglepunkter. Dette blev senest set ved de amerikanske gengældelsesangreb mod de

⁶⁷ USN Seeks 24-hour 200 Strike Carrier, Janes Defence Weekly 23 July 1997.

afghanske terroristbaser og kemikaliefabrikken i Sudan i forbindelse med bombeattentaterne mod de amerikanske ambassader i Kenya og Tanzania.

STATUS FOR NUVÆRENDE OG KOMMENDE HANGARSKIBE

USA

Den amerikanske operative maritime koncept fra 1992 "From the Sea" nævner hangarskibet som den vigtigste byggeklods.⁶⁸ Dette er senere blevet yderligere understreget i opfølgningen "Forward From the Sea" fra 1994. Af USA's p.t. 12 hangarskibe indgår 11 i den operative struktur og et tjener som uddannelsesplatform. Dette giver som tidligere omtalt kun USA delvis dækning i tre vigtige områder, nemlig Middelhavet, Det Indiske Ocean og Atlanterhavet. De øvrige farvande kan kun dækkes sporadisk. Den amerikanske personelpolitik foreskriver 6 måneders sejlads indenfor en 18 måneders periode. Den resterende tid bruges til uddannelse, klargøring af enheden og afspadsering⁶⁹.

Af de 12 hangarskibe er der kun 3, der ikke er atomdrevne. Det er i øvrigt altid et af disse, der tilgår den 7. flåde i Stillehavet, da den japanske stat ikke tillader anløb af atomdrevne skibe⁷⁰. Udover de store hangarskibe indgår der også 14 mellemstore hangarskibe, der udelukkende anvendes som amfibieplatforme, men som tidligere omtalt har en sekundær rolle, hvor de kan deltage i de øvrige maritime operationer.

I USA har debatten om små eller store hangarskibe ofte været i fokus. Man kan eksempelvis bygge fire WASP helikopterhangarskibe⁷¹, der hver kan rumme op til ca. 32 Harrierfly, i stedet for et Nimitz hangarskib. De amerikanske helikopterhangarskibe er alle dedikerede amfibieplatforme, men har en begrænset sekundær rolle til at udføre ASuW, ASW, AAW og minelokaliserings med helikoptere. Deres våbensystemer er til disse formål mere af defensiv karakter.

Det har tidligere været foreslået, at enhederne kunne aflaste de større hangarskibe.⁷² Men hver gang er denne mulighed blevet tilbagevist. En af

⁶⁸ Aircraft Carriers – Power Projection From the Sea, NATO's Sixteen Nations, No. 1/1994, side 81.

⁶⁹ The Future of Carrier Aviation by T W Trotter, Naval War College Review, Winter 1993, side 33.

⁷⁰ Ibid., side 38.

⁷¹ Aircraft Carriers – Power Projection From the Sea, NATO's Sixteen Nations, No. 1/1994, side 22.

⁷² Air-Capable Ships Given a Lift by S Slade, Military Technology, No. 7/1994, side

årsagerne kan være, at de mange forskellige "Force Multiplier"-fly, som en normal hangarskibsflygruppe indeholder, ikke kan starte og lande på de mindre helikopterhangarskibe fra US Marine Corps. En anden årsag kunne være lidt værnsrivalisering, da US Marine Corps måske med rette kunne frygte, at amfibieskibene ikke ville være til rådighed, når de skulle bruges.



Helikopterhangarskibet USS WASP

Fortalerne for mindre hangarskibe har ofte hævdet, at flere små hangarskibe er billigere og spreder risikoen for større tab. I 70'erne forsøgte daværende præsident Carter forgæves at overtale kongressen til at indføre mindre hangarskibe, bl.a. det såkaldte "Sea Control Ship".⁷³

Den amerikanske flådechef havde nogle år før ligeledes forsøgt at introducere et mindre hangarskib. Dette var tænkt som en afløser for en række små eskortehangarskibe fra den anden verdenskrig, og senere ombyggede til ASW-hangarskibe, og som nu stod for en endelig udfasning. Tilhængerne af de små hangarskibe vandt imidlertid ikke fodfæste. Argumenterne for store skibe er bl.a.: en mere stabil platform i alt slags vejr, mulighed for hurtigt at

48.

⁷³ The Opportunity Costs of Large Deck Carriers by M A Randol and W J Thies, Naval War College Review, Summer 1990, side 20.

fremføre en stor og alsidig kampkraft, større logistisk udholdenhed, mindre sårbarhed, fordi et større skib kan indeholde flere forsvarssystemer, pansring og endelig vil alene størrelsen betyde større overlevelsesmuligheder, fordi den vil kunne tåle flere træffere⁷⁴. Men nok vigtigst af alt: kun et relativt stort hangarskib kan betjene de moderne og meget tunge kamp- og støttefly, fordi kun de store enheder kan rumme de store og tunge dampkatapulter og stoptrosse-systemer. Men de reelle årsager har nok også indbefattet en frygt for, at en introduktion af mindre hangarskibe ville betyde mindre bevillinger til flåden.

Et Nimitz hangarskib koster ca. 4,5 mia. \$ og dens fly ca. 3 mia. \$.⁷⁵ Men det kan siges generelt, at et stort hangarskib koster mindre pr. ombordværende fly end et lille hangarskib.⁷⁶ De store amerikanske hangarskibe kan i gennemsnit sende tre fly i luften pr. min.

Næste generation af hangarskibe, som amerikanerne i øjeblikket planlægger at bygge, CVX, vil formentlig blive helt anderledes end de nuværende Nimitz hangarskibe. Det endelige design er ikke afgjort endnu, og projektet er netop blevet udsat pga. økonomiske problemer. I stedet vil de næste tre hangarskibe formentlig blive meget lig de nuværende. Det første forventes operativt 2010, og de to næste 2013 og 2018.⁷⁷

En af optionerne for det nu udskudte CVX er et uortodoks design med to nedsænkede startkatapulter i hver sin side af hoveddækket, hvor flyene kan køres ud til start direkte fra hangardækket. Hoveddækket på toppen af hangarskibet vil kun blive brugt til landinger og parkering af fly. Broen vil blive nedsænket i dækket for at give mere plads til fly på hoveddækket. Et andet stort spørgsmål er, hvilken form for fremdrivning de nye hangarskibe skal have, konventionel eller nuklear?

Fordelen ved den konventionelle er først og fremmest prisen, idet det er langt billigere. Fortalerne for den nukleare fremdrivning fremhæver, at et sådant skib vil være langt mere effektivt, fordi det ikke behøver at tanke under større forlægninger, som det konventionelle hangarskib vil være nødt til. Endvidere har det en højere forlægningsfart og vil kunne have ca. dobbelt så meget flybrændstof og flere våben ombord.⁷⁸

⁷⁴ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 152.

⁷⁵ A different Look for Affordable Platforms, Janes Defence Weekly 23 July 1997, side 24.

⁷⁶ Carrier Air Power by N Friedman, 1981, side 151.

⁷⁷ CVX hits budget shoals Jane's International July/August 1998, side 8.

⁷⁸ Let The Fleet Design The Carrier by P G Vining, Proceedings, JUL 1998.

Storbritannien

De hangarskibe, som Royal Navy opererede med frem til 1978, var alle kølstrakt under eller før den anden verdenskrig, men for fleres vedkommende først færdigbygget efter krigen. Herudover solgte eller udlånte man et større antal hangarskibe til Frankrig, Holland, Indien, Australien, Canada, Brasilien og Argentina. De fleste af disse lande opgav at fortsætte med hangarskibe i deres flåder, da tiden nærmede sig for indførelse af tidssvarende flytyper, fordi det krævede enten en meget dyr ombygning og i flere tilfælde endog et større skib.

Da briterne i midten af tresserne valgte ikke at erstatte deres hangarskibe fra den 2. verdenskrig, havde det to årsager, dels skete det i kølvandet på den uheldige Suezintervention, som FN og USA ydmygende tvang Storbritannien og Frankrig til at trække sig ud af, dels et politisk og finansielt problem om fordeling af midler til Royal Air Force og Royal Navy. Ydermere stod man foran en meget dyr indførelse af Polarisubåde.⁷⁹

Under indtryk af det stigende antal sovjetiske ubåde blev flådens hovedopgave i midten af halvfjerdserne ændret til, at den sammen med NATO-enheder skulle holde SLOC frie over Atlanten. Det var derfor naturligt, at de nuværende tre små hangarskibe blev udrustet til ASW-rollen ved tildeling af helikoptere. Kort tid efter blev nogle Harrier jagerfly modificeret til at imødegå truslen fra de langtrækkende, sovjetiske bombefly over Nordatlanten⁸⁰. I kølvandet på Falklandskrigen og efter Sovjetunionens fald er der imidlertid sket en ændring i flådens opgaver således, at hangarskibene nu igen skal kunne udfylde de almindelige hangarskibsroller som deltagelse i styrkeprojektion mod land, amfibieoperationer samt de primære operationstyper AAW, ASW og ASuW.

De tre små hangarskibe af INVINCIBLE-kl. er i øjeblikket ved at gennemgå en ombygning, hvor skibenes store missilsystem, Sea Dart, udtages for at gøre plads til nogle ekstra Harrierfly samt et ammunitionsmagasin til våben til RAF's offensive Harrierfly.

Skibene bruges undertiden også som ren amfibieenhed, hvor flyene udskiftes med helikoptere, amfibiekøretøjer og enheder fra Royal Marines. Denne rolle bortfalder dog med tilgangen af en ny amfibieenhed, helikopterhangarskibet HMS OCEAN. Dette skib er ikke bygget efter militære specifikationer og har derfor været meget billigere end andre enheder af samme størrelse. INVINCIBLE-klassen forventes ikke at kunne holde længere end til

⁷⁹ Aircraft Carriers by R Humble, 1982, side 164-165.

⁸⁰ The Naval Air Command in the 1990s by C Cooke-Priest, RUSI Journal April 1993, side 55.

udgangen af 2010. Man er derfor gået i gang med at analysere mulighederne for enten at bygge tre nye små hangarskibe, to mellemstore hangarskibe eller levetidsforlænge de eksisterende.

Meget tyder på, at man vil vælge at bygge to mellemstore hangarskibe; disse kan i givet fald ikke bygges større end ca. 45.000 t., da det er grænsen for de største, britiske værfters kapacitet. Prisen forventes at blive ca. 3.6 mia. \$ for begge skibe med kapacitet til at rumme ca. 50 fly og en daglig sortierate på ca. 75⁸¹. Dette betyder, at hangarskibet i gennemsnit skal kunne håndtere en landing eller start hvert femte minut.

Endelig står Harrierflyet for udskiftning og kan blive erstattet af JSF eller muligvis enten Eurofighter, F-18 E/F Super Hornet eller Rafale M. Såfremt det skulle blive en af de tre sidste, vil det betyde, at de nye hangarskibe skal være konventionelle med dampkatapult eller STOBAR-skibe.⁸² Der er imidlertid meget, der tyder på, at man i den sidste ende vil vælge JSF. Først og fremmest forventes den at blive bygget i flere udgaver og i et stort antal, således at man formentlig kan holde prisen nede og stadigvæk få et velegnet hangarskibsfly. Endelig har man allerede indbetalt 200 mio. \$ for at deltage i projektet.⁸³

(Fortsættes næste nummer)

⁸¹ Twin carrier plan for UK's navy by P Beaver, Jane's defence Weekly 5 August 1998, side 17.

⁸² Strikefighters Come Aboard by R Scott, Jane's Navy International July/August 1998, side 27.

⁸³ UK studies Eurofighter for future carrier by R Scott, Jane's Defence Weekly, 22 July 1998.

BOGANMELDELSE

DANSK SØFARTS HISTORIE

BIND 5: "1870-1920". "SEJL OG DAMP"

Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen, 272 s, ill. Gyldendal, København 1998.

5. bind i serien om Dansk søfarts Historie er skrevet af 3 forfattere, nemlig Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen.

Bogen er inddelt efter tre hovedemner, hvoraf det første er handelsskibenes udvikling i slutningen af det 19. og begyndelsen af det 20. århundrede.

Det andet er søfolkenes arbejds- og levevilkår med den faglige kamp for at få dem forbedret, og det tredje er rederiernes udvikling med de øgede økonomiske krav, som udviklingen og verdenskrigen medførte.

Det centrale emne i dette tidsafsnit er derfor forholdet mellem sejl og damp under den gennemgribende omlægning og store vækst. Det er behandlet af Anders Monrad Møller, der også var forfatter af bind 4 (se TFS 6/dec 1998), og her har fortsat sind beretning om det aktuelle tidsafsnit.

Overraskende er det, hvor godt sejlskibene klarede sig i konkurrencen. Det største antal sejlskibe var indskrevet i tolddistrikterne i 1870'erne, men efter et fald i 80'erne voksede antallet igen og toppede i 90'erne. Omkring århundredskiftet begyndte dampskibene at dominere udviklingen indtil første verdenskrig, som af flere grunde medførte, at antallet af dampskibe faldt, medens der igen kom flere sejlskibe.

Udviklingen af dampskibe illustreres ved, at det største i 1870'erne var på 794 nrt. medens det 50 år senere var på 7.555 nrt.

Den samlede udvikling af handelsflåden var meget stor i perioden.

Men ikke alene skibstyperne var inde i en hurtig udvikling, det gjaldt også navigationsinstrumenter og kommunikation, især efter elektricitetens indførelse ombord. Medens handelsflåden voksede i størrelse steg efterspørgslen til

værftsindustrien. Det medførte, at mange nye værfter blev grundlagt i perioden før første verdenskrig.

Hele denne udvikling påvirkede naturligvis også arbejdsforholdene ombord. Hvordan behandles som det andet hovedemne: "Søfolk, damp og faglig kamp". Det er skrevet af mag. art. Henrik Dethlefsen, der tidligere bl.a. har arbejdet med organisationshistorie og dansk "histografi" - *mon ikke det skulle være "historiografi"???*

"Arbejdet til søs har altid krævet god fysik og et jernhelbred" (p. 145); men kravene til sømanden blev ikke mindre med damperes indførelse, snarere tværtimod. Det gjaldt især for fyrbøderne, der måtte arbejde i overophedede maskinrum, uanset hvor skibet befandt sig.

Det tog lang tid, før forholdene blev forbedret. Omkring århundredskiftet kom de blivende, faglige organisationer på plads, og først ved slutningen af første verdenskrig blev lønnen rimelig.

I perioden skete to skelsættende ændringer:

- damperes indførelse gjorde søfart til et erhverv som andre og
- det enstrengede hierarki i sejlskibene blev i dampskibene trestrengt: Dæk, maskine og restauration.

Professor dr. oec. Hans Chr. Johansen ved Odense Universitet har skrevet om det tredje hovedemne, nemlig rederiernes udvikling i den turbulente periode, hvor både den tekniske udvikling, søfolkernes faglige kamp og 1. verdenskrig medførte store krav til økonomien.

I perioden bliver nogle rederier moderselskaber med supplerende aktiviteter og omdannedes i stor udstrækning til aktieselskaber. DFDS var et af de første, men også andre større dampskibsselskaber blev stiftet på den tid. Før verdenskrigen fyldte søfarten relativt lidt i erhvervslivet; men under krigen steg indtjeningen i handelsflåden stærkere end ved erhverv i land, og i 1905 tjente den mere i fremmed valuta end industrien.

Helhedsindtrykket af bind 5 er med hensyn til saglighed og udstyr godt; men der forekommer en del fejl og bemærkninger, som man burde have undgået:

På side 118 er vist et billede af dampskibet Jelling med "kendingsflagene – NPVB" sat. Det fremgår imidlertid af billedet, at det underste signalfag ikke er B men R, hvorfor kendingsbogstaverne skal være NPVR.

Om ØK's stifter står der (p. 126) "at H. N. Andersen på trods af sine i mange henseender overdrevne forestillinger om egen betydning og indflydelse". Rigtigt eller forkert? Det er en hård karakteristik af en kendt, navngiven afdød person, og hvis den overhovedet er relevant, burde den have været dokumenteret.

Jens Kusk Jensen kritiseres (p. 127), fordi han i 1924 under gennemgang af det klassiske håndlod fandt, at "de simple og traditionelle – åbenbart stadig – (var) af så stor vigtighed, at enhver søfarende måtte være fuldstændig kendt med dem". Det er det stadig. Når strømmen svigter og ekkoloddet falder ud, kan det være afgørende for sikkerheden, at man straks kan overgå til håndlodning.

Han kritiseres også, fordi han "med største selvfølgelighed fastslog", at linen var delt i favne, når mange lande var overgået til metersystemet, som ville blive anvendt til dybdeangivelser i søkort. Endnu trekvart århundrede senere var dybden i engelske søkort – og dem er der flest af – angivet i favne. Altså engelske favne, og ikke danske, som tilsyneladende er anvendt i note 59. Det var i øvrigt ligegyldigt, for når måleenheden er meter, er en decimal nok til navigationsbrug.

I teksten til et billede af besætningen på Georg Stage (p. 162) står der: "Den voksende mangel på egnede lærepladser kompenseredes med de nye statsdrevne skoleskibe". Skibet ejes af den selvejende institution Georg Stages Minde, der godt nok i de senere år har fået statstilskud. Der er kun et statsdrevet skoleskib, nemlig Danmark. Derfor fører Danmark splitflag med en gylden krone i øverste venstre hjørne, Georg Stage fører stutflag.

I billedteksten (p. 163) anføres Georg Stages byggeår til 1888. Det rigtige er 1882, jfr. p. 159. Måske en trykfejl?

Dem er der mange af i afsnittet om "Rederi og økonomi":

- p. 202: På den vandrette akse er årstallene 1990 og 1903 byttet om.
- p. 213: Henvisningen til tabel 43 skal være 44.
- p. 223: Tabel 45's nr. skal være 46.
- p. 237: Henvisningen til tabel 51 skal være 52.
- p. 254: Note 41, jfr. note 22 skal være note 23.

Note 43, jfr. note 23 skal være note 24.

Note 44, jfr. note 24 skal være note 25.

Når der er så mange iøjnefaldende trykfejl, hvor mange skjulte, mon der så er? Og hvad tør læseren så bruge tabellerne til? Men bortset fra det er helhedsindtrykket som sagt godt.

Med dette bind er serien nået til et skel. De første 5 bind indeholder tidligere, samlet behandlet historie, men baseret på ny forskning. De to sidste bind vil blive den første samlede behandling af søfartshistorien siden 1920.

(1653)

**FOROMTALE AF
"I KAMP FOR FLÅDEN".
En levnedsskildring af
Kommandør Halfdan B. Barfod 1880-1947,
fortalt af Jørgen H. Barfod.**

Kommandør Halfdan B. Barfod (1880-1947) var en dygtig og farverig søofficer, hvis indholdsrige liv er skildret i bogen *I kamp for flåden*.



Chr. Benjamin Olsens maleri af "Hejmdal", ført af Halfdan Barfoed, der saluterer det britiske slagskib "Hood"s admiralsflag i Nordatlanten i 1928.

Allerede som 15-årig blev Barfod lærling i orlogsflåden, og efter endt søofficersuddannelse tjente han sig op gennem graderne. Han var f. eks. torpedobådschef under Første Verdenskrig ved minespæringerne i Store Bælt, han var chef for inspektionsskibe ved Island i flere dramatiske omgange i 1920'erne, og hans karriere til søs sluttede som Kongens jagtkaptajn på det gamle kongeskib, hjuldamperen *Dannebrogs* sidste togter i begyndelsen af 1930'erne.

Under sine mange og lange fravær fra hjemmet skrev Barfod utallige meget levende og informative breve til sin hustru. Disse udgør grundstammen i bogen, som imidlertid også inddrager et stort kildemateriale fra Rigsarkivet - samt ikke mindst en masse flotte billeder.

Barfod var en særdeles nationalt sindet og en meget aktiv skribent. Han gav ofte sit besyv med både i dagspressen og i egne bøger i den ophedede forsvarsdebat i 1930'erne. Hans energiske forsvarsvilje førte ham under besættelsen naturligt ind i modstandsbevægelsen - sammen med tre sønner og en datter.

Om alt dette og meget mere handler den interessante levnedsskildring *I kamp for flåden*.

Bogen udgives af Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning. Den er på 202 sider og udkommer i september 1999. Ordinær pris er 198 kr. + porto, men til tidsskriftets læsere tilbydes den til kun 148 kr. + porto. Særprisen er gældende resten af 1999.

Bogen bestilles til særpris hos Kontaktudvalgets redaktør Erik Gøbel, Kingosvej 16, 4600 Køge, på telefon 33 92 23 86 (arb.) eller 56 65 90 50 (priv.).

**TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1998**

169. ÅRGANG

**UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

REDAKTØR

**ORLOGSKAPTJN
NILS WANG**

**KØBENHAVN
1998**

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION, ORGANISATION

Larsen, K.Aa.

DEMAP – DE' hvad for noget..... 7

EKSPEDITIONER, REJSER, OPHOLD

Bech-Larsen, Bjarne

Studietur til SAN – South African Navy..... 199

FLÅDENS ROLLE - MARITIME DOKTRINER OG VISIONER

Motzfelt, Jonathan

Det danske forsvar i Grønland..... 111

Fisker, Kalle

Forsvarskommissionen af 1997..... 224

Forsvarskommissionen af 1997

Kommissionsberetning - Søværnet 230

Winther, K.H.

Operative konsekvenser for den fremtidige flåde?..... 297

Damm, Alan

Kommentar til "Svenskt sjøforsvar i det nya Europa"..... 306

Kungl Örlogsmannasällskapet

Svenskt sjøforsvar i det nya Europa..... 309

Grooss, Poul

The Strategic Defence Review 329

FOLKERET – INTERNATIONAL LOV

Starklint, P.

EEZ og udvidelse af søterritoriet..... 56

HISTORIE

<i>Bjerg, Hans Chr.</i>	
Søværnet og dets personel 1940-45	21
<i>Kieler, S.S.v.F.</i>	
Den strategiske udvikling i og omkring Østersøen under den "kolde krig"	116

KRIGSSKIBE

<i>Walter, J.C.</i>	
Kommando- støtteskibet i en operativ sammenhæng	2
<i>Rasmussen, Carsten Victor</i>	
Stigende international interesse for konventionelle undervandsbåde.....	82
<i>Madsen, K.T.</i>	
Hvorfor et kommando- og støtteskib.....	141
<i>Wang, N.C.</i>	
Derfor et kommando- støtteskib	154
<i>Berthelsen, Ulf M.</i>	
Den hollandske flådes nye LCF-fregatprojekt	338

MILJØ OG FORURENING

<i>Olsen, Emil Wellberg</i>	
Den maritime miljøovervågning og forureningsbekæmpelsen	66
<i>Borck, N.C.</i>	
Miljøovervågning mv. af havområder med ubemandede flyvende droner	78

UDDANNELSE OG PERSONEL

<i>Marcussen, Nils Ole Raafeldt og Hansen, Jens Claus</i>	
Søværnets nye VUT I/L	93
<i>Elbro, Henrik</i>	
Om uddannelse og personel	165
<i>Walter, J.C.</i>	
Søværnets officersuddannelse – en revision er stærkt tiltrængt	175
<i>Søværnets operative Kommando</i>	
Supplerende bemærkninger til artiklen "Søværnets officersuddannelse"	186

Marcussen, N.O.Raafeldt

Søofficersuddannelsen – et andet perspektiv 190

FORFATTERLISTE (til emneliste I)

<i>Walter, J.C.</i>	
Kommando- støtteskibet i en operativ sammenhæng.....	2
<i>Larsen, K.Aa.</i>	
DEMAP – DE' hvad for noget.....	7
<i>Bjerg, Hans Chr.</i>	
Søværnet og dets personel 1940-45	21
<i>Starklint, P.</i>	
EEZ og udvidelse af søterritoriet.....	56
<i>Olsen, Emil Wellberg</i>	
Den maritime miljøovervågning og forureningsbekæmpelsen	66
<i>Borck, N.C.</i>	
Miljøovervågning mv. af havområder med ubemandede flyvende droner	78
<i>Rasmussen, Carsten Victor</i>	
Stigende international interesse for konventionelle undervandsbåde.....	82
<i>Marcussen, Nils Ole Raafeldt og Hansen, Jens Claus</i>	
Søværnets nye VUT I/L	93
<i>Motzfelt, Jonathan</i>	
Det danske forsvar i Grønland.....	111
<i>Kieler, S.S.v.F.</i>	
Den strategiske udvikling i og omkring Østersøen under den "kolde krig".....	116
<i>Madsen, K.T.</i>	
Hvorfor et kommando- og støtteskib.....	141
<i>Wang, N.C.</i>	
Derfor et kommando- støtteskib!	154
<i>Elbro, Henrik</i>	
Om uddannelse og personel	165
<i>Walter, J.C.</i>	
Søværnets officersuddannelse – en revision er stærkt tiltrængt	175
<i>Søværnets operative Kommando</i>	
Supplerende bemærkninger til artiklen "Søværnets officersuddannelse".....	186

<i>Marcussen, N.O. Raafeldt</i>	
Søofficersuddannelsen – et andet perspektiv	190
<i>Bech-Larsen, Bjarne</i>	
Studietur til SAN – South African Navy	199
<i>Fisker, Kalle</i>	
Forsvarskommissionen af 1997	224
<i>Forsvarskommissionen af 1997</i>	
Kommissionsberetning - Søværnet	230
<i>Winther, K.H.</i>	
Operative konsekvenser for den fremtidige flåde?.....	297
<i>Damm, Alan</i>	
Kommentar til ”Svenskt sjöforsvar i det nya Europa”	306
<i>Kungl Örlogsmannasällskapet</i>	
Svenskt sjöforsvar i det nya Europa	309
<i>Grooss, Poul</i>	
The Strategic Defence Review	329
<i>Berthelsen, Ulf M.</i>	
Den hollandske flådes nye LCF-fregatprojekt	338

EMNELISTE II

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Olfert Fischers grav på Reformert Kirkegård.....	341
Formandens beretning.....	345

MEDDELELSER FRA TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Ledere.....	1, 55a. (upagineret), 109, 305
Meddelelse fra redaktøren.....	102

BØGER

Marinens Biblioteks erhvervelser.....	51, 103, 209, 353
Bog anmeldelser.....	43, 350

FORSKELLIGT

Marinemalere	60, 114, 170
--------------------	--------------

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

(1762)	
Olfert Fischers grav på Reformert Kirkegård.....	341
(1762)	
Marinemalere – Paul W. Sinding	114
(1762)	
Bog anmeldelse – De danske flyvestyrkers udvikling 1910-1940	43
<i>Ditlevsen, Stephen</i>	
Marinemalere – Christian Benjamin Olsen	60, 170
<i>Marinens Bibliotek</i>	
Marinens Biblioteks erhvervelser.....	51, 103, 209, 353
<i>Skelmose, J.</i>	
Formandens beretning.....	345
<i>Wang, N.C.</i>	
Ledere.....	1, 55a. (upagineret), 109, 305
<i>Wang, N.C.</i>	
Meddelelse fra redaktøren	102
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Bog anmeldelse: "Tapperhed Ærer" – en Willemoes bibliografi.....	47
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Bog anmeldelse: "Dansk Søfarts Historie" - Bind 3	49
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Bog anmeldelse: "Dansk Søfarts Historie" - Bind 4	350

FORFATTERINDEKS**SØOFFICERER**

Walter, J.C.

Larsen, K.Aa.

Starklint, P.

Olsen, Emil Wellberg

Borck, N.C.

Rasmussen, Carsten Victor

Marcussen, Nils Ole Raafeldt og Hansen, Jens Claus

Kieler, S.S.v.F.

Madsen, K.T.

Wang, N.C.

Elbro, Henrik

Walter, J.C.

Marcussen, N.O.Raafeldt

Bech-Larsen, Bjarne

Fisker, Kalle

Winther, K.H.

Damm, Alan

Grooss, Poul

Berthelsen, Ulf M.

ANDRE FORFATTERE

Motzfelt, Jonathan

Bjerg, Hans Chr.

Forsvarskommissionen af 1997

Grooss, Poul

Søværnets operative Kommando

EMNELISTE II

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Olfert Fischers grav på Reformert Kirkegård.....	341
Formandens beretning	345

MEDDELELSER FRA TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Ledere.....	1, 55a. (upagineret), 109, 305
Meddelelse fra redaktøren	102

BØGER

Marinens Biblioteks erhvervelser.....	51, 103, 209, 353
Bog anmeldelser	43, 350

FORSKELLIGT

Marinemalere	60, 114, 170
--------------------	--------------

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

(1762)	
Olfert Fischers grav på Reformert Kirkegård.....	341
(1762)	
Marinemalere – Paul W. Sinding	114
(1762)	
Bogameldelse – De danske flyvestyrkers udvikling 1910-1940	43
<i>Ditlevsen, Stephen</i>	
Marinemalere – Christian Benjamin Olsen	60, 170
<i>Marinens Bibliotek</i>	
Marinens Biblioteks erhvervelser.....	51, 103, 209, 353
<i>Skelmose, J.</i>	
Formandens beretning	345
<i>Wang, N.C.</i>	
Ledere.....	1, 55a. (upagineret), 109, 305
<i>Wang, N.C.</i>	
Meddelelse fra redaktøren	102
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Bogameldelse: "Tapperhed Ærer" – en Willemoes bibliografi.....	47
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Bogameldelse: "Dansk Søfarts Historie" - Bind 3	49
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Bogameldelse: "Dansk Søfarts Historie" - Bind 4	350

Leverandør til Søværnet



Værktøj

Proviant



Måleudstyr

Sikkerhedsudstyr



Arbejdsbeklædning

Messe- og kantinevarer


Besøg også vores butik på hjørnet af Esplanaden og Amaliegade i København



H.S. HANSEN'S EFTF. A/S
CHR. MØLLERS'S EFTF. A/S



Tlf. 39 29 97 00 Fax 39 29 35 60 info@h-s-hansen.dk

- et Randers Reb  selskab

Q1179 KHC 830
MARINENS BIBLIOTEK
HENRIK GERNERS PLADS 1
1439 KØBENHAVN K 1400 0

000

00000481

AEG

Industri



**THOMSON MARCONI
SONAR**



GRUPE SAGEM

SAGEM



SIGNAAL

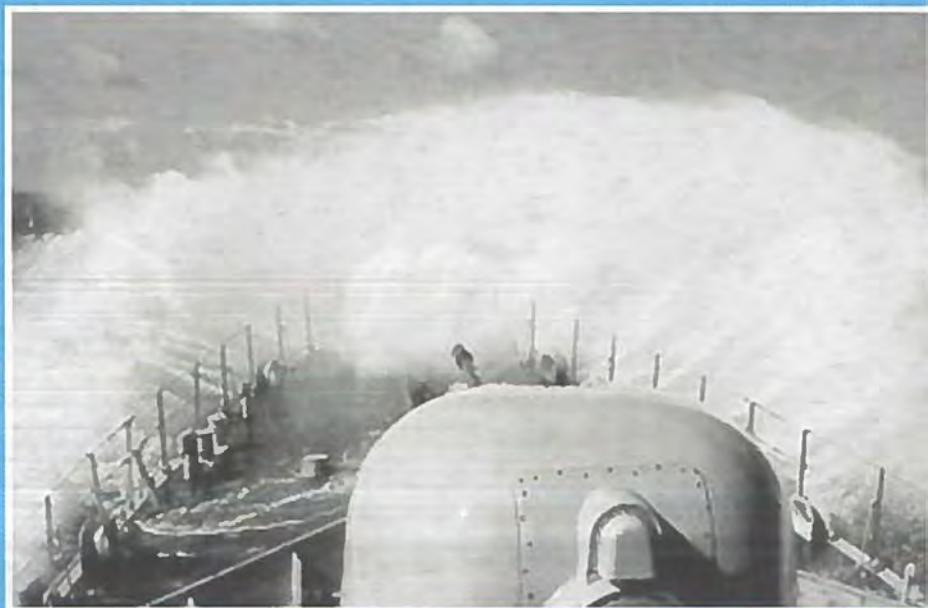
EuroTorp

AEG Industri A/S • Roskildevej 8-10 • 2620 Albertslund • Tlf. 43 68 50 00 • Fax 43 68 50 50

Tidsskrift for Søøesen



Nr. 4 / DEC. 1999
170. ÅRGANG



TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

ISSN 0040-7186

REDAKTØR

Orlogskaptajn Klaus Bolving
Forsvarsakademiet
Svanemøllen Kaserne
Postboks 2521
2100 København Ø
Telefon 39 15 12 11
Telefax 39 15 15 04
E-mail: fss002@fak.dk
Telefon 46 37 39 35 (privat)

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn E.T. Jensen
Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus
P. Løvenørnsvej - Nyholm
1439 København K
Telefon 32 66 46 10
Telefax 32 66 46 20

4

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64
E-mail: sls@post9.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33
E-mail: nbb@nbb.dk
Hjemmeside: www.nbb.dk

Forsidebillede: Korvet i hårdt vejr.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.



Får du gevinst i
"Det store præmiespil"?

GF-FORSIKRING



I GF-FORSIKRING behøver
du ikke have held i spil
for at vinde gode præmier
- du skal bare være en god bilist.



Forsikringsklubben Søværnet

Holmesvinget 15 · 2730 Herlev

Telefon 44 98 71 13

E-mail: Klub121@gf-forsikring.dk

8 ud af **10** Bilforsikringer er billigst
i GF-FORSIKRING

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



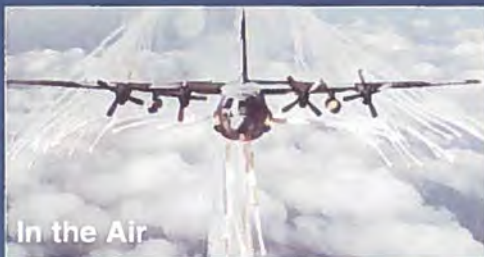
Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

TERMA Elektronik AS



Your reliable partner...



...for system solutions within:

**Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing**

**Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration**

TERMA Elektronik AS • Hovmarken 4 • DK-8520 Lystrup • Denmark
Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99 • Telex 68 109 terma dk



NTD

Naval Team Denmark

DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEDOK A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK A/S

TERMA INDUSTRIES
GRENA A/S

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



MØDEAFTENERNE EN HJØRNESTEN I SØE-LIEUTENANT-SELKABET

Af

kaptajnløjtnant Steffen Conradsen, formand for Søløjtnantselskabet

Torsdag d. 28 OKT 99 afholdt Søe-Lieutenant-Selskabet §32-møde i henhold til Selskabets love, som start på det 216. Forsamlingsår. Som beskrevet i min beretning for det 215. Forsamlingsår (trykt i dette nummer af Tidsskrift for Søværnen) har den forgangne sæson været præget af bl.a. forsvarsforhandlingerne, hvilket burde være et emne som har stor interesse for medlemmerne. Ligeledes har der været arrangeret møder med stort maritimt indhold, samt andre aktuelle emner, bl.a. Danish Task Group. Bestyrelsen har bestræbt sig på at invitere foredragsholdere/debatører til møder omkring aktuelle og relevante emner. Denne linie vil bestyrelsen bestræbe sig på at videreføre i den kommende sæson. Efteråret vil være præget af emner relateret til situationen på Balkan, samt FN operationer. For foråret arbejder bestyrelsen med planer om mere maritimt orienterede emner.

Til trods for de åbenlyst relevante, og efter bestyrelsens mening interessante emner, har Selskabet i den forgangne sæson kunnet notere et markant fald i antallet af deltagere til de enkelte møder (i gennemsnit en halvering), og dette er en tendens, der er fortsat i de hidtil to afviklede møder i dette forsamlingsår. Dette er naturligvis foruroligende, og kunne være et udslag af at medlemmerne ikke har fundet de arrangerede møder interessante nok. Bestyrelsen har dog valgt at tolke at dette ikke er tilfældet, da bestyrelsen ikke fra nogen sider har modtaget negative reaktioner på de planlagte mødeaftener. Bestyrelsen føler et ansvar overfor den/de inviterede foredragsholdere, at der er et publikum til deres foredrag, da det ellers på længere sigt kan blive særdeles vanskeligt at tiltrække attraktive foredragsholdere. Jeg skal derfor opfordre til, at medlemmerne deltager mere aktivt i mødeaftenerne, til gavn og udbytte for alle og således at vi også fremover kan tiltrække attraktive og interessante foredragsholdere.

Med ønsket om et godt og udbytterigt forsamlingsår ønsker jeg medlemmerne en glædelig jul og et godt nytår.

Ved Søløjtnantselskabets årlige § 32 møde afgav formanden sin årlige beretning, som her gengives.

FORMANDENS BERETNING 215. FORSAMLINGSÅR

Af

kaptajnløjtnant Steffen Conradsen

MØDEAKTIVITET

Der har i det 215. forsamlingsår været afholdt 11 møder, hvoraf 10 møder har været i København og 1 i Frederikshavn. Desværre har det ikke været muligt at afholde møder i Århus. Disse møder har i gennemsnit samlet 18 medlemmer ud over bestyrelsen. Det tilsvarende antal var i forrige forsamlingsår 33 medlemmer. Det lavere gennemsnit skal nok ses i lyset af at flere af møderne i forsamlingsåret faldt sammen med øvelsesaktivitet for en del af medlemmer, et forhold der er forsøgt taget højde for det kommende forsamlingsår.

Ikke overraskende havde det 6. møde, over emnet "Hvorfor skal søofficersuddannelsen ikke se ud som den gør?" størst interesse, idet mødet samlede 36 medlemmer. Det færreste antal medlemmer kom der til det 9. møde, hvor ekskursionen til VTS Drogden kun samlede 2 medlemmer ud over bestyrelsen. Årsagen til det lave deltager antal til ekskursionen er ukendt, men samme fænomen har været set ved tidligere ekskursioner, hvorfor bestyrelsen i det 216. forsamlingsår ikke påtænker at gennemføre ekskursion.

Til 3 af møderne har der været gæster, således i alt 3 gæster.

Ved 3 af møderne har foredragsholderen/debatpanelet været hentet uden for medlemskredsen.

Bestyrelsen havde i det 215. forsamlingsår valgt at gennemføre flere debat aftener idet det var bestyrelsen vurdering at denne form for aktiv medvirken i møderne appellerer til største parten af Selskabets medlemmer. Bestyrelsen vil fortsætte denne linie i den kommende forsamlingsår.

I forbindelse med forsvarsforhandlingerne i foråret, hvor Selskabet deltog aktivt i debatten, afholdt Selskabet en debataften om Selskabets muligheder i debatten, som et alternativ til den planlagte forårsafslutning. Dette

møde samlede, trods det korte varsel, 31 medlemmer. Jeg skal her benytte lejligheden til at takke for den store opbakning Bestyrelsen nød i forbindelse med aktiviteterne omkring forsvarsforhandlingerne.

Som nævnt i Formandens beretning ved forrige §-32 møde har det været bestyrelsens hensigt at få etableret en møderække i både Frederikshavn og Århus. Det har desværre ikke været muligt at gennemføre møder i Århus i år, men bestyrelsen arbejder videre med projektet og håber på at få afviklet, som minimum et møde i både Frederikshavn og Århus i det kommende forsamlingsår. Kontaktpersonen i Frederikshavn er PL Stig Andre Hansen og i Århus KL Jimmy Skelmose.

Der har i den forgangne sæson været afholdt 4 bestyrelsesmøder. På disse møder er programsammensætningen, Administrationen af selskabet, hvervekampagne o.lign. blevet diskuteret.

PRISOPGAVE

Der er ikke blevet indleveret prisopgave i det 215. forsamlingsår.

ÅRETS BEGIVENHEDER

Af årets begivenheder skal jeg nævne:

24 FEB 99 udsendte Sø-Lieutenant-Selskabet en pressemeddelelse i anledning af offentliggørelsen af regeringsoplægget til en ny ordning for forsvaret.

Denne pressemeddelelse afstedkom en del opmærksomhed og afstedkom bl.a. en henvendelse til undertegnede fra Berlingske Tidende samt fra Chefen for Forsvarsstaben. Ligeledes blev pressemeddelelsen nævnt i flere lokalblade.

På baggrund af hele debatten afholdt Selskabet et møde i Frederikshavn, magen til selskabets 10. møde i København, om emnet, hvor alle officerer i Frederikshavn området var inviteret. 65 personer deltog. Bestyrelsen skal takke AIS for at have stillet lokaler til rådighed.

11 MAR nedlagde Selskabet, sammen med Sø-officersforeningen en krans i anledning af Kong Frederiks d. 9 100 års fødselsdag, ved gravstedet ved Roskilde Domkirke. Kransenedlæggelsen blev assisteret af 4 kransbærere

velvilligt stillet til rådighed af korvetten OLFERT FISCHER. Bestyrelsen takker for denne assistance.

22 MAR 1999 nedlagde bestyrelsen en krans på Odden kirkegård ved mindesmærket for Willemoes.

2 APR 1999 nedlagde bestyrelsen en krans ved krigergravene på Holmens kirkegård og på Olfert Fischers grav ved Reformerte kirke.

I Juni gennemførte Selskabet sammen med Søofficersforeningen en hvervekampagne på Søværnets Officersskole.

HJEMMESIDE

Selskabets hjemmeside på Internettet har nu eksisteret i et år. Jeg skal beklage at der den seneste tid ikke er sket nogen opdatering af siderne, hvilket skyldes sejlads aktivitet de seneste mange måneder. På baggrund af kommentarer til hjemmesiden fra flere af selskabets medlemmer er det hensigten at foretage nogle justeringer af layoutet. Indholdet vil også snart blive opdateret.

Bestyrelsen skal endnu en gang opfordre til at medlemmerne forsyner sekretæren med E-mail adresser, da det reducerer udgifterne til porto.

AF- OG TILGANG AF MEDLEMMER

Ved begyndelsen af det 215. forsamlingsår havde selskabet 501 medlemmer. I løbet af det 215. forsamlingsår, er der sket følgende:

7 medlemmer er døde,

14 medlemmer har meldt sig ud,

24 personer har meldt sig ind.

Medlemstallet udgør således 504 medlemmer pr. 28 oktober 1999, heri inkluderet selskabets protektor H.K.H. Prins Henrik og H.K.H. Kronprins Frederik, samt 110 medlemmer der er kontingentfrie efter mere end 40 års medlemskab.

Netto tilgangen har været lavere end de tidligere år hvilket kan skyldes det noget sene tidspunkt for afholdelse af hvervearrangementet på officersskolen. Til gengæld har det været glædeligt at se det relativt pæne antal indmeldinger fra aktive søofficerer.

BESTYRELSENS SAMMENSÆTNING

Den nye bestyrelse, som er lig den fra forrige forsamlingsår, er sammensat som følger:

FORMAND:	KL S. CONRADSEN
NÆSTFORMAND:	PL N. MATHIESEN
REGNSKABSFØRER:	PL A. LAKJER
SUPPLEANTER:	KL J. SKELMOSE PL S. NORDBY
TILFORORDNEDE:	KL J.U.E. NIELSEN PL S.A. HANSEN PL S. DREYER PL P.K. LAURITSEN

AFSLUTNING

Afslutningsvis vil jeg gerne vil jeg gerne gentage hvad jeg sagde på det 10. møde i forrige forsamlingsår, omkring størrelsen på bestyrelsen. Denne kan måske forekomme voluminøs men det er erfaringen, at med det store antal sejlene medlemmer i bestyrelsen så er det nødvendigt med et større antal personer, til at dække de aktiviteter der er. Samtidigt er det vigtigt at vi har repræsentanter for bestyrelsen i Frederikshavn og Århus, således at vi kan få etableret en række møder i Frederikshavn og Århus.

Bestyrelsen håber at de valgte emner for det 216. forsamlingsår, må falde i medlemmernes smag. Vi er klar over at emnerne for efteråret ikke har specielt meget maritimt præg, men til gengæld er områder der vedrører alle. Bestyrelsen kan allerede nu love at foråret vil være meget præget af søvænet og det maritime område.

Hermed ønsker jeg medlemmer et godt forsamlingsår.

Forfatteren, der nu pensioneret, gjorde i 1967 bl.a. tjeneste som chef for orlogskutteren THYRA. Her beretter han om en spændende og kuriøs begivenhed i den svenske skærgård fra tiden som orlogskutterchef.

SEJLKUTTERNE SVANEN OG THYRAS BESØG I STOCKHOLM I FORBINDELSE MED DANEX I AUGUST 1967

Af

kommandør Asger G. Bagge

Hovedformålet med sejlkutterne er at uddanne den tilkommanderede besætning (oftest elever fra Søværnets Officersskole) i sejlads med mindre fartøjer, herunder forståelse af betydningen af godt sømandskab og behov for at "give en hånd med" på de rigtige steder. I godt vejr som i dårligt vejr, at bibringe den enkelte viden om vejr og vinds indflydelse på sejlads og navigering og i et vist omfang skille fårene fra bukkene i relation til livet til søs. I Svanen og Thyra foregår alt dette tæt ved havoverfladen, med store chancer for at blive våd, kold og træt, ofte på en gang, uden de almindelige moderne faciliteter såsom varmt bad, varm mad hver dag, og med meget begrænsede muligheder for at tørre tøjet, før det skal "bruges" igen. Men selv i sejlkutterne var livet dog af og til andet end udsigt til skråsejlads, søsyge, sejlskift, rebning, rengøring og vådt tøj.

Sejlkutterne var naturligvis dengang som nu "orlogsmæssigt udhalede" i overensstemmelse med traditioner og gældende reglementer, herunder bestemmelser for påklædning etc., men de skilte sig i realiteten kun på meget få punkter ud fra tilsvarende private sejlfartøjer. Vi førte naturligvis orlogsflag og ikke yachtflag, skibene førte også kommandotegn (vimpel i toppen af stormasten) samt en orlogsstander i vantet, under den nederste "spreader". Derudover havde skibene en lille box i chefslukafet beregnet til at "huse" chefens tjenestepistol, skibets checkhæfte og pengekasse samt klassificerede dokumenter (hvoraf der nødvendigvis var meget få), herunder visse meget simple koder til brug i signaltjenesten. På

radiosiden havde skibene en "Sailor" sende-modtager i HF-båndet. Vi kunne etablere forbindelse med kystradiostationer (fx. Lyngby radio), men al militær kommunikation via radio var henvist til et militært bånd, 2300kHz. Til søs var en håndbetjent signalprojektør det normale kommunikationsmiddel mellem sejlkutterne indbyrdes, og mellem sejlkutterne og andre orlogsfartøjer. Signaltjenesten ombord bestod derudover generelt i afsendelse af ankomst- og afgangsmeldinger, og det foregik normalt ved brug af telefon i land (en telefonbox eller det lokale posthus) før afgang fra havn, ved opringning til signalcenteret i Århus. Signalrettelser til sejlplaner mm. samt andre rutinemæssige signaler, der var adresseret til sejlkutterne, blev modtaget pr. post, dvs. de var ikke sjældent ca. 1 måned gamle ved modtagelsen. Sejladsmønstret bestod oftest i sejlads i indre danske farvande med besøg i de mindre havne, samt tid efter anden deltagelse i kapsejladser i de samme farvande. Pointen af denne indledning er, at sejlkutterne blev betragtet mere som lystfartøjer end som orlogsskibe.

I sommeren 1967 var Skoledelingen for Kadetter udrustet fra juni til oktober med minelæggeren Møen, korvetten Triton, 2 Daphne-klasse patruljefartøjer samt sejlkutterne Svanen og Thyra. Delingchef var kommandørkaptajn O.J.Kisum, divisionschef i sejlbådsdivisionen og chef i Svanen var kaptajnlojtnant Niels Holmelund, og jeg selv var chef i Thyra og søløjtnant I.

På et vist tidspunkt i begyndelsen af toget blev det meddelt os, at Skoledelingen skulle deltage i årets DANEX, den årlige overordnede dansk flådeevelse, idet sejlkutterne dog kun skulle være formelt deltagende under det planlagte besøg i Stockholm i slutningen af august. Sejlprogrammet blev derfor lagt således, at sejlkutterne tilbragte ugerne forud for dette besøg i Østersøen, med besøg på Christiansø og på Bornholm, og med anløb af Neksø i weekenden forud for udlandsbesøget, sammenfaldende med DANEX 67 besøg i Rønne. Om lørdagen tog Holmelund og jeg derfor skinnebussen fra Neksø til Rønne for at melde os formelt til chefen for skoledelingen ombord i Møen i Rønne havn.

Mødet med skoledelingschefen i Rønne var rutinemæssigt. Det aftaltes, hvordan vi skulle forholde os i den kommende uge forud for anløbet af Stockholm og vi blev meddelt visse detaljer om besøget. Simpelt beskrevet var opgaven, at møde "flåden" ca. halvvejs mellem anløbsstedet til skærgården ved Sandhamn og Stockholms havn og derefter med vores bedste fart (ca. 7 knob under fuld power af den ombordværende Bukh diesel) falde ind i agterenden af den lange kø af skibe under resten af indløbet. Hvis vi behøvede lods, skulle vi selv arrangere det. Anløb af svensk

territorialfarvand blev ikke diskuteret. Det blev dog nævnt, at på grund af sejlkutternes ret begrænsede beholdning af drikkevand, kunne et anløb af fx Visby på Gotland komme på tale. Vi havde fra mandag til lørdag morgen til at tilbagelægge turen fra Bornholm til Stockholms skærgård, men på grund af de almindelige usikkerheder om vejret, synes det opportunt efter afgang fra Neksø mandag at sejle direkte mod bestemmelsesstedet, for at sikre, at vi kunne møde DANEX flåden til tiden. Særlige signalforanstaltninger blev ikke nævnt eller aftalt. Jeg er sikker på, at vi i Rønne fik udleveret et eksemplar af DANEX ordren, der var "Fortrolig". Efter at have bladret den igennem og iagttaget, at vi overhovedet kun var nævnt i "Distributions listen", blev den gemt hen i den skibets box.

Mandag formiddag afgik vi fra Neksø, og de næste dage tilbragtes med rutinemæssig øvelsessejlad i Østersøen op langs den svenske kyst, på østsiden af Øland til farvandet mellem Sverige og Gotland. Vind- og vejrforhold var tilforladelige og det blev besluttet at søge havn i Visby på Gotland for at supplere drikkevandsbeholdningen og indkøbe friske grønsager mm. Vi anløb Visby onsdag eftermiddag. Efter at have instrueret de ældste kadetter behørigt, forlod Holmelund og jeg skibene og havneområdet for at spadsere en tur i Visby, bl.a. for at se de gamle fortifikationer og andre seværdigheder før det blev mørkt. Det var hensigten at afgå tidligt torsdag morgen. Det var mit første besøg i Visby, men jeg mener at huske, at Holmelund havde besøgt øen før. Han og jeg tilbragte det næste par timer som turister, og vendte derefter tilbage til havnen. Som vi kom nærmere, kunne vi se, at der var en eller anden form for opløb på kajen, udfor hvor sejlkutterne lå. Da vi kom nærmere blev det klart, at der var tale om en militær "opmarch" af 30 til 40 geværbevæbnede soldater med tilhørende befalingsmænd og transportkøretøjer samt diverse civile tilskuere. Efter at have identificeret os selv og klædt om i uniform blev vi informeret om, at skibene formelt var under arrest, fordi vi som fremmede statsfartøjer havde anløbet svensk territorialfarvand uden forudgående anmeldelse og bemyndigelse. Efter at have forklaret situationen i detaljer for en svensk orlogskaptajn, der var den ældste tilstedeværende svenske official, blev soldaterne trukket tilbage, og efter endnu et par timers forløb, fik vi besked om, at det var accepteret, at vi havde anløbet i en form for "nødstilstand" (ferskvandsbeholdningen) og vi blev tilstået tilladelse til at blive indtil næste morgen. Uden yderligere officiel gøren og laden afgik vi derefter torsdag morgen ved 8 tiden.



ORLOGSKUTTERNE Y 101 SVANEN OG Y 102 THYRA

HOVEDDATA:

Længde:	19,5 meter
Bredde:	4,8 meter
Dybgang:	2,4 meter
Deplacement:	32 tons
Sejl:	Op til 550 m ² Storsejl, genua, messan, mellem stagejyl, fog storfog, advokat, messsan spieler, skæring spieler, sag spieler.
Maskineri:	1 diesel; 53 kW; 1 skrue
Fart:	12 knob
Besætning:	4 mand, heraf 1 officer, samt 6-8 elever (kadetter)

(Kilde og foto: www.3eskadre.svn.dk/sejlkutter.htm)

Det siger sig selv, at vi var noget forbavset over alt dette. DANEX ordren kom ud af boxen, og vi studerede dokumentet intenst for at finde information om besøget Stockholm. Der var ingen særlige instruktioner om anløb af svensk territorialfarvand eller andet, der kunne lede os på sporet af, hvad der mon var på færde. Og Holmelund og jeg var fuldt overbeviste om, at vi var "dækket" af skoledelingschefens godkendelse af vore planer ugen forud. Vi var ikke i egentlig kommunikation med andre DANEX enheder eller SOK, ud over de sædvanlige telefonmeldinger om vore bevægelser. En rapportering til chefen for Skoledelingen blev overvejet, men opgivet, dels fordi det kun kunne foregå på en mere eller mindre offentlig radiokanal (2300khz), og det var tvivlsomt om vi overhovedet kunne få forbindelse, men ikke mindst fordi vi jo skulle mødes med DANEX i løbet af nogle få dage. Om aftenen blev Holmelund og jeg i øvrigt inviteret til kaffe og blødt brød hos den ovenfor nævnte svenske orlogskaptajn, som boede tæt ved havnen. Vi berørte ikke dagens hovedemne nærmere, men tilbragte nogle timer i en hyggelig og kammeratlig atmosfære.

Efter yderligere et par dages øvelsessejlsads under gunstige vejrforhold, besluttedes det, at vi skulle anløbe Sandhamn sent om eftermiddagen fredag, med det formål at være godt på vej til at mødes med DANEX flåden om formiddagen lørdag, som ovenfor beskrevet. Afgang var planlagt til kl. 5 om morgenen. Efter at have fortøjet gik Holmelund og jeg en tur på øen og mødte derunder i et af etablissementerne den forsamlede skare af svenske forbindelsesofficerer og lodser, som alle skulle med lodsartøjerne ud til DANEX enhederne næste morgen. Til stede var også den danske forsvarsattaché, en oberstløjtnant af flyvevåbnet. Ingen af de tilstedeværende bragte hændelsen i Visby to dage før på bane, så vi erfarede intet om det røre, der havde været om den sag.

Efterstående er et kort resume af sagens forløb og baggrund: Den svenske Forsvarsstaben i Stockholm havde orienteret den danske forsvarsattaché om anløbet af Visby den samme eftermiddag, med ønske om en nærmere forklaring, og denne havde videregivet sagen til Forsvarsministeriet i København, som derefter udbad sig detaljer fra Søværnets Operative Kommando (SOK). Da admiral Helms var til søs i DANEX, videregav man fra SOK sagen til flagskibet via signal på den almindelige flådebroadcast. Resultatet var, at hele flåden, med undtagelse af de to sejlkuttere, var fuldt informeret om hændelsen og kravet om en nærmere forklaring. Der er ingen tvivl om, at mange steder i skibene var der rynkede bryn (bl.a. havde torpedobådene planlagt et anløb af Kalmar), men "så småningom" gik det op

for de fleste, at svenskerne for nylig havde iværksat nye regler for adgang til deres territoriale farvande. Danske flådebesøg i Sverige havde i den forgangne tid fundet sted med jævne mellemrum, og der var almindelig viden om, hvordan reglerne herfor blev fortolket. De nye regler var imidlertid betydeligt skærpede, utvivlsomt med henblik på at holde potentielle østmagt statsskibe (læs handelsskibe, fiskeskibe, lystfartøjer o.lign.) mest muligt ude af svenske farvande på grund af den tiltagende trafik af sådanne fartøjer og svenske bestræbelser på at reducere mulighederne for spionage. Dertil kommer, at de svenske Østersø-øer traditionsmæssigt føler sig mere udsatte og måske af den grund også var mere ivrige i tjenesten. Så selv om vi Svanen og Thyra ikke blev betragtede som "fjenden", var det øjensynligt magtpåliggende for de svenske myndigheder, dels at fastholde de nye bestemmelser, dels at behandle alle lige. Hvor det tidligere havde været reglen, at rimelige og nødvendige ophold på svensk territorialfarvand, når man var på vej til eller fra et besøg i Sverige, var acceptabelt, herunder fx en opankring tæt ved kysten natten før et godkendt flådebesøg, krævede reglerne nu, at man kun opholdt sig på svensk territorialfarvand og i svenske havne i den ansøgte og godkendte periode, og kun på de anviste/ansøgte steder for anløb etc.

Uvidende om sagens gang i "baglandet", stod vi til søs om morgenen og mødtes med DANEX flåden midt i skærgården, som beordret. Det første vi erfarede om, at der var en masse røre om sejlutterne var, da skoledelingschefen udbad sig en nærmere rapport om anløbet af Visby. Et møde blev holdt, og en rapport behørigt afleveret. Sagens senere gang kender jeg ikke, men hverken Holmelund eller jeg hørte, mig bekendt, mere om den sag. Som flådens yngste skibshef havde jeg selvfølgelig gjort mig nogle tanker om hvad alt dette kunne ende med. Og en ende fik det, den kommer her!

Opholdet i Stockholm var en oplevelse og alt fandt sted i en meget god atmosfære. Besøget foregik tilfældigvis omkring en uge før den berømte svenske overgang til at køre i den "rigtige" side af vejen, så hele landet, og specielt Stockholm, var spækket med "overdækkede" skilte på standere og tilsvarende pile i asfalten, og alle talte om dette forestående skift af trafikken. En af aftenene under besøget var skibsheferne inviteret til middag i Karolinske Museet, som, så vidt jeg husker, er det svenske historiske museum. Ud over nogle generelt storslåede omgivelser, var væggene prydet af store malerier af flådebegivenheder, med danske og svenske skibe indblandet, og det var et stående samtaleemne under middagen, at ingen af slagene, der var afbildet, var umiddelbart genkendelige for os danske.

(De sømilitære begivenheder svenskerne havde ønsket at skildre, var naturligvis de episoder, vi danske ønskede at glemme - og omvendt.)

Middagen var en buffet, og man satte sig uden egentlig bordplan. Jeg husker, at jeg sad ved siden af den daværende chef for Ubådseskadren, kommandørkaptajn F.S.Thostrup. På min anden side sad en major i Kustartilleriet, og vi engagerede indledningsvis hinanden med udveksling af de sædvanlige artigheder m.v. Det viste sig, at han gjorde tjeneste i Forsvarstabens ekspeditionskontor (operationrummet). Jeg bed derfor til bollen med det samme og underholdt ham i en periode om det lidt uheldige anløb af Visby. Vi talte ganske længe om det, og han var meget forstående. Jeg ønskede naturligvis ikke at berøre emnet: det andet uautoriserede anløb vi havde foretaget, så jeg holdt den gående, måske lidt for længe. Efter en periode bøjede han sig hen imod mig og sagde: Og hvad så med anløbet af Sandhamn?, og så stak han i et større grin. Det viste sig, at da de fik meldingen om det, besluttede de at opgive sejlkutterene og lade som ingenting - så den sag kom aldrig, så vidt jeg ved, officielt videre end til Forsvarstabens ekspeditionskontor i Stockholm.

Forfatteren er Chef for Personelsektionen ved Søværnets operative Kommando. Artiklen er en replik til premierløjtnant Peter Norre Andersens artikel i Tidsskrift for Søværnen nr. 2/99; "Øget indsats for intern rekruttering til søværnets officersuddannelser bør overvejes".

INTERN REKRUTTERING TIL SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSER

Af

kommandørkaptajn Niels Erik Sørensen

Intern rekruttering til søværnets officersuddannelser var emnet for en artikel i Tidsskrift for Søværnen nr. 2/APR 1999. Artiklen var udarbejdet på baggrund af en projektopgave udarbejdet af en elevgruppe på Søværnets Officersskoles nye VUT I/L uddannelse.

Søværnets operative Kommando (SOK) har med interesse deltaget i og fulgt elevgruppens arbejde med projektet. Som nævnt i artiklen står Forsvarets Værnepligt og Rekruttering for den eksterne rekruttering til Forsvarets uddannelser. Det sker i samarbejde med Forsvarskommandoen og de operative kommandoer i deres egenskab af personelforvaltende myndigheder. Ansvar for den interne rekruttering i søværnet er placeret ved SOK, helt præcis ved Personelsektionen i Personel- og Uddannelsesafdelingen.

BEHOV FOR EN EKSTRA INDSATS

Artiklen anbefaler en ekstra indsats i den interne rekruttering til officersuddannelserne og påpeger en række områder, hvor en øget indsats vil kunne give resultater.

SOK finder generelt anbefalingerne gode og konstruktive. Flere af anbefalingerne er allerede under forberedelse. Således er informationsdelen fremhævet som mangelfuld med hensyn til intern rekruttering. SOK vil snarest

opdatere SOK hjemmeside med oplysningsmateriale, både til intern- og ekstern rekruttering. Der er ligeledes i artiklen påpeget et behov for oplysningsmateriale i en eller anden form til tjenestegørende personel om mulighederne for videre- og efteruddannelser. Samtidig er det planen at øge det interne informationsniveau koncentreret omkring skoler mv., hvor det vil være naturligt at formidle f.eks. som en del af uddannelsernes orienteringsfag. Rekrutteringskampagnen blandt værnepligtige med en gymnasial baggrund vil ligeledes blive fulgt op de kommende år.

INFORMATIONSNIVEAUET INTERNT I SØVÆRNET

Der er ingen tvivl om, at tingene altid kan gøres bedre. Når vi taler om rekruttering, er det især i disse år nødvendigt at effektivisere set i relation til de stærkt faldende ungdomsårgange. Det har man taget højde for i god tid i forsvaret i den eksterne rekruttering, mens vi nok må indrømme, at det har haltet bagefter internt. Vi har koncentreret os om at få vores del af kagen af de unge, der forlod det civile skolesystem. Selvom søværet gennem årene har rekrutteret en stor del af stampersonellet fra værnepligtsgruppen, er det først de senere år, vi har set denne gruppe som potentielle officersaspiranter. Det skyldes bl.a., at en større del af ungdommen i dag får en gymnasial uddannelse.

Artiklens forfattere har undersøgt informationsniveauet vedrørende kendskabet til officersuddannelsen blandt tjenestegørende personel. Det konkluderes: "*En alt for stor del, såvel værnepligtige som konstabler, har meget ringe kendskab til officersuddannelsen*". Denne konklusion er SOK ikke enig i. Når det tages i betragtning, at søværet i en årrække ikke har haft problemer med at rekruttere egnede ansøgere til kadet aspirantuddannelserne, mener vi ikke, det er utilfredsstillende at:

- 40%** af de værnepligtige,
- 60%** af konstablerne,
- 90%** af sergenterne og
- 100%** af reserveofficererne har et nogenlunde eller godt kendskab til officersuddannelsen.

DEN INTERNE REKRUTTERING I SØVÆRNET

Søværnet har som nævnt i artiklen de sidste 15 år tilbudt potentielt egnede fra stampersonelgruppen en HF uddannelse på Gladsakse HF-kursus. Det har ca. 10 gjort brug af årligt, hvilket er ca. 5% af en årgang, når der fratækkes de værnepligtige, der kun tegner kontrakt for en kortere periode (under 2 år). Erfaringen viser desværre, at kun få HF-kursister efter gennemgang af kurset bliver optaget som kadetaspiranter. SOK har derfor i forbindelse med en større intern rekrutteringsindsats til hensigt at afprøve kandidaterne med henblik på optagelse som kadetaspirant, inden kandidaten optages på forsvarrets HF.

SOK har gennemgået kadetaspirantholdene fra 1992-99 og på disse 8 årgange er i gennemsnit 22% rekrutteret internt. Denne statistik dækker i perioden over et udsving på 11-31%:

Kadet- aspiranthold	Internt rekrutteret	Eksternt rekrutteret	Procent internt
1992	10	33	23%
1993	18	40	31%
1994	13	38	25%
1995	6	50	11%
1996	11	39	22%
1997	8	45	15%
1998	9	30	23%
1999	12	32	27%
I ALT	87	307	22%

KARRIEREFORHOLD OG ALDERSKRITERIE

Alderskriteriet for optagelse på Søværnets Officersskole er 26 år. Det skal sikre den enkelte rimelige karrieremuligheder efter gennemgang af officersuddannelsen. Det skal således tilstræbes, at alle officerer får mulighed for

at komme i betragtning til optagelse på VUT II/L og dermed senere komme i betragtning til chefniveauet. Med en begyndelsesalder på 26 år betyder det i gennemsnitstal udnævnelse til premierløjtnant i en alder af 30 år, VUT I/L 35 år, kaptajn løjtnant 36 år og VUT II/L i en alder af 42 år, orlogskaptajn 43 år. Med den i artiklen foreslåede begyndelsesalder på 30 år ville den tilsvarende alder for at komme i betragtning til VUT II/L være 44-46 år, hvor den absolutte grænse i dag er 45 år.

Hvis søværnet skal være i stand til at producere kandidater til de højere chefniveauer, herunder til Forsvarets øverste ledelse, er det nødvendigt at have et relativt stort rekrutteringsgrundlag i alderen omkring 20 år, hvilket nogenlunde er gennemsnitsalderen for de eksternt rekrutterede. Hvis alderskriteriet hæves generelt fra 26 til 30 år, vil karriereforholdene for kadetaspiranterne blive urimeligt forskellige alene på grund af aldersforskellen.

Hvis kadetaspiranten er ret meget ældre end 26 år vil det som vist ovenfor betyde ringe muligheder for at komme i betragtning til chefsniveauet, selvom der i tjenesteforløbet tages et vist hensyn til, at vedkommende har gjort tidligere tjeneste på lavere niveau. Det er begrænset, hvad der kan godskrives af tidligere tjeneste under lederniveauet. SOK har for nylig indført en policy, hvor tjeneste på lederniveau for tidligere reserveofficerer, der har gennemgået Officersgrunduddannelsen (OGU), medtages ved udvælgelse til VUT I/L, men der vil ikke tilsvarende kunne afkortes i tjenestetid på højere niveau før optagelse på VUT II/L.

Men netop med henblik på i højere grad at give stampersonel og reserveofficerer mulighed for en officersuddannelse, optages personel i særlige tilfælde med en højere alder efter et individuelt skøn. Af de sidste 3 årgange 1997-99 kan det således konstateres, at over 50% af de mere end 25 årige er internt rekrutterede.

AFSLUTNING

Når man tager rekrutteringspotentiale og aldersfordeling med tilsvarende karrieremuligheder i betragtning for de internt rekrutterede, er det SOK's opfattelse, at man ikke uden problemer kan øge andelen væsentligt. Det er helt naturligt, at potentialet er mindre blandt stampersonel, der har søgt denne uddannelse med baggrund i deres skolebaggrund og interesser. I takt med en stadig stigende del af ungdomsårgangene får en gymnasial uddannelse, kan SOK tillige konstatere, at skoleniveauet blandt marineelever er relativt faldende i forhold til de værnepligtige, der som tidligere nævnt i stigende grad har en gymnasial baggrund.

Det er vigtigt, at vi i SOK løbende følger udviklingen og afpasser rekrutteringen med søværnets behov og de muligheder, demografien og skoleuddannelserne giver os. Men det er også nødvendigt at sikre en rekruttering, der også på længere sigt kan medføre den rette balance i officersgruppens aldersfordeling og karrieremæssige potentiale.

Hermed følger sidste del af orlogskaptajn Torben L. Martinsens artikelserie om hangarskibe. Den samlede artikelserie er desuden produceret i et samlet værk, som kan rekvireres ved forfatteren, der p.t. gør tjeneste ved Våbensektionen ved Søværnets Materielkommando.

HANGARSKIBE OG HANGARSKIBSOPERATIONER (DEL 4)

Rusland

Rusland har i alt kølstrakt 7 hangarskibe, hvoraf der nu kun eksisterer tre, de øvrige er alle ophugget - heraf nogle før færdiggørelsen. De tre hangarskibe hedder, KUTZNESOV, GORSHKOV og VARYAG. Ingen af dem kan i dag henregnes som egentlig operative i vestlig forstand. VARYAG, der er søsterskib til KUTZNEZOV, nåede kun at blive ca. 70% færdigbygget, da Sovjetunionen fladt sammen, og er efter ubekræftede forlydender solgt til et konsortium i Macao for 20 mio. \$. Skibet skal angiveligt ombygges til spillekasino og hotel. GORSHKOV er ifølge en pressemeddelelse fra TASS, den 29 DEC 1998, blevet solgt til Indien for ca. 700 mio. \$. KUTZNESOV er således nu det sidste hangarskib i den russiske flådens tal. Både GORSHKOV og KUTZNESOV har besætninger ombord, men har ikke sejlet i flere år og henligger nu sammen med Nordflåden ved Murmansk. GORSHKOV sejlede sidst i 1992 og KUTZNESOV i 1996¹⁰⁴. Der foregår dog af og til lidt flytræning med start og landing.¹⁰⁵

Begge enheder har haft flere brande; GORSHKOV vides at have haft kedelekspllosioner i 1994, og har ikke været egentlig operativ siden. Russerne har i dag ikke noget værft, der er stort nok til at tage imod KUTZNESOV. Hangarskibet blev bygget på et nu ukrainsk værft, "Chernomorsky", i Nikolaev, hvorfor fremtidsudsigterne ikke ligefrem ser lovende ud.¹⁰⁶ De seneste, ubekræftede forlydender vil dog vide, at skibet er under operativ klargøring m.h.p. at deltage i flådeøvelser i det Indiske Ocean i 1999.

¹⁰⁴ World Navies in Review, Proceedings, March 1998, side 82.

¹⁰⁵ Samtale med Assisterende Forsvarsattache i Moskva, OK Steenlorch, JUN 1998.

¹⁰⁶ The Programmes of Creation of the Aircraft Carrying Ships of the Russian Navy by Dr. V Y Marinin, Chilworth Conference, 15 DEC 1997.

De tre hangarskibe er således de sidste rester fra et ellers imponerende byggeprogram, som Sovjetunionen indledte for at udfordre USA's offensive flådestrategi med at sende sine Task Force's frem mod de sovjetiske flådestøt-tepunkter for at uskadeliggøre de sovjetiske ballistiske missilundervandsbåde. Sovjetunionens økonomiske sammenbrud har selvfølgelig en stor del af skylden for Ruslands smuldrende flåde, men for hangarskibenes vedkommende kan det vel ikke helt udelukkes, at manglende kendskab og evner til at operere og vedligeholde hangarskibe også kan have en væsentlig del af skylden.



GORSHKOV

Rusland har derfor i dag ingen operative hangarskibe og vil sandsynligvis i en meget nær fremtid være nødt til at ophugge det sidste, hvis det ikke skulle lykkes at få det solgt.

Det russiske, maritime flyprogram ligger ligeledes i ruiner. Den sovjetisk producerede efterligning af Harrierflyet, Yak-38 Forger, som var et forsøg på at skaffe sig et STOVL-fly, der skulle operere fra hangarskibe, blev aldrig nogen succes og flyet blev udfaset i 1990 uden erstatning.¹⁰⁷

Endvidere er det ikke lykkedes at sætte et maritimt AEW-fly i produktion.¹⁰⁸ Derfor har russerne i de sidste år kun haft et hangarskib med fastvingede fly, KUZNETSOV, med ca. 20 SU-33 FLANKER og nogle få SU-25 FROGFOOTS.¹⁰⁹ Ruslands økonomiske krise er gået hårdt ud over forsvaret, og som en typisk landmagt vil det formentlig fortsat gå hårdest ud over flåden.

Frankrig

Frankrig har i øjeblikket kun et operativt hangarskib, FOCH, efter at det 36 år gamle CLEMENCEAU netop er udfaset; begge i øvrigt franskbyggede. Det forventes, at det første af måske to nye hangarskibe, CHALES DE GAULLE, bliver operativt sidst i 1999. Det næste skib er pga. økonomiske stramminger i det franske forsvar endnu ikke bestilt, men forventes tidligst at kunne tilgå flåden i 2013. CHARLES DE GAULLE er atomdrevet og vejer ca. 40.000 t.

Antallet af fly kan maksimalt blive op til 48 fly og helikoptere; heraf vil de ca. 40 blive af den nye flytype Rafale M. Hangardækket kan dog kun rumme ca. 25 fly, hvorfor resten må parkeres på flydækket. Rafale M bliver fremstillet i tre udgaver, og det vil blive leveret fra 2002 og frem til 2012 med seks stk. pr. år.¹¹⁰ Skibets to dampkatapulter vil kunne sende et fly i luften pr. min.¹¹¹ To amerikanske E-2C AEW-fly er blevet bestilt til levering i 1997.¹¹² Samtidig med indførelsen af det nye hangarskib vil FOCH udgå, og landet vil de næste mange år således kun have et hangarskib til rådighed. Dette hangarskib kan nærmest betegnes som en mellemting mellem de store amerikanske og de små VSTOL-hangarskibe i Europa.

¹⁰⁷ Combat Fleets of the World 1993, The Naval Institute, 1993 side 512.

¹⁰⁸ Ibid., side 34.

¹⁰⁹ New Waves of Sea Power by D Foxweel, Jane's International Defence Review 2/1997, side 36.

¹¹⁰ Strikefighters Come Aboard by R Scott, Jane's Navy International July/August 1998, side 27.

¹¹¹ French Carrier Alone in its Class by D Miller, International Defence Review 8/1994, side 59-61.

¹¹² New Waves of Sea Power by D Foxweel, Jane's International Defence Review, 2/1997, side 32.

Landet er således sammen med USA og Rusland blandt de eneste nationer, der fortsat anvender konventionelle, fastvingede kampfly fra hangarskibe. Frankrig har kun et værft, i Brest, der kan servicere det nye hangarskib. Prisen for skibet, dets udrustning og fly har været ret høj, ca. 4,5 mia. \$¹¹³, hvilket trods alt kun er lidt mere end halvdelen af, hvad et stort amerikansk hangarskib koster, men beløbet er større, end hvad de to britiske hangarskibe tilsammen forventes at koste. Her skal man dog tage i betragtning, at de britiske skibe ikke er nukleart fremdrevne og heller ikke har dampkatapulter.



CHARLES DE GAULLE

¹¹³ Building the FNS CHARLES DE GAULLE by P Hebrad, Chilworth Conference, 15 DEC 1997.

Hangarskibene har i dag deres helt specielle rolle i den franske strategiske planlægning nemlig:

- Styrkeprojektion mod land
- Beskytte franske interesser
- Anti Surface Warfare¹¹⁴

Frankrig har en lang tradition med hangarskibsoperationer. Deres første franskbyggede hangarskib, BEARN, blev operativt i 1927. Hovedsagelig af økonomiske årsager forblev BEARN deres eneste hangarskib inden den 2. verdenskrig.

Efter krigen overtog franskmændene først et britisk eskortehangarskib i 1945, BITER, der blev omdøbt til DIXMUDE, og derefter i 1946 COLOSSUS, der blev omdøbt til ARROMANCHES. Endvidere blev to hangarskibe, USS LANGLEY og USS BELLEAU WOOD, udlånt til den franske flåde i 1950 og 1951. De blev returneret til USA i takt med, at de første franskbyggede hangarskibe CLEMENCEAU og FOCH blev operative i 1961 og 1963.

De franske hangarskibes hidtidige mangel på AEW-fly har været kendetegnet for den franske flådes hangarskibsoperationer. Opgaven var at støtte den franske kolonipolitik¹¹⁵, og her var disse fly ikke nødvendige.

Italien

Italien blev hangarskibsnation for første gang i 1992, hvor det 13.700 t. store GIUSEPPE GARIBALDI indgik i flådens tal. Reelt var man startet mere end 10 år forinden med at bygge helikopterkrydsere som ANDREA DORIA, udrustet med ASW-helikoptere¹¹⁶. GIUSEPPE GARIBALDI kan operere med op til 16 Harrier II, 18 Sikorsky eller et mix. af disse to flytyper og således udfylde de fleste normale hangarskibsroller.

Italien har en helikopterkrydser, VITTORIO VENETO, der delvis kan afløse hangarskibet, når det i perioder ikke er operativt. Man har længe haft planer om at bygge endnu et hangarskib, således at landet i alle situationer ville have mindst et til rådighed. Disse planer er dog midlertidigt skrinlagt af økonomiske årsager.

¹¹⁴ French Carrier Alone in its Class by D Miller, International Defence Review 8/1994, side 59.

¹¹⁵ Navies in the Nuclear Age by N Friedman, 1993, side 32.

¹¹⁶ Navies in the Nuclear Age by N Friedman, 1993, side 34.

Indtil 1989 var det italienske marineflyvevåben i øvrigt underlagt flyvevåbnet, ligesom det britiske i mellemkrigstiden.¹¹⁷

Spanien

Spanien har opereret med hangarskibe siden 1967, hvor man overtog et ældre, amerikansk hangarskib, USS CABOT, der blev omdøbt til DEDALO. I 1985 erstattede den spanskbyggede, PRINCIPPE DE ASTURIAS det ældre skib. PRINCIPPE DE ASTURIAS er bygget efter amerikanske tegninger, vejer ca. 17.000 t. og kan operere med ca. 10 AV-08B Harrierfly, 12 Sea King helikoptere eller et mix af disse.¹¹⁸ I modsætning til det italienske GIUSEPPE GARIBALDI har PRINCIPPE DE ASTURIAS udstyret tre af sine helikoptere som AEW-fly.¹¹⁹



PRINCIPPE DE ASTURIAS eskorteret af to BALEARES-klasse

¹¹⁷ The Italian Navy Today by A Preston, Naval Forces No. VI/1993, side 29.

¹¹⁸ Bazan – The Supplier of Aircraft Carriers, Naval Forces, Special Issue, 1994, side 24-25.

¹¹⁹ New Waves of Sea Power by D Foxweel, Jane's International Defence Review, 2/1997, side 32.

Den spanske, maritime strategi er at hjælpe til med at opretholde Sea Control i Atlanterhavet mellem Spanien og De Kanariske Øer, farvandet ud for Gibraltar og i Middelhavet mellem Spanien og Balearerne. Endvidere flådetilstedeværelse, deltagelse i amfibieoperationer, deltagelse i forsvaret mod ballistiske missiler i områder af national interesse og udførelse af styrkeprojektion mod land.¹²⁰ Skibet, der er bygget efter civile standarder, har inklusiv flygruppe, kostet ca. 350 mio. \$.

Brasilien

Brasiliens maritime strategi er centreret omkring beskyttelsen af sine SLOC's, fordi næsten al udenrigshandel transporteres på skibe.¹²¹



MINAS GERAIS

¹²⁰ A Naval Doctrine for the Armada by J C Cambell-Cruz, Proceedings, March 1997.

¹²¹ Warbirds at Sea by W A Musciano, side 547.

Landet har et ældre hangarskib, MINAS GERAIS, fra 1945. Det er dermed det ældste, operative hangarskib i verden. Skibet, der blev købt af England i 1960, er på ca. 20.000 t. og anvendes som ASW-enhed med bl.a. seks S-2G Trackerfly og et antal helikoptere. Det har været levetidsforlænget flere gange, men kan ikke forventes at blive holdt i live ret meget længere.

Man har igennem nogen tid overvejet at indkøbe et nyt hangarskib. Der har bl.a. været interesse for et hangarskib magen til det franske CHARLES DE GAULLE, men det er næppe realistisk pga. den høje pris. En anden omtalt mulighed er at overtage FOCH, når dette bliver udfaset af den franske flåde i 1999.

Argentina

Argentinas maritime strategi er primært koncentreret om at beskytte landets 200 NM brede fiskerizone og understøtte et politisk krav på dele af Sydpolen.¹²² Det argentinske hangarskib, VEINTICINCO DE MAYO, der blev købt af Holland i 1968, var oprindelig britisk. Skibet har ikke været operativt i flere år og blev endeligt udfaset i 1997.¹²³

Pga. sin økonomiske situation har landet ingen aktuelle planer om at købe et andet hangarskib, men vedligeholder sin ekspertise ved jævnligt at lade sine hangarskibspiloter træne på det brasilianske hangarskib, MINAS GERAIS.¹²⁴

Thailand

Thailand blev med leveringen af det spanskbyggede hangarskib, CHAKRI NARUEBET, i 1997 med et slag den førende sømagt i Sydøstasien, i hvert fald på papiret, idet det er det eneste land i området, der besidder et hangarskib. Skibet er på 11.500 t. og kostede kun 300 mio. \$. Desuden er der indkøbt 9 førstegenerations Harrierfly og seks nye Seahawk helikoptere til en samlet pris af 315 mio. \$.

Der hersker nogen uenighed om den thailandske flådes evne til at kunne operere med et hangarskib. De medkøbte Harrierfly er ca. tyve år gamle og er ikke de letteste fly at vedligeholde.¹²⁵ Men et er givet: det vil tage mange år, før man vil have opbygget tilstrækkelig ekspertise til at kunne udnytte hangarskibets potentiale fuldt ud.

¹²² Warbirds at Sea by W A Musciano, side 547.

¹²³ World Navies in Review by A D Baker, Proceedings, March 1998, side 94.

¹²⁴ World Navies in Review by A D Baker, Proceedings, March 1998, side 93.

¹²⁵ Naval Aviation in Southeastasia by A W Grazebrook, Naval Forces.

CHAKRI NARUEBET skal bistå med katastrofehjælp, miljøbeskyttelse, amfibieoperationer, patruljere territorialfarvandet samt kunne bistå med kontrol af det lokale luftrum.¹²⁶

Det nye hangarskib ses formentlig af de tilstødende lande i området som en yderligere maritim oprustning. Sydkorea, Japan og Kina har vist stor interesse for at erhverve hangarskibe, men på lidt længere sigt - og afhængig af den nuværende økonomiske krise i Sydøstasien - vil flere lande måske melde sig.

Indien

Indien havde indtil starten af 1997 to ældre ombyggede, tidligere britiske hangarskibe, VIKRANT og VIRAAT, men har nu kun VIRAAT tilbage, og det står for at skulle gennemgå et større eftersyn og levetidsforlængelse, der forventes at vare adskillige år. Der har gennem en årrække været vedholdende rygter om et køb af det russiske hangarskib, GORSHKOV,¹²⁷ disse har først med meldingen fra TASS i DEC sidste år kunne bekræftes. GORSHKOV skal angiveligt ombygges så den vil få plads til ca. 30 fly: 24 MIG-29 og SU-33 samt 6 KA-28 og 31 helikoptere. Ombygningen medfører bl.a. at alle våbensystemerne på fordækket bliver fjernet og erstattet af et skihop, således at MIG-29 kan starte fra skibet. Skibet forventes først klar til levering i løbet af ca. 3 år. I mellemtiden står Indien - trods købet af GORSHKOV - i en vanskelig, maritim situation, fordi man for første gang siden 1961 vil stå uden et operativt hangarskib i de næste par år.

Hangarskibenes rolle i landets maritime strategi er klart defineret og er et sjældent eksempel på, hvordan et land med store fattigdomsproblemer og en begrænset industri alligevel har formået at opbygge en flåde, der kan patruljere og opretholde sin maritime strategi.¹²⁸

Strategien går i korthed ud på: afskrækkelse, kystforsvar, Sea Control, tilstedeværelse, Power projection, overvågning af de store flådemagters bevægelser i de indiske interesseområder samt kystvagtsopgaver.¹²⁹

Det indiske flyvevåben modarbejder en opretholdelse af hangarskibe, fordi det ser sig bedre i stand til at løse opgaverne i det Indiske Ocean med langtrækkende, landbaserede fly.

¹²⁶ Bazan - The Supplier of Aircraft Carriers, Naval Forces, Special Issue, 1994, side 25.

¹²⁷ Asia Pacific by R Bedi, Jane's Defence Weekly, 1. July 1998, side 16.

¹²⁸ Warbirds at Sea by W A Musciano, side 550.

¹²⁹ The Missions of the Indian Navy, The Naval War College, JAN/FEB 1983, side 4-12.

Kina

Kina har besluttet, at man vil bygge et hangarskib. Skibet forventes først operativt om ca. 18 år. Beslutningen har været undervejs i nogen tid og kan muligvis være blevet fremrykket på baggrund af den thailandske oprustning med et nyt hangarskib. Kineserne har endvidere erkendt, at de næppe vil kunne bygge skibet eller gøre det operativt uden hjælp udefra.¹³⁰ Der har ellers i længere tid verseret rygter om et køb af et de russiske hangarskibe, GOR-SKOV og KUZNETSOV, men de har hver gang vist sig at være urigtige.



KUZNETSOV

Da Kina overtager kontrollen med Macao i indeværende år vil de naturligvis kunne få adgang til VARYAG, det ufærdige russiske hangarskib, som er meddelt solgt som hotelskib. Muligvis har der været en kinesisk bagtanke med det omtalte køb af det russiske hangarskib. Det kan næppe betale sig at gøre skibet operativt, men det kunne anvendes til at afprøve en række af de systemer og procedure som kineserne må afprøve inden de selv vil være i stand til at bygge og operere med et hangarskib.

¹³⁰ China Will Delay Aircraft Carrier, Jane's Defence Weekly, 3. June 1998, side 26.

Meddelelsen om bygning af et hangarskib falder i god tråd med den kinesiske modernisering af flåden, hvor der senest er blevet indkøbt et antal russiske KILO-kl. ubåde. Formålet er formentlig at udbygge kystflåden til at kunne præstere tilstedeværelse i interesseområder i langt højere udstrækning end tidligere. Disse områder omfatter farvandet i hele Sydøstasien, men i særdeleshed omkring Spratley Øerne, Taiwan og Vietnam. Endvidere forudses der en stærkt øget brug for maritime enheder til beskyttelse af SLOC til Kina, fordi befolkningstilvæksten vil kræve en øget import af bl.a. fødevarer.¹³¹

Man planlægger at have udbygget flåden fra en ren kystflåde til at have Blue Water Capability i 2020. Kina planlægger endvidere at have et hangarskibsbaseret jagerfly klar i 2010.¹³²

AFSLUTNING

Hangarskibet fremstod allerede i de indledende faser af den 2. verdenskrig som den nye, kampafgørende enhed, der sammen med sin eskorte af krydsere og destroyere kunne udfylde næsten alle kampformer og støtte kampene på land. Samtidig har udviklingen af en Task Force's rolle frem til i dag vist hangarskibets store og fleksible potentiale, der fortsat gør det til en uovertruffen kampplatform, og vist, at det kan yde et værdifuldt bidrag til dele af den værnelsesfælles kampagne.

Ud fra en historisk betragtning kan man konstatere, at ingen hangarskibs nation endnu har tabt en krig eller konflikt mod en nation, der ikke besad hangarskibe. Man kan hævde, at Vietnam her udgør en undtagelse, men faktum er vel, at en folkeopinion stod bag en politisk beslutning om den amerikanske tilbagetrækning.

Det har endvidere vist sig at være et særdeles velegnet krisestyringsinstrument i utallige kriser og episoder efter den 2. verdenskrig, idet hangarskibet giver en bredere vifte af muligheder for at udøve indflydelse på en spændt situation end nogen anden maritim enhed. Specielt ved kriser udenfor NATO's område giver hangarskibets store udholdenhed og mobilitet en hurtig reaktionsevne med en flystyrke, der overgår de fleste nationers og interventionsmuligheder, som er politisk og militært uafhængige af forholdene i land, fordi skibet kan bevæge sig frit i internationalt farvand.

¹³¹ Maritime Ambition, China's Naval Modernisation, Jane's Navy International, April 1998, side 11.

¹³² Ibid., side 14.

Hangarskibet med dets eskorte kan i den værnssfælles kampagne betragtes som en gigantisk "Force Multiplier", der kan tilføre kampen det momentum, der i mange tilfælde kan ændre kampens udfald til egen fordel.

Af disse årsager er hangarskibet med dets eskorte et særdeles væsentligt element i de større flådenationers doktriner.

Krigshistorien har gentagne gange vist, at lokal luftoverlegenhed i operationsområdet er en nødvendig forudsætning for løsning af opgaven og minimering af egne tab. Når HNS til indsættelse af landbaserede fly er til stede, vil disse kunne bidrage og i nogle tilfælde klare opgaven alene, men adgang til anvendelige HNS-baser kan være vanskelig at opnå, dels af politiske årsager, dels pga. afstanden til operationsområdet. Hangarskibet frembyder derfor i mange tilfælde det eneste effektive middel, der kan indsættes i krisesituationer. Hangarskibe og landbaserede fly supplerer således hinanden på udmærket vis.

Kompleksiteten og de store og stadigt stigende omkostninger, der er forbundet med at opretholde og vedligeholde hangarskibe, har medført, at kun ganske få nationer stadig er i stand til at opretholde denne ekspertise. Af disse er det i dag reelt kun USA, der endnu besidder den fulde kapacitet.

Fremkomsten af STOVL-hangarskibet har dog medført, at mindre flådenationer har været i stand til fortsat at besidde hangarskibe. Men de små hangarskibe lider under kun at have plads til en mindre numerisk flystyrke, som i mange tilfælde også er mindre alsidig og specialiseret. De små hangarskibe vil dog overfor en begrænset modstander fortsat kunne udgøre en formidabel modstander (som det f.eks. viste sig under briternes kamp for at generobre Falklandsøerne), mens de mod en større og mere avanceret modstander næppe alene vil kunne håndtere opgaven uden støtte fra landbaserede fly.

De nye mellemstore hangarskibe som Frankrigs CHARLES de GAULLE og de to planlagte britiske skibe har dog en rimelig potentiel sortiekapacitet, der nærmer sig de store amerikanske hangarskibes, og vil derfor i langt højere grad kunne gøre sig gældende.

For at kunne præstere tilstedeværelse gennem længere tid vil en hangarskibsnation imidlertid behøve mere end et hangarskib. Med de amerikanske erfaringer vil det kræve min. fire hangarskibe, afhængig af afstanden. Følgelig vil alle andre nationer end USA i dag ikke kunne opretholde konstant tilstedeværelse af hangarskibe, undtagen meget tæt på egne farvande.

Nogle af de fremtidige våbensystemer vil muligvis kunne råde bod på dette forhold. Her tænkes i første omgang på udskiftning af Harrierflyet med multirolleflyet, JSF, og en øget anvendelse af UAV'er til særlig farlige missioner. Dette gælder formentlig kun NATO-nationer og næppe lande som Kina, Indien og Rusland.

Det synes således sandsynligt, at både de små og de store hangarskibe fortsat vil bestå og i hvert fald i en overskuelig fremtid fortsat vil være en kampafgørende enhed, der stadig har en meget vigtig rolle at spille såvel i den maritime som i den værnssfælles kamp.

Kun når det gælder politisk følsomme enkeltaktioner, hvor tab ikke kan tolereres af hensyn til den offentlige opinion, har andre våbentyper som f.eks. Tomhawkmissilet på det seneste overtaget bemandede flys rolle.



F-14 TOMCAT

Forfatteren er tjenestegørende ved Forsvarsstaben, Personelaafdelingen. Inden nuværende tjeneste har han forrettet tjeneste i 2. Eskadre, bl.a. som skibschef for STANDARD FLEX enheder og har desuden beskæftiget sig med Danish Task Group konceptet i de sidste tre år. Han fungerede under dette års deployering som stabschef for den søgående Danish Task Group stab.

DANISH TASK GROUP SET MED VUT II ØJNE

Af

orlogskaptajn Torben Mikkelsen

INDLEDNING

Så skulle vi heldigvis til det igen – formere Danish Task Group (DATG), som et pilotprojekt med henblik på at drage erfaringer således, at beslutningen om en eventuel permanent oprettelse kunne tages på et så solidt grundlag som muligt.

Sidste år gik turen til den nordlige del af Norge, hvor styrkechefen, Commander Danish Task Group (COMDATG) fungerede som overordnet chef for ikke mindre end 21 skibe, et kystfort, danske og norske ubåde i associeret kontrol, dele af II MEF og norske landgangsbåde i forbindelse med en kystspringsoperation. Formeringen i 1998 viste, at det var muligt at formere en søgående stab samt gennemføre den fornødne kontrol fra et midlertidig indrettet kommando – støtteskib, i form af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN tilført ekstra besætning, kommunikationsudstyr samt arbejdsplads og operationsrum til DATG – staben.



DANISH TASK GROUP 1998 i "line abreast" formation

FLERVÆRNSASPEKTET I 1998

Set med nyligt gennemgået VUT II øjne og dermed mærket i retning af en flerværns - tankegang, var det kystspringsoperationen, der var den mest interessante begivenhed i 1998. Det er, i dansk flådehistorie, ikke ofte sket, at en dansk flådestyrke har været hovedaktør på en kystspringsoperation med dele af II MEF samtidig med, at de danske enheder tillige støtter aktivt med afgivelse af "naval gunfire support" i et miljø, hvor der optræder såvel overflade- luft- som undervandstrussel. Dette åbner rum for perspektiver i retning af samarbejde med vores egne hærstyrker og luftforsvarsstyrker eksempelvis i form af

flyvevåbnets IRF¹ IHAWK eskadrille.



US MARINE COPRS' II Marine Expeditionary Force (II MEF) på vej mod kysten (Foto: www.mcbutler.usmc.mil/webnsfs/pao.nsf)

Hvis vi prøver at skue lidt ud i fremtiden, og forestiller os, at vi befinder os på et af de nye fleksible støtteskibe², så kunne en kystspringsoperation være en option også med en ren dansk landstyrke indsat i en fredsskabende eller fredsstøttende operation. Området kunne være kystnært og delt som følge af omfattende mineringer på landjorden eller blot som følge af uroligheder omkring f.eks. en omstridt våbenhvilelinie. Dele af den danske landstyrke skal oprette observationsposter i områder, der ikke er mulige at trænge frem til via

¹ *Immediate Reaction Force.*

² *Det må i øvrigt undre at det er så beskæmmende i visse politikeres ører at et skib hedder et Kommando-støtteskib. Specielt når vi opererer med så aggressive begreber som en Standby High Readiness Brigade eller Umiddelbare reaktionsstyrker.*

landvejen. Man kan forestille sig havnefaciliteter til rådighed på begge sider af det urolige eller farlige område. I dette tilfælde vil en kystspringsoperation umiddelbart være den mest sikre og fleksible metode. Når en tilstedeværelse af hele eller dele af DATG i dette kystnære miljø tillige betyder, at der vil kunne opretholdes en langtrækkende luftvarsling også langt inde over land ved at benytte de skibsbårne varslingsradarer, så må dette argument også tælle for danske hærstyrker, som opbygger et "luftforsvarsberedskab" ved hjælp af STINGER grupper. De skibsbaserede missilsystemer vil tillige kunne engagere luftmål ind til 20 kilometer over land – en kapacitet der vil supplere STINGER missilerne ganske godt. Når så alt dette er sagt, så bør det også nævnes, at det allervigtigste anses for at være muligheden for at udøve kommando og kontrol fra den let deployerbare og fleksible maritime kommandoplatform, der tillige vil kunne være et hovedkvarter i land, ved blot at sejle ind i en havn i nærheden af eller inde i operationsområdet.

Et af modargumenterne mod det ovenstående vil være, at det vil Danmark ikke komme ud for at skulle gennemføre på det nationale plan. I dette er jeg enig. Selve operationen vil som oftest være multinational, men de andre landes løftekapacitet vil være øremærket til deres egne styrker, hvorfor danske styrker i den grad vil være afhængige af eksterne aktører. Dette vil tillige i mange tilfælde være civile skibe der, som følge af at de befinder sig i et fareområde, kan forlange store summer for transporten eller i værste fald i henhold til søloven kan nægte at gennemføre transporten. Kunne vi derimod stille med DATG inklusiv en enhed, hvorfra der vil kunne udføres kommando og kontrol (på sigt de fleksible støtteskibe), så har vi reelt noget at "handle" med, og så vil vi formentlig kunne "købe" os til den militære løftekapacitet, som vi har brug for. Her taler jeg altså om at inkludere andre landes officerer i staben på kommandoplatformen, hvilket reelt betyder, at begrebet nu er udvidet fra at være en maritim kommandostab til at være et fremskudt flerværns multinationalt kommandoelement.

FORMERINGEN I 1999

Her i 1999 var det ikke en gentagelse vi var ude efter. Vi havde allerede vist, at vi kunne, når vi opererede med større enheder. I år ville vi prøve at undersøge, hvorledes det kunne lade sig gøre at operere, primært med mindre enheder og hvad deraf følger af begrænset udstyr, i et forholdsvis åbent havområde. Tillige ville vi samarbejde med såvel større som mindre enheder fra andre lande. Med andre ord vores "endstate" var følgende:

At operere med en dansk task group med tilknyttede enheder fra andre lande bestående af primært mindre enheder fra en til lejligheden indrettet søbåren kommandoplatform i et operationsområde der ikke decideret kunne defineres som kystnært.

Med denne opgave for øje gik vi på havet.



STANDARD FLEX-bådene på vej til søs

DATG DELTAGELSE I DANEX 99

Danish Task Group bestod i år af følgende enheder:

- Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN i sin midlertidige konfiguration som Kommando-støtteskib.
- Korvetten NIELS JUEL.
- Minelæggeren FYEN.
- Patruljefartøjet GLENTEN (i ASUW rollen).
- Patruljefartøjet VIBEN (i ASUW rollen).
- Patruljefartøjet LOMMEN (i ASW rollen).
- Patruljefartøjet STØREN (SF enhed).
- Den Mobile Logistiske Base.

Denne styrke er, med ovenstående sammensætning, optimeret til kystnære operationer, idet majoriteten af enhederne er af mindre størrelse. Tillige betød sammensætningen, at alle maritime krigsarter kunne beherskes i alle former for operationer, det være sig såvel deciderede kamphandlinger i alle tre dimensioner, som embargooperationer der involverer boarding af handelsskibe. At der derudover deltog en minelægger forøgede blot fleksibiliteten og gav den maritime kamp udvidede dimensioner. Inddragelse af denne krigsart gav os adgang til et meget vigtigt krisestyringsinstrument i moderne krigsførelse såvel på det taktisk/operative niveau, men også på det strategiske niveau. Vi havde en maritim styrke med fleksibilitet på alle niveauer af moderne krigsførelse.

Danish Task Group deployeringen dette år bestod af deltagelse i øvelserne DANEX 99 samt NORTHERN LIGHT 99 – seks uger i alt. DANEX 99 var i år planlagt med henblik på at styrke CTG³ funktionen, idet planlægning og gennemførelse af den første uge af øvelsen var delegeret ned til de to styrkechefer hhv. COMDATG som chef for en NATO styrke og Chefen for 4. Eskadre som chef for en oprørsstyrke, der havde besat visse landområder og derfor var underlagt en embargo i form af en FN resolution.

Den første uge fokuserede på at komme på havet og få øvet de primære "warfares" ASUW, AAW, ASW og EW⁴, Tillige skulle både sømåls- og

³ *Commander Task Group*

⁴ *Anti surface warfare, anti air warfare, anti submarine warfare, electronic warfare*

luftmålsengagementer med skibenes pjecer gennemføres. Der var kort fortalt lavet et program der skulle opbygge såvel operative egenskaber, men også den egenskab det er, at optræde som en samlet flådestyrke.



VIBEN affyrer HARPOON missil

Efter blot fem døgn samarbejde, gik vi ud i fase to, som var "free play" ugen. Det overordnede scenario var, at fjenden havde okkuperet visse dele af Falster, Møn og Sjælland. DATG opgave var, at tilsikre at de, af vores egne, landtropper, der stadigvæk befandt sig i disse områder, kunne tilføres forsyninger. Vi skulle tilsikre at en styrke bestående af forsyningsenheder, uhindret kunne forlægge fra den østlige del af Østersøen og frem til Møn / Falster området. Scenariet involverede alle faser af moderne maritim krigsførelse, idet der indledningsvis blev fokuseret på krisestyringsoperationer, embargooperationer og slutteligt direkte kamphandlinger.

FLERVÆRNSASPEKTET UNDER DANEX 99

Set med flerværns optik, så var det samarbejdet med dele af Frømandskorpset og US SEALS, der var den mest interessante erfaring under øvelsen. Såvel under krisestyringsfasen som under de egentlige kamphandlinger skulle direkte samarbejde mellem specialstyrker og en søbåren CTG stab øves. Til dette formål var DATG staben blevet suppleret med en forbindelsesofficer fra Frømandskorpset. Han skulle dels sikre, at COMDATG benyttede specialstyrkerne til det, de er beregnet til, nemlig operationer som ingen andre styrker er i stand til at udføre samt tilsikre, at informationer og ordrer tilflød begge parter så hurtig og så korrekt som overhovedet muligt. Uden detaljeret at beskrive dette samarbejde, så må dette koncept betragtes som en overordentlig stor succes. Det viste sig, at det var muligt meget hurtigt at modtage sikre informationer fra styrkerne inde på land, og COMDATG var reelt i stand til at kontrollere specialstyrkernes operationer, med de begrænsninger, der nu engang er, når man befinder sig i en øvelsessituation og dermed ikke har adgang til alle ønskede midler. Den overordnede erfaring var, at en tilførsel af forøget løftekapacitet i form af helikoptere vil betyde, at vi vil være i stand til at kontrollere specialstyrkers bevægelser og operationer dybt inde på land meget fleksibelt.

Mulighederne i dette koncept er mangfoldige. Min fantasi forestiller sig konceptet benyttet i nutidens militære operationer. For eksempel en dansk IRF deling, der skal indsættes i et område, hvor efterretninger er sparsomme eller manglende. Selvom vi i nutidens konflikter har en tendens til at nedgøre risikoen, idet der jo "kun" er tale om en fredsstøttende eller fredsskabende operationer, så bør danske landstyrker ikke indsættes uden, at der eksisterer et klart billede af, hvorledes situationen er inde i operationsområdet. Den danske officer, der havde kommandoen, da den danske spejderdeling skulle indsættes i Albanien, har i Militært Tidsskrift beskrevet hvilke tanker soldaterne og han havde ombord på den civile coaster på turen fra Brindisi (Italien) til Durres (Albanien), hvor de skulle indsættes. Havde disse styrker befundet sig på danske militære enheder eller som tilfældet var på en civil coaster men eskorteret af danske militære enheder inklusiv kommandofaciliteter og deraf følgende kommunikationsmuligheder, så ville det have været muligt, at fremskaffe valid efterretning om området inden indsættelsen. Endnu bedre efterretning kunne være fremskaffet, såfremt man i denne situation havde benyttet sig af specialstyrker indsat af DATG enheder forud for deployeringen, med henblik på at indhente efterretninger om forholdene inde i indsættelsesområdet. Vi har nu øvet samarbejde med Frømandskorpset, hvilket viste sit værd, når der er tale om specialoperationer af den kaliber som sådanne "søbårne" specialstyrker kan

udføre. Muligheden er fuldstændig den samme såfremt, der er tale om et samarbejde med Jægerkorpset, hvilket vil være reelt når mere "landbaserede" specialstyrkeoperationer skal udføres såvel forud for som i forbindelse med nutidige operationer.



Indsættelse af specialstyrker – Frømandskorpset

Tillige vil den maritime kommando-støtteenhed kunne fungere som det indledende hovedkvarter for landstyrkerne indtil egnede faciliteter er oprettet inde i land eller som tilfældet var i denne situation, indtil der var foretaget samkøring med det franske hovedkvarter, som styrken skulle operere under. Igen en dimensionsudvidelse, fra den rene maritime dimension i form af DATG, der nu over en toårig periode har vist at Danmark vil kunne stille en maritim styrke, der er i stand til at løse en bred vifte af maritime opgaver, fleksibelt og over en lang periode. Dette kan vi drage på havet og gennemføre den

dag i morgen. Udvidelsen til flerværnsdimensionen, må vente på implementeringen af de "fleksible støtteskibe", hvor flerværns kommandomuligheden er den katalysator der gør at vi vil kunne gennemføre er reel flerværnsoperation med det danske forsvar.



Frømandene på vej tilbage til flådestyrken

DATG DELTAGELSE I NORTHERN LIGHT 99

DATG afgik en uge før den egentlige deltagelse i NL99. Denne uge skulle benyttes til finpudsning af procedurer samt forlægning mod øvelsesområdet, som var i den nordlige del af Biscayen ud for havnebyen Brest.

Denne mellemuge viste os, at vi var i stand til også at lave en taskegruppe, der fokuserede på operationer med mindre enheder med forskellige specialer. Tillige viste det os, at vi i den grad har brug for enheder, der kan

støtte mindre enheder både med reservedele og brændstof. HVIDBJØRNEN er på ingen måde udstyret til at udføre tankningsoperationer til søs, men det var ganske enkelt nødvendigt at de mindre enheder kunne tankes som følge af deres relativt begrænsede tankkapacitet. Der blev eksperimenteret med kraftige ikke bøjelige slanger, hvilket gjorde, at det kunne lade sig gøre at tanke FLYVEFISKEN-kl. fra de større DATG enheder, når de mindre enheder var forføjet til siden. Dette var selvsagt kun muligt i meget gunstige vejrforhold.



STØREN i høj fart

Foruden tankning blev HVIDBJØRNEN også brugt som opbevaringsenhed for reservedele og spildolie for en enkelt DATG enhed. Enheden forføjede tillige på siden og afleverede sit spildolie og "kommando-støtte" enheden HVIDBJØRNEN viste sit værd. At sådanne ting kan lade sig gøre med disse meget begrænsede midler viser, at viljen til udvikling er tilstede. Dette baner vejen for virkelig fleksibilitet når projekteringen af de kommende "fleksible støtteskibe" tager fart. Overfører vi denne detaljerede erfaring til et flerværnsaspekt, så anses det for nærliggende, at de kommende "fleksible støtteskibe", foruden det brændstof der typisk benyttes af maritime enheder, tillige udstyren med tankningskapacitet til landstyrkers køretøjer, således at denne "tankstation" er til rådighed i de indledende faser af en operation inden sådanne tank-

ningsfaciliteter er lokaliseret og anvendelige inde i land. Altså igen en detalje der vil kunne skabe ro for den hærfører, der skal indsættes i et ukendt område.

NORTHERN LIGHT 99 SCENARIET

Det overordnede mål med øvelse Northern Light 99 var at gennemføre en landgangsoperation i området syd for Brest indenfor rammerne af ESDI⁵. Derfor var der en kraftig koncentration af maritime enheder på NATO siden af øvelsen. COMDATG spillede "opposing force" sammen med COMSNFL⁶. De to søbårne CTG'er var underlagt CTF⁷ som var det franske hovedkvarter CECLANT. Det overordnede billede var, at COMSNFL skulle tage sig af de ydre linier og i denne forstand monitorere og senere angribe NATO styrkerne, der gennemførte "Work-Up" i et område vest for Skotland. COMDATG skulle fungere som littoral CTG og var dermed den indre kæde i dette lagdelte forsvar af det forventede landgangsområde.

DATG bestod, foruden de førømtalte enheder, under NL 99 af følgende enheder:

- 2. Tyske Torpedobåds - Eskadre (inklusive tankskibet FGS WALCHENSEE og tenderen FGS DONAU)
- Den franske fregat FS DROGUE
- Den danske mobile logistiske base (MOBALOG)

Det vil sige alt i alt 15 enheder fra tre forskellige nationer med forskelligt udstyr og med forskellige specialer. Vi havde at gøre med en styrke hvor majoriteten, i modsætning til 1998; var mindre enheder. Tillige opererede vi i 1998 inde i de norske fjorde og dermed beskyttet af vejrpåvirkninger. I 1999 var der tale om mindre enheder, der skulle operere i Atlanterhavet og derfor havde væsentlig længere forlægning til områder, hvor det er muligt at give besætningen hvile, hvilket er en nødvendighed, idet operationer med sådanne mindre enheder ofte kræver, at hele besætningen er på post samtidig. Ikke alene af CTG, men også af de enkelte skibschefer, var der i udstrakt grad behov for at vurdere situationen og sørge for at prioritere indsatsen og dermed tillade, at besætningerne hvilede i den udstrækning operationerne tillod dette.

⁵ *European Security Defence Initiative.*

⁶ *Commander Standing Naval Force Atlantic.*

⁷ *Commander Task Force.*



Overførsel af forsyninger fra FYEN

LESSONS LEARNED I NORTHERN LIGHT 1999

En af de ting der interesserede os mest som littoral CTG, var hvorledes NATOs MCM enheder opererede i AOA⁸ forud for selve landgangsoperationen. Desværre rådede vi ikke over specialstyrker, som tilfældet var under DANEX 99. Havde dette været tilfældet ville vi have været i stand til at have et komplet og kontinuerligt billede af, hvorledes MCM operationerne samt forberedelserne til landgangsoperationen forløb. Hermed endnu et eksempel på, hvad det gavnlige koncept, i form af samarbejde mellem DATG og specialstyrker, kan benyttes til.

Selvom der ikke decideret var flerværnsoperationer direkte relateret til DATG deltagelse i NL99, så var en ikke uvæsentlig erfaring rent maritimt, at vi reelt var i stand til også at operere med mindre enheder fra forskellige nationer. Vejret var desværre så begrænsende i den sidste del af øvelsen, at de mindre enheder ikke kunne operere, men dette bør ikke opfattes således, at konceptet dermed har spillet fallit. Det er rigtigt, at vi ikke kunne sejle, som en komplet task-gruppe i den sidste del af øvelsen, men det kan vi heller ikke altid i vores hjemlige farvande. De vejrmæssige forhold er lige for alle også fjenden, som i denne specifikke situation også var væsentlig begrænset i sine operationer med MCM enheder og landgangsbåde. Hvis vi sammenholder det ovenstående med det faktum, at minerydningsfartøjet MAKRELEN har opereret med overordentlig succes i Adriaterhavet i forbindelse med Kosovo krisen, så viser det mig, at vi vil kunne operere med en task-gruppe af samme størrelse og sammensætning som her i 1999 i tilsvarende farvandsafsnit uden væsentlige begrænsninger. Dette er ikke en uvæsentlig betragtning, idet de internationale maritime operationer, i de sidste ti år, har været koncentreret i netop farvandsafsnit, der egner sig særdeles godt til operationer med de enhedsstørrelser, som vi besidder i søværnet.

⁸ *Amphibious Operations Area*



Korvet i rum sø

En anden væsentlig erfaring var, at medbringe et mobilt landplaceret logistisk element er af ekstrem stor værdi. I mangel af større maritime støtteenheder, så må dette koncept betragtes som den næstbedste løsning. Grunden til denne rangering er det faktum, at det mobile logistiske element er underlagt præcist de samme begrænsninger, som tilfældet er for hæren, når de deployerer styrker til internationale operationer. De er afhængig af diplomatiske tilladelser til gennemrejse af lande på vejen til indsættelsesområdet. De er afhængige af trafikale hindringer i form af noget så simpelt som brohøjder. Tillige vil de være udsatte mål, såfremt deres deployering ikke er ønsket. Det er forholdsvis simpelt at standse et lastvognstog eller en togstamme. Har vi derimod nogle fornuftige maritime enheder, der foruden den fornødne stabskapacitet også besidder såvel reoperationsfaciliteter som opbevaringsfaciliteter til reservedele, så vil vi være uafhængige af alle disse eksterne aktører, der vil kunne begrænse vores operationer. Tænk blot på vores 10 hvide kampvogne, der skulle indsættes i Bosnien og hvilke problemer, der var med at få dem ned til operationsområdet.

Tillige viste NL 99 os, at vi reelt ikke behøver at stå tilbage for såvidt angår operationer på niveau med veletablerede CTG'er. Min opfattelse var, at vores samarbejde med COMSNFL forløb fuldt ud tilfredsstillende. Der eksisterede gensidig forståelse for dispositionerne i vores respektive ansvarsområder, og den overordnede forståelse for prioriteter og herunder hvilke "decisive points" og "operational objectives", der var vigtige for at nå vores fælles "endstate". For at sige det kort så er en anden vigtig erfaring, at vi er i stand til at operere sammen med andre CTG'er med henblik på at opnå fælles definerede målsætninger. Vores "endstate" må betragtes som værende opnået i fuldt omfang.

FREMTIDSPERSPEKTIVERNE

Når nu vi får etableret Danish Task Group på et permanent grundlag, med en stab der kan hellige sig det vigtige arbejde, som flåden har med effektivt at gennemføre den operative samvirkeuddannelse, så vil vi tillige kunne benytte konceptet såvel internt flerværns, men også internationalt flerværns eller værnsspecifikt. Der er tilsyneladende et behov for at tildele et nyt og mere passende navn til styrken. Om dette navn skal være "Søværnets Operative Kommandos Taktiske Føringsstab", "Søværnets Internationale Reaktionsstyrke", "Den internationale Maritime Styrke" eller "Søværnets Internationale Flotille" er, efter min overbevisning ikke det afgørende. Det afgørende er at konceptet forfølges med henblik på at optimere forsvarets operative fleksibili-

tet og udvikling hen imod den herskende verdensorden og det deraf følgende intensiverede internationale engagement.



HVIDBJØRNEN, som kommando-støtteskib i DANISH TASK GROUP

Søværnet har nu to år i træk markeret sig på den internationale maritime arena på lige fod med større etablerede CTG'ere. Lad os nu komme videre. Mulighederne er utallige, og for at nævne nogle af de mest oplagte så er disse:

- Samarbejde med hærens umiddelbare reaktionsstyrker (indsættelse, luftvarsling, evakuering).
- Samarbejde med flyvevåbnets IHAWK reaktionseskadrille (varsling, luftkontrol, taktisk føring).
- Samarbejde med andre maritime enheder f. eks. som CTG for en MCM styrke.
- Udøve CTG funktionen for en international flådestyrke i en humanitær operation.
- Udøve CTG funktionen for en national dansk flådestyrke i forbindelse med indsættelse af danske landstyrker i et kystnært miljø der kræver et klart luft-, undervands- og overfladebillede.
- Samarbejde med specialstyrker (efterretningsvirksomhed, deciderede handlinger).

Ovenstående er blot et udpluk af de muligheder, der foreligger. Kun fantasien sætter grænserne. De mest oplagte fordele er uafhængighed, udholdenhed, fleksibilitet og mobilitet – fire meget vigtige principper i nutidens militære og humanitære operationer.

(Fotos uden angivelse er hentet på Søværnets hjemmeside www.svn.dk og underliggende eskadrehjemmesider.)

Ved Søløjtmantselskabets årlige § 32 møde afgav redaktøren for Tidsskrift for Søværnen sin årlige beretning, som her gengives i sin helhed.

REDAKTØRENS ÅRSBERETNING

Af

orlogskaptajn Klaus Bølving

ÅRET, DER GIK

Jeg vil gerne takke formanden for ordet og overfor medlemmerne afgive redaktørens årsberetning.

I § 32-møde regi har året forløbet fra oktober 1998 til oktober 1999 og redaktørjobbet har i perioden været varetaget dels af orlogskaptajn Nils Wang, der nu er til søs som stabschef i STANAVFORLANT og dels af jeg selv, som således har stået for udgivelsen af de sidste tre numre.

I min korte redaktørtid har jeg følt mig aldeles godt behandlet af de Selskabets medlemmer, som har kontaktet mig. På denne måde har det været et privilegium at bestride jobbet.

REDAKTØRENS INFORMATIONSTRATEGI

Et andet privilegium har været den historiske ret til at sætte dagsordenen for Tidsskrift for Søværnen og herunder indkalde og eventuelt være kritisk overfor indsendte artikler. Dette privilegium har jeg naturligvis omsat i en informations- og påvirkningsstrategi med henblik på at få skabt et tidsskrift, som er:

- **interessant,**
- **lødigt og**
- **debatskabende.**

Interessant-kriteriet

Ordet interessant er jo selvforklarende, idet tidsskriftets eksistensberettigelse står og falder med, at læserne bevarer interessen for det. Derfor skal Tidsskriftet selvfølgelig være interessant.

Lødigheds-kriteriet

Et lødigt tidsskrift? Ja, men kan man i den moderne medieverdens provokerende og udfordrende zapper- og flimmerkultur opnå gennemslagskraft med lødige budskaber? Det kan man sagtens! Det er en del af Tidsskriftets ånd gennem dets lødighed at repræsentere søofficerskorpset som de "Ladies and Gentlemen of the Sea" som kendetegner flåden.

Debat-kriteriet

Hvad så med det debatskabende element? I modsætning til de to øvrige kriterier er debat-kriteriet ikke et krav, men et ønske fra redaktøren.

Det er min erfaring, efter den korte periode som redaktør, at der i nogen grad hersker en "sceneangst", som afholder mange fra at ytre sig i Tidsskriftet. Nogle synes måske, at deres holdninger til debat-relevante emner ikke fortjener al den opmærksomhed, som en udgivelse medfører. Andre er måske bange for at komme til at træde nogle over tæerne. Hertil er min holdning, at Tidsskriftet ikke skal have til hovedformål at præsentere tunge analytisk gennemarbejdede og skudsikre artikler, som i sig selv afskrækker enhver læser fra at tage kritisk stilling i form af svarartikler. Hovedformålet skal snarere være at få afprøvet nogle idéer og holdninger i en debat med andre læsere. Det skal ikke være nogen skam at deltage i en kritisk debat i tidsskriftet. Det er jo netop debatters forskellige argumenter, som andre læsere har så stor glæde af til deres private meningsdannelse i stedet for blot at sluge rå, færdigsyede meninger.

REDAKTØRENS ROLLE

Hvordan har redaktøren så prøvet at fremme en debat?

Dels på den gode gamle facon ved at kontakte forskellige oplagte skribenter – det har der ikke været meget held med.

Dels ved i min første leder at antyde så tydeligt som overhovedet muligt, at: "TfS er organet, hvor emner er relevante, hvis læserne finder dem relevante" – det har ikke akkurat medført nogen artikelstorm.

Så har jeg prøvet i en leder at opfordre søofficerskorpset til at prøve at deltage i en debat om formålet med flåden i relation til den moderne politiske udvikling i verden – det har heller ikke medført nogen artikelstorm.

Så har jeg i den seneste leder (TfS 3/99) prøvet at rette skytset lidt væk fra egne rækker, ved at udfordre til en doktrindiskussion på flådens præmisser – det har heller ikke givet nogen reaktioner.

Ærede Selskab, jeg skal ikke jamre, men kun ærligt fortælle, at næsten alt hvad der er i min korte tid som redaktør har været trykt i Tidsskriftet, ikke har været resultatet af min debatter, men derimod uopfordrede artikler. I forlængelse heraf er det måske værd at bemærke, at alt hvad er blevet tilsendt rent faktisk også er blevet trykt.

Flere af de tilsendte artikler har fået fornem omtale og enkelte har direkte opfordret til debat. Alligevel har disse artikler endnu ikke udløst noget, der ligner debat.

Hvis medlemmerne kan give tips om, hvordan vi kan få gjort Tidsskriftet mere levende som debatorgan, vil jeg meget gerne høre nærmere.

ÅRET, DER KOMMER

Hvad skal næste redaktionsår så handle om? Jeg har allerede været inde på idéen om en fornyet doktrindiskussion på flådens præmisser. I rammerne af en sådan diskussion kunne jeg tænke mig at få præsenteret artikler om såvel de nyeste teknologiske anskaffelser i flåden samt om organisatoriske forandringer. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at inspirationen hertil kommer fra sidste års doktrindebate i Militært Tidsskrift. Netop den debat var et glimrende eksempel på hvorledes der via debat kan skabes opmærksomhed omkring et emne.

Derudover er der ingen særlige emner, som umiddelbart ligger redaktøren på sinde. Konkret har jeg dog hørt enkelte ønsker blandt læserne om flere historiske artikler. Mit svar på disse gode opfordringer skal være en opfordring til enten selv at skrive eller at få nogle til det. Redaktøren kan ikke tvinge, men kun opfordre folk til at skrive.

Tak for ordet.

BOGANMELDELSE

"MINE SKIBE – EN HELT ANDEN HISTORIE OM SØENS FOLK" Edvin Lysdal, 282 sider, Forlaget Klim, Århus

Som det angives i undertitlen til bogen, er dette en helt anden historie om søens folk. Bogen er skrevet i forfatterens eget sprog, som det nu tales ombord. Det er altså ikke en videnskabelig og teknisk beskrivelse af de skibe, som forfatteren indledte sin karriere som kok til søs med, men en kærligheds-erklæring til de skibe, som anvendtes i koffardien i årene efter krigen.

Bogen beskriver i 6 letlæste afsnit forholdene ombord på Galeasen "Søsters Minde", Det Forenedes "Kronprins Olav" og "Kronprinsesse Ingrid", Grønlandsk Handels "Julius Thomsen", Vendilas "Otto Pedersen" og endelig ØK's "Annam". Hvert afsnit afsluttes med en fakta om skibets historie.

Beskrivelsen tager udgangspunkt i de unge mennesker uden uddannelse fra det københavnske rendestensmiljø, som efter befrielsen blev grebet af udlængsel og stak til søs, uanset omkostningerne.

Livet omkring Statens Forhyringskontor og de meget specielle forhold for en ung koksmath ombord er særdeles levende og til tider meget morsom. Specielt er det morsomt, men måske ikke særligt moralsk, at læse om smuglerier, druk og kvindesjov. Til gengæld er beskrivelsen af besøgene i havnebyerne med alle krigens ødelæggelser meget levende.

De gode gamle skibe som beskrives med en sans for kvalitet i forhold til de moderne, grimme tekniske vidundere, som vi ser i dag.

Forfatteren har selv illustreret bogen med små stregtegninger.

Forfatteren blev indkaldt som værnepligtig i oktober 1953 og gjorde tjeneste som kok ombord i motortorpedobåden Ravenen og minelæggeren Laaland i 1954. Det er tanken at forfatteren vil følge bogen op i begyndelsen af 2000 med bogen "Mine Orlogsmænd". Hvis den er af tilsvarende karakter som

"Mine Skibe", kan den blive spændende læsning for andre, der som denne anmelder gjorde tjeneste i motortorpedobådene i 1954.

Bogen er så afgjort kun egnet som fornøjelseslæsning.

(1762)

OM BOGANMELDELSER

Tidsskriftet modtager regelmæssigt nye bøger til anmeldelse. Det er vanskeligt hurtigt at finde nye anmeldere, det vil derfor være ønskeligt om selskabets medlemmer vil stille til rådighed som anmeldere inden for specielle fagområder.

Vi vil derfor opfordre selskabets medlemmer til at melde sig hos sekretæren, enten som potentielle anmeldere af alle emner eller med angivelse af særlige ønsker.

Vi har netop modtaget følgende værker til anmeldelse:

Poul Ancker: *De grønlandske flyvepladers historie og udvikling*.

Udgivet som jubilæumsskrift for Mittarfeqarfiit (Grønlands Lufthavnsvæsen). Værket består af en grønlandsk-sproget og en dansk-sproget udgave. Dansk Institut for Aeronautiske Studier, 281 s. 1999.

Mark Bowden: *Black Hawk, En beretning om moderne krig*.

Oversat til dansk af H. C. D. Koch og Grethe Teglbjærg. Bogen skildrer de amerikanske Delta Force Rangers' operation i Mogadishu, Somalia, i oktober 1993. Lindhardt og Ringhof, 455 s. 1999.

(Red.)

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37 NYHOLM

1439 KØBENHAVN K
TELEFON: 32 54 73 82
TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER:
HVERDAGE 9-15
TIRSDAGE 9-18

Radisson *SAS*
JUTLANDIA HOTEL FREDERIKSHAVN

Havnepladsen 1, Box 89
DK-9900 Frederikshavn
Denmark

AEG

Industri



**THOMSON MARCONI
SONAR**



GROUPE SAGEM

SAGEM



SIGNAAL

EuroTorp 

*Tidsskrift
for
Søværnen*



Nr. 5 / DEC.2 1999
170. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn Klaus Bolvin

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

Redaktør

Orlogskaptajn Klaus Bolving
Forsvarsakademiet
Svanemøllen Kaserne
Postboks 2521
2100 København Ø
Telefon 39 15 12 11
Telefax 39 15 15 04
E-mail: fss002@fak.dk
Telefon 46 37 39 35 (privat)

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64
E-mail: sls@post9.tele.dk

ISSN 0040-7186

Annonceekspedition

Orlogskaptajn E.T. Jensen
Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus
P. Løvenørnsvej - Nyholm
1439 København K
Telefon 32 66 46 10
Telefax 32 66 46 20

Trykkeri:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: Ubåden TUMLEREN

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse



Får du gevinst i
"Det store præmiespil"?

GF-FORSIKRING



I GF-FORSIKRING behøver
du ikke have held i spil
for at vinde gode præmier
- du skal bare være en god bilist.



Forsikringsklubben Søværnet

Holmesvinget 15 · 2730 Herlev

Telefon 44 98 71 13

E-mail: Klub121@gf-forsikring.dk

8 ud af 10 Bilforsikringer er billigst
i GF-FORSIKRING

Kilde: BilforsikringsGuide '99

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

INDHOLD

LEDER.....	251
DE UNGE FLÅDETÆNKERE.....	252
Orlogskaptajn Klaus Bølving	
SØKRIGSTEORI I ET HISTORISK LYS.....	255
Orlogskaptajn Klaus Bølving	
DEN DANSKE FLÅDE OG KRIGSTEORETIKERNE.....	279
Premierløjtnant P.M. Dannertjød, Premierløjtnant J. Dyhre, Premierløjtnant C. Horsted, Premierløjtnant J.B. Poulsen og Premierløjtnant T.S.R. Rasmussen	
ANALYSE AF FORWARD FROM THE SEA.....	285
Premierløjtnant L. Frederiksen, Premierløjtnant B. Hørby, Premierløjtnant J. Mygind, Premierløjtnant B. P. M. Enevoldsen og Premierløjtnant L. Eriksen	
TUMLERENS STANAVFORLANTDEPLOYERING 1999.....	294
Premierløjtnant Jan Olav Skogøy	
FOROMTALE AF SOLDATERSANGE OG TAPRE HISTORIER.....	303
Kapelmester Jesper Asmussen	
ER TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN GODT NOK?.....	307
1762	

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



Forsvarstanken og -planlægningen i Danmark har i årevis været hæmmet af fodnoteperiodens udtalte ideologiske begrænsninger. Sådan er det ikke mere. Vel findes der stadig forskellige grader af forsvarsvilje og -iver i landet, men decideret ideologisk modstand mod forsvarrets moderne internationale profil er kun til stede i beskedent omfang.

Før flåden, som er kendt for sin internationale tradition og øvelseserfaring, forekommer internationaliseringen af forsvarrets og flådens opgaver ikke revolutionerende. Flåden har i århundreder været international og er det stadig i sin natur og kultur.

Spørgsmålet er, om der i dag i politiske kredse er den fulde bevidsthed om flådestyrkers fleksible indsatskapacitet, som uden den store dramatik og økonomiske vanskeligheder kan indsættes i verdens brændpunkter, når der opstår politisk ønske herom. At sådanne flådeindsatser fra dansk side normalt må foregå i en multinational sammenhæng forekommer naturlig. Dels af hensyn til de økonomiske konsekvenser, dels af hensyn til, at flåden doktrin-, procedure- og øvelsesmæssigt er international og derfor fungerer smidigt i multinationale sammenhænge. De seneste års flådeøvelser og -operationer, hvoraf flere har været internationale fredsstøtteoperationer, har bevist dette med al ønskelig tydelighed.

Der synes dog at mangle en faglig debat om flådens rolle, herunder diskussion af en visionær doktrinudvikling, som på længere sigt kan afstikke kursen for en fremtidig og tidssvarende flåde. Denne diskussion kan vi ikke forvente, at nogen tager for os – den må komme fra søofficerskorpset selv.

Det kan således blive helt afgørende, at vi får mobiliseret alle vores samlede ressourcer til denne diskussion – vi kan ikke være bekendt at lade flåden sejle i sin egen sø!



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

- Command and Control
- Data Communication
- Electronic Warfare
- Remote Sensing

- Ballistic Instrumentation
- Radars and Displays
- Multi-function Consoles
- System Integration



NTD

Naval Team Denmark

DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEKOK A/S

LYNGSO MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK A/S

TERMA INDUSTRIES
GRENAA AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



Ved siden af sin tjeneste ved Forsvarsakademiet er forfatteren timelærer i krigsteori ved Søværnets Officersskole. Denne artikel udtrykker nogle refleksioner over indtrykkene fra lektionerne med "de unge flådetænkere" på Søværnets Officersskole.

DE UNGE FLÅDETÆNKERE

Af

orlogskaptajn Klaus Bolving

INDLEDNING

Inspirationen til denne artikel kommer fra Søværnets Officersskole, hvor jeg de seneste to år har undervist VUT-I klasserne i faget krigsteori. Undervisningen har bl.a. haft til formål at koble traditionel krigsteoretisk tænkning til moderne strategiske overvejelser og militær planlægning.

FAGETS INDHOLD

Fagets betegnelse krigsteori spænder vidt, og har i forløbne år omfattet følgende emner:

- Søkrigshistorie, (med lærerassistance fra overarkivar H.C. Bjerg),
- krigsførelsens grundprincipper ved analyse af historiske søslag,
- krigsteoretikerne Clausewitz, Mahan og Corbett,
- krigsførelsens kredsløb og niveauer,
- begreberne vision, koncept og doktrin,
- strategibegrebet og forbindelsen mellem nationale interesser, politik, strategi og krigsførelse,
- krigsteoretisk og strategisk analyse af aktuelle konflikter.

At et så vidtspændende fag under ét kan kaldes krigsteori, kan forklares med, at den universelle krigsteoretiker Clausewitz' realpolitiske og formålsrationelle filosofi har indgået som en pædagogisk fællesnævner for alle emner.

Fagets 30 lektioner blev afsluttet i november med en resultatkontrol i form af en tre timers udarbejdelse af synopsis over et udvalgt emne fra uddannelsesplanen. Som et forsøg blev disse synopser i år udarbejdet i studiegrupper. Senere i dette tidsskrift er gengivet eksempler på disse synopser.

DE UNGE GENERATION AF OFFICERER

Mens den kolde krigs officerskultur nærmest pr. tradition fordrede en indbygget blindt loyal "fordi holdning" eller "sådan er det bare holdning" fra den enkelte officer, er den nyeste generation af officerer tværtimod kendetegnet ved en kritisk "hvorfor holdning". Traditionelle opfattelser som "tjenesten kræver" eller "sådan har det altid været" eller andre forklaringer, som appellerer til en eller anden indbygget individ-loyalitet i den enkelte officer, har ikke længere gyldighed. Den nye generation af officerer betragter ikke ubetinget sig selv som ukritiske ressourcepersoner for systemet. Det betyder dog ikke, at de betragter systemet som et ukritisk resourcesystem for dem selv. Det betyder blot, at de kræver at få lov til at være kritiske og få forklaringer på alt.

UNDERVISNINGSFORLØBET

Denne "hvorfor holdning" har været grundlaget for "den røde tråd" i undervisningen, idet alle problemstillinger undervejs har været testet med et "hvorfor". Fx: Hvorfor krig? Hvorfor historie? Hvorfor flådedoktrin – hvorfor værnssælles doktrin? Hvorfor behandle krig og politik under ét? Hvorfor forløb Kosovokrisen som den gjorde? Hvorfor er vores flåde, som den er? Hvorfor udvikles flåder og forsvar, som de gør?

Disse spørgsmål er alle blevet diskuteret undervejs og er ganske repræsentative for de utallige spørgsmål, der har været rejst i timerne. Spørgsmål, som er typiske for de unge officerers sunde og kritiske videbegær.

Den bedste personlige erfaring fra lektionerne har nok været, at éns egen indbyggede "fordi holdning" kan løsnest, hvis man bevidst for sig selv accepterer påvirkning fra en kritisk "hvorfor holdning" – i dette tilfælde fra de unge officerer. Ligeså kan de kritisk nysgerrige spørgsmål, hvor det kritiske kan forekomme mere dominerende end det nysgerrige – ofte uden at være det – som regel bedst diskuteres ved at besvare et spørgsmål med et andet spørgs-

Leverandør til Søværnet



Værktøj

Proviant



Måleudstyr

Sikkerhedsudstyr



Arbejdsbeklædning

Messe- og kantinevarer

Besøg også vores butik på hjørnet af Esplanaden og Amaliegade i København



H.S. HANSEN'S EFTF. A/S
CHR. MØLLERS'S EFTF. A/S



Tlf. 39 29 97 00 Fax 39 29 35 60 info@h-s-hansen.dk

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

mål. Altså ved at svare med fx "hvorfør spørger du?" Eller med det klassiske "hvad synes du selv?" Resultatet i timerne har ofte været, at vi har nået ganske dybt ned i emnets substans i løbet af diskussionerne.

AFSLUTNING

Den konkluderende lesson learned fra krigsteoritimere må være, at man bør lytte til andres "hvorfør holdninger" med henblik på at videreudvikle sine egne indre "fordi holdninger". I denne proces er flådens yngste generation af officerer – "de unge flådetænkere" – værdifulde sparringspartnere.

Bevarer de unge flådetænkere deres videbegær og engagement, og får de gunstige vilkår for deres personlige og kollektive udvikling, vil flåden være sikret en fremtid i gode hænder – og tanker.

Denne artikel er en redigeret udgave af forelæsningsmanuskripter, som forfatteren har anvendt i undervisningen i krigsteori ved Forsvarsakademiet og Søværnets Officersskole.

SØKRIGSTEORI I ET HISTORISK LYS

Af

orlogskaptajn Klaus Bolving



*USS CHICAGO, som Mahan kommanderede
(Foto: www.history.navy.mil/photos/sh-usn/usnsh-c/chicago.htm)*

INDLEDNING

Flåde og forsvar har de seneste 10 år befundet sig i en historisk brydningstid, hvor kravene til de væbnede styrker har forandret sig væsentligt. I forlængelse heraf har der rejst sig en diskussion om den doktrinmæssige anvendelse af væbnede styrker, og herunder flådestyrker.

Denne artikel har til formål at sætte moderne flådedoktrintænkning i et historisk perspektiv – et perspektiv, som går længere tilbage i historien end til den kolde krig. Artiklen vil således søge at finde ”rødderne” til moderne flådetænkning ved at fremstille og analysere den doktrinmæssige flådeudvikling gennem de sidste godt 100 år.

Artiklen tager udgangspunkt i en historisk redegørelse for de mest betydende flådetænkere og flådehistoriske doktrinudviklingstendenser i perioden. Denne udvikling analyseres undervejs i et forsøg på at fastslå en form for teoretisk entydighed ved de enkelte flådeteoritikere. Afslutningsvis rejses spørgsmålet om, hvorvidt vor tids flådeudvikling kan gives en søkrigsteoretisk fællesbetegnelse. Desuden tjener artiklen som inspiration og opfordring til en debat om flådens doktrinmæssige grundlag og udvikling.

ALFRED THAYER MAHAN (1840-1914)

Historien bag Mahan

Efter Den Amerikanske Borgerkrig (1861-1865), hvor Mahan havde gjort tjeneste som skibschef, opstod i flådekredse en interesse i at kunne lave videnskabelige analyser af flådeoperationer med baggrund i historiske eksempler.

Idéen blev bragt afgørende frem af Commodore Luce, den første præsident for det amerikanske ”Flåde-Forsvarsakademi” Naval War College. I 1884 inviterede Luce Mahan til at udføre en opgave for Naval War College, i henhold til følgende direktiv:

”At føre søofficererne ind i et filosofisk studie af flådehistorie, med henblik på at kunne vurdere store søslag med en professionels øjne, og med henblik på at kunne vurdere hvor de videnskabelige principper var fremtrædende og hvor tilsidesættelse af disse regler havde medført nederlag og katastrofe”.

Luce mente desuden, at søkrigshistorien indeholdt tilstrækkeligt mange begivenheder til, at der kunne udledes love og principper, som kunne løfte søkrigen op på et "videnskabeligt niveau ved hjælp af en komparativ analysemetode". Med komparative metode mente Luce antageligt, at Mahan i sine studier skulle drage sammenligninger mellem landkrig og søkrig, og mellem fortid og nutid.

Sådanne egentlige principper allerede var udledt for landkrig, nemlig af den svejtsiske krigsteoretiker Jomini, der var tidens store krigsteoretiske idol for hærofficerer. Inspireret af dette forhold måtte Mahan love Luce at "holde analogien mellem landkrig og søkrig for øje", og altså dermed støtte sig til Jomini. Luce gjort det klart for Mahan, at han ønskede, at Jominis principper skulle danne basis for Mahans forskning - at Mahan dermed skulle blive en "Sø-Jomini".

Sådan kom det imidlertid efter alt at dømme ikke til at gå. Mahan fik i alt to år til at forberede sine forelæsninger, og først seks måneder før sin første forelæsning på Naval War College begyndte Mahan at læse Jomini. Derfor forekommer det tvivlsomt, om Jomini overhovedet fik nogen større betydning for Mahans inderste tanker og filosofi om søkrig. Dette kan måske hænge sammen med, at Mahan tilsyneladende slet ikke interesserede sig for landkrig, og stort set ignorerede landkrig i sine studier. Det var i øvrigt et forhold, som må antages at have generet hans far voldsomt, idet Mahans far var løjtnant i den amerikanske hærs ingeniørkorps, og bl.a. havde givet sin søn mellempavnet Thayer efter den amerikanske skolechef på hærofficersskolen West Point; Colonel Thayer.

Som en kuriositet kan det nævnes, at der rent faktisk i en enkelt sammenhæng eksisterede en konkret forbindelse mellem Jomini og Mahan. Da Mahan var barn hed familiens hund nemlig Jomini. Så Mahan har altså spadseret rundt i New York sammen med Jomini - i snor!

Mahans sømagtsfilosofi

Som det fremgår af Mahans studier og betragtninger, mente han i almindelighed, at enhver afgørende krigsindsats blev udført på havet. I hans bøger vil man derfor se, at han ikke skænkede land- og amfibieoperationer megen opmærksomhed.

Mahans studie- og skrivekarriere resulterede bl.a. i et langvarigt studie af den fantastiske britiske stormagtsperiode. Med denne som baggrund udfærdigede han en lang række historiske redegørelser, som blev grundstenen til en engageret debat om begrebet sømagt - sea power - i slutningen af 1800-tallet. Han formulerede en tese om, at sømagt i sig selv var selve fundamentet for en

nations velstand og udvikling. Som bevis for sin tese brugte Mahan sine grundige historiske beskrivelser af udviklingen af engelsk sømagt i det 17. og 18. århundrede. I disse århundreder opnåede England en enorm velstand og økonomisk fremgang som følge af en aggressiv og effektiv koloniseringspolitik. Ved hjælp af sømagt lykkedes det englænderne at opnå en dominerende position i forhold til de øvrige europæiske kolonimagter rundt om i verden, og efterhånden overtog England også søherredømmet på verdenshavene.

Navalisterne

Omkring århundredeskiftet bredte der sig, i tråd med Mahans tanker, en interesse for begrebet sømagt, og der opstod en gruppe af sømagtstænkere; "navalisterne". Navalisterne var, ligesom Mahan, overbevist om nødvendigheden af sømagt. De argumenterede for deres idéer ved at påpege, hvor godt det gik for nationer, som iagttog disse evige sandheder og hvor katastrofalt det gik for nationer som ikke gjorde det.

Her er det kuriøst og interessant at bemærke, at den daværende amerikanske præsident Theodore Roosevelt var en stor beundrer og god ven af Mahan. President Roosevelt var samtidig også fortalere for en navalistisk forsvarspolitik – dvs. et forsvar baseret på flådemagt.

Navalisterne og Mahan var overbeviste om, at sømagt i sig selv indeholdt tre værdifulde elementer for den stat, som besad sømagt;

- **mulighed for etablering af oversøiske kolonier,**
- **kontrol med søværts handel og**
- **velstand i det hele taget.**



*Mahan ombord på sit skib USS CHICAGO 1894
(Foto: www.history.navy.mil/photos/sh-usn/usnsn-c/chicago.htm)*

Mahan sagde omtrent således om betydningen af kolonier:

"En koloni er et holdepunkt i et fremmed land, et nyt afsætningssted for kolonimagtens handel, en ny sfære for skibsfart og engagement for kolonimagtens befolkning, samt fremskridt og velstand for kolonistatens befolkningen".

Mens Mahan argumenterede ganske overbevisende ud fra en historisk empiri om, at Englands ledende rolle i verden i det 17. og 18. århundrede skyldtes sømagt, var hans analyse af Napoleons fald i visse kredse mindre overbevisende. Skønt Mahan ikke havde meget tilovers for landkrig, var han alligevel opmærksom på en vis sammenhæng mellem land- og søkrigs indbyrdes afhængighed. Mahan mente nemlig, at sømagt indirekte kunne være afgørende for landkrig.

Som historisk eksempel bemærkede Mahan, at Napoleons endelige fald ikke skyldtes nederlaget til den fjendtlige koalitionshær ved Waterloo i 1815 som normalt antaget. Årsagen til Napoleons fald skulle ikke findes på slagmarken, men på havet. Som virkelig årsag til Napoleons fald angav Mahan Nelsons knusende og afgørende søslag mod den kombinerede fransk-spanske flåde ved Trafalger i 1805. Den strategiske betydning af dette slag var nemlig, at Napoleon dels tabte søhæren i Kanalen, Middelhavet og Atlanten og derfor ikke kunne foretage landgang på de britiske øer. Dels sikrede Nelsons etablerede søhæren, at der kunne overføres forstærkninger fra England til landkrigen på Kontinentet. Napoleon blev altså besejret som følge af, at briterne vandt kampen om de søværts forbindelseslinier. Som Mahan omtrent udtrykte det:

"Trafalgersejren førte til, at Frankrigs forbindelseslinier blev afskåret, hvorefter Frankrig faldt som et fort, der falder efter en blokade".



Admiral Nelson, som var Mahans søkrigshistoriske forbillede

Analytikeren Mahan

Generelt syntes Mahan som krigsteoretiker på det analytiske felt ikke helt at være på højde med andre berømte krigsteoretikere. De analytiske resultater, der kom ud af hans mange siders historiske redegørelser, fremstår som gode og overskuelige, men relativt enkle.

Fx giver forordet til "The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783" en ganske god fremstilling af elementerne i sømagtsbegrebet; "*The Elements of Sea Power*":

- **Geografisk position**
- **Fysisk udformning**
- **Territoriets udstrækning**
- **Befolkningstallet**
- **National stil og**
- **Statsmagts karakter.**

For en uddybning af disse elementer henvises til bogen. I en analytisk kontekst synes Mahans analyser imidlertid at mangle en tilbundsgående diskussion af elementerne. Om dette forord, hvori elementerne er beskrevet, siges det, at forordet udelukkende blev skrevet for at give værkets mange historiske beskrivelser en teoretisk indgangsvinkel og analytisk lødighed. Ved at nærlæse forordet kan man også se, at Mahan, formodentligt bevidst, har brugt nogle af de fraser, som Luce i sin tid brugte i sit direktiv til Mahan. Således fremstår dette forord i nogen grad som et "teoretisk alibi-dokument" af hensyn til Luce, mens Mahan antageligt selv ville have været tilfreds med værkets grundige historiske redegørelse.

I denne forbindelse skal man holde sig for øje, at Mahan var besat af en tanke om, at USA skulle forsøge at efterligne Storbritannien som en global sømagtsnation. Mahan prøvede derfor at påvirke de amerikanske politikere til at anvende sine idéer i udviklingen af den amerikanske flådedoktrin, hvilket altså også lykkedes.

Mahan teorier

I følge Mahan var flådestrategi baseret på fundamentale sandheder, som, når de var rigtigt formuleret, kunne kaldes uforanderlige principper. Mahan understregede samtidig, at det var vigtigt at studere disse principper, men at principperne ikke var ufravigelige, faste regler eller præcise forskrifter, som skulle følges ved enhver lejlighed. Dertil var krig alt for risikabel og uberegnelig, sagde han.

Denne pragmatiske indgangsvinkel til krigsteori og principper er i god tråd med Clausewitz' pragmatiske filosofi. Dog synes Mahan ikke ellers at have være tankemæssigt inspireret af Clausewitz. Snarere tværtimod, idet Clausewitz' forudsætning i sit teoretiske krigsbegreb om, at defensiven er stærkere end offensiven, var i direkte modstrid med Mahans mere empirisk og praktisk begrundede opfattelse af, at offensiven er stærkere end defensiven.

Som bestemt af Luce, tog Mahan udgangspunkt i den videnskabeligt teoretiske Jominis tre principper om;

- **koncentration,**
- **indre linier samt**
- **baser og logistik**

som Mahan omformulerede til:

- **koncentration,**
- **forbindelser (Sea Lines of Communication - SLOC) og**
- **baser.**

På trods af denne tilsyneladende overensstemmelse med Jominis noget rigide teori, argumenterede Mahan kraftigt for en høj grad af pragmatisme og fri situationsbestemt ledelse og førerkunst, eller som Clausewitz ville have sagt det: "Fri sjælsaktivitet".

I 1911 skrev Mahan i "Naval Strategy", at de bedste regler for krigsførelse ikke måtte være rigide, men måtte give frihed til en sondring mellem principper og regler. Desuden mente han, at krig ikke var videnskab, men kunst, og at det var op til krigskunstneren at anvende de principper og regler som var bedst egnede i de enkelte tilfælde. Krigens principper skulle derfor

betragtes som generelle retningslinier som var opstået på basis af historiske erfaringer og teoretiske overvejelser. Denne kloge betragtning ses i dag at være i god overensstemmelse med den gængse og universelle tradition for pragmatisk og situationsbestemt søkrigsførelse.

Som begrundelse for den megen vægt, han lagde på søkrigshistorie, sagde Mahan, at princippernes karakter og indhold lettest kunne forklares ved historiske eksempler. Deri var mange navalister og søkrigshistorikere enige, hvorfor søkrigshistorien som sådan blev et accepteret udgangspunkt for teoretisk behandling af flådestrategi.

Mahans krigsteorier under ét

Mahans betragtninger om de seks elementer i sømagt;

- **Geografisk position**
- **Fysisk udformning**
- **Territoriets udstrækning**
- **Befolkningstallet**
- **National stil og**
- **Statsmagtens karakter,**

samt nødvendigheden af:

- **kontrol med forbindelseslinierne (SLOCs) gennem opnåelse af**
- **søherredømme ved at**
 - **nedkæmpe fjendens hovedflåde med egen hovedflåde via**
 - **offensiv indsats med**
 - **koncentrerede kræfter**

udgør stort set konklusionen på Mahan krigsteoretiske analyser.

Det må i dag være op til hver enkelt søofficer at vurdere, om denne konklusion kan siges at være et rimeligt resultat af Mahans studier samt om

konklusionen kan siges at have universel og tidsuafhængig værdi, og dermed også har gyldighed i dag.

Mahans betydning i sin tid

Skønt Mahan her er fremstillet mere som praktiker og pragmatiker end som en sand teoretiker, bør det erindres, at han som følge af sine studier blev meget berømt og populær i begyndelsen af 1900-tallet. Især i Storbritannien, hvilket ikke kan overraske, da det var briternes sømagt, Mahan havde glorificeret i sine værker. Men også i Japan, Tyskland og senere også USA nød Mahan stor berømmelse.

I USA kom Mahans tanker efterhånden til at udgøre selve fundamentet for den amerikanske flådedoktrin. Årsagen til hans store indflydelse skyldtes antageligt dels den status hans tætte forhold til det britiske kongehus og den amerikanske præsident Roosevelt medførte. Dels, at hans tanker tilfældigvis passede perfekt ind i den amerikanske strategi i den spansk-amerikanske krig i 1898 om Cuba. Det var i den periode, hvor amerikanerne erobrede en række spanske baser i det vestlige Stillehav og selv anlagde baser på Filippinerne, Guam og Marianerne. Disse erobringer blev ganske vist officielt udført for at opnå en gunstig forhandlingsposition overfor spanierne med hensyn til Cuba, men kom til at tage sig ud som et imperialistisk fremstød i stil med de mange tilsvarende erobringer og koloniseringer, som briterne havde udført i århundreder, og som passede perfekt ind i Mahans tanker. Det må derudover erkendes, at Mahans indflydelse rent faktisk bidrog til USA's fremskridt og velstand.

I almindelighed blev Mahan kendt for sin dybe indsigt i søkrigsmæssige historiske forhold i en tid, hvor der ikke i søofficerskredse ellers var nogen tradition for at forholde sig teoretisk til søkrigshistorien. Måske netop derfor lykkedes det Mahan at vinde så stor anerkendelse. At han kunne "bevise" sine teorier med historiske eksempler aftvang stor respekt. Havde Clausewitz' formaninger om at anvende historiske eksempler med forsigtighed været mere almindeligt kendte og accepterede i Mahans tid, var det måske ikke lykkedes Mahan på ligeså overbevisende vis at få sine teorier accepteret.

Imidlertid var der andre tænkere i disse år, som kom videre i analysen af sømagt end Mahan. Heraf var den bedste analytiker i virkeligheden civilist.

JULIAN STAFFORD CORBETT (1857-1922)

Julian Stafford Corbett

Historien bag Corbett

Corbetts opfattelse af sømagt lignede i nogen grad Mahans. Corbett mente, at sømagt kunne være et middel for et lille land - som fx. Storbritannien med en svag hær - til at sikre sig de mest attraktive regioner i verden og at gøre det på bekostning af de største landkrigsmagter. Som eksempel på dette forhold fremhævede Corbett, ligesom Mahan, Storbritanniens fremgang og velfærd, som Corbett betragtede som naturlige og uundgåelige følger af sømagt.

Corbett nød mindre berømmelse end Mahan, men i dag kan man se, at Corbett har haft større betydning for moderne flådestrategi og søkrigsteori end hans amerikanske modpart. Mens Mahan var søofficer var Corbett civil, idet han var uddannet jurist.

Det forhold, at Corbett var civil betød, at han måske var mere uafhængig af militær vanetænkning og derfor havde lettere ved at udtænke reformerende flådetanker. I sine værker behandlede han et stort udvalg af såvel britiske som ikke-britiske søkrigsbegivenheder, og i modsætning til Mahan var Corbett ikke nogen flåderomantiker, der forherligede den britiske søkrigshistorie. Han var derimod i stand til at lave tørre, teoretiske og præcise analyser af sømagt. Han sigtede mod moderne søkrig mere end mod historiske begivenheder. Corbetts ønske var bl.a. at reformere den britiske flåde, Royal Navy, med henblik på at få Admiralitetets tanker ledt væk fra de traditionelle Nelson- og Trafalbertanker om storskibsflåder og afgørende søslag - i virkeligheden traditionelle Mahantanker.

Corbett fremstår i dag som en mere præcis analytiker på et højere teoretisk niveau end sin amerikanske kollega. Corbett stod bl.a. for en flådemæssig nytænkning, som han selv kaldte "søkrigshistoriens genfødsel" - "the revival of naval history".

Som forelæser på det britiske Flåde-Forsvarsakademi - Royal Naval War College - fra år 1906, forsøgte Corbett at give eleverne en grundlæggende forståelse for flådestrategi. Ved siden af forskede han desuden i strategiske flådeidéer, og efterhånden blev Corbett så småt respekteret blandt de garvede flådefolk. Især Admiral Fischer, den senere First Sea Lord of the Admiralty (den britiske operative flådekommando) respekterede Corbett og brugte ham bl.a. som talerør for sine egne reformidéer. Her kan man se en pudsig og tilfældig pendant til Mahans gode forhold til præsident Roosevelt i USA.

Corbetts analysemetodik

Corbetts egen strategiske og taktiske forståelse var baseret på en dyb og stadigt voksende viden om Englands flådehistorie. Søofficererne, der var elever på Royal Naval War College, baserede indledningsvis deres viden på professionel erfaring, suppleret med en historisk viden baseret på Mahans bøger. Derfor var de naturligt nok noget forbeholdne overfor civilisten Corbetts nytænkning. Her må man lige erindre, at Mahan på denne tid nød stor anseelse i Storbritannien og bl.a. var privat gæst i det britiske kongehus, hvorfor det må have været vanskeligt for Corbett at opnå gennemslagskraft.

Noget overlap var der da alligevel mellem Mahan og Corbett. Corbetts bog fra 1908 "England in the Mediterranean" blev bl.a. anvendt af Mahan i undervisningen, og igen senere ved Mahans udgivelse af bogen "Naval Strategy" fra 1911. Der var således en vis vekselvirkning mellem Corbett og Mahan.

Corbett advarede i sine forelæsninger mod den farlige tendens til, at flådetænkning skulle indskrænke sig til ren våbenmæssig udførelse, og han advarede mod, at man tilsidesatte kunsten, der omhandlede anvendelse af søstridskræfter. Her er Corbett helt på linie med Mahans pragmatiske linie.

Det var i "Some Principles of Maritime Strategy" fra 1911, at Corbett udviklede en teori om krig, i hvilken klassisk militærstrategi var et mål i sig selv. Den helt store betydning i Corbetts forskning var hans påvisning og analyse af den snævre sammenhæng mellem nationale interesser og militær strategi. En sammenhæng, som er aldeles sammenfaldende med nutidens strategiske begrebsforståelse. Faktisk en så påfaldende sammenhæng, at det kan undre, at Corbett i dag ikke i almindelighed kreditteres for sine næsten 100 år gamle analyser.

Corbett beskrev i "Some Principles of Maritime Strategy" med nøje reference til Clausewitz, hvorledes en stat kan forfølge sit politiske formål ved hjælp af militær, økonomisk og/eller politisk/diplomatisk strategi.

Det overordnede politiske niveau kaldte Corbett "**grand strategy**" eller "general strategy" – niveauet, som handlede om hele nationens interesser.

Den underordnede militære strategi kaldte Corbett "**major strategy**" og den omhandlede hele krigsplanen i krigsteateret, samt forberedelsen hertil.

Under dette niveau definerede Corbett niveauet "**minor strategy**", som omhandlede operationsplanen i operationsområdet.

Denne niveauinddeling stemmer forbløffende godt overens med det moderne strategibegreb og krigsførelsens niveauer.

Det moderne strategibegreb og krigsførelsens niveauer

Corbetts grand strategy kaldes også i dag **grand strategy** eller **totalstrategi** og passer med det moderne såkaldte politiske niveau.

Corbetts major strategy passer med det moderne begreb **militær strategi** og hvad man i dag kalder det strategiske niveau.

Corbetts minor strategy dækker over, hvad man i dag kalder **operationer** på det operative niveau.

Man kan således se en påfaldende lighed mellem Corbetts begrebsanalyse og moderne begrebsopfattelse.

Corbett og krigsteoriens anvendelse

Også på et andet punkt var Corbett forud for sin tid. Han var nemlig af den opfattelse, at krigsførelse ikke alene skulle betragtes ud fra flådeforhold. Det følgende citat er et eksempel på dette:

“Flådestrategi eksister ikke som et separat fag. Flådestrategi er kun en del af krigskunsten. Officerer bør studere krigskunst, især flådestrategi. Krig er en form for politisk samkvem, en fortsættelse af udenrigspolitik som begynder når vi anvender magt for at nå vore mål”.

Denne sidste formulering med, at krig er en fortsættelse af politikken med magt, kendes fra Clausewitz i forskellige varianter. Med den første del af citatet fremhævede Corbett flådens betydning samtidig med, at han anførte, at flåden ikke skulle betragtes isoleret fra andre krigsformer – landkrig og amfibiekrigsførelse.

Corbett sagde ydermere, at det var forkert at studere britisk land- og søkrigshistorie som to separate studier, da begges succes var indbyrdes afhængige. Altså hvis man skulle studere krigshistorie, var det nødvendigt at studere begge værn i en joint ramme – eller ”combined” som Corbett kaldte ”joint” operationer. Den virkelige betydning af sømagt, i følge Corbett, skulle således betragtes i forbindelse med relaterede landoperationer. Corbett var på denne måde en sand joint tænder og var også på dette felt på forkant af den moderne tænkning.

Det er en interessant sidebemærkning, at der i Corbetts tid var der meget stærk rivalisering mellem navalisterne og militaristerne – altså henholdsvis "flådefreaks'ne og "hærfreaks'ne", så Corbett var oppe imod svære odds med sine værnssfælles reformtanker.

Corbetts betydning

Corbett opnåede sin mest betydningsfulde indflydelse i forbindelse med udviklingen af en samlet flådedoktrin for Royal Navy i årene op til 1. Verdenskrig. Hans tanker medvirkede til, at briterne oprettede en egentlig flådeplanlægningsstab, som havde til formål at udføre britisk flådeplanlægning på et velovervejede grundlag – Corbetts grundlag.

Corbett havde som grundtanke, at den Mahan'ske tanke om, at flådestrategi omhandlede en række "Trafalger-slag", altså afgørende søslag, for at vinde søherredømme, var fejlagtig og forenklet – der var andre måder at anvende sin flåde på. De Mahan'ske "Trafalger"-tanker havde ellers præget britiske flådekrede længe, men med Corbetts nytænkning var der blevet anledning til at reformere disse idéer.

Corbetts tanker kom til at udgøre grundlaget for Royal Navy's doktrin i hele 1. Verdenskrig. Bl.a. var det Corbett, som anbefalede den britiske flådestrategi i Nordsøen om ikke at opsøge den tyske flåde i et afgørende "Trafalgerslag". Corbett mente, at man derimod skulle tilpasse anvendelsen af flåden til de reelle behov efterhånden som de opstod. Så længe den britiske "Grand Fleet" kunne holde den tyske flåde inde i de tyske havne uden at gå i kamp mod den, ville det være meningsløst at opsøge den tyske flåde med henblik på at udkæmpe et afgørende slag, som i værste fald kunne blive fatalt for Storbritannien. Og det var rent faktisk sådan Royal Navy's strategi i Nordsøen udviklede sig efter Slaget ved Jylland.

SAMMENFATNING MAHAN-CORBETT

Mens Mahan fremstod mere som en grundig historiker med beskedne rene teoretiske og analytiske resultater, var Corbett en mere skarp teoretiker med meget store analytiske resultater. Fælles for dem begge var dog deres søkrigshistoriske baggrund. Interessant kan det også være at bemærke, at kun Corbett anvendte Clausewitz i sin teoridannelse.

Corbetts resultater forekommer væsentligt skarpere og, om end måske en anelse detaljerede og lidt vanskeligt tilgængelige, meget præcise. Corbetts

analyser må i det store hele siges at være gældende også i dag, og flere af hans begreber kan findes i vores dages doktriner og publikationer.

Mens historikeren Mahan fik den store verdensberømmelse, bør Corbett huskes som den virkelig store søkrigsteoretiker.

“DEN GAMLE SKOLE” - DEN OFFENSIVE SKOLE

Mahan var den førende fortaler for den offensive skole, og hans idéer var i overensstemmelse med en almindelig nyorientering i de amerikanske flådekredse i slutningen af forrige århundrede.

USA havde en lang tradition for kystforsvar og skibsfartskrig, bl.a. i den amerikanske borgerkrig, hvor Unionsflåden bekæmpede Sydstaterne med handelsblokade og skibsfartskrig.

Samtidig med US Navy's nyorientering agiterede Mahan voldsomt for, at USA burde skifte doktrin fra skibsfartskrig til en slagskibsdoktrin, hvor flåden med en slagkraftig offensiv slagskibsflåde ville være i stand til at opsøge fjendtlige flåder og slå dem i afgørende søslag væk fra Amerikas kyster. I sine doktrinære betragtninger fremhævede Mahan betydningen af offensiv indsats med koncentration af styrkerne med det helt overordnede mål at vinde søherredømmet.

Da store skibe kun kunne bekæmpes af andre store skibe, var det for Mahan naturligt at konkludere, at kampen om søherredømmet måtte udkæmpes mellem de store skibe - mellem slagflåderne. Taberen af slaget og dermed kampen om søherredømmet ville med sin resterende flåde være nødsaget til at begrænse sine fremtidige flådeoperationer til fleet-in-being og skibsfartskrig - operationer som i følge Mahan ikke i sig selv kunne være afgørende for kampen om søherredømmet.

Bag Mahans idé om, at vejen til søherredømme gik via offensiv indsats med egen slagflåden mod fjendens slagflåde, lå et militærstrategisk ønske om at opretholde de søværts forbindelseslinier, med henblik på at tjene statens politiske interesse ved at opretholde den nødvendige frihed på havet til at sikre nationens velstand. Således var Mahan enig med Corbett om forbindelsesliniernes betydning. Såvel Corbett som Mahan fremhævede i øvrigt også netop den snævre forbindelse mellem politik og militærstrategi.

Corbett fremhævede også betydningen af forbindelseslinierne, og mente, at såfremt fjendens flåde var i en position, hvor den kunne true egne forbindelseslinier, skulle man søge offensiven mod denne.

Mahan og Corbett var således offensivt orienteret med henblik på at opnå henholdsvis generelt eller lokalt søherredømme, og dette tænkes implicit opnået væk fra hjemlige kyster. De to teoretikere ligner hinanden derved, at de

begge har blikket vendt væk fra egne kyster samt ved, at de er fortalere for, at de søkrigsmæssige mål skal opnås ved at tage offensive initiativer og opsøge fjenden, enten med henblik på at vinde generelt søhæredømme (Mahan) eller lokalt søhæredømme i relation til beskyttelse af forbindelseslinierne (Corbett).

Mens Mahan mente, at flåden skulle sammensættes af store slagskibe, var Corbett fortalere for en mere afbalanceret flåde med såvel slagskibe som krydsere til at patruljere forbindelseslinierne.

Med hensyn til staters defensive interesser, herunder invasionsforsvar, mente Mahan, at forsvar af egne kyster bedst blev varetaget af kystforter og ikke af skibe. Mahan var derfor stærk modstander af USA's tidligere tendens til at sprede flådens skibe ud over de mange havne og kystafsnit. Flåden skulle anvendes koncentreret og ikke spredt. "Never divide the Fleet" er et kendt og meget anvendt Mahan-citat. Som skræmmeksempel på hvor galt det kan gå, når en flådestyrke deles, fremhævede Mahan Slaget ved Tsushima i 1905, hvor den japanske flåde i et afgørende søslag knuste den russiske Østersøflåde. Mahan mente, at russerne begik en klassisk fejl ved at opdele flåden i to, nemlig i Stillehavs- og Østersøflåden, og derfor gik det galt for russerne.

Corbett nævnte beskyttelse mod invasion som en opgave for flåden - en opgave på niveau med egen evne til at foretage amfibieoperationer eller etablere søhæredømme. Dog mente Corbett, at kontrol med forbindelseslinierne (SLOC) var det væsentlige under alle forhold, og at denne kontrol skulle opnås ved offensiv optræden. Deraf kommer betegnelsen "Den offensive skole".

"LE JEUNE ÉCOLE" - DEN KONTINENTALE SKOLE

Udviklingen af le jeune école

I årene omkring århundredeskiftet var der hos de fleste flådemagter enighed om, at sømagt skulle vindes via offensiv optræden på havet. Der opstod alligevel en vis tvivl om, hvorvidt Mahans og Corbetts principper for søkrigsførelse var egnede. Fx mente en englænder ved navn Fred T. Jane (grundlæggeren af Jane's Fighting Ships), at principper for søkrigsførelse var overflødige, da indsatsen for at skabe den ønskede sømagt altid kunne improviseres når man fandt det nødvendigt. Samtidig mente Jane, at angreb mod fjendtlige baser i sig selv ville være mere afgørende end angreb mod fjendens flåde. Andre lignende alternative veje til opnåelse af sømagt opstod omkring århundredeskiftet - i Frankrig især.

I slutningen af 1800-tallet opstod samtidig med Mahans og til dels Corbetts "offensive skole", som hidtil havde præget søkrigshistorien, en "de-

I slutningen af 1800-tallet opstod samtidig med Mahans og til dels Corbetts "offensive skole", som hidtil havde præget søkrigshistorien, en "defensiv skole" i Frankrig - en ny skole ("le jeune école"). I 1869 argumenterede den franske baron Richard Grivel i sin bog "De la Guerre Maritime" for, at skibsfartskrig var den mest cost-effective form for søkrigsførelse for de små flåder, og at denne søkrigsform samtidig var den bedst egnede metode til at genskabe fred, idet den ramte direkte mod kilden til fjendens velstand - nemlig handelstrafikken.

Disse tanker blev videreudviklet af den franske admiral Theophile Aube, hvis indflydelse og betydning for "le jeune école" kulminerede i 1886, da han blev udnævnt til fransk marineminister. Marineminister Aube suspenderede straks det franske slagskibsbyggeprogram, der var blevet iværksat tidligere på baggrund af bl.a. Mahans offensive storskibtanker. Aube udvidede desuden Frankrigs forskning og udvikling indenfor ubådsvåbenet og begyndte bygningen af et stort antal krydsere og torpedobåde.

I løbet af bare halvandet år blev Aubes drøm til virkelighed, og Frankrigs flåde blev opbygget som en defensiv "le jeune école" flåde.

Efterhånden viste den moderne teknologi sig som en støtte til "le jeune école". Torpedoer, miner og ubåde fik de store pansrede slagskibe til at virke sårbare, hvilket betød, at flådestrategi med store skibe måtte være en forfæjlet strategi. "*Overalt har dværgen vältet kæmpen*", blev det sagt, og "*forudseen-de flådefolk har for længst forudset, at den mest forfærdelige fare for de store pansrede skibe i al fremtid vil være situationer, hvor de er angrebet fra flere sider af et stort antal kanonbåde*".

Le jeune écoles betydning

Aubes tanker om "le jeune école"-reformeringsen af den franske flåde stred mod de ældre søofficerers holdninger i de franske flådekredse, som stadig foretrak store skibe. Da Aubes "le jeune école" tanker begyndte at præge uddannelsen af unge søofficerer, fik denne "le jeune école" imidlertid stor opbakning blandt disse. Tilgangen af et stort antal mindre skibe medførte samtidig et behov for et tilsvarende stort antal skibschefer, og derfor var de unge franske søofficerers opbakning til "le jeune école" måske netop endnu mere naturlig.

Aube planlagde at anvende torpedobåde mod britiske havne og opankrede britiske handelsskibe, samt at bruge blokadeeskadrer i hjemlige farvande. Franske krydsere skulle angribe handelsskibe i de store handelsruter, mens hjemlandet skulle beskyttes af et mindre antal kystforsvarsskibe.

Aube ignorerede Paris Flådedeklaration fra 1856, som forbød angreb mod handelsskibe. Han forventede, at hans:

*“Torpedobåde ville sende skibenes last,
besætning og passagerer ned på havets bund”.*

Således ville “le jeune école” en gang for alle sætte en stopper for Storbritanniens dominans på havet, og resultatet ville medføre panik og krise i Storbritannien, hvorefter briternes lidelser måtte tvinge deres regering til at respektere franske synspunkter.

Hvis slagskibe virkeligt var så sårbare som Aube antydede, var hele idéen med søherredømme totalt meningsløs. Den britiske flåde ville ikke mere være i stand til at blokere franske havne, og stærke fjendtlige flådestyrker ville blive så optaget af deres egen sikkerhed, at deres offensive potentiale ville blive væsentligt reduceret. Sådan var den indre logik i “le jeune école”.

Flere steder i verden blev flådenationerne i slutningen af 1800-tallet påvirket af “le jeune école”. Bl.a. Rusland, Tyskland, og Østrig gik en periode alle bort fra at bygge slagskibe, mens Storbritannien og USA fastholdt deres offensive “Mahanske” flådedoktriner.

I begyndelsen af 1900-tallet mistede man interessen for “le jeune école”, og i Frankrig begyndte man i 1901 atter at bygge slagskibe, og tanken om skibsfartskrig blev efterhånden nedtonet noget.

MODERNE SØMAGT

Nu om dage er hensynet til nationernes oversøiske kolonier ikke længere et helt så dominerende element i sømagt. I nyere historie har sømagt i stedet fået forøget betydning for staternes sikkerhed i form af militær afskrækkelseeffekt og beskyttelse af maritime naturrigdomme og territorier, samt muligheden for indsættelse af mobil kampkraft væk fra egne kyster. Desuden indgår sømagt i det hele taget som et væsentligt element i staternes sikkerhedspolitik og totalstrategi.

Russisk sømagt

Lignende tanker finder man i 1970-erne, hvor chefen for Sovjetunionens flåde Admiral Gorshkov skrev, at Sovjetunionen i almindelighed ikke ville være i stand til at indtage landets plads blandt verdens stormagter uden at besidde en stærk flåde. I følge Gorshkov havde man i zartidens Rusland netop forsømt at prioritere flåden, og denne fejltagelse havde resulteret i politisk fornedrelse og militære nederlag. Her kan igen nævnes den russisk-japanske krig, hvor den russiske flåde led et forsmædeligt nederlag til japanerne ved Tsushima.

I en beskrivelse af Sovjetunionens Flåde, som var af enorm størrelse i slutningen af 1970-erne, bemærkede Gorshkov, at sovjetisk sømagt på dette tidspunkt gav Sovjetunionen kapacitet til at udnytte alle resurser og muligheder i oceanerne til økonomisk gunst for landet. Derudover fremhævede admiralen, at en stadigt voksende og mere sofistikeret sovjetisk flåde ville kunne afværge aggressioner, garantere udbredelsen af kommunismen og beskytte de store fremskridt, som det sovjetiske folk havde opnået. Altså en moderne betragtning af sømagt, som ikke lå langt fra Mahans, om end de imperialistiske motiver ikke var helt ens. En væsentlig forskel på Mahan og Gorshkov var, at mens Mahan gav slagskibe allerhøjeste prioritet, var Gorshkov fortalere for en afbalanceret flåde, og den sovjetiske flåde blev en afbalanceret flåde.

De seneste års udvikling i den russiske flåde, der har været næsten udelukkende bestemt af landets anstrengte økonomi, har imidlertid medført, at den russiske flåde i dag praktisk taget har mistet sine store skibe og globale sømagt og, bortset fra de oceangående ubåde, reelt er blevet reduceret til en kystforsvarsflåde.

Sammenfattende kan det bemærkes, at Gorshkov, i overensstemmelse med Mahan og Corbett var opmærksom på flådens betydning for landets velstand og udvikling, og samtidig var Gorshkov aldeles opmærksom på flåden som et væsentligt element i landets brede sikkerhedspolitik.

Amerikansk sømagt

Den amerikanske flådeudvikling har ændret sig meget de sidste hundrede år. Indtil årene lige efter Den Amerikanske Borgerkrig var den amerikanske flådedoktrin meget defensiv med spredte, mindre enheder til beskyttelse af kyster og havne.

De sidste 30 år af 1800-tallet skiftede interessen i amerikanske flådekredse imidlertid, bl.a. som følge af Mahans indflydelse, til en mere offensiv doktrin, hvor man ønskede at føre kampen væk fra egen kyst. Dette skulle ske

ved hjælp af en eskadre med store skibe, som var i stand til at standse en fjende inden han blev en trussel langs den amerikanske kyst.

Som følge af Mahans påvirkning fik USA efterhånden opbygget en stor, offensiv flåde med store slagskibe, som var i stand til at skabe søherredømme ved at opsøge fjendens tilsvarende "Grand Fleet" og besejre den i et afgørende slag.

I løbet af 1900-tallet udviklede amerikanerne doktriner for amfibieoperationer, som blev den helt afgørende faktor i 2. Verdenskrig. Her havde man jo gode historiske traditioner fra bl.a. Den Amerikanske Borgerkrig. Desuden udviklede man et effektivt ubådsvåben, som var meget afgørende i skibsfartskrigen mod japanerne i 2. Verdenskrig.

Den helt afgørende skibstype blev imidlertid hangarskibet, som ved hjælp af sine offensive fly besad mere offensiv kampkraft end noget slagskib i historien.

I dag ses USA's sømagt under ét primært at omhandle kystnære operationer – "littoral warfare" – i form af projektion af sømagt på land – "power projection" - dvs. amfibieoperationer og/eller missil- og flyangreb fra flådestyrker mod landmål. De mere traditionelle flådeopgaver som afskrækkelse, flådetilstedeværelse og beskyttelse af handelstrafik er stadig gældende, men har ikke længere den samme prioritet og synlighed. Dette kan ses som en naturlig følge af USA's ny sikkerhedspolitiske orientering mod global krisestyring og mulighed for at indsætte tilpasset "fire power" når det findes nødvendigt.

Mest synlig i amerikansk flådestrategi i dag er "power projection" som eksemplificeret med flådebaserede fly og Tomahawk Land Attack Missile angreb mod fx Libyen, Sudan, Afganistan, Irak og Jugoslavien samt diverse amfibieoperationer i bl.a. Caribien og Den Persiske Golf. I så henseende må USA anses som værende verdens eneste nation, der i dag selvstændigt kan udføre større amfibieoperationer.

USA's kraftige fokusering på "littoral warfare" er i god tråd med Corbetts tanker om kystnære operationer og samarbejde mellem flåde- og landstyrker. Ligeså er der elementer af Mahans tanker om at etablere en offensiv og koncentreret flådeenhed, som er i stand til at opsøge fjenden væk fra USA's kyster. En hangarskibsgruppe udgør med sit offensive potentiale netop en koncentreret og offensiv slagstyrke.

DEN MODERNE SKOLE

Den moderne skole – findes der i dag en "moderne skole"? Umiddelbart må man forvente, at der i nyere tid er udviklet en teori, som dækker moderne flådestrategi og søkrigstænkning - en sådan teori kunne i så fald kaldes "Den moderne skole". Imidlertid ses der ikke at være udviklet nogen egentlig "skole". Det tætteste vi kan komme på en "moderne skole" må være det amerikanske flådekoncept "Forward from the Sea", som primært omhandler "littoral warfare" og "power projection". Dvs. kystnære flådeaktiviteter med henblik på at samarbejde med styrker på land – herunder luftstyrker. En sådan "Moderne Skole" kunne også kaldes "Den Kystnære Skole".

I Danmark er det nærliggende at drage sammenligninger mellem den amerikanske kystnære orientering og den danske flådes traditionelle operationsmønster, der jo også i sit operationskoncept er kystnært orienteret – og altså dermed en trendsætter for moderne flådemagt.

Danmark og den danske flåde er i dag med flådens moderne operationsmønster og ekspertise indenfor kystnære operationer og samarbejde med de andre værn blevet en eksponent for moderne flådemagt (se orlogskaptajn Torben Mikkelsens artikel i TFS 4/99).

At den danske flåde på baggrund af Corbetts og Mahans 100 år gamle idéer på en gang skulle blive eksponent for både klassisk flådefilosofi og moderne flådestrategi er en historisk kuriositet, som fortjener opmærksomhed.

Bibliografi

Bøger:

Carl von Clausewitz:

"VOM KRIGE" (1832) – NILS BERGS OVERSÆTTELSE; "OM KRIG" (1986)

Julian S. Corbett:

"SOME PRINCIPLES OF MARITIME STRATEGY" (1911)

A.T. Mahan:

"THE INFLUENCE OF SEA POWER UPON HISTORY 1660-1783" (1889)

A.T. Mahan:

"NAVAL STRATEGY" (1911)

Peter Paret:

"MAKERS OF MODERN STRATEGY - FROM MACHIAVELLI TO THE NUCLEAR AGE" (1986)

Geoffrey Till:

"SEAPOWERS - THEORY AND PRACTICE" (1994)

Geoffrey Till:

"MARITIME STRATEGY AND THE NUCLEAR AGE" (1982)

Russel F. Weigley:

"THE AMERICAN WAY OF WAR - A HISTORY OF UNITED STATES MILITARY STRATEGY AND POLICY" (1973)

Tidsskrifter:Benjamin L. Apt:

"MAHAN'S FOREBEARS - THE DEBATE OVER MARITIME STRATEGY, 1868-1883" (1997, SUMMER, NAVAL WAR COLLEGE REVIEW, VOL. L, NO. 3)

Liam J. Cleaver:

"THE PEN BEHIND THE FLEET: THE INFLUENCE OF SIR JULIAN STAFFORD CORBETT ON BRITISH NAVAL DEVELOPMENT, 1898-1918" (1995, COMPARATIVE STRATEGY, VOL. 14)

A. Hammar:

"FRA MAHANS SJÖSTRATEGI TILL ATOMSTRATEGIENS ÅTERVÄNDSGRÄN. SYNSPUNKTER OCH TANKEGÅNGER HOS BERNARD BRODIE." (1956, TIDSSKRIFT I SJÖVÄSENDET)

Jeffrey R. Macris:

"IS MAHAN STILL RELEVANT?" (1995, MAY, PROCEEDINGS)

Lyle Evens Mahan:

"MY PARENTS, REAR ADMIRAL AND MRS. ALFRED THAYER MAHAN" (1990, AUTUMN, NO. 4, EDITED AND ANNOTATED BY JOHN B. HATTENDORF.)

Peter M. Stanford:

"THE WORK OF SIR JULIAN CORBETT IN THE DREADNOUGHT ERA" (1951, JAN, PROCEEDINGS)

H-H.O. Wesche:

"MAHÅN OG HANS BETYDNING I VOR TID" (1960, TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN)

Denne artikel er en synopsis, som en gruppe VUT-I elever fra Søværnets Officersskole har skrevet som afslutning på krigsteoriundervisningen.

DEN DANSKE FLÅDE OG KRIGSTEORETIKERNE

Af

*premierløjtnant P.M. Dannerfjord
premierløjtnant J. Dyhre
premierløjtnant C. Horsted
premierløjtnant J.B. Poulsen
premierløjtnant T.S.R. Rasmussen*

REDEGØRELSE AF DEN DANSKE FLÅDE OG KRIGSTEORETIKERNE

Indledning

Den danske flådes opbygning i 60'erne, 70'erne og helt frem til Berlinmurens fald var i høj grad præget af mange mindre skibe, delt op i større divisioner med hvert deres lille speciale. Dog indgik der enkelte større skibe, der typisk var en del af vores bidrag til NATOs stående styrke.

Efter 1989 er der sket en ændring af vores flådesammensætning. Den er for det første antalsmæssigt blevet mindre, grundet økonomi og det ændrede trusselsbillede, enhederne er blevet mere alsidige, enkelte større enheder er kommet til, og det enkelte skibs funktioner er udvidet. Søværnet har i de sidste ti år deltaget i flere forskelligartede internationale operationer, hvilket har gjort det nødvendigt at anskaffe større skibe. Udover dette internationale engagement er søværnet stadig opmærksom på nødvendigheden af at kunne udøve *littoral warfare* til beskyttelse af eget land.

Mahan

Mahan beskæftigede sig ikke med internationale, *combined*, operationer, og meget lidt med fællesværns, *joint*, opgaver. Mahan mente at forsvar og opretholdelse af et lands selvstændighed i høj grad byggede på nationens sømilitære formåen. Han var af den overbevisning, at en stærk flåde kun skulle bestå af store skibe, med en betydelig slagkraft. Et eventuelt søslag skulle foregå ved aktivt at opsøge fjenden, det vil sige en offensiv handling. Det vigtigste ved dette slag ville være at fjerne fjendens forbindelseslinier, hvorved man ville have opnået et søherredømme.

Corbett

Corbett betragtede et lands forsvar meget mere nuancerede end Mahan. Corbett havde et generelt strategibegreb, der indeholdt både økonomi, diplomati og militær. Dette gjorde, at i tilfælde af en krise, havde man langt flere strenge at spille på.

Corbett delte en militær operation op i primær strategi (begrænset/ubegrænset krig), som var på det politiske/militære niveau og i sekundær strategi (operationer: mål, midler) der var på det militære niveau. Corbett betragtede krigsførelse i en større sammenhæng, hvori der indgår flådestyrker, landstyrker eller en kombination af disse.

Corbett mente ikke, at store søslag altid var det fornuftige, men at en langt mere defensiv strategi, f.eks. holde en fjende lukket inde, ofte kunne være mere givtig.

Den gamle skole

"Den gamle skole", også kaldet "Den offensive skole", gik ind for en offensiv flåde bestående af store koncentrerede slagskibsflåder, som ville være i stand til vinde ethvert søslag. Denne flåde skulle opsøge fjenden langt væk fra eget lands grænser og ved at vinde disse søslag, ville man opnå søherredømmet og således opretholde forbindelseslinierne og sikre landets velstand. Forsvaret af egne kyster, i tilfælde af angreb, skulle faktisk kun ske ved hjælp af kystforter.

Den unge skole

Den unge skole, "Le Jeune École", mente at en flåde skulle bestå af forskellige skibstyper, så som torpedobåde, ubåde og krydsere. Skibstyperne havde så hver deres opgaver: krydserne skulle angribe handelsskibe ud på oceanet, ubåde og torpedobåde havde til opgave at angribe opankerede handelsskibe, angribe fjendtlige havne og i øvrigt tage kampen op med fjenden i det kystnære farvand, sammen med mindre kystforsvarsskibe. Om nødvendigt ville man også angribe eventuelle fjendtlige flådeblokader, såfremt sådanne måtte være tilstede.

Den unge skole anså det som det vigtigste i en krig at afskære fjenden fra hans forbindelseslinier ved at angribe og sænke hans handelsskibe. Ved hjælp af denne nålestikskrig ville man nedbryde fjendens moral.

ANALYSE AF DEN DANSKE FLÅDE OG KRIGSTEORETIKERNE

Indledning

Udseendet af den danske flåde fra starten af 60'erne og til sidst i 80'erne, var klart influeret af en tanke om dels at have en, efter danske forhold, antalsmæssig stor flåde, dels at have en flåde, der kunne spille på flere strenge. Således havde man ikke stringent indrettet flåden strengt efter Corbett's eller Mahan's tanker, eller imellem den "offensive skole" eller "jeune école", men snarere som en kombination af disse. Med i overvejelserne må nødvendigvis også tages, at Danmark geografisk er placeret som en del af det europæiske kontinentet, og ikke som en ø.

Man må også i denne forbindelse tage Danmarks størrelse med i betragtning, før man analyserer flådens sammensætning. I danske øjne betragtes fregatter som "capital ships", hvilket de næppe er/var i større flådenationer's øjne.

Antiinventionsforsvaret af Danmark

Forsvaret af landet fra søsiden, var indtil for ca. 10 år siden bestemmende for flådens udseende. Flåden var sammensat af et stort antal torpedo- og undervandsbåde, mineskibe samt fregatter. Denne sammensætning skulle sikre at

man kunne tilgodese det lagdelte forsvar bedst muligt, altså tydeligt påvirket af defensive tanker, idet man anså et angreb østfra som *truslen*.

Le jeune école og forsvaret af Danmark

På denne måde fulgte man til dels tankerne i "jeune école", idet man med ubådene ønskede at møde fjenden længst fremme, og ved "kleinkrieg" prøve at eliminere så mange af hans skibe som muligt. Herefter var det tanken at de store enheder, fregatterne, skulle angribe de resterende amfibieskibe og eskortefartøjer i koordinerede angreb, dvs. Mahan'ske tankegange. Det der så måtte slippe igennem, ville blive angrebet af torpedobåde, der i ly af kysten ville ligge i venteposition for at kunne udføre "lurking attacks" (snigangreb). Og her er vi så atter tilbage til doktriner affødt af "jeune école".

En omfattende udlægning af miner var, og er stadig, en stor del af den danske flådes forsvarsdoktrin. Denne doktrin er et invasionsforsvar, og er også relateret til "le jeune école". Udlægning af miner er en defensiv handling, som tjener til, med simple og billige midler, at genere den fjendtlige flådes operationer i et farvand den ikke har søherredømme i.

For små 10 år siden sås så tendenser til et skift i den danske flådedoktrin. Denne fik nu slagside imod "jeune école", idet man udfasede fregatterne – ikke så meget efter et resultat af operative overvejelser, men primært på grund af de meget store omkostninger ved at operere disse enheder. Således tilpassede man sig, gik et trin ned i størrelse, og anvendte nu udelukkende korvetter til de operationer, som før var varetaget af fregatter. Fastholdelsen af de små kampenheder, torpedobådene og ubådene gjorde dog, at man stadig vægtede et offensivt anti-invasionsforsvar højt.

Flåder og krigsteori

Den danske flåde er ikke, og har næppe nogensinde været, en flåde opbygget som produkt af en loyalitet overfor en "skole". Produktet, dvs. den aktuelle flådesammensætning, har altid (næsten) været et resultat af, om der var penge i kassen eller ej. Man har altid bygget det der nu var penge til. Efter indfasningen af skibstyperne har man først derefter defineret de opgaver, som man måtte mene de burde løse. Kun de "rigtige" flådenationer, så som USA, England, Frankrig, Rusland m.fl., har decideret bygget direkte efter bekendelse til en given filosofi eller overbevisning.

Den danske flåde i dag

Udviklingen af Standard-Flex konceptet er således ønsket om at have en hybrid, som alt efter behov, kan bruges i forskellige operationer med forskellige mål. Dette være som "torpedobåd", minelægger eller måske i en anti-ubåds rolle. Dette er i overensstemmelse med det Corbett mente, når han agiterede for at flådeoperationer skulle tilpasses til de aktuelle operative behov.

Tendensen i dag er stadig en kombination af "den gamle skole" og "jeune école". Man har nu vedtaget at bygge store enheder igen, i form af patruljeskibe og støtteskibe. Dette må ses som en indikation på tilbagevenden til elementer af "den gamle skole" – ikke fordi den danske flåde skal ud i stor-skibsslag på de store have, men fordi der er en tendens til at man i højere grad opsøger konflikter der hvor de er, hvilket næsten pr. definition er langt fra de danske kyster. Dette er Mahan's tanker, at opsøge "fjenden" langt fra eget territorium, og bekæmpe ham der. Det skal dog med, at denne kamp ikke er et resultat af snævre nationale interesser i en ekspansionistisk politik, men som oftest som led i en multi-national styrke, under FN-mandat.

Også indførelsen af HARPOON BLOCK 2 med *land attack capability* harmonerer med Corbetts tanker om anvendelse af flådemagt til støtte for landoperationer.

Samtidig har man besluttet at udfase torpedobådene, og der har i forbindelse med forhandlingen af det sidste forsvarsforlig været en debat omkring ubåde kontra større støtteskibe/patruljeskibe. Dette indikerer igen et lille skift over imod de Mahan'ske tankegange.

Det må dog atter understreges, at man i den danske flåde ikke kan sige, at der er tale om den ene eller anden flådeideologi. Det har altid været, og er for tiden, en meget neutral retning flåden udvikler sig i, men man kan derfor godt tale om tendenser i den ene eller anden retning.

SAMMENFATNING OG KONKLUSION

Den danske flådes doktrinmæssige grundlag var frem til afslutningen af den kolde krig præget af den unge skoles defensive tanker. Vores daværende planlagte brug af torpedobåde og ubåde i OPERATION HURRICANE vidner herom.

Efter den kolde krigs afslutning har flåden tillagt intensivt internationalt engagement øget betydning. Denne tendens kulminerer foreløbig i disse år med bygningen af to store kommando- og støtteskibe. Disse skibe kan med lidt god vilje tolkes som værende i overensstemmelse med Mahans tanker om store

enheder. Dog rummer dette projekt også elementer af Corbetts tanker for så vidt angår evne til at operere kystnært.

Der er stadig elementer af den unge skole tilbage. SF-300 programmet er et bevis herpå.

Det kan således konkluderes, at den danske flådes nuværende doktrinmæssige grundlag nærmer sig Mahans tanker om store skibe samt Corbetts tanker om flåden til støtte for landoperationer i kystnære områder. Den unge skole kan stadig spores, men vil gradvis blive mere og mere udvandet.

Her følger endnu en synopsis, som en gruppe VUT-I elever fra Søværnets Officersskole har skrevet som afslutning på krigsteoriundervisningen.

ANALYSE AF "FORWARD FROM THE SEA" M.H.T. SØKRIGSTEORETIKERNE MAHAN OG CORBETT

Af

*premierløjtnant L. Frederiksen
premierløjtnant B. Hørby
premierløjtnant J. Mygind
premierløjtnant B. P. M. Enevoldsen
premierløjtnant L. Eriksen*

INDLEDNING

Gruppen vil i denne opgave beskæftige sig med teksten "Forward from the Sea". Teksten vil blive analyseret med henblik på at udlede nogle af krigsteoretikerne Mahan og Corbett's tanker vedrørende flådestrategi og virke, og endelig vil "den gamle skole" kontra "den unge skole" blive berørt. Selve opbygningen af opgaven vil først være et kort resume af teksten "Forward from the Sea", efterfulgt af redegørende analyser af teksten set med krigsteoretikernes øjne for så til sidst at ende op med en sammenfatning af det diskuterede.

RESUME AF FORWARD FROM THE SEA

"Forward from the Sea" er et koncept for flåden og marinekorpset, som er videreudviklet fra ...from the sea fra 1992. Det er at betragte som et strategisk koncept, der skal føre flåden og marinekorpset ind i det 21. århundrede efter afslutningen af den kolde krig, som jo netop i disse dage bliver festligholdt i Berlin (10-året for murens fald). Nytænkningen er et krav for at kunne overleve

som henholdsvis flåde og marinekorps i en skiftende tid og i en ny sikkerhedsepoke. Konceptet er udført i den "selvsikre amerikanske ånd", så ingen læsere er i tvivl om, at USA vil fortsætte med at forfølge, og ikke mindst indfri, deres vitale interesser.

REDEGØRENDE ANALYSE AF "FORWARD FROM THE SEA" M.H.T. KRIGSTEORETIKEREN MAHAN.

Ser man på "Forward from the Sea" ud fra Mahan's synspunkt, vil det være mest hensigtsmæssigt at gå ind i teksten ud fra følgende 3 aspekter, nemlig Mahan's 3 søkrigsprincipper :

- Koncentration
- Baser
- Forbindelse

Koncentration

Princippet *koncentration* ser vi omtalt i teksten flere steder. Amerikanerne har blandt andet det mål, at ville koncentrere anseelige flådestyrker, godt nok flere steder på verdenshavene, men alligevel i et betydeligt/koncentreret omfang. Ved at koncentrere store styrker helt ud i periferien af USA's interessepunkter, er der altid sikret en vis tilstedeværelse for beskyttelse af egne interesser, og i tilfælde af, at en spændt situation eller konflikt opstår, vil man herved altid være beredt for yderligere tiltag. Går vi helt ned i selve koncentrationsprincippet, nævner teksten en opbygning af disse styrker ved "Aircraft Carrier Battle Groups" og "Amphibious Ready Groups".

Her ser vi, ved en sådan gruppe som den først nævnte, at selve koncentrationen udgøres af de offensive fly og missiler, hvilke herved udgør den koncentrerede offensive kampkraft.

Et andet nøgleord er her offensiven, hvilket også er et begreb, man forbinder med Mahan. Hele den måde USA tænkes at operere på med sin flåde i fremtiden, er ved operationer væk fra egne kyster, altså operationer de steder hvor landets interesser ligger. Det kan så ses som værende en offensiv tankegang, men i de fleste tilfælde med et defensivt grundlag eller i defensive øjemed. Dette er klart i forbindelse med de operationer man som grundlag altid har haft i NATO (art. 5), men så sandelig også ved de nye linier i NATO's

strategi, som blandt andet taler om fredsbevarende, fredsskabende og konfliktløsende operationer.

Endelig ses formålet med selve koncentrationen af sine styrker, som værende et nødvendigt element for en eventuel senere "projection of power ashore", hvilket er endnu en af USA's prioriteter for fremtiden.

Baser

Teksten omtaler desuden det at operere oversøisk, beskytte nationale interesser samt at operere ud fra *baser* væk fra egne kyster. Dette, mener vi, kan sammenlignes med Mahan's grundlæggende kolonitanke. Det USA vil i dag, og som de allerede har gjort i en anseelig tid, er at være og operere der, hvor landet ser sine muligheder for at pleje og opretholde sine vitale interesser. Det være sig egne territorier langt ude i periferien, eller internationalt ved sit samarbejde med venligtsindede/allierede nationer (f.eks. NATO). Går man helt ned på det taktiske niveau m.h.t. baseprincippet, kan basen også ses, som værende det hangarskib, der er hovedenheden i styrken med sine tilhørende forsynings-skibe og tankskibe.

Forbindelser

Endelig ser vi også Mahan repræsenteret i "Forward from the Sea" ved princippet vedrørende *forbindelser*. Her talte Mahan for vigtigheden af "Sea lines of communication" (SLOCs), hvor teksten her nævner behovet og relevansen for altid at have baglandet i orden og opdateret korrekt. Dvs. altid at være i stand til at genforsyne egne enheder, hvor end man måtte befinde sig i verden, samt at have muligheden for at indsætte eller tilføje yderligere forstærkninger. Går man igen helt ned på det taktiske niveau, ser man forbindelsesprincippet repræsenteret i "The Aircraft Carrier Battle Group", hvor styrkens defensive fly, skibe og ubåde sikrer forbindelserne internt i styrken.

Som et spørgsmål på hvorvidt Mahan kan relateres til teksten "Forward from the sea", må vi her nok sige: ja - til en vis grad. Der ses mange aspekter af Mahan vedrørende de 3 nævnte emner i analysen, men der er så sandelig også meget, der ikke relaterer sig til Mahan, heriblandt de meget omtalte joint/combined operationer, som han ikke tillægger nogen betydning. Dog må det siges, at hele måden hvorpå USA forventes at, og allerede nu, opererer på, er en klar Mahan tanke, nemlig den offensive/aggressive handling for efterfølgelse af sine mål.

REDEGØRENDE ANALYSE AF “FORWARD FROM THE SEA” M.H.T. SØKRIGSTEORETIKEREN CORBETT

Ser man på “Forward from the Sea” ud fra Corbett’s synspunkt, kan det gøres ud fra følgende 3 overskrifter:

- Krigsførelsens niveauer.
- Varianter af søherredømme.
- Metoder til fastholdelse af søherredømme.

Krigsførelsens niveauer

Corbett delte krigsførelsens niveauer op i de 2 niveauer :

- Major strategy.
- Minor strategy.

De 2 niveauer er et udmærket udgangspunkt til at forklare “Forward from the Sea”.

Major strategy

“Major strategy”, der kan oversættes til det militærstrategiske niveau, er for den amerikanske flåde, at være repræsenteret på alle verdenshave, hvor amerikanerne har en interesse.

Amerikanerne ser sig selv, med rette, som en maritim nation, hvorved deres sikkerhedspolitik defineres som oversøisk. De ser søvejene som et eksistensgrundlag, og har defineret søvejene som værende strategiske linier, der strækker sig fra USA til de fjerneste steder i verden, hvortil der er adgang fra havet. Flåden har til opgave at kunne levere en umiddelbar reaktion, såfremt dette findes nødvendigt, da selv den amerikanske flåde, endog taget dens enorme størrelse i betragtning, ikke kan være repræsenteret overalt i verden på samme tid. Derfor er det nødvendigt, at prioritere hvor flåden kan forventes at skulle indsættes. Udover en umiddelbar reaktion skal flåden også kunne yde sikkerhed til deployering af militære styrker, såfremt sådanne skal indsættes.

Minor strategy

“Minor strategy”, der kan oversættes til det operative niveau, indeholder de følgende 3 niveauer:

- *flådeoperationer,*
- *landoperationer og*
- *kombinerede operationer.*

I “Forward from the Sea” ser vi helt klart, at amerikanerne har en interesse i at deltage i øvelser med allierede og andre. Målet er at være i stand til samarbejde med allierede og andre, såfremt dette måtte være nødvendigt. Der lægges i høj grad op til joint og land operationer. Hovedpunkterne ses som værende en flåde med “Aircraft Carrier Battle Groups” og “Amphibious Ready Groups” med “Marine Expeditionary Units”, som indeholder alle elementerne i joint og land operationer, helt i overensstemmelse med Corbett’s tanker for det operative niveau.

Varianter af søherredømme

Hvis vi går videre med teksten, og ser på elementet søherredømme, delte Corbett dette op i følgende varianter:

- Generelt søherredømme.
- Lokalt søherredømme.
- Midlertidigt lokalt søherredømme.
- Permanent lokalt søherredømme.
- Omstridt søherredømme.

Generelt søherredømme

I "Forward from the Sea" defineres varianterne af søherredømme ikke direkte og slet ikke generelt søherredømme. Som det tidligere er nævnt, er et af de militære strategiske principper, tilstedeværelse på alle verdenshave efter en prioriteret rækkefølge. Teksten nævner, at man skal være maritim overlegen, hvor grunden hertil må findes i behovet for at beskytte søforbindelserne (SLOC's). Man kan ikke direkte sammenligne dette med generelt søherredømme, hvorimod man ikke kan betvivle, at det er de færreste af USA's potentielle modstandere, der er i stand til bestride deres søherredømme, eller nægte USA adgang til bestemte dele af havene.

Lokalt søherredømme

Det fremgår klart, at den amerikanske flåde skal operere med fremskudte enheder, der er klar til umiddelbar indsættelse, såfremt det findes nødvendigt. Politisk ser amerikanerne deres flådeenheder som værende et suverænt nationalt territorium, uanset hvor de befinder sig. Der hersker ikke tvivl om, at amerikanerne i fremtidige operationer gør krav på søherredømmet i de områder de opererer samt søforbindelserne dertil.

Midlertidigt lokalt søherredømme

Som det fremgår under generelt og lokalt søherredømme fremgår det af teksten "Forward from the Sea", at amerikanerne vil sætte sig igennem og være overlegne i de områder, hvor de er repræsenteret. Skal der udledes noget fra teksten må det være begrebet "Battle space", som frit kan oversættes til krigszone. En krigszone vil i de fleste tilfælde være af midlertidig karakter i et lokalt område. Hvis den amerikanske flåde skal operere i en krigszone, er det et ubetinget krav, at de er maritimt overlegne, samt i stand til at agere som den dominerende nation.

Permanent lokalt søherredømme

Om dette fremgår der ikke noget umiddelbart af teksten, men hvorvidt et lokalt søherredømme er permanent afgøres af, om tiden har nogen rolle. Skal der drages en parallel til den virkelige verden, kan man sige, at amerikanerne havde et permanent lokalt søherredømme i Golfen under Golfkrigen.

Omstridt søherredømme

Såfremt amerikanerne ikke har søherredømmet i en potentiel krigszone, vil de være i stand til at etablere det, såfremt de finder det nødvendigt. USA vil i fremtidige operationer ikke operere i områder, hvor de ikke har fuldstændig kontrol, idet man i fremtiden ikke vil risikere tab af menneskeliv.

Metoder til fastholdelse af søherredømme

Det sidste vi vil se på m.h.t. Corbett, er metoderne til fastholdelse af søherredømmet, hvilke han deler op i følgende 3 niveauer:

- Permanent generelt søherredømme.
- Midlertidigt lokalt søherredømme.
- Permanent generelt søherredømme.

I teksten "Forward from the Sea" fremgår der ikke direkte noget, som kan forbindes med metoden til at opnå og opretholde permanent generelt søherredømme.

Midlertidigt lokalt søherredømme

Corbett delte midlertidigt lokalt søherredømme op i kategorierne;

- flådetræfning med delvis succes,
- afledningsmanøvrer,
- overlegen koncentration og
- blokade.

Af kategorierne for metoderne til opnåelse og fastholdelse af søherredømme, er der kun et, som kan sammenlignes med "Forward from the Sea" nemlig overlegen koncentration. I teksten omtales maritim overlegenhed, som kan overføres på overlegen koncentration. Endvidere definerer Corbett begrebet "Decisive points", hvilket i teksten kan overføres til "Battle zones".

Målet for den amerikanske flåde er desuden at overføre magtmidler fra søen til land i verdens brændpunkter, og hvor de finder det nødvendigt.

Derfor skal de være i stand til at etablere et midlertidigt lokalt søherredømme i såkaldte "Battle zones", hvilket skal gøres på en dominerende og overlegen måde. Midlerne til at gennemføre disse mål er blandt andet med flådens "Air-craft Carrier Battle Groups" (ACBG) som kan splittes op i "Carrier Battle Forces" (CBF) og "Amphibious Ready Groups" (ARG) med "Marine Expeditionary Units" (MEU). Disse styrker skal være i stand til at etablere et tredimensionalt herredømme, hvor søherredømmet til en vis grad også skal omfatte søforbindelserne fra USA til krigszonerne. Med dagens teknologi kan amerikanerne opnå deres mål med et midlertidigt lokalt søherredømme, hvor de finder det nødvendigt.

Med udgangspunkt i "Forward from the Sea" kan det udledes, at Corbett's tanker og ideer om strategi og søherredømme godt kan bruges til at forklare den amerikanske tankegang i teksten. Den amerikanske flådes militærstrategiske niveau ligger i tilstedeværelsen på alle verdenshave værende klar til umiddelbar reaktion efter en prioriteret rækkefølge, samt at yde sikkerhed til deployering af militære styrker. Det operative niveau deler flåden op i "Air-craft Carrier Battle Groups" og "Amphibious Ready Groups" med "Marine Expeditionary Units", som ligger tæt op af Corbett's visioner om joint/combined operationer. Det kan desuden udledes, at amerikanerne skal være i stand til at etablere et søherredømme af en eller anden art ud fra Corbett's definitioner, i de krigs/krise zoner rundt omkring i verden, hvor de skal operere.

REDEGØRENDE ANALYSE AF "FORWARD FROM THE SEA" M.H.T. "DEN GAMLE SKOLE/DEN UNGE SKOLE"

Med "Forward from the Sea" ændres USA's sømagt fra operationer ude på havet til operationer nær kystregioner. Hvordan kan deres sømagt så sammenlignes med "den gamle skole" og "den unge skole"?

USA's sømagt omhandler primært:

- afskrækkelse,
- flådetilstedeværelse,
- beskyttelse af handelstrafik og
- projektion af sømagt på land.

Sammenlignet med "den gamle skole" ser vi USA's flåde som en offensiv flåde, med store skibe med en kapacitet til at være overalt på jorden til enhver tid, samt en flåde med styrke til at kæmpe og vinde krige.

Ændring af formålet med flåden fra "blue water" søherredømme, til amfibieoperationer med missil- og fly-angreb fra flådestyrker mod land i kystregioner, kan godt minde om en ændring i retning af "den unge skole". Dog ændrer flåden sig ikke fra storskibs flåde til en flåde med mindre skibe. Dvs. at selve sammensætningen af flåden, baseret på de store skibe (Carriers), ikke har ændret sig, hvorimod man kan udlede, at formålet med flåden har ændret sig.

SAMMENFATNING

Ud fra analysen af teksten med baggrund i krigsteoretikerne, kan vi konkludere, at den amerikanske ledelse må have læst en del i de gamle teoretikers bøger og skrifter. Gruppen finder, at både Mahan's og Corbett's tanker udgør en hel del af den måde hvorpå teksten forklarer USA's flådes fremtidige operationer og virke. Ser vi på de nye mål/roller der er defineret for flåden, som er (i ikke prioriteret rækkefølge):

- strategisk afskrækkelse,
- maritim overlegenhed/søherredømme,
- beskyttelse af handelstrafik(SLOC's),
- projektion af sømagt på land og
- oversøisk tilstedeværelse

kan man forklare en hel del af disse mål/roller, med baggrund i søkrigsteoretikerne.

Mahan's tanker ses primært, når vi taler om offensive operationer, opretholdelse og forsvar af søforbindelser/baser, hvor Corbett's tanker og ideer ansueliggøres i strategitanker og især ved tanker om joint og combined operationer. Denne sidste kategori af operationer er for tiden et nøglekoncept for alle fremtidige operationer både i USA og for NATO i konfliktløsende operationer.

Sammensætningen af de midler USA vil bruge til at opnå disse mål med, er stadig baseret på de store skibe (Carriers), hvilket taler for nogle af "den gamle skoles" synspunkter, hvorimod måden hvorpå man skal opnå sine mål, mere taler for "den unge skoles" tankegang.

Når man læser teksten, kan man ikke undgå flere steder at komme til at føre tanker om Clausewitz. Flere steder i teksten nævnes brugen af flåde styrker som et politisk instrument for opnåelse af nationens interesser

samt som værende landets "diplomater" oversøisk, hvilket jo helt klart er en *ren Clausewitz*.

Ser man på USA i dag i forhold til tidligere, er USA's begrundelse for stadig at opretholde en super-sømagtsstatus, deltagelse i flådeoperationer af joint karakter, samt muligheden for projektion af magt/styrke på land. Den amerikanske flåde, og hermed selve flådekonceptet, er og vil altid være et nødvendigt magtmiddel, de amerikanske politikere i mange tilfælde vil vælge for opnåelse af nationens mål og interesser.

Forfatteren er tjenestegørende som operationsofficer ved undervandsbåden TUMLEREN.

TUMLERENS STANAVFORLANT- DEPLOYERING 1999

Tanker og aspekter ved sejlads med undervandsbåden TUMLEREN under deployering i STANAVFORLANT.

Af

premierløjtnant Jan Olav Skogøy

INDLEDNING

I forbindelse med TUMLERENS deployering i NATO's stænde Atlantflådestyrke STANAVFORLANT har jeg valgt at skrive om 3 emner. Undervandsbådens

- kommunikation under operationer,
- personellet og
- menneskelige aspekter.

Planlægning

I perioden fra den 9. august til den 29. september 1999 blev TUMLEREN deployeret til STANAVFORLANT. I en længere, men sammenfaldende periode var korvetten PETER TORDENSKJOLD tilsvarende deployeret.

TUMLEREN havde flere delmål med deployeringen. Træningsniveauet skulle opretholdes og forbedres. Der skulle deltages i øvelserne SWG/4 EW TRIALS 1999 og Northern Light 99. Det danske søværn skulle endvidere

repræsenteres i forbindelse med STANAVFORLANTs havnebesøg i diverse sammenhænge.

Planlægningen af deployeringen indledtes i forbindelse med udfærdigelse af SOK årsprogram 1999. Krisen i Kosovo og STANAVFORLANTs deltagelse heri betød imidlertid, at deployeringen helt frem til ultimo juni måned var forbundet med en del usikkerhed. TUMLEREN arbejdede i løbet af foråret med flere forslag til særskilt deployering med for eksempel deltagelse i Weekly War syd for England, besøg på Færøerne eller Island. Ultimo juni blev STANAVFORLANT sendt til Nord-Europa og det oprindelige program kunne gennemføres.

Turens program

Efter afgang Flådestation Frederikshavn var turen opdelt i 3 PASSEX'er, deltagelse i øvelserne SWG/4 EW TRIALS 1999 og Northern Light. Imellem disse punkter var indlagt havnebesøg. TUMLEREN besøgte Stavanger fra den 12. til 16. august, Oslo fra den 26. til 31. august og Liverpool fra den 7. til 12. september. Endvidere anløb TUMLEREN Brest kortvarigt den 23. september for at bunkre. Havneopholdenes længde samt distancerne mellem havnene og øvelsesområderne, har betydet at TUMLEREN har brugt mere tid med uddykket end neddykket sejlads. TUMLERENs deltagelse i STANAVFORLANT må derfor karakteriseres som værende en anelse anderledes end hvad danske undervandsbåde ellers deltager i. Turens varighed og den tilbagelagte distance overgås ikke i nyere tid i 5. Eskadre.

Umiddelbart før TUMLERENs deployering foretog Chefen for Søværnets operative Kommando helhedsinspektion. Denne forløb tilfredsstillende. Det blev dog bemærket at uddannelsesniveaueet indenfor blandt andet operationsdivisionen kunne være bedre og såfremt angrebsholdene var mere rutinerede ville chefen kunne få mere ud af disse.

Efter en hektisk og kort periode op til turen, med ombordtagning af torpedoer, pakning af båden og færdiggørelse af den umiddelbare planlægning, var TUMLEREN klar.

KOMMUNIKATION UNDER ØVELSER

Øvelser

Under STANAVFORLANT sejladser sammensættes et program, der træner de forskellige warfares. Under de 3 passexer havde TUMLEREN fornøjelsen af at deltage i en række serials, hvor forskellige dele af antiubådskrigsførelse (ASW) og ubådstaktik kunne trænes. Dette lige fra gennemførelsen af basale til komplekse øvelser med deltagelse af undervandsbåde, overfladeenheder, helikoptere og fly. Endvidere gennemførtes 2 encounter-exercises, hvor TUMLERENS rolle var indsamling af data og videregivelse af disse til overfladestyrken.

Flere ting var en hindring for maksimalt udbytte af disse øvelser. TUMLERENS besætning var qua stor udskiftning ikke rutinerede i alle dele af håndtering af opgaverne. Mulighed for uddannelse og rutineret blev minimeret, da en planlagt deltagelse i BALTOPS 99 måtte aflyses på grund af materielle problemer. STANAVFORLANT havde gennem det sidste halve år før TUMLERENS deltagelse ikke haft øvelser med undervandsbåde. Endvidere opleves det til stadighed, som om der findes en forståelsesbarriere mellem personel fra overfladeenheder og undervandsbåde i disciplinen at gennemføre ASW. Det medfører en del frustration, når for eksempel brugen af undervandstelefon forhindres på grund af vedvarende sonartransmissioner, eller vandallokeringen frem til sidste øjeblik er tvivlsom.

Ved havneophold, hvor lejlighederne er mange for at udveksle erfaringer og få afklaret tvivlsspørgsmål, opleves det ofte som om der hersker et behov for at opretholde en hvis distance mellem overfladesejlere og ubådsfolk. Om dette skyldes frygt for at blotte sin ukendskab overfor ubådsvåbnet skal være usagt. Omvendt ville det måske gavne hvis ubådsfolk var orienteret eller uddannet i flere detaljer vedrørende ASW og overfladekrig.

Arbejdsrytmen er anderledes og speciel under en deployering med STANAVFORLANT, hvor programmet løbende udfærdiges og først færdiggøres umiddelbart før afgang havn. Der må arbejdes intenst for at sikre, at alle detaljer er på plads. Dette fordi undervandsbåde har begrænset udstyr til at kommunikere med efter afgang fra havn.

En stor, men afgørende forskel på overfladeenheder og en kystundervandsbåd er forlægningsfarten. Dette bør indgå i overvejelserne, når tiden til rådighed holdes op mod distancen, der ønskes tilbagelagt. I forbindelse med tidligere deltagelse i Joint Maritime Course (JMC) nord for Skotland er det

TUMLERENS erfaring, at der kan opnås et langt højere trænings- og erfaringsniveau ved at lade en kystundervandsbåd have det samme patruljeområde og derefter lade deltagende task groups og task units benytte dette område efter tur.

Der må stilles spørgsmålstegn ved, om ressourcerne udnyttes rigtigt, når TUMLEREN under 14 dages passex skal bruge mere end halvdelen af tiden med overfladeforlægning.

Indication and Warning

TUMLEREN og STANAVFORLANT gennemførte to encounter-exercises henholdsvis i Skagerrak og nord for Skotland. Først indsamlede TUMLEREN data via hydrofon og analyserede disse samt verificerede ved hjælp af electronic support measures (ESM) og om muligt ved brug af periskopet. Derefter skulle helix-masten (specielbygget HF antenne) eksponeres og der skulle etableres kontakt. Der var i denne fase ikke mulighed for at få del i overfladeenhedernes billede. Ved hjælp af kompatibel link eller satellit ville informationen have kunnet deles "real time" med overfladestyrken ved kortvarige masteeksponeringer. TUMLEREN havde en formodning om, at information indsamlet tidligt under encounterex nord for Skotland ikke blev brugt af overfladestyrken. Den umiddelbare årsag kunne være, at informationen var for lang tid under vejs. Kombinationen af hydrofonanalyse og data fra ESM gav informationen en høj troværdighed. I det konkrete tilfælde opnåede den indtrængende styrke ganske langt inden officer conducting the exercise (OCS) fik allokert tilstrækkeligt med enheder til at stoppe disse. TUMLERENS formodning kunne desværre ikke efterfølgende afkræftes, da der ikke tilgik informationen til TUMLEREN.

I forbindelse med den afsluttende fase af encounterexercisen følte TUMLEREN sig efterladt i et "sort hul" med hensyn til kommunikation. Afstanden mellem OCS og TUMLEREN muliggjorde kun HF voice transmissioner. Igen ville kompatibel link, satellitforbindelse eller anden hurtig dataoverførsel have kunnet hjælpe TUMLEREN med at opretholde billedet uden kraftig masteeksponering.

I forbindelse med de 2 encounterexercises var styrkefordelingen således, at TUMLEREN ikke kunne samarbejde med PETER TORDENSKJOLD og derved fik hverken STANAVFORLANT eller TUMLEREN maksimal udnyttelse af det nationale danske linksystem. Undervandsbåden SÆLEN gennemførte i 1998 under en lignende STANAVFORLANT deployering flere

gange billedopbygning og dataoverførsel via link sammen med PETER TORDENSKJOLD. Såfremt undervandsbådene havde været udstyret med kompatibel link var kravet om deltagelse af danske enheder således ikke til stede i NATO-operationer eller øvelser.

Under Northern Light erfarede TUMLEREN igen, at information om fjendens bevægelser og positioner var håbløst forældede. Informationen kom frem til TUMLEREN, men først via broadcast 4 til 12 timer senere. En carrier battle group forlægger gerne med 15 til 25 knob. Dette sammenlignet med TUMLERENS neddykkede forlægnings fart giver ganske få reelle muligheder for at engagere fjenden. Løsningen kunne igen være mulighed for dataoverførsel via satellit.

Englænderne har i deres undervandsbåde mulighed for at sende billeder med høj opløsning og store mængder data direkte fra PC i undervandsbåd til PC i land via satellitforbindelse. Dette giver nogle ganske interessante perspektiver i relation til at få analyseret den omgivende situation her og nu. Opdaterede billeder af overfladesituationen vil hurtigt kunne overføres til undervandsbåden eller til analysecenter i land. TUMLEREN er end ikke normeret med PC med CD-rom drev, således at øvelsesordre udgivet kun på dette medie kan læses. Opfølgningen inden for informationsteknologi kan kun blive bedre. Hvad nytter det at have oplysningerne, hvis de ikke kan formidles i tilstrækkeligt højt tempo.

Der er spændende perspektiver i brugen af undervandsbåde til intelligence and warning. Tidligere var undervandsbådens opgaver mere præget af ensom jagt på de åbne vidder. Nu bliver undervandsbåden trukket ind i operationer med direkte samarbejde med overfladeenheder. Informationsmotorvejen skal dog åbnes mellem undervandsbådens kommandorum og overfladeskibene for at få det fulde udbytte.

PERSONELLET

TUMLERENS vigtigste ressource er besætningen. Uagtet at denne er utrænnet eller ikke har det optimale erfaringsniveau, må besætningen være udgangspunktet for undervandsbådens virke. Besætningen er ligeledes i mange tilfælde den begrænsende faktor i planlægning af operationer og sejlads.

Flere emner i forbindelse med personel må nødvendigvis omtales, da disse langt fra er acceptable.

Den relativt store nedgang i nettoløn i forbindelse med beskatning af kost og time- og dagpenge i udlandet mærkes i særdeleshed efter 2 måneders sejlads. Det drejer sig om cirka kr. 7.000 mindre tilrådighed. Arbejdet eller turens længde bliver ikke tilsvarende mindre. Kompensation i form af forhøjede tillæg var ikke aktuelt ved turens start. At ændre så radikalt på aflønningen af besætningen, kan kun føre utilfredshed og undren med sig. At flere og flere overvejer deres ansættelsesforhold, i en for søværnet negativ retning, er ganske forståeligt.

Der er efterfølgende stillet forslag i Folketinget vedrørende beskatning af personel i Søværnet. Den manglende og tvivlsomme udvikling i sagen havde under hele turen en negativ virkning på moralen.

Det er en opgave ud over det sædvanlige at få en besætning, der både sejler for kort og hvor $\frac{1}{4}$ ikke er udchecket, til at fungere optimalt og yde sit maksimale under træning med STANAVFORLANT. Eksempelvis sejlede TUMLEREN fra Frederikshavn med en vagtchef, en vedligeholdelsesofficer, kok, dækskapt og 2 kampinformationsgaster, der endnu ikke var udchecket. Endvidere var TUMLERENS kommunikationsbefalingsmand udlånt til tjeneste i Kosovo. Dette ud af en besætning på 24. Opgaven er blevet løst, men kunne resultatet have været bedre med større rutiner og fuld bemanning?

Sammenholdet der kan opnås på en deployering over 8 uger er ganske enestående og er et karakteristika ved tjenesten i 5. eskadre. Det er derfor ærgerligt at 4 mand må omskiftes undervejs for at kurser og sejlads med andre af eskadrens enheder kan blive gennemført. Det er et eklatant eksempel, at manglen på uddannet personel nødvendiggør en løbende omfordeling af ressourcerne. Resultatet er, at de tilbageblevne pålægges ekstra opgaver. Dybden i løsningen af opgaver bliver derved nødvendigvis mindre. Flere og flere opgaver bliver løst utilfredsstillende og overfladisk. Fordybelsen i den enkelte opgave skal naturligvis ikke være målet i sig selv, men det at udføre og aflevere et godt stykke arbejde kan være en belønning i sig selv.

MENNESKELIGE ASPEKTER

Det er lang tid at have TUMLEREN som sit hjem. Sammenholdet og de hyppige havnebesøg kompenserer til dels for den trange plads. At pladsforholdene er trange, blev tydeligt under de lange overfladeforlægninger. Båden er bygget til neddykket sejlads hvor halvdelen af besætningen har vagt og den anden halvdel

har frivagt. Denne model giver mulighed for rimelig plads i messeområderne. Ved overfladesejlads er det kun en fjerdedel af besætningen, der er på vagt, og derved virker pladsen mindre i messeområderne, når den skal deles med flere. Der skal ikke være megen fristund til før den manglende analogi mellem overfladeskibenes forhold og undervandsbådens sættes i relation til for eksempel aflønning og frihedskompensation.

Under sejladsen oplevede vagten i tårnet og vagtchefen i periskopet mange gange den forunderlige og betagende natur. Solopgang over de norske fjelde eller sejlads gennem Pentland Firth med sine karakteristiske strømforhold er særlige oplevelser. Skagerrak med helt fladt vand og ganske få strygende strømninger opfordrede til baderulle. Det var blandt andet her TUMLERENS vedligeholdelsesofficer svømmede over til den norske ubåd HNOMS ULA, for derefter at sejle med til Oslo. Impulsive tiltag i forbindelse med opståede muligheder har der været mange af.

Søen og dønningerne har en anden effekt ved sejlads på overfladen med en undervandsbåd end på et konventionelt overfladeskib. Den relativt ringe opdrift og særprægede skrogform gør, at TUMLEREN i store dønninger sejler ind igennem og sent løftes op i vandet. Under sådanne forhold oplever vagten, at tårnet langsomt og sejt, men sikkert bliver fyldt med vand. Fra kanten af det 5 meter høje tårn kan man række ud og nå toppen af dønningen. Det betagende og paradoksale er, at det denne dag nord for Skotland var fint vejr med solskin og høj temperatur. Normalt bliver tårnet kun vandfyldt når båden sejler mod søen i hårdt vejr. Det var som at køre åben sportsvogn i kuperet terræn. En herlig oplevelse.

Efter deltagelse i Northern Light måtte TUMLEREN bunkre i Brest før forlægnings mod Frederikshavn. Indsejlingen til Brest er en oplevelse. Klipperne tårner sig op på begge sider af indsejlingen og med kikkert kan detaljerne ved bastionerne fra 2. Verdenskrig beskues. Havnen ligger fint i læ inde i en bugt. En del af fritiden ombord går med at se videofilm, og "Das Boot" er naturligvis på repertoiret. At se havneanlægget til undervandsbådene fra krigen, der stadig bruges, med store granathuller i den flere meter tykke beton, er tankevækkende. Anlægget har for længst levet sin tid ud, men Franskmændene har efter nøje studier fundet frem til, at en bortsprængning af anlægget vil påføre de omkringliggende bygninger store skader i flere kilometers radius. Anlægget bruges derfor stadig til dokning og reparation af franske undervandsbåde.

AFSLUTNING

Der er således mange aspekter i en sejltur på 8 uger med en undervandsbåd. Gejsten og glæden ved tjenesten findes. Denne må dog ikke gennem længere tid udsættes for modgang og uløselige opgaver. Ellers vil de faglige udfordringer eller den flotteste solopgang over norske fjelde ikke være tilstrækkelige.

TUMLEREN returnerede til Frederikshavn mange oplevelser rigere, både fagligt og menneskeligt. Løsning af mange opståede materielle problemer eller justeringer af planlægningen var en udfordring under hele deployeringen.

Foromtalet er indsendt af forfatteren Kapelmester Jesper Asmussen.

FOROMTALE AF

”SOLDATERSANGE OG TAPRE HISTORIER”

Af Jesper Asmussen

NY KULTURHISTORISK BOG FRA JESPER ASMUSSEN

Jesper Asmussen, Jægersborg, har igen skrevet en ny historisk sangbog, der udkom den 3. januar. Den er nummer fire i serien med udvalgte danske sange med tilhørende historier. Denne gang blev det til en særpræget soldatersangbog med den rammende titel: „Soldatersange – og tapre historier“ ©2000 på Forfatterforlaget Attika.

Selvom der, som titlen siger, er soldatersange i bogen, så er det langt fra udelukkende disse sange og viser bogen handler om. Enhver sang har nemlig fået sin egen specielle fortælling med på vejen, geografisk, kulturelt og historisk. Tager man forhistorien til f.eks. den mest berømte danske soldatersang af den alle: „Dengang jeg drog af sted“ fra 1848, så kan man her læse at tekstforfatteren Peter Faber mødte komponisten Emil Horneman (dem, med „Højt fra træets grønne top“ fra 1847) i de bevægede martsdage med »Aanden fra '48« på Strøget i København. Da Treårskrigen stod for døren (og såmænd også Grundloven med værnepligt for alle ... og ikke udelukkende bondestanden), ville de to mænd yde netop deres bidrag til begejstringen. Efter nogle hurtige vendinger i luften mændene imellem, blev den slagkraftige sang til på rekordtid, og hurtigt trykt som skillingsvise i tusindtal. Overskuddet herfra ville senere tilgå de faldnes enker og børn fra slagmarkerne i Sønderjylland. Berlingske Tidende skrev to måneder senere, at sangen havde givet et overskud på 400 rigsdaler, hvilket var mange penge dengang. Således lyder den officielle historie, der har verseret i mange år, men den rigtige udlægning er imidlertid, at Peter Faber havde lavet et udkast til „Den tapre landsoldat“ (hvilket den også

hedder), og lidt over midtvejs sang han den foran sin tjenestepige i boligen St. Kannikestræde 15, st. tv., der snart begyndte at græde højlydt. Hun havde nemlig sin kæreste med i krigen, og så vidste Peter Faber med det samme, at han havde fat i noget af det rigtige. Sangen blev i altfald en ren landeplage, for man hørte den overalt. Det siges, at soldater under march på vej over Sjælland-Fyn til Slesvig kunne høre melodien sunget i det fjerne forinden de marcherede igennem en landsby. Peter Faber og Emil Horneman fik endda et ridderkors på Frederiksborg Slot for indsatsen med sangen med kongens dybtføjte ord: »De har glædet mine Soldater, derfor vil jeg ogsaa glæde Dem«. Og sådan kunne historien godt være endt, men nej. Selvsamme melodi blev benyttet i Grækenland i 1870, i Den mexikansk-amerikanske Krig 1898, under den Nordamerikanske Borgerkrig 1861-65 (»We stand by uncle Sam, a million boys in blue«!) af amerikanske tropper i Europa i 1917 (»For liberty and right«!); ja, selv prøjssiske musikkorps spillede den under Treårskrigen i 1848-50, og østrigske musikkorps benyttede den i 1864-krigen, hvor også de militært var imod Danmark. Man må sige, at hvis økologi er genbrug, så er musik det også.

Hvorfor nu en sådan sangbog, kan man jo spørge forfatteren? Jesper Asmussen er forhåndværende folkeskolelærer i Gentofte kommune med historie og musik som linjefag, og han fortæller at han blot har sat disse ting sammen. „Hvis man holder af sine fag, så må det jo blive til sådan noget lignende“, svarer Jesper. Også selvom nu, hvor han er E.D.B.-lærer på P.C.-kørekortet, kan han ikke slippe sine gamle fag. På spørgsmålet om den næste bogs indhold svarer han, at det bliver en julesangbog med deres glædelige historier. Men fortællingen om Den tapre Landsoldat er blot én af mange historier til sangene fra bogen, der i øvrigt har historielærer Thomas Bugge fra Gentofte Skole som historisk konsulent. Denne og forfatteren har gjort tjeneste sammen i Den Kongelige Livgardes Tambourkorps, og kender derfor udmærket til soldatersange og historierne.

Men i bogen er bl.a. også den smukke historie om Dannebrog's fald fra Himlen i 1219 med alle flagdagene samt deres efterhånden glemte historie, de gamle hornsignaler fra kamppladserne fra tiderne førend moderne telekommunikation kom til, farvebilleder af de kongeligt indstiftede belønningsmedaljer og hæderstegn, samtlige guitarakkorder opsat i pædagogisk rækkefølge, kongerækken fra år 710 begyndende med kong Ivar Vidfadme, den gamle officersdans, Les Lanciers, med noder og komplet dansevejledning. Det forholder sig sådan med denne dans, at danske officerer på kadétskolen skulle lære 2 vigtige ting: at ride på hest og danse lanciers. Dét, at blive set på hesteryg var tidligere højstatus, og krigens gang kunne jo også foregå fra hesteryg.– disse ting siger sig selv. Men at danse lanciers hang sammen med, at såfremt officeren havde

hoftjeneste eller skulle møde, befalet sandelig, på slottet, så var det formodet at han kunne danse lanciers. Her var tale om almindelig dannelse, og ikke mange mennesker ved besked med, at denne selskabsdans stammer fra soldaterne, lansénéerne faktisk. (Man skal i 5. tur på musikken kunne høre kavalererne fra kavaleriet komme ridende med deres lanser). Nu om dage er hesteridning forsvundet fra skemaet for officerseleverne, og er blevet erstattet af faldskærmsudspring for at udvise mandsmod; men undervisning i at danse lanciers hører stadigvæk med til faget, og „opskriften“ i bogen stammer originalt fra dansemester Merrilds hånd. Han var lærer på både Det Kongelige Teater og officers-skolen på Frederiksberg Slot.

Der er også mange tapre historier for folk med saltvand i årene. Man kan bl.a. læse om alle tiders søhelt, Tordenskjold, der kom af dage – ikke i krig, som man muligvis går rundt og tror – men i duel på kårder i Tyskland. Men forinden havde han udøvet storslåede bedrifter imod svensken under Store Nordiske Krig i 1700-tallet. Man kan også læse om Olfert Fischer, der i 1981 deltog i Golfkrigen med omtrent 100 mand ombord, der tilbagelagde over 65.000 km. i de 368 døgn korvetten sejlede under varme himmelstrøg, og den kontrollerede over 1.000 handelsskibe og reddede endda overlevende fra skibsforslis.

Den bedste historie står under sangen: „Holmens faste stok“, hvor man hører om 1900-tallets flotteste fregat, Peder Skram på Holmen, der ligger nær Rigets Flag, som skydes op og ned hver eneste dag året rundt. Og sådan kunne man blive ved; der er nok at tage af.

Lad os slutte af med endnu en særpræget og tapper historie fra „Soldatersange – og tapre historier“ af Jesper Asmussen. Den handler om en uheldig og lidt komisk ben-amputation i 1800-tallet. Faktisk døde flere soldater af sygdomme og dårlig hygiejne, end af den onde fjendes krudt og kugler. Og var man så uheldig at blive ramt med datidens store kalibre, måtte bartskæreren (lægen) træde til. Vi skal høre om kirurgen Joseph Lister fra England, som havde en dødelighed på 300% ved en amputation: Hans patient døde af betændelse, en assistent blev skåret i fingeren og døde lidt efter af betændelse, og en anden assistent på stuen besvimede under postyret, slog hovedet i faldet og døde ... men kirurgen overlevede.

Bogen er naturligvis i rigt mål illustreret med tegninger af gamle våben, underlige våbenopfindelser, ærmemærker, gamle uniformer o.lign., og koster 248 kr. pr. stk.; men for 298 kr. kan man hos boghandleren bestille et særligt nummereret og signeret eksemplar. Overskuddet herfra tilgår Fregatten

Peder Skram fra 1965 på Holmen fra Den Kolde Krigs tid. Velmenende mennesker med viceadmiral J.F. Bork i spidsen nåede i tide at redde 1900-tallets flotteste fregat. 1800-tallets flotteste ligger i Ebeltoft, og det er naturligvis Fregatten Jylland, der menes. Det drejer sig om 250 eksemplarer, men faktisk blot 249, idet nr. 001 vil blive givet til Kronprins Frederik, der om nogen er soldat.

Bogen på 349 sider udkom den 11. januar i år på Livgardens Kaserne i København under megen bevågenhed. Livgardens Tambourkorps, hvori forfatteren selv har gjort tjeneste, spillede melodier fra bogen.

Artiklen er et debatoplæg om Tidsskrift for Søværnen for at søge oplyst, om vores læsere ønsker en opstramning efter disse retningslinier.

ER TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN GODT NOK?

Af

1762

Der er i dag ca. 500 medlemmer af Søe-Lieutenant-Selskabet! Tidsskriftet har siden 1889 været medlemsblad for selskabet, og tidsskriftets formål er som dengang det samme som Søe-Lieutenant-Selskabets:

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

Alt, hvad der direkte eller indirekte kan bidrage til maritim og militær oplysning, vil være selskabets virksomhed vedkommende.

Tidsskriftet har med de sidste redaktører skabt et moderne tidsskrift, som efter min mening lever op til dette formål! Tidsskriftet bringer både tankevækkende og oplysende artikler til gavn for medlemmerne, der er altså ikke nogen tvivl om at artiklerne lever op til formålet, men hvor er udvekslingen af tanker. Artiklerne er forfatternes mening om tingene, men er alle enige? I tilfælde hvor forfatterne sidste år var politikere, var der ikke mange, der tog til genmæle. Forsvarskommissionsberetningen blev fulgt op med en række artikler fra søværnets ledelse, men hvor var de menige medlemmers kommentarer?

Ved sidste møde i henhold til lovenes §32 blev det konstateret, at tidsskriftet i dag koster ca. 2/3 af selskabets kontingentindtægter. Dette svarer fuldt ud til, at de fleste medlemmer i dag ikke kan deltage i mødevirksomheden på grund af sejlads og søværnets spredning. Når disse medlemmer modtager et tidsskrift, får de stadig noget for kontingentet og kan følge selskabets virksomhed.

I 1959, da tidsskriftets jubilæumsårgang blev udsendt, beskrev Vice-admiral S. S. Thostrup tidsskriftets historie og gjorde rede for hvorledes overgangen fra det oprindelige Archiv for Søværnen overgik til selskabet og formålet samtidig ændredes til selskabets formål. I det samme skrev jeg som redaktør en artikel "Ved Årsskiftet", hvor jeg anbefalede forskellige tiltag til tilpasning til forholdene i søværnet. Problemerne var de samme som i dag, at flere og flere artikler måtte hentes fra forfattere uden for selskabets rækker. Dette var fordi søofficererne, når de var i land arbejdede med afhandlinger under kurser eller med tjenstlige opgaver, som normalt var klassificerede og ikke kunne offentliggøres. Vi prøvede dengang at udskrive en konkurrence om artikler til tidsskriftet og anvendte hovedopgaver fra stabskurser og officersskoler, som fortjente offentliggørelse.

Økonomien var også dengang i bund, og vi kunne ikke opnå tilstrækkelige annonceindtægter til at dække underskuddet.

Der var imidlertid en stor forskel dengang, tidsskriftets officielle del blev brugt som en buffer, således, at sideantallet kunne reguleres. Den officielle del bestod af følgende afsnit:

- Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet
- Boganmeldelser.
- Meddelelser fra Marinens Bibliotek med liste over nyanskaffelser og kommentarer til disse.
- Meddelelser fra udlandet.
- Nekrologer.
- Årlig liste over flådens skibe.

Vi fik en del boganmeldelser, og de faste input fra Marinens Bibliotek var med i hvert nummer.

Vi fik også offentliggjort en række foredrag fra selskabet, selvom dette også dengang var vanskeligt, fordi foredragsholderne - som i dag - mest baserede foredragene på tekniske hjælpemidler og talesedler, således at en offentliggørelse i virkeligheden betød udarbejdelse af en artikel ud fra debatten i selskabet. En sådan artikel ville selvfølgelig indgå som en del af den almindelige del.

Det er ikke desto mindre stadig et ønske fra mange medlemmer, som ikke kan komme til møderne at modtage referater af arbejdet i selskabet. Da møderne er lukkede, skal sådanne referater naturligvis besluttes af bestyrelsen, men der er altså en mulighed for, at bestyrelsen under den officielle del kan komme til orde. Det er i mange år kun sket i forbindelse med referatet af mødet i henhold til lovenes §32.

Tidsskriftet udgjorde indtil ca. 10 år efter 2. verdenskrig et værdifuldt historisk kildemateriale for maritime forskere, dels som kilde til regulær maritim forskning, men også som kilde til personalhistorie og som grundlag for videre søgning på Marinens Bibliotek. Læserne kunne for hvert nummer få et overblik over alle boganskaffelser på biblioteket og læse en kort beskrivelse af nyanskaffelserne. Det var ikke boganmeldelser, men en kortfattet kommentar til nyanskaffelserne. Redaktøren har i sidste nummer gjort opmærksom på boganmeldelserne, som vi har vanskeligt ved at finde forfattere til. Jeg anser også disse boganmeldelser som væsentlige, fordi de normalt er anderledes end de anmeldelser, som udarbejdes andetsteds - de bliver nemlig udarbejdet til vores egen medlemskreds.

Endelig tog daværende orlogskaptajn H. Muusfeldt idéen med meddelelser fra udlandet. op. De kan ses i en række oplysninger i årgang 1979. Tidsskriftet modtager i udveksling tidsskrifter fra Norge, Sverige og Tyskland. Vi kan sende disse tidsskrifter videre til alle, som har lyst til at genoptage disse meddelelser.

Den årlige liste over flådens skibe savnes meget og det vil ikke koste meget at genindføre denne. Problemet er sandsynligvis ikke stort for de 4/5 af selskabets medlemmer, som er tjenstgørende, men savnes sandsynligvis af pensionerede medlemmer og vores maritime interesserede abonnenter.

Jeg vil ikke kommentere nekrologproblematikken. Jeg er sikker på, at mange savner disse, men nekrologer skal skrives ud fra et personligt kendskab til den afdøde, og ikke som vi gjorde det i midten af 70'erne, hvor vi helligede et helt nr. af tidsskriftet til at komme á jour.

Som sekretær i selskabet og dermed distributør og kontaktperson for medlemmerne hører jeg mange kommentarer. Når jeg bringer disse kommentarer, repræsenterer de ikke nødvendigvis min mening, men kan bruges til at belyse, hvad der rører sig i selskabet.

En almindelig men uheldig udvikling for selskabet er, at medlemmer, som midlertidigt flyttes væk fra Københavnsområdet eller forlader søværnet melder sig ud, fordi de ikke kan deltage i selskabets arbejde. Det eneste, som kunne fastholde disse medlemmer, ville sikkert være et godt tidsskrift.

Vi har i 1999 157 abonnenter uden for medlemskredsen - heraf 94 betalende. Desuden modtager Forsvarsudvalget og suppleanter tidsskriftet uden betaling. Mange af de betalende abonnenter er tidligere medlemmer af selskabet eller offentlige biblioteker, som finder det rimeligt at have tidsskriftet på deres hylder.

Vi får ofte anmodning om en elektronisk version af tidsskriftet på internettet, dette ønske er blevet efterkommet af den forrige redaktør på tidsskriftets hjemmeside. Det er vigtigt, at denne side bliver opdateret fordi det

tjener selskabets formål om oplysning, men med det vigtige forbehold at anvendelse af artiklerne er tilladt med kildeangivelse.

Der er mange medlemmer, som lader tidsskriftet indbinde, det er derfor vigtigt, at der skal være mulighed for at fjerne annoncerne, disse skal altså så vidt muligt anbringes, således at de ikke indgår på bagsiden af tekstsider. Specielt skal den årlige indholdsfortegnelse kunne flyttes til forrige årgang uden tekst eller annoncer fra næste årgang.

Der må endelig stilles spørgsmål ved, om det overhovedet kan betale sig med annoncer. Vores annonceindtægter beløber sig til 20-30.000 kr. ud af en trykke- og forsendelsesudgift på ca. 150.000. Incitamentet til at støtte tidsskriftet med annoncer er ikke en særlig stor reklamemæssig værdi for firmaerne, men sandsynligvis snarere et ønske om at støtte selskabets virksomhed. Der er ikke mange i selskabets medlemskreds, som ønsker at købe de annoncerede produkter, selvom det naturligvis er af værdi for firmaet at søfficerne kan formidle viden om firmaerne. Hvis dette synspunkt er rigtigt, kunne man måske overveje at anbefale firmaerne at sponsere tidsskriftet direkte mod f.eks. at udarbejde en side med en oversigt over de firmaer som støtter tidsskriftet. Dette kunne f.eks. gøres på en fast side i begyndelsen af tidsskriftet. Det er muligt, at vi ved en sådan politik kunne få andet end firmaer til at støtte os, f.eks. fonds, maritime foreninger og eventuelt enkeltpersoner, som kunne se en fordel i en sådan offentliggørelse.

Jeg vil gerne med denne artikel anbefale, at der – i tidsskriftet – indledes en debat om disse spørgsmål, idet jeg ved gennemlæsning af mine bemærkninger som redaktør i 1979 og Viceadmiral Thostrups artikel i samme årgang er klar over, at det stadig er de samme problemer, som bør løses. I viceadmiralens artikel er der i øvrigt henvisninger til tidligere artikler, som listes nedenfor. Alle artiklerne er til rådighed på selskabets kontor og kan rekvireres.

Kilder:

Tidsskrift for Søværnen:

- 1959 side 1: "*Ved Årsskiftet*". OK S. Ditlevsen.
- 1959 side 13: "*Vort Tidsskrift gennem 150 År*". VA S. S. Thostrup.
- 1954 side 4: "*Opfylder Tidsskrift for Søværnen sin mission*". KK E. J. Saabye
- 1929 side 1: "*Archiv for Søværnenet*". KD J. H. Schultz.
- 1904 side 1: "*Trekvart Aarhundrede*". Vm Carstensen.

AEG*Industri***THOMSON MARCONI
SONAR**

GROUPE SAGEM

SAGEM**SIGNAAL****EuroTorp**

*Tidsskrift
for
Søværnen*



Nr. 6 / DEC. 3 1999
170. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn Klaus Bolvin

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

Redaktør

Orlogskaptajn Klaus Bølving
Forsvarsakademiet
Svanemøllen Kaserne
Postboks 2521
2100 København Ø
Telefon 39 15 12 11
Telefax 39 15 15 04
E-mail: fss002@fak.dk
Telefon 46 37 39 35 / 26 81 46 37 (privat)

6

Ekspedition og regnskabsafdeling

Kommandørkaptajn Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64
E-mail: sls@post9.tele.dk

ISSN 0040-7186

Annonceekspedition

Orlogskaptajn E.T. Jensen
Søværnets Tekniskole, Dykkerkursus
P. Løvenørnsvej - Nyholm
1439 København K
Telefon 32 66 46 10
Telefax 32 66 46 20

Trykkeri:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: Britiske skibe under Falklandskrigen.

Eftertryk: Med redaktørens tilladelse.

Dead line for næste nummer: **18. marts.**

Artikler bør så vidt muligt indsendes i elektronisk form af hensyn til det redaktionelle arbejde. Evt. særlige ønsker om korrekturlæsning og anden redaktionel bistand kan aftales med redaktøren.



Får du gevinst i
"Det store præmiespil" ?

GF-FORSIKRING



I GF-FORSIKRING behøver
du ikke have held i spil
for at vinde gode præmier
- du skal bare være en god bilist.



Forsikringsklubben Søværnet

Holmesvinget 15 · 2730 Herlev

Telefon 44 98 71 13

E-mail: Klub121@gf-forsikring.dk

8 ud af **10** Bilforsikringer er billigst
i GF-FORSIKRING

Kilde: Bilforsikringsguide '99

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

INDHOLD

LEDER.....	311
CORBETT OG JOINT VISION 2010.....	312
Premierløjtnant C.L.Gudbjerg, premierløjtnant L.H.Hirsch, premierløjtnant J.P.Larsen, premierløjtnant N.Mathiesen og premierløjtnant C.A.Wiinholt	
FALKLANDSKRIGEN OG KRIGSTEORETIKERNE.....	322
Premierløjtnant John Boye, premierløjtnant Andreas Gjedsted, premierløjtnant Michael Hjorth, premierløjtnant Joe Mistry og premierløjtnant Niels Westergaard	
DANSK JOINT VISION 2010	333
Premierløjtnant Kim Andersen, premierløjtnant Morten Juster, premierløjtnant Stig Olsen, premierløjtnant Lars Thomsen og premierløjtnant Jesper Vedel	
ASPEKTER AF DEN MARITIME LOGISTIK (DEL 1).....	341
Orlogskaptajn Torben L. Martinsen	
BOGANMELDELSE – DANSK ARTILLERI INDTIL 1660.....	353
(1643)	
FOROMTALE AF STORMSEJLERNE.....	357
Bogans Forlag	
MEDDELELSE FRA REDAKTØREN.....	359
MEDDELELSE FRA SØLØJTNANTSSELSKABET.....	360

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



Flåden holder kurs og fart! Et lidt banalt udtryk, men ikke desto mindre en helt afgørende iagttagelse i et tilbageblik på året, der gik.

Det har ellers ikke skortet på kollisionsfarer i 1999 – nogen mente oven i købet, at flåden på et tidspunkt var tæt på et forlis.

Med da flåden under årets navigering ikke havde vigepligten, skulle den holde kurs og fart, så andre måtte gå af vejen. Det gjorde de da også, men forliset blev kun undgået med nød og næppe og kun efter afgivelse af advarselssignaler.

Som ved virkelige situationer på havet, hvor et fremmed fartøj har været tæt på at sejle ens skib ned, spørger man efterfølgende sig selv i det stille: "Gad vide, om det fartøj så mig"? Det samme spørgsmål kan vi stille os selv i dag efter, at den overhængende kollisionsfare er overstået: "Gad vide om de så os?" Vi ved ikke, om de så os, men vi ved, at de ser os nu, for vi lader os ikke længere overse. Hvis vi nogensinde igen kommer til at fornemme, at man overser os, har vi pligt til i god tid at afgive passende opmærksomhedssignal, før det bliver nødvendigt med advarselssignal.

1999 har imidlertid også givet optimisme med hensyn til flådens videre sejlads. Spændende skibsprojekter er under udarbejdelse inden for såvel overflade- som undervandsverdenen, ligesom nye højteknologiske våbensystemer er på vej. Alt sammen projekter og initiativer, som bidrager til, at flåden kan holde sin kurs og fart på vej mod den destination, som forsvarsforligsaftalen har udpeget.

Imidlertid ved vi, at vi ikke er alene om vores navigering; en effektiv udmøntning af den politiske kontrol med flåden betinger, at vi aktivt påtager os løbende at forklare vores situation. I modsat fald vil vi endnu engang risikere at komme i overhængende fare for kollision – og det kan vi ikke byde hverken flåden, besætningen eller Riget som sådan.

TERMA Elektronik AS



Your reliable partner...



...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration

TERMA Elektronik AS • Hovmarken 4 • DK-8520 Lystrup • Denmark
Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99 • Telex 68 109 terma dk



NTD

Naval Team Denmark



DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEDOK A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK A/S

TERMA INDUSTRIES
GRENA A/S

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S

Her følger en synopsis, som en gruppe VUT-I elever fra Søværnets Officersskole har skrevet som afslutning på krigsteoriundervisningen. Artiklen kan med fordel læses i forlængelse af forrige Tidsskrift for Søværnen.

JOINT VISION 2010 – EN ANALYSE PÅ BAGGRUND AF CORBETT'S "SOME PRINCIPLE OF MARITIME STRATEGY"

Af

*premierløjtnant C.L.Gudbjerg
premierløjtnant L.H.Hirsch
premierløjtnant J.P.Larsen
premierløjtnant N.Mathiesen
premierløjtnant C.A.Wiinholt*

OPGAVEFORMULERING

På baggrund af en kort redegørelse for *Joint Vision 2010* analyseres denne med baggrund i Sir Julian Stafford Corbetts betragtninger af krigskunsten i *Some Principles of Maritime Strategy*.

REDEGØRELSE FOR JOINT VISION 2010

Det amerikanske forsvars Joint Vision 2010 er den konceptuelle model til fuld udnyttelse af befolkningens energi og innovation samt deres teknologiske forspring for at opnå yderligere effektivitet i "joint warfare".

Joint Vision 2010 er ikke en strategi i sig selv, men er et element i den amerikanske "National Security Agency" og relaterer sig primært til den del af strategien, der beskæftiger sig med "forberedelser i dag til en usikker fremtid" (prepare now).¹

De enorme fremskridt i IT-teknologien med den deraf afledte forøgelse af kapaciteten i "command and control" (C²) samt informationsindhentning danner grundlaget for fire nye operationelle koncepter nemlig:

DOMINANT MANEUVER

Dominant Maneuver er den flerdimensionelle anvendelse og integration af information, engagement og mobilitet. Ovennævnte integration muliggør anvendelsen af et bredt spektrum af flerværnsstyrker (flåde, hær, flyvevåben samt rumstyrker), der sikrer opnåelse af operative opgavers løsning. Dominant Maneuver tillader vores styrker at opnå afgørende fordele ved kontrol af bredde, dybde og højde af kamppladsen og som følge heraf asymmetrisk indflydelse (asymmetric leverage).

PRECISION ENGAGEMENT

Precision Engagement er et system af systemer, der sætter USA's styrker i stand til at lokalisere målet, levere hurtigt C²-kapacitet, generere den ønskede effekt, vurdere vores succes og bevare fleksibiliteten til at reengagere passende præcision. Forøget samarbejde mellem værnene sikrer større forståelse af det enkelte værns kapaciteter og udnyttelsen af denne, dette medvirker endvidere, at fremtidige styrkechefer tildeles et bredere spektrum af hurtige, præcise og fleksible muligheder.

FULL DIMENSIONAL PROTECTION

Full Dimensional Protection benyttes til at beskytte såvel individer som enheder imod de teknologier, vi selv anvender. Det primære grundlag for Full Dimensional Protection er kontrol af kamppladsen for at sikre, at USA's styrker kan bibeholde initiativet til alle tider, imedens der leveres lagdelt forsvar

¹ FKO om Joint Vision 2010 dateret 1999-10-22.

af styrkerne samt forskellige militære installationer. Full Dimensional Protection opbygges af informationsoverlegenhed, der giver en flerdimensionel forståelse af krig.

FOCUSED LOGISTICS

For at optimere de tidligere nævnte koncepter må Focused Logistics være tilsvarende hurtigt, fleksibelt og fornødent præcist. Focused Logistics er sammensmeltningen af information og logistisk teknologi for at levere følgende:

- Krisestyring
- Fleksibel levering af elementer
- Levering af skræddersyede pakked løsninger
- Opretholdelse af evnen til at operere på alle niveauer

Focused Logistics muliggør USA's fremtidige flerværns styrker til at være mobile, alsidige og globalt anvendelige. Focused Logistics inkluderer integrationen af civile og militære institutioner, når dette fremmer løsningen af pålagte opgaver. Den samlede kraft af disse forbedringer fordrer mindre men kapable styrker.

Gældende for de fire nye koncepter er, at de alle stræber mod tilstrækkelig overlegenhed for at fuldføre de operative opgaver.

For at operationalisere ovennævnte fire koncepter til en flerværns kampkraft fokuseres på seks essentielle elementer;

1. personel,
2. lederskab,
3. doktrin,
4. uddannelse og træning,
5. organisationsstruktur samt
6. materiel.

Leverandør til Søværnet



Værktøj

Proviant



Måleudstyr

Sikkerhedsudstyr



Arbejdsbeklædning

Messe- og kantinevarer

Besøg også vores butik på hjørnet af Esplanaden og Amaliegade i København



H.S. HANSEN'S EFTF. A/S
CHR. MØLLERS'S EFTF. A/S



Tlf. 39 29 97 00 Fax 39 29 35 60 info@h-s-hansen.dk

- et Randers Reb  selskab

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

1. Personel

Tyngdepunktet i koncepterne er personellet, der skal besidde mod, udholdenhed og intellektuel styrke. Disse egenskaber skal sikre, at personellet kan takle kompleksiteten og de hurtige ændringer i fremtidige scenarier.

2. Lederskab

Dynamikken i "joint operations" kræver fortsat fokusering på udviklingen af lederskab herunder forståelse af relationerne mellem militær magtanvendelse, diplomati og økonomisk pres. Lederen må endvidere forstå at udnytte styrkerne hos stats- og ikke statsorganisationer.

3. Doktrin

Fællesdoktrin for fremtidig krigsførelse vil forblive fundamentet for, hvordan USA gennemfører fremtidige flerværnsoperationer. Doktriner påvirker ledernes tankeproces og dermed følgende organisering af styrkerne.

4. Uddannelse og træning

Uddannelse og træning skal forberede personellet til at imødegå fremtidige krigsskuepladsers udfordringer i flerværnsoperationer, hvor der fokuseres på benyttelse af nye teknologier.

5. Organisationsstruktur

Organisationsstruktur skal besidde en evne til "med rettidig omhu" at reagere på ændringer i det omkringliggende miljø, herunder ny teknologi og fjendens kapacitet. Øget organisatorisk fleksibilitet udvikler USA's evne til at reagere hurtigt.

6. Materiel

Der vil i fremtiden være forøget fokus på udviklingen af materiel, denne fokus vil skabe motivering til at være for forkant med udviklingen. USA vil søge at opretholde forspringet i alle teknologier, der influerer på fremtidige flerværns operationer, ved at inddrage den private sektor i forskningen, udviklingen samt produktionen.

Synergieffekten af ovennævnte koncepter vil resultere i det amerikanerne kalder "Full Spectrum Dominance". Dette begreb dækker over evnen til at kontrollere samtlige operationsformer fra humanitær assistance gennem fredsoperationer til en fuldskala krig. Selv, når uovertruffen teknologisk forspring eksisterer, vil USA altid være afhængig af personellets mod, beslutningsomhed og styrke for at være **overbevisende i fred, afgørende i krig og ledende i enhver form for konflikt.**



ANALYSE

Indledningsvis afdækkes lighedspunkter mellem Joint Vision 2010 og Corbett for herefter at betragte de mere interessante forskelle, der betegner nytænkningen.

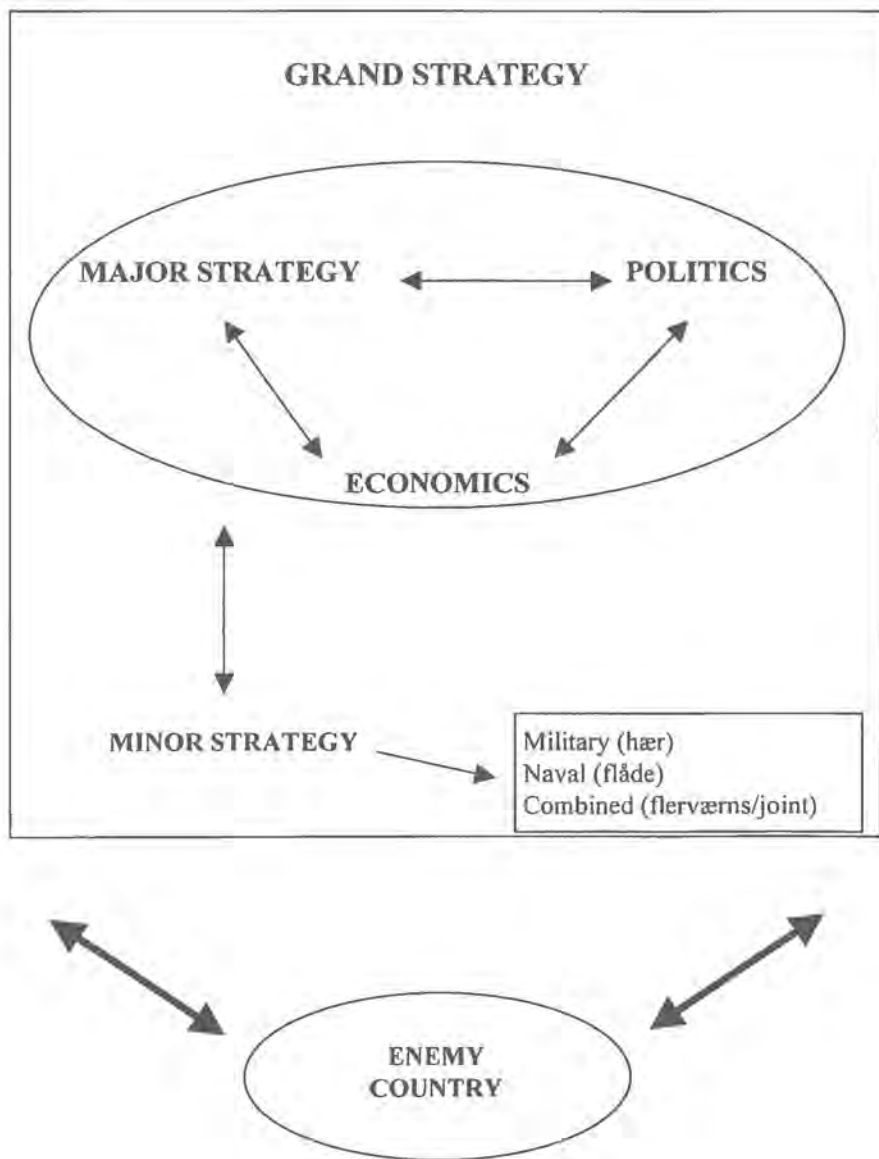
Lighedspunkter.

Både Joint Vision 2010 og Corbett beskriver sammenhængen mellem militære operationer og dennes indflydelse på det politiske system. Joint Vision 2010 gør styrkechefen til en "lille" politiker² på slagmarken, da denne med fornøden uddannelse og træning skal være opmærksom på relationerne mellem militær magtanvendelse, diplomati og økonomisk pres. I Corbetts skildring af krigsskuepladsen skal styrkechefen acceptere den uundgåelige forbindelse og interaktion mellem ovennævnte og handle derefter. Corbett skriver endvidere, at militære aktioner vil influere på landets politisk/diplomatiske og kommercielle/økonomiske situation via sammenhængen mellem "major strategy", "economics" og "politics", der tilsammen udgør "grand strategy".

Joint Vision 2010 beskrives i redegørelsen som et element i det amerikanske nationale sikkerhedsagenturs strategi. Netop denne link mellem militæret og udenrigspolitikken eller diplomatiet genkendes hos Corbett, der ser flådestrategier (eller mere fyldestgørende flerværnsstrategier) som et element i landets samlede ressourcer, der kan influere en eventuel fjende, det være sig militært, økonomisk eller politisk.

Corbett tænker i flerværnsoperationer, når han beskriver "strategy"-begrebet (se ovenfor). Der skal ikke knyttes yderligere kommentarer til dette, da det er en uomtvistelig og umiddelbar lighed mellem Corbett og Joint Vision 2010.

² I Danmark benytter vi begrebet "den strategiske soldat", begrebet dækker over faktummet, at det er nødvendigt at uddanne personellet tilstrækkeligt, således at selv den menige soldat forstår vigtigheden af sine handlingers indflydelse på diplomatiet og vice versa.



Corbetts definerer krigsskuepladsen ("theatre of war") som det område, hvor fjender kan møde hinanden, dvs. overalt, hvor muligheden for møde mellem skibe eller mellem hærstyrker er tilstede. Denne anskuelse går igen ved Joint Vision 2010, der ikke lægger nogen begrænsninger i krigsskuepladsen, nærmest tværtimod da USA inddrager rummet, når krig skal føres, dette muliggøres, da deres teknologi er overlegen.

Joint Vision 2010 foreskriver, at logistisk støtte skal være et præcisionsværktøj, der skal kunne levere rette vare, til rette tid og på rette sted, ydermere behandler Joint Vision 2010 sikringen af egne styrker samt militære installationer via koncepten FDP. Corbett skriver samstemmende om vigtigheden af velfungerende forbindelseslinier (LOCs).

Joint Vision 2010 lægger op til, at al kamp skal foregå væk fra Amerikas fastland i et offensivt handlingsmønster med en passende overlegen styrke, der kan sikre lokalt herredømme, således og de operative samt taktiske mål og opgaver bliver løst, til en for USA's overordnede politik tilfredsstillende og accepteret måde. Dette udtrykker Corbett ved beskrivelsen af "command of the sea", der kan udvides til det flerdimensionelle herredømme. Det defineres som at have en passende styrke på det rigtige sted for sikre påkrævet herredømme, eksempelvis ved blokade (England versus Frankrig i de imperialistiske krige i det forrige århundrede). Corbett understreger, at politiske eller militære overvejelser kan kræve, at kun lokalt herredømme må opnås og sikres i forb. med løsning af pålagte opgaver og deraf følgende militære operationer.

FORSKELLE

Corbetts "Some Principles of Maritime Strategy" bevæger sig på et overordnet filosofisk plan, der ikke går detaljen i beskrivelsen af krigskunsten. Corbett illustrerer for sine teorier ved hjælp af historiske hændelser, primært krige, hvor England var den ene part. I modsætning hertil er JV2010, der beskriver i stramt struktureret stil, hvorledes USA i fremtiden vil kæmpe. Joint Vision 2010 forklares ved hjælp af koncepter, elementer, der beskrives i detaljen samt generelle betragtninger, der understreger USA's overlegenhed, hvad angår informationsteknologi. Joint Vision 2010 bevæger sig på det praktiske niveau med nuværende teknologi, hvor Corbetts bidrag som sagt er teoretisk, denne forskel gør, at Joint Vision 2010 ikke i samme grad som Corbett er fremtidssikret. Retfærdigvis skal det nævnes, at Joint Vision 2010

stræber efter, at USA til stadighed besidder et teknologisk forspring overfor alle eventuelle fjender, forsvinder dette forspring, vil der være behov at udvikle en ny vision.

Den bevidste udnyttelse af synergieffekten i Joint Vision 2010 ved flerværnsoperationer er nytænkning af dimensioner og resulterer i begrebet Full spectrum dominance. Denne synergieffekt forstærkes yderligere ved øget samarbejde mellem civile og militære organisationer inden for forskning og udvikling.

Konklusionen er, at de enkelte dele, der indgår i Joint Vision 2010, ikke kan betragtes som værende epokegørende, fornyelsen fremstår som sammensætningen og anvendelsen af kompetencerne samt kvalitetene for de enkelte værn samt synergieffekten ved at benytte disse flerværns. Joint Vision 2010 er ment som en del af USA's nationale sikkerhedsstrategi. Den repræsenterer en videreudvikling forhold til al tidligere strategisk/operativ tænkning, doktrinudvikling mv.

I analysen af Joint Vision 2010 med baggrund i Corbetts betragtninger af krigskunsten ses mange lighedspunkter, og det tyder på, at forfatterne bag Joint Vision 2010 har været inspireret af Corbetts filosofiske betragtninger.

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

Her følger en synopsis, som en gruppe VUT-I elever fra Søværnets Officersskole har skrevet som afslutning på krigsteoriundervisningen. Også denne artikel kan med fordel læses i forlængelse af forrige nummer af Tidsskrift for Søværnen.

FALKLANDSKRIGEN I RELATION TIL SØKRIGSTEORETIKERNE

Af

*premierløjtnant John Boye
premierløjtnant Andreas Gjedsted
premierløjtnant Michael Hjorth
premierløjtnant Joe Mistry
premierløjtnant Niels Westergaard*

INDLEDNING

Med udgangspunkt i Falklandskrigen, analyseres sømagtsteoretikernes relevans i moderne strategisk tænkning og relevans i søkrigens egentlige udførelse.

REDEGØRELSE

Falklandsøernes geografi og historie

Falklandsøerne er geografisk placeret i det sydlige Atlanterhav, 600 kilometer øst for Argentinas sydspids (15.000 kilometer fra Storbritannien). Befolkningen på ca. 2000 mennesker ernærer sig hovedsageligt ved fåreavl.

I 1833 blev øerne besat af Storbritannien og i 1892 givet status af koloni. I daværende periode udgjorde øerne en ikke uvæsentlig base, dels for

kommerciel skibsfart dels for hvalfangere, som gjorde deres fangster i det sydlige Atlanterhav. Siden sejlskibsperiodens ophør har øerne, set fra et økonomisk såvel som et strategisk synspunkt, ikke repræsenteret nogen værdi. I 1964 gjorde Argentina krav på øgruppen ved en klagesag til FN. Forhandlingerne i dette forum var stadig i gang i 1982, da Argentina besatte øerne.



Falklandsøerne

Den argentinske invasion

Invasionen kom som et chok for den britiske befolkning, ikke fordi kolonien på nogen måde udgjorde juvelen i det britiske imperium (den overvejende del af den britiske befolkning kendte end ikke til øernes eksistens), men mere fordi egentlig territorial erobringskrig, som det nu var tilfældet, blev anset for værende en aktivitet, der hørte fortiden til.

Storbritanniens forsvar af de nationale interesser

De britiske nationale interesser kan opgøres i 3 hovedområder:

- Nationens overlevelse
- Bestræbelser for øget velfærd.
- Demokrati. (Iagttagelse af folkeretten).

Det skal bemærkes, at koldkrigssceneriet var på sit højeste med de forpligtigelser som dette medførte. Endvidere, at Storbritannien undergik en vis økonomisk hestekur med tiltagende sociale problemer.

Storbritannien besluttede at gå i krig for at tilbageerobre øgruppen, idet diplomatiet ikke formåede at bilægge stridighederne (USA søgte forgæves at mægle). Krigen blev således en form for politisk interaktion, der fandt sted i det øjeblik, der blev anvendt magt i bestræbelserne for at opnå det ønskede mål.

ANALYSE

For at forklare Storbritanniens valg af væbnet konflikt som løsning, må man vurdere den højst prioriterede nationale interesse nemlig nationens overlevelse. Falklandsøerne udgjorde ikke en trussel mod dette kardinalpunkt direkte, men set som signalværdi på den globale scene, blev et resolut modsvar anset for nødvendigt. Det var af afgørende betydning, at Storbritanniens *vilje* til at følge dette mål ikke kunne betvivles. Signalværdiens adressater var flg.:

USSR

Storbritannien gik i krig for en fjern og mindre betydende øgruppe. De stærkt ressourcekrævende kamphandlingerne ville finde sted langt fra fastlandet med betydelige logistiske problemområder til følge. En sådan offensiv reaktion afspejlede den kraft hvormed USSR kunne forvente, at Storbritannien ville reagere, eksempelvis i tilfælde af kamphandlinger mod en allieret (NATO medlem).

USA

Ved at demonstrere vilje til at sætte magt bag ord legitimerede Storbritannien sin berettigelse, dels som partner på den internationale scene, dels som respekteret NATO allieret.

Globalt

Britisk territorium, hvor inferiørt dette end må være, ville blive forsvaret. Argentinas militærjunta (der siden måtte gå af som følge af krigen) havde næppe forventet en så indædt reaktion fra M. Thatchers side. Thatcher forlangte en hurtig tilbageerobring af øerne.

Den britiske strategi

Den britiske flåde var dimensioneret til en konflikt med den daværende Warszawa-pagt med Nordatlanten som det primære operationsområde. Storbritannien førte i disse år en stram økonomisk politik, og flåden stod således overfor en større nedskæringsrække (et hangarskib var allerede solgt til Indien, flere destroyere stod for udfasning uden erstatning). Flåden var dog stadig at betragte som *balanceret*, idet denne indholdt enheder fra hangarskibe og nukleare ubåde til destroyere og minestrygere.

Den, for de britiske styrker, ganske betragtelige afstand til operationsområdet, repræsenterede dog alvorlige logistiske problemer, ligeledes tillod afstanden ikke, at mindre enheder (eksempelvis minestrygere) deltog i kampagnen.

Den britiske "major strategy" foreskrev hurtig tilbageerobring, dvs. inden den kommende vinter, som ville besværliggøre og komplicere en landgangsoperation.

Den underliggende "minor strategy" var således etablering af et brohoved og landgang med et troppekontingent.

Det "ulterior objects" underliggende "immediate object" var således flåderelateret, idet typen af operation skulle forstås af flåden, og styrken, der skulle indsættes på landmassen var marine korps. (Dette tages med et vist forbehold, da specialstyrker som SAS, SBS og Gurkha regiment ligeledes blev anvendt)

For at imødegå en ukontrolleret eskalation af konflikten, proklamerede briterne en 200 sømil Total Exclusive Zone (ikke anmeldte enheder i denne zone ville blive anset som værende fjendtlige) og angav endvidere, at mål på det argentinske fastland ikke måtte angribes (lufthavne, flådebaser etc.).

Som udgangspunkt var søherredømmet bestridt uden en egentlig overlegen part. Inden den britiske kampgruppe ankom til området, var dette allerede ændret. Det skete ved SSN HMS CONQUEROR's sænkning af den argentinske krydser GENERAL BELGRANO 2. maj 1982. Argentina valgte, hovedsageligt grundet ubådstruslen, at trække sine maritime styrker tilbage efterladende Storbritannien med bestridt, men overlegent søherredømme. (Argentinas flåde tog rollen som "Fleet in being").

Krigens principper

Logistik

Argentina var afskåret fra effektivt at genforsyne okkuperingsstyrkerne. (Fra luften grundet kontinuerlig shore bombardment af lufthavn faciliteter - fra søsiden grundet Storbritanniens effektive blokade). Storbritannien havde indraget "STUFT" (Ships Taken Up From Trade) i deres task groups.

Offensiv

Storbritannien demonstrerede evnen til at gennemføre angreb og ved dette initiativ at bestemme tid og sted for kamphandlingerne.

Moral

Argentinske tropper havde ringe erfaring/uddannelsesniveau og manglede motivation for kampen. Briterne var højt uddannet og havde tillid til eget udstyr. (En britisk søofficer nævner, at dagene lignede alle andre dage på større øvelser, man kendte de andre enheder vidste hvad de kunne og havde generelt højt træningsniveau).

Træfninger frem til "d - dag" 21. maj 1982

Forudsætningen for en vellykket amfibieoperation var *lokalt søherredømme*, hvilket vil sige totalt søherredømme inden for et givent operationsområde i en given tidsperiode.

Dette blev opnået ved at sende destroyere ind som mineryddere (med bedste fart og alle mand på dæk), og da en 100 meter bred rute var klareret, blev Sea King antiubådshelikoptere indsat for, ved brug af dipping sonars at afkræfte ubådstruslen. Ydermere var argentinske flådebaser under observation af britiske ubåde, som med denne aktive efterretningsindhentning dannede et pålideligt trusselsbillede.



HMS PLYMOUTH patruljerer ved Falklandsøerne

Krigens principper:**Koncentration**

Argentina formåede ikke at samle sine styrker i et afgørende slag mod de to britiske hangarskibe (Most Essential Units). Storbritannien satte samtlige enheder ind som støtte for landgangsoperationen.

Overraskelse

Storbritannien gennemførte vellykkede skinangreb mod Goose Green og Port Darwin, hvilket gav værdifuld tid til etablering af brohoved.

De af argentinerne anvendte Exocet missiler som antiskibsmissiler (ASM) var overraskende.



De britiske skibe under heftigt flybombardement

Briterne gennemførte landgangen vellykket. Da argentinerne fik koncentreret deres styrker til modangreb, var de britiske tropper så godt etableret, at argentinerne havde mistet muligheden for at knuse brohovedet. I de følgende 3 uger erobrer briterne terræn, under støtte fra skibsbaserede fly og shore bombardment. 14 juni kapitulerede den argentinske kommandant betingelsesløst. Krigen var hermed afgjort til britisk fordel.

Tabstal

Argentina: 700 tropper, 3 skibe sænket (8 beskadiget), 43 fly.

Storbritannien: 250 tropper, 4 skibe sænket (18 beskadiget), 10 fly.

DISKUSSION

Da den argentinske besættelse var en realitet, sammenkaldte Thatcher sine militære rådgivere og udbad sig et estimat over omkostningerne ved en militær generobring. Stabschefens svar var, at en sejr ingenlunde kunne garanteres, men at forventede tab ved en succesrig kampagne ville være 1000 tropper samt et større antal enheder herunder et hangarskib.

Da chefen for HMS CONQUEROR anmodede om forholdsordrer vedr. GENERAL BELGRANO, som var blevet fulgt i en længere periode, kom ordren om sænkning hurtigt og utvetydigt fra Thatcher selv. (Thatcher, som på dette tidspunkt deltog i en festligholdelse, blev trukket til side af chefen for de operative styrker - beslutningen om angreb blev taget uden nævneværdig betænkningstid).

Demokratier dadles ofte for en manglende evne til at reagere kraftfuldt og hurtigt. Storbritannien demonstrerede, at denne påstand kan gøres til skamme ved sine handlinger i de to ovennævnte eksempler. En forudsætning for at kunne anvende flådeoperationer for at opnå politiske mål, er en iboende vilje hos nationens beslutningstagere såvel som borgere, til at gennemtvinge egne interesser. Hvadenten Storbritanniens handlinger betragtes ud fra personniveau (fx Thatchers personlighed) eller systemniveau (fx britisk mentalitet og historie), så er Storbritannien repræsentant for samtlige de forudsætninger som søkrigsteoretikeren Mahan opstillede for en sømagt.

Mahan ville formentlig argumentere for, at Storbritannien måtte handle som gjort, idet de historisk havde opnået deres velstand ved en offensiv flådestrategi. Endvidere besad nationen den nødvendige: Geografi, position,

fysiske udformning, territorial udstrækning, befolkningstal, national stil og moral (herunder statsmagtens karakter).

STORBRITANNIENS BRUG AF FLÅDESTYRKER MED UDGANGSPUNKT I SØMAGTSTEORETIKERNE

Søkrigsteoretikeren Corbett er den teoretiker som kraftigst kan erkendes i den af Storbritannien gennemførte Falklandskampagne. Foruden de i kursiv markerede passager, kan teoretikerens afsmitning findes ved det lokale søherredømme, der blev etableret før landgangsoperationen (koncentration i et "decisive point", kombineret med afledning).

Elementer som "blokade" af argentinske havne (eksemplificeret ved ubådernes monitorering af aktivitet)/beskyttelse af SLOC's (eksemplificeret ved den konvojering og det høje beredskab under transit, hvor en argentinsk ubådstrussel var sandsynlig), er ren Corbett udført i praksis.

Mahan indflydelse fornægter sig ej heller, idet den britiske flådesammensætning, der deltog i konflikten var typisk "storskibsflåde". Anvendelsen af flåden til blokade, amfibieoperationer og afpassede bestræbelser for at opnå total søherredømme i den tid som landgangen nødvendiggjorde dette, ville dog næppe have begejstret Mahan.

ARGENTINAS BRUG AF FLÅDESTYRKER MED UDGANGSPUNKT I SØMAGTSTEORETIKERNE

Efter sænkningen af krydseren GENERAL BELGRANO afveg Argentina fra at søge et egentlig afgørende søslag, hvor de ved indsættelse af koncentrerede styrker kunne have besejret briterne. Argentina kunne have søgt at opnå sø- og luftherredømme ved sænkning af briternes to allokerede hangarskibe. (Den offensive skole, repræsenteret ved Mahan ville argumenter for en sådan styrkeindsættelse). Det erindres, at Argentina havde en rimelig flåde bl.a. bestående af hangarskibe, type 42 destroyere, konventionelle ubåde. Altså ingen uoverkommelig og utopisk opgave.

Som ved Mahan kunne Argentina ikke beskrives ud fra Corbett's tænkning. Argentina sikrede ikke sine SLOC's og måtte sætte lid til luftvåbnets sporadiske logistiske støtte til de udstationerede tropper.

Argentinas maritime færden kunne tilnærmelsesvis beskrives som "Le jeune école". Blot tilnærmelsesvis, idet den britiske transitering på intet tidspunkt blev søgt angrebet eksempelvis med konventionelle ubåde. (Argentina

var, grundet luftbåren informationsindhentning, til stadighed godt informeret om positioner på de britiske enheder). De tekniske evner som Argentina havde tilegnet sig (Exocet anvendt som henholdsvis ASM og fra kystbatteri sænkede/skadede 3 enheder) blev en faktor, som kan sammenlignes med den teknologiske udvikling, der var udgangspunkt for "den unge skole".



A.R.A. VEINTICINCO DE MAYO, som deltog i Falklandskrigen

Argentina havde to mål på det operative plan; sænkning af hangarskibene eller hindring af britisk landgang. Argentina forfejlede begge med, en for dem, skæbnesvanger følge. Forudsætningen for succes i et kampscenario er viljen til at anvende den til situationen nødvendige magt. Det vækker undren, at flåden forblev så passiv som tilfældet var, og at luftvåbnet alene skulle løfte opgaven. Principperne, som udtrykt i den unge skole, burde i langt højere grad

være søgt fulgt. Ubåde kunne have haft afgørende udfald mod invasionsstyrken (en enkelt britisk destroyer blev dog søgt sænket af konventionel ubåd), miner kunne være anvendt som antiinvasionsforsvar.

KONKLUSION

Falklandskrigens udfald skyldtes flere faktorer, hvoraf de væsentligste her skal uddrages:

- Storbritannien var begrænset af den lange deployering og vanskelige logistik, dette blev dog til fulde opvejet af:
- Beslutningsdygtigt bagland samt:
- Overlegen føring af styrkerne (bevidst strategi/højt træningsniveau).
- Argentinerne forpassede deres fordelagtige udgangsposition.
- Endvidere anvendte argentinerne ikke tilstrækkelige krigsressourcer (den manglende flådeindsættelse tolkes som manglende vilje) hvorved flere "decisive points" gik dem af hænde.



HMS HERMES modtages efter Falklandskrigen

Her følger endnu en synopsis, som en gruppe VUT-I elever fra Søværnets Officersskole har skrevet som afslutning på krigsteoriundervisningen. Artiklen repræsenterer de fem forfatteres bud på en fremtidig tendens i dansk forsvar, med særligt fokus på søværnets rolle.

DANSK JOINT VISION ÅR 2010

Af

*premierløjtnant Kim Andersen
premierløjtnant Morten Juster
premierløjtnant Stig Olsen
premierløjtnant Lars Thomsen
premierløjtnant Jesper Vedel*

INDLEDNING

Udover at Joint operationer og Joint Doktriner er meget moderne, er Joint tanken et ufravigeligt krav til et moderne forsvar i dag. Som følge af den sikkerhedspolitiske situation både nationalt og internationalt, skal forsvaret i dag være meget mere fleksibelt og mobilt og skal til enhver tid være klar til at løse opgaver af meget forskellig art. For at det danske forsvar skal være i stand til at løse disse forskellige artede opgaver, bliver det nødt til at være i et Joint miljø, i ligeså høj grad for at få en mere rationel udnyttelse af de enkelte enheder i forsvaret.

Med dette oplæg til en Joint Vision år 2010 er det hensigten at skabe en vision for det danske forsvar, der vil optimere sammensætningen og anvendelsen af det danske forsvar således, at vi kan sikre vores mål, nemlig dansk overlevelse, den danske velfærd og det danske demokrati

Med visionen kan forsvaret sikre sig, at alle arbejder i den samme retning således, at vi fælles kan nå vores mål. Desuden vil visionen anskueliggøre det danske forsvar og bidrage til at opnå accept fra befolkningen.

Ví ønsker til stadighed at kunne deltage i forsvar af eget territorium, såvel som at være en del af en fredsbevarende eller fredsskabende styrke hvilket som helst sted i verden.

Vores støttestruktur skal optimeres, være Joint og multi-mobil og således til enhver tid være i stand til at levere den støtte vores styrker behøver.

Joint Vision 2010 skal sikre, at materielanskaffelserne er i overensstemmelse med forsvarets Joint Doktrin år 2010.

Joint Doktrin defineres her som:

"Fundamentale principper, der leder indsættelsen af styrker bestående af et eller flere værn i en koordineret indsats mod et fælles mål".

Danmark bør have en Joint Doktrin, der er tilpasset NATOs Joint Doktrin således, at det moderne danske forsvar til enhver tid kan indsættes som en del af en Joint operation i større NATO sammenhæng. Enten som en specifik dansk styrke eller en dansk Joint styrke, hvis doktrin ikke interfererer med NATO doktrinen.

Formålet med doktrinen er løbende at nedskrive indvundne erfaringer således, at erfaringerne kan overleveres til næste generation og, at de enkelte værn kan opnå en fælles forståelse og viden om, hvordan vi ønsker at operere med vores styrker.

Målet med doktrinen er at koordinere kampkraften fra de enkelte værn, og dermed opnå en synergieffekt, og dermed en mærkbar større kampkraft end hvis værnene havde været indsat enkeltvis mod den samme fjende.

DE NÆSTE 10 ÅRS UDVIKLING

Danmarks hovedinteresser i de næste 10 år, må formodes at være de samme som de er i dag.

Danmarks hovedinteresser:

- Overlevelse
- Velfærd
- Demokrati

Dette er de nationale mål for Danmark, som man kan sige også gør sig gældende for mange andre lande især i Vesteuropa og USA. Disse mål er i god overensstemmelse med de mål, der er sat af FN, og anses for at være nogle globale mål for udviklingen i verden.

FN's hovedinteresser:

- Fred
- Udvikling
- Menneskerettigheder

På baggrund af de senere års konflikter, især efter opløsningen af Warszawa-pagten og Sovjetunionen, er dette nogle mål, som Danmark følger mere og mere aktivt. Det må derfor forventes, at Danmark i de kommende år vil søge at opnå disse mål. Målene vil søges opnået, ikke bare i Danmark, men disse nationale mål vil også blive forsøgt udbredt til andre lande, hvilket vil være i Danmarks interesse, set fra et sikkerhedspolitisk synspunkt.

De nationale mål, som ovenfor skitseret, formodes at være et udtryk for holdningen hos alle de etablerede partier i Danmark, og må derfor anses for at være uafhængige af den aktuelle regering i de næste mange år. Forskellene findes nok mest i detaljer, og ikke i de store hovedlinier.

Umiddelbart må de samme interesser antages at være gældende i de lande vi normalt sammenligner os med. Her tænkes især på Vesteuropa og USA, men også på mange andre lande i Europa, Asien og Afrika.

Dette forhold gør sig ikke umiddelbart gældende i mange andre lande, som nok ligger længere væk rent geografisk, men også mentalt. Der er mange potentielle brændpunkter rundt om i verden med folkeslag og befolkningsgrupper, som over en årrække er blevet undertrykt, og som kan antages at ville ændre deres samfund med magt. Dette kan, for visse områders vedkommende, formodes at få stor indflydelse på den sikkerhedspolitiske situation for Europa og USA, og mere specifikt Danmark, gennem NATO. Her tænkes på steder som det kaukasiske område og andre dele af Asien samt Afrika, hvor der meget hurtigt kan opstå en situation, som nok især vil kunne inddrage Danmark indirekte gennem EU, NATO, OSCE og FN.

Der er derudover mange grupperinger, som vil kunne tænkes at ville opnå nogle politiske mål gennem voldshandlinger. Dette er særligt aktuelt, med tanke på Sovjetunionens sammenbrud og Ruslands ustabile

politiske og økonomiske situation, hvor frygten for, at masseødelæggelsesvåben kan falde i de forkerte hænder må anses for at være velbegrundet.

Det kan meget vel tænkes, at de europæiske lande inden for den nærmeste fremtid vil udvikle en europæisk søjle inden for NATO. Dette er desuden i USA's interesse, som udtalt af den amerikanske præsident og udenrigsminister, idet den amerikanske regering er under pres for at begynde afviklingen af sin omfattende struktur og udstationering af styrker i udlandet, specielt i Tyskland. Dette har den åbenlyse fordel for USA, at Europa vil blive bedre til at "holde orden i eget hus", og være med til at betale for de operationer, som USA i mange år har finansieret næsten alene. Mange amerikanske statsborgere er i dag trætte af at skulle betale for operationer, som Europa selv burde kunne klare uden USA's hjælp.

Den teknologiske udvikling inden for alle områder er i dag hurtigere end nogensinde før. Dette kan på mange områder føre til en helt ny sikkerhedspolitisk situation for lande som Danmark og andre. Her tænkes på "smarte" våben, overvågningsudstyr, lytteudstyr og udstyr i omløbsbane omkring jorden. Hvor langt denne ny teknologi vil bringe os er i dag ikke til at sige, men der vil under alle omstændigheder opstå en mængde nye og uforudsete muligheder og trusler inden for de kommende år.

DANMARKS FREMTIDIGE FORSVAR

Afslutningen på Den Kolde Krig har for alvor betydet ændringer i opgavesammensætningen for NATO og hermed også for det danske forsvar. Under stats- og regeringschefernes samling under det Nordatlantiske Råds møde i Washington april 1999, blev der vedtaget et nyt strategisk koncept for alliancen. Dette strategiske koncept er en overordnet politisk beskrivelse af NATO's formål og opgaver med langsigtede retningslinier for de militære planlæggere. Som medlem af NATO vil en vision omkring et fremtidigt dansk forsvar have et naturligt afsæt i dette strategiske koncept. Hermed vil det også for et dansk forsvar være nødvendigt at fokusere på "out of area" operationer, krisestyring samt partnerskabsrelaterede forbindelser med Rusland og kommende NATO-medlemmer.

Udviklingen af en fælles udenrigs og sikkerhedspolitik, hvor man i Europa kan forvente en gradvis fælles forsvarspolitik, vil også på sigt kunne få indflydelse på udformningen af et fremtidigt dansk forsvar.

Der er fra forskellige sider, bl.a. fra Forsvarets Efterretningstjeneste, blevet påpeget, at der ikke inden for de nærmeste 10 år vil forventes angreb mod dansk territorium. Sammenholdes dette med NATO's strategi-

ske koncept, vil vi i de kommende 10 år kunne forvente at se en øget fokusering på følgende områder:

- Produktion og opretholdelse af styrker m.h.p. løsning af opgaver i NATO regi, samt opgaver på mandat af FN.
- Fredsbevarende og fredsskabende operationer.
- Konfliktforebyggelse.
- Humanitære operationer .
- Deltagelse i "Partnerskab for Fred"- øvelser.

Ovenstående operationer og opgaver vil foregå i samarbejde med andre nationer og i stigende omfang også på værnsmæssigt niveau. Generelt har der på den internationale scene været en stigende tendens gående mod joint operationer – og inden for NATO regi har der i sagens natur også været tale om multinationale (combined) operationer. Hermed er der lagt op til, at det danske forsvar bør påbegynde processen omkring udviklingen af en værnsmæssigt (Joint) doktrin, som bør være på plads inden år 2010. Doktrinen vil naturligvis være afhængig af sammensætningen af landets forsvar, men den bør i høj grad udvikle sig til at være det fundament, der fremover skaber behovet for ny teknologi samt danner grundlaget for fremtidig organisation inden for forsvaret. Da en stor del af forsvarets opgaver vil være dikteret af NATOs behov, bør nævnte doktrin udvikles på baggrund af det i NATO eksisterende doktrinkompleks. Det skal af den nævnte Joint Doktrin fremgå, hvorledes danske styrker skal indgå i NATO styrker, men det bør også mere specifikt anføres, hvordan flåden skal anvendes i internationale operationer, samt hvorledes flådens forskellige enheder kan indgå i fredsskabende operationer.

Det er vigtigt, at den kommende Joint Doktrin udvikles med rimelig repræsentation fra de to mindre værn, idet det må forventes, at fremtidige "out of area" operationer i stort omfang vil bestå af opgaver, der må løses af søværnet og flyvevåbnet. Ved at få gennemført en Joint Doktrin, der tilgodeser alle tre værn, vil man ydermere kunne modvirke værnsmæssigt rivalisering angående fremtidige knappe bevillinger.

Forslag til fremtidigt dansk joint forsvar

Det danske forsvar år 2010 vil være forandret i forhold til i dag. Ikke bare i størrelse og antal soldater, men også hvad angår forsvarets organisation. Især i søværnet og hæren vil der forekomme store ændringer, både hvad

angår materiel og værnets opbygning. Hjemmевærnet og flyvevåbnet vil i store træk ligne sig selv, dog skal flyvevåbnet udvide transportkapaciteten.

Følgende er eksempler på værnsvælles ændringer i det danske forsva 2010:

- Helikoptertjenesterne sammenlægges.
- De fire værnsv skolestruktur tilpasses og samles i samme geografiske område. Dette kan sikre, at de dygtige lærerkræfter fastholdes og koordineres.
- Personalepolitikken tilpasses.
- Forsvarets baser i Nordatlanten tilpasses.

Joint operationer

Med de nye internationale opgaver er det søværnets og flyvevåbnetts opgave at kunne flytte hæneheder fra Danmark til brændpunkter i hele verden vha. transportfly og skibe med stor løftekapacitet. Det er endvidere muligt at tilbyde hæren et flydende kommandorum på et af søværnets kommando støtte skibe.

Søværnet skal sammen med flyvevåbnet lave farvandsovervågning i danske farvande. Søværnet er endvidere i stand til at hjælpe NATO eller FN med blokade af vandvejene, hvis det er påkrævet.

Søværnets opgaver i forbindelse med NATO-samarbejdet

Søværnet er i år 2010 blevet delt i en militær del og en civilt relateret del, kaldet "kyst vagt". Grunden til denne deling er flere. Rekruttering af nye officerselever til søværnet, der er villige til at gennemgå en uddannelse op til 7 år, er faldende. Desuden er den nye teknologi, der bl.a. indgår i de nye våbensystemer, så vanskelig at betjene, at det kræver specialister. Disse folk er også kun til stede i begrænset antal. Det politiske krav for nyinvesteringer i større skibe har endvidere været en slankning af det militære aspekt i søværnet. Disse tre ydre krav er forsøgt imødekommet ved at splitte søværnet op i de to dele.

Kystvagten kan komme til at bestå af statens skibe:

- Farvandsvæsenets bøje- og redningsskibe.
- Søopmålingen.
- Miljøskibene.
- Lodserierne med skibe.
- Inspektionsskibe (bl.a. tidl. I. Eskadre).
- Patruljefartøjer af STANDARD FLEX- klassen.
- Marinehjemneværnet.

Den militær del af søværnet kan komme til at bestå af:

- Fregatter.
- Kommando støtte skibe.
- Ubåde.
- Kamp- FLEX.
- MCM- FLEX.

Søværnet og resten af forsvaret må i fremtiden erkende, at fremtidige fredsskabende og fredsbevarende operationer kan forekomme langt væk fra de danske farvande. Derfor er det nødvendigt at have enheder med stor løftekapacitet. Til forsvar af disse enheder skal søværnet bruge fartøjer, der har stor kampkraft samt stor udholdenhed (eksempelvis fregatter). Ubåde kan bruges til kamp, men også til specialoperationer, herunder opklaring (bl.a. elektronisk).

I samråd med NATO har Danmark lagt stor energi i udviklingen af et brugbart koncept inden for minerydning (MCM). Kamp FLEX'erne er til forsvar af indre danske farvande.

Søværnets opgave med farvandsovervågning kan med den nye organisation udvides til også at gælde vores olierige Nordsøen.

AFSLUTNING

Set i lyset af de militære operationer, der har fundet sted de sidste 10 år, både i NATO og FN sammenhænge, må det være indlysende for de fleste, at Det Danske Forsvar må være forberedt på det, der er kendt under et som "Combined Joint Operations". Konflikter er, som verden ser ud nu, af en

karakter, hvor man ikke kan indsætte udelukkende land-, sø- eller luftstridskræfter.

Politisk kan en nation ikke leve med at have tab i en konflikt, der ikke direkte berører nationen selv. Det bevirker, at når FN eller NATO iværksætter en fredsskabende eller fredsbevarende operation et eller andet sted i verden, skal det foregå så hurtigt og kraftfuldt, at modstanderen/modstanderne ikke får muligheden for at påføre NATO's/FN's styrker tab. Det kan kun opnås ved samlet indsats fra de tre værnstyper i samarbejde. Et godt eksempel herpå er den samlede operation med de irakiske styrker i Kuwaitkonflikten, hvor den samlede indsats var så kraftfuld og hurtig, da den blev iværksat, at de Irakiske styrker nærmest blev løbet over ende. Det kunne lade sig gøre, fordi de allierede indledningsvis bearbejdede de irakiske stillinger og byer med fly og missiler fra skibe. Herefter blev landstyrker indsat både fra søen, luften og fra landjorden. Resultatet er almindeligt kendt.

Rent nationalt vil en forsvarsdoktrin baseret på Joint tanken have den fordel, at den tradition for, at de tre værn ikke har "talt samme sprog", hverken planlægningsmæssigt eller operationelt, vil blive brudt til fordel for et nært samarbejde. Herved opnås en ensartet tankegang hos de tre værn, om end præget af hver deres egenart, men fremmedgørelsen overfor hinanden vil blive klart mindre udpræget, end tilfældet er nu.

Når Joint Doktrinen er implementeret, altså med søværn, flyvevåben og hær, vil forsvaret af befolkningen blive opfattet som "Det Danske Forsvar" som et hele, og ikke som at "Forsvaret er lig med Hæren", og "Nå ja, for resten, så er der også søværnet og flyvevåbnet."

Det må ligeledes forventes, at når Joint Doktrinen er implementeret, vil personel i hvert af de tre værn have mere indblik i, og forståelse for, de to øvrige værns behov for materiel og uddannelse. Derved opnås en større accept af hinanden, med eliminering af den eksisterende rivalisering til følge. Men den største fordel vil være: Samordning af uddannelse, samkøring af f.eks. kommunikationsmateriel, samarbejde og effektivisering af logistik, økonomi og personelpolitik.

Joint Vision og Joint Doktrin vil være svaret på det nuværende forsvars bønner om mere synliggørelse, effektivitet og harmonisering, samt desuden tjene som detaljeret beskrivelse af opgaver og visioner for det fremtidige danske forsvar.

Forfatteren er for tiden tjenestegørende ved Søværnets Materielkommando som projektleder for projektet vedrørende projektering og anskaffelse af søværnets nye fleksible støtteskibe og patruljeskibe. Denne artikel vil blive fortsat i de følgende numre.

ASPEKTER AF DEN MARITIME LOGISTIKS HISTORIE (DEL 1)

M

orlogskaptajn Torben Martinsen

INDLEDNING

Den amerikansk filosof, George Santanaya (1893 – 1952) skrev engang:

*"Those who cannot remember the
past are condemned to repeat it".¹*

At beskrive den maritime logistikks historie kan næppe gøres isoleret. Heller ikke, når det blot drejer sig om dele af den. Der må tillige ses på sammenhængen med de sideløbende operationer, som har været ført på land og senere hen i historien også i luften.

Der har således som oftest været tale om værnsmælles indsats, hvor værnene i større eller mindre grad har måttet eller været i stand til at støtte hinanden logistisk. Stort set ingen krige har bestået udelukkende af maritime operationer. Tværtimod har de krigsførende parter, stater eller krigsherrer,

¹ *Atereries of War* by Joseph Sinclair, 1992, s. 17

anvendt de midler, de har haft til rådighed, herunder naturligvis også landstyrker og senere også flystyrker.

Emnet "Maritim Logistik" har desværre vist sig ikke at være særlig veldokumenteret. Faktisk har jeg kun fundet meget få bøger og artikler, der behandler dette emne, som af de fleste anerkendes som forudsætningsskabende for maritime operationers succes.



Maritime enheder formeret som en Task Force har siden den 2. verdenskrig haft meget lang operativ udholdenhed pga. den medfølgende logistiske struktur.

Udprægede søfartsnationer som f.eks. Storbritannien har altid været stærkt afhængige af deres søværts forbindelseslinier (Sea Lines of Communications, SLOC) til deres handelspartnere. SLOC har gennem krigshistorien ofte været det "Centre of Gravity"², som fjenden har søgt at ramme. Winston

² Centre of Gravity (CoG), tyngdepunkt, kan betegnes som de karakteristika, potentialer, områder eller lokaliteter, ud fra hvilke en modstander opnår sin handlefrihed, fysiske styrke eller vilje til at kæmpe. Hvis fjendens CoG rammes vil det forårsage en

Churchill kommenterede dette forhold under den 1. verdenskrig med følgende udtalelse om den britiske flådechef, admiral Jellicoe: "the only man on either side who could lose the war in an afternoon."³

Det er derfor særdeles relevant ved studier af fortidens operationer og klargøringen til dem at øse af andres erfaringer – også med det for øje at undgå at begå de samme fejltagelser, som krigshistorien tragisk nok er så rig på. Fejl i planlægningen øger altid risikoen for de indsatte enheders liv og helbred uønsket, mens muligheden for et gunstigt resultat af selve indsatsen mindskes.

Selvom kun ganske enkelte krige således er blevet udkæmpet og vundet udelukkende med anvendelse af maritime enheder, så har maritim magtanvendelse ofte vist sig at været udslagsgivende. Denne beskrivelse vil derfor i nogen udstrækning tillige omfatte andre værnets logistiske behov, men hovedvægten vil ligge på det maritime bidrag. Artiklen vil fremdrage træk af den maritime logistik historie for at beskrive, hvad der har været medvirkende til succes eller fiasko i tidligere operationer og kampagner. Artiklen er således på ingen måde dækkende for emnet, men det er håbet, at den kan give et indtryk af logistikens betydning for nogle de militære operationers gennemførelse.

DEFINITIONER

Der er flere forskellige definitioner af, hvad logistik egentlig er, hvilket fremgår af de efterfølgende citater. Oprindeligt betød ordet blot regnekunst. Senere var det alene betegnelsen for en matematisk orienteret disciplin inden for filosofien (se def. nedenfor). I dag dækker ordet logistik tillige over både en merkantil og en militær disciplin, hvoraf vi naturligvis alene vil beskæftige os med den militære logistik, som er den gren af den militære videnskab, der som ansvarsområde har de støtteforanstaltninger, der er en uundgåelig betingelse for, at militære enheder er i stand til at yde deres indsats.

Politikens Store Nye Nudansk Ordbog:

"den planlægning og organisering der er nødvendig for at løse en stor opgave; det kan være styring af varestrømmen gennem en virksomhed, fx tilførsel af

odelæggende effekt på hans evne og vilje til at fortsætte kampen. "Udkast til Doktrin for Værnsfælles Operationer, Forsvarsakademiet, 1. udkast.

³ *Sea Power by E.B. Potter and C.W. Nimitz, page 433. Og Ansvarets Byrde af Correlli Barnett bind I, side 194.*

råvarer, lagerbeholdning og forsendelse af producerede varer, el. det kan være styring af forsyninger, transport og indkvartering af tropper ved militære operationer."

Munksgaards Fremmedordbog:

"Logistik (-ken, -ker) 1. (merk) beregning og organisering af varestrømmen gennem en virksomhed (fra tilførsel af råvarer til forsendelse af det færdige produkt) 2. (mil) beregning og organisering af forsyningstjeneste (tropper og materiel) 3. (filos) moderne formel (matematisk) logik af gr. logistikos vedr. regnekunst, af logos ord, tanke, fornuft; i betydning 2 af fr. logis, logi".

Webster's New Encyclopedic Dictionary:

"A branch of military science that deals with the transportation, quatering and supplying of troops in military operations."

FN:

"the Art of Transporting, Housing, Supplying and Providing Technical Support to military troops, including civilian personnel such as Observers or Members of other UN Agencies."⁴

NATO:

"The science of planning and carrying out the movement and maintenance of forces. In its most comprehensive sense, the aspects of military operations which deal with:

- (a) design and development and disposition of material;*
- (b) transport of personnel;*
- (c) acquisition or construction, maintenance, operation and disposition of facilities;*
- (d) acquisition or furnishing of services; and*
- (e) medical and health service support."⁵*

⁴ Allied Joint Logistic Doctrine AJP-4, p. 4-5.

FORSVARSKOMMANDOEN:

*"Logistik er den virksomhed, som skal tilvejebringe og opretholde de materielle, personelle og økonomiske ressourcer, herunder tjenesteydelser, der er nødvendige for operationernes opretholdelse, og som skal sikre den bedst mulige udnyttelse af ressourcerne"*⁶

Som det fremgår er der mange forskellige facetter i en entydig definition af logistik. NATOs definition peger på nogle specifikke hovedområder for den militære logistik, mens Forsvarskommandoens er mere generel. Det kan imidlertid være vanskeligt at huske disse ofte lange definitioner. Men dette har en dansk skibsreder rådet bod på, idet hans motto i virkeligheden rummer hele hemmeligheden ved forståelsen af begrebet logistik, der jo i princippet blot handler om, at man skal tænke sig om og planlægge alt i god tid:

"Intet tab bør ramme os, der kunne have været undgået ved rettidig omhu."

Mærsk McKinney Møller

To af de største maritime krigsteoretikere, Mahan og Corbett, omtaler og behandler begge problematikken i forbindelse med logistik, dog uden at nævne selve ordet logistik.

Alfred Thayer Mahan (1840-1914) havde under sine studier af specielt den britiske flådes historie set, at en stor handelsflåde kunne blive nøglen til en nations velstand. Storbritanniens mange kolonier gav nationen adgang til værdifulde råstoffer og til flådestøttepunkter. Da han skrev sin afhandling, var den amerikanske handelsflåde lille, og USA havde ingen kolonier. Mahan opfordrede derfor til, at der hurtigst muligt blev oprettet baser overalt til at støtte en ekspanderende, amerikansk handelsflåde. Han anvendte, som omtalt, ikke ordet logistik, men foretrak ordet kommunikation.⁷ For Mahan betød kommunikation de økonomiske og industrielle midler, der kunne mobiliseres af nationen til støtte for de væbnede styrker. For de maritime enheder betød det de

⁵ NATO Logistic Handbook, p. 1-2.

⁶ Forsvarskommandoens Logistikhåndbog (FKO LOG-HB), p. I-1.

⁷ Makers of Modern Strategy by Peter Paret, p. 457.

forsyninger, de selv medbragte, forsyningsvejene og de baser, der kunne støtte enhederne.

"The ships that thus sail to and from must have secure ports to which to return, and must, as far as possible, be followed by protection of their country throughout the voyage."

"The need is soon felt to points upon which ships can rely for peaceful trading, for refuge and supplies."⁸

Julian Stafford Corbett (1854-1922) anvendte ligesom Mahan også ordet kommunikation i stedet for logistik. Han definerede betydningen af frie kommunikations- og forsyningslinier, SLOC, som han opdelte i tre typer: kontakten og forsyningerne til flåden, til en eventuel indsat hærstyrke og sidst, men ikke mindst, de oversøiske handelsforbindelser.

"By getting command of the sea, i.e. establishing ourselves in such a position that we can control the maritime communication of all parties concerned, so that we can operate by sea against the enemy's territory, commerce, and allies, and they cannot operate against ours."⁹

Det tilskrives Corbett og hans teorier, at vi i dag har begreber som Sea Control og Sea Denial. Corbett beskrives endvidere som en af hovedmændene bag begrebet "Power Projection from the Sea" og var også en af de første maritime krigsteoretikere, der indså fordelene ved værnssfælles operationer.

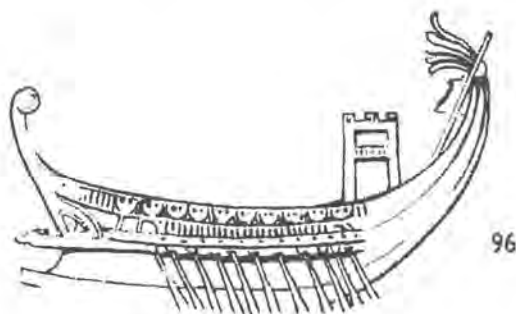
En lang række af de øvrige krigsteoretikere som f.eks. Sun Tzu, Clausewitz, Jomini, Liddle Hart, Douhet og Warden har ligeledes behandlet emnet logistik, men ikke i en egentlig maritim sammenhæng, hvorfor deres definitioner ikke gengives her.

⁸ *The Influence of Sea Power upon History* by A T Mahan, p. 49.

⁹ *Some Principles of Maritime Strategy* by Julian S Corbett, p. 337.

DE TIDLIGSTE TIDER

Nogle af de første beretninger af maritimt, logistisk tilsnit stammer fra ca. 500 f.v.t., hvor grækerne opbyggede deres civilisation og med held afværgede flere persiske invasioner. De persiske invasionshære var for store til at kunne forsynes ved fouragering i lokalområdet og havde ikke den fornødne kapacitet til selv at medbringe forsyninger. Disse måtte derfor til stadighed fremføres ad søvejen, og grækerne havde hver gang held til at afbryde denne forsyningsvej, hvilket medførte, at invasionshæren måtte trække sig tilbage.



Skitse af romersk galej

Orlogsskibene var på den tid smalle galejer, der ikke var særlig sødygtige og kun kunne medføre fødevarer og vand til få dage. Tidens maritime logistik bestod hovedsagelig i fremførelse af forsyninger til flådestyrkerne og overførsel af soldater og levering af forsyninger som støtte til landstyrkernes kampe.

Før opfindelsen af dampkraften - og lidt senere igen forbrændingsmotoren - har mennesket været afhængig af to energikilder: muskelkraften fra mennesker og dyr samt vindkraften.

På land måtte mennesker og dyr trække eller bære. På søen anvendtes muskelkraft til årene på galejerne, mens den øvrige skibsfart var sejlførende.

Transport af føde til heste og fødevarer til soldater var, som ovenfor anført, et meget stort problem under længerevarende krige på fjendtligt territo-

rium. Når der lige var høstet kunne man "leve af landet" dvs. udsende fourageringshold til at inddrive fødevarer og foder, men i tyndt befolkede egne eller uden for høstperioder måtte man medbringe sit eget underhold hjemmefra.

På den tid var antallet af egentlige veje ikke særlig stort, og som følge heraf var det derfor sjældent, man kunne anvende tidens primitive heste- eller oksetrukne vogne til at medbringe sine forsyninger. Man måtte i stedet anvende pakdyr, selv bære sine fornødenheder eller anvende søtransport.

Julian Thompson beskriver i sin bog, "Lifeblood of War"¹⁰, et par tommelfingerregler for beregninger af en ikke motoriseret hær's logistiske ydeevne. En hest æder ca. 10 kg fast foder pr. dag og kan bære ca. 100 kg, dvs. at en hest lastet med hestefoder kun har foder nok til sig selv i ti dage. Skulle der medtages en nyttelast til kavalleriheste og soldater, måtte man altså finde føde undervejs med få dages mellemrum.

En soldat har i gennemsnit brug for 1½ kg mad om dagen samt mellem 1 til 5 liter vand, afhængig af temperaturen. Skal soldaten selv bære sit eget behov for fast føde og væske, vil han typisk sammen med sin udrustning kun kunne bære fødevarer til få dages forbrug.

Stridsvognene kunne typisk bære tre mand eller ca. 300 kg. Tungere vogne kunne bære mere, måske op til 1.000 kg, men i så fald ville fremrykningshastigheden tilsvarende falde, og der skulle endvidere bruges flere dyr til at trække dem, f.eks. 4-6 okser. Fremrykningshastigheden over længere afstande har for fodfolkshære med træn igennem århundreder ligget omkring de 15 km pr. dag med en eller to ugentlige hviledage.

Med disse summariske håndregler er det herefter muligt nogenlunde at eftervise hærenes fremrykningstempo og de logistiske problemer, som feltherrerne stod overfor.

Eksempelvis: en hær på 50.000 mand, 5.000 ryttere, 300 stridsvogne og et antal oksekærrer skal forskyde ca. 500 km igennem et terræn, hvor der ikke kan fourageres, kun vand kan forventes.

Dette betyder, at hæren skal marchere i 33 dage for at nå frem. Med fx 5 hviledage skal der altså medbringes levnedsmidler til i alt 38 dage.

55.000 mand spiser 1½ kg fødevarer pr. mand pr. dag i 38 dage = 2.970 tons.

5.600 heste æder 10 kg foder pr. hest pr. dag i 38 dage = ca. 2.128 tons.

Der skal altså medbringes 5.088 tons på oksekærrer.

Hvis dette eksempel skulle udføres i praksis, måtte hæren ud at finde over 5.000 oksekærrer og 20-30.000 okser til blot at transportere foder og fødevarer, men hertil ville selvfølgelig komme foder til de mange tusinde ekstra trækokser.

¹⁰ Julian Thompson, *Lifeblood of War*, page 15.

Som det fremgår af eksemplet, var det meget svært at forskyde større hærstyrker, hvis de ikke kunne leve af landet undervejs eller forsynes ad søvejen.

De maritime enheder havde ikke helt de samme problemer som landstyrkerne. Helt tilbage fra de tidligste tider havde man medtaget proviant, saltet eller tørret, som kunne holde sig i lang tid. Under lange deployeringer af måneders varighed havde man som oftest fødevarer og vand nok. Problemet var, at vandet efterhånden blev råddent og fødevarerne fordærvede med bl.a. biller i beskojterne og maddiker i kødet. Herudover gav den ensformige kost sundhedsproblemer med bl.a. skørbug. Sidstnævnte problem løstes først i det 18. århundrede med indførelse af C-vitaminer i kosten. Dette skete i flåderne ofte ved uddeling af limejuice.

"Logistics provides the physical means for organized forces to exercise power. In military terms, it is the creation and sustained support of combat forces and weapons. Its objective is maximum sustained combat effectiveness."

Rear Admiral Henry Eccles, US Navy (Ret)

ALEXANDER DEN STORE 356 F.V.T.- 323 F.V.T.

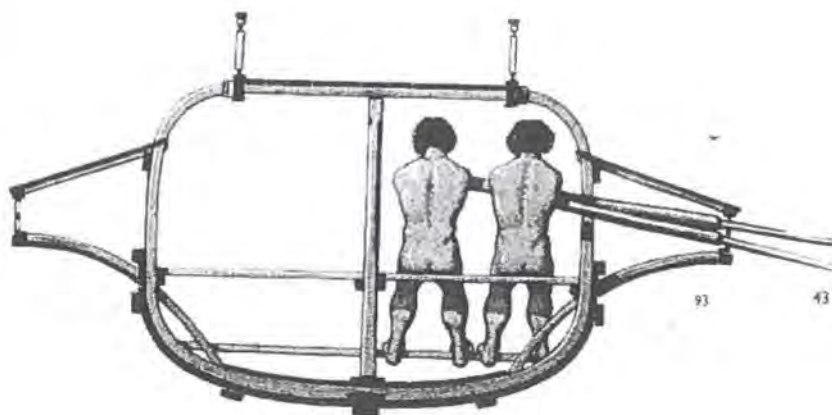
Hærene på Alexanders tid videreudviklede den logistiske organisation med særligt personel, der tog vare på pakdyr og heste- eller oksetrukne vogne. De havde endvidere indført en organisation til at skære foder til alle last- og trækdyrene.¹¹ Men stadigvæk var det hele tiden en afvejning imellem to forskellige logistiske koncepter. Den ene medførte, at hæren var delvis selvforsynende i længere perioder, fordi den medbragte en transportkapacitet i form af træk- og lastdyr. Ulempen var, at dette medførte, at der skulle fremskaffes voldsomt forøgede fødemængder til både dyrene og det personel, der passede dem. Den anden mulighed var, at hæren kun medtog, hvad den selv kunne bære. Dette reducerede nok den samlede mængde føde, som skulle skaffes til hver dag, men det gjorde på samme tid også hæren mindre udholdende, fordi der næsten hver dag skulle skaffes føde fra det område, den marcherede igennem.

Den unge Alexander den Store overtog ved sin fader, Kong Philip af Makedoniens død, et rige der ca. udgjorde det nuværende Makedonien og store dele af Grækenland. Alexander var da kun tyve år og besluttede sig hurtigt for

¹¹ *The Lifeblood of War* by Julian Thomson, p. 12.

at forsøge at erobre det store og militært langt stærkere persiske rige. Han samlede en hær på ca. 30.000 fodfolk og ca. 5.000 ryttere og indledte sit erobringstogt i år 334 f.v.t. Hans flåde kunne ikke måle sig med den persiske. Den bestod af kun 160 trierer¹² og et antal handelsskibe, men det lykkedes ham at sætte over Hellespont ved Dardanellerne, uden at perserne nåede at gribe ind. Han vandt det ene slag efter det andet, men var forståeligt urolig for sine kommunikationslinjer til hjemlandet. For at vinde søherredømmet i Det Ægæiske Hav erobrede han alle de persiske havne og overvandt derved den persiske flåde. Han fortsatte herefter sit erobringstogt, der bragte ham og hans hær ca. 4.500 km ind i det persiske rige. Han stoppede først op, da han nåede et stykke ind i Indien¹³.

Alexanders kampagne gennem det persiske rige er imidlertid en meget stor bedrift, specielt i lyset af de primitive, logistiske forhold den foregik under. Faktisk er der ikke mange feltherrer, der senere har kunnet gennemføre en så lang kampagne selv med mere moderne hjælpemidler.

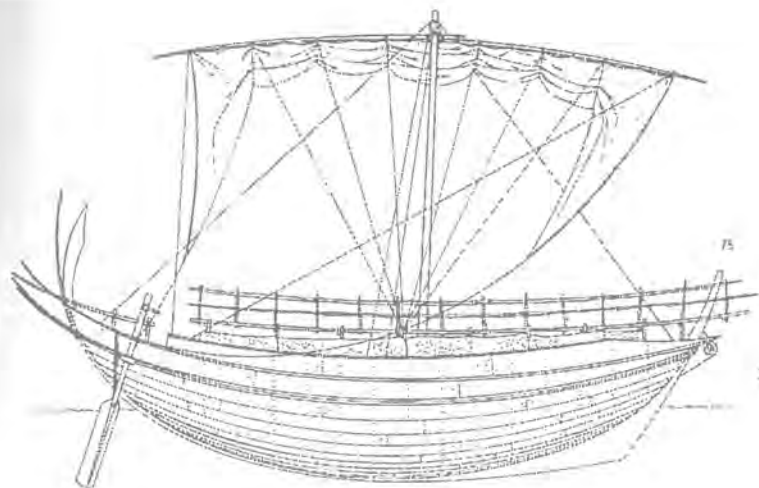


Roeropstilling i en græsk galej med to roere i hver række

¹² Galej med tre rækker af roere som sad over hinanden.

¹³ Alexander den Store af Preben Lund, p. 17-21.

En af årsagerne til Alexanders store succes var, at hans hær - i modsætning til andre af datidens hære - ikke havde store mængder af pakdyr eller trukne vogne til at forsinke hærens march. Han sørgede i vid udstrækning for at udkæmpe de afgørende kampe, hvor hæren havde adgang til forsyninger. Undertiden måtte den selv bære både sin udrustning og fødevarerbeholdning, men ellers gjorde Alexander stor brug af at holde hæren forsynet fra skibe, der fulgte efter ad de mange floder. Endvidere lå han aldrig stille med sin hær, hvis han ikke var tæt ved en havn, hvor nye forsyninger kunne fremføres fra Makedonien og Grækenland.



Græsk handelsskib

Et typisk handelsskib kunne på den tid laste ca. 400 tons¹⁴, hvilket modsvarer, hvad 4.000 heste eller 400 okse- eller hestetrukne vogne kunne fremføre.

Alexanders sidste felttog ind i Indien endte som en fiasko, bl.a. fordi forsyningerne slap op, da forsyningsskibene ikke kunne besejle floderne pga. en kraftig monsun.

Tilbagereisen blev ingen dans på roser, og efter mange års opslidende kampe og marcher var hæren træt. Undervejs døde mennesker, heste og pakyd i tusindvis, da de marcherede tilbage gennem golde områder. Hæren reduceres med næsten $\frac{3}{4}$, og Alexander døde legemligt stærkt svækket af det hårde felttog i en alder af kun 32 år¹⁵.

(Fortsættes næste nummer)

¹⁴ *The Lifeblood of War* by Julian Thomson, p. 15.

¹⁵ *Alexander den Store* af Preben Lund, p. 34.

BOGANMELDELSE

"DANSK ARTILLERI INDTIL 1600"

**Michael Mortensen, 541 sider,
udgivet af Tøjhusmuseet 1999**

I perioden 1993-1996 gennemførte cand. mag. Michael Mortensen (f. 1962) et forskningsprojekt med titlen "Magtens værktøj – kanoner og kanonbaseret krigsførelse i Danmark-Norge indtil 1600" finansieret af Tøjhusmuseet i samarbejde med Forskerakademiet, Århus. Dette arbejde førte til tildelingen ved Aarhus Universitet af ph.d.-graden i Middelalder-arkæologi. Med udgangspunkt i dette forskningsprojekt har Michael Mortensen skrevet bogen "Dansk Artilleri indtil 1600". Denne bog fortæller historien om kanonens ældste tid i Danmark, lige fra den første omtale af krudt på dansk grund i 1372 under Valdemar Atterdags tilbageerobring af pantsatte områder fra de nordtyske grever og frem til 1600, hvor såvel skibs- som landartilleriet havde etableret sig som vigtige våben. Det er første gang, at der foreligger en dybtgående, videnskabelig behandling af dansk artilleri i senmiddelalderen og renæssancen. Dette omfattende værk må derfor også fra et marinehistorisk synspunkt hilses velkommen.

Et hovedproblem for forfatteren har været, at det tilgængelige kilde materiale er yderst sparsomt. Det gælder såvel det, specielt i periodens første del, meget sporadiske skriftlige materiale som de bevarede genstande. I Tøjhusmuseets samlinger indgår et antal gamle jernkanoner, bl.a. stammende fra Anholtfundene 1847 og 1937, og Nationalmuseet og Orlogsmuseet er i besiddelse af enkelte stykker. Af det ældre bronzeskyts har kun en halv snes stykker overlevet – alle i udlandet. Ironisk nok er mange af periodens danske bronzekanoner kun kendt, fordi de er gået tabt. Mange oplysninger om ældre dansk skyts stammer således fra svenske kilder, der beskriver erobrede danske kanoner. En væsentlig grund hertil er, at det kostbare kanonmateriale genbruges ved omstøbning. Med udviklingen af marinarkæ-

ologien nærer forfatteren imidlertid begrundet håb om, at vi ved undersøgelse af vragsfund efterhånden må stifte bekendtskab med nogle af de skytstyper, der hidtil kun har været kendt fra svenske aftegninger.

På baggrund af en skildring af europæisk artilleri indtil år 1600 beskrives udviklingen i Danmark. Det fremgår således, at den første omtale af anvendelsen af ildvåben til søs er fra 1398, da Dronning Margrethe I indgik en aftale med hanseaterne om at stille 3 store skibe med "bøsser" og 200 mands besætning til rådighed til bekæmpelse af sørøvere i Østersøen. Den første, direkte henvisning til kanoner stammer fra 1427, hvor danske styrker afviste et lybsk angreb på København. Fra ca. 1430 var brugen af kanoner udbredt. Nærmere beskrivelser af disse kanoner er dog uhyre sjældne før 1450. Det vides imidlertid, at der har været tale om bagladekanoner af smedejern med separat, løst kammers til krudtet placeret enten i skæfter af træ eller for de mindre stykkers vedkommende i jerngafler. Det første detaljerede billede af skytset i land får man i et inventarium for Københavns Slot udarbejdet i 1454 omfattende 4 "skærnbrækkere", 2 "svære bøsser" og 5 "bøsser" alle med kammerser. I 1400-tallets anden halvdel bliver henvisningerne til skyts hyppigere og mere detaljerede. Som i 1454 er der tale om bagladekanoner af smedejern, hovedsageligt indført fra Nederlandene. Disse smedejernskanoner var af så svag konstruktion, at de kun tillod anvendelsen af beskedne krudtladninger og relativt lette projektilsorter såsom stenkugler og skrå. De i flåden anvendte var hovedsagelig af små kalibrer.

Omkring 1500 begyndte de mere effektive forladekanoner af bronze at vinde indpas her i landet, og fra slutningen af 1400-tallet blev orlogsflåden den drivende kraft bag fremkomsten og udviklingen af et organiseret, dansk artilleri. Et afgørende gennembrud for introduktionen af bronzeskyts i Danmark var etableringen af et nationalt støberi i København. Den første sikre henvisning til en dansk produktion af bronzeskyts møder man i 1507. Æren for indførelsen af bronzekanoner må tilfalde Kong Hans. Ved hans død i 1512 menes bronzeskyts at have været almindeligt anvendt i Danmark, og i det følgende årti konsolideredes artilleriet yderligere under Christian II. Gennem hele århundredet synes de gode bronzekanoner at have været reserveret flåden. Ved Kong Christians afrejse i 1523 splittedes beholdningen af artilleri imidlertid, så det er naturligt, at Michael Mortensen i sin fremstilling har valgt dette år som skillelinie. Ar en samlet beholdning af "kartover", "slanger", "morterer og bombarder", "skæftede bagladekanoner" og "skerpentiner" på i alt 237 stk. tog kongen 82 stk. med til Nederlandene, hvor de afhændedes, medens Søren Nordby formentlig tog 124 stk. med til Gotland.

Om Frederik I's artilleri vides kun lidt. Kongens korte regeringstid 1523-1533 udgør en stilstandsperiode uden nævneværdige sø- eller landmi-

litære nyskabelser. Produktionen af bronzekanoner holdtes dog i gang, og med udsigterne til krig med den landflygtige Christian II iværksatte Frederik I i 1526 en konfiskation af kirkeklokker til omstøbning til bronzekanoner. Først under Christian III påbegyndtes atter genopbygning af orlogsflåden.

Støbningen af bronzeskyts i Danmark synes i almindelighed at have været begrænset, og gennem hele 1500-tallet bestod størstedelen af skytsbeholdningen af importeret jernskyts. Skæftede bagladekanoner og gaffelkanoner af smedejern var fremdeles den mest udbredte skytsform i Danmark gennem hele dette århundrede – de sidste forsvandt først fra beholdningerne omkring midten af 1600-tallet.

Fra midten af 1550erne afløstes indkøberne af bagladekanoner af smedejern imidlertid af en import af engelske forladekanoner af støbejern, fortrinsvis af svære kalibrer. Indførelse af støbejernsskyts var en revolution i artilleriets historie derved, at den brød bronzens traditionelle monopol og gav europæiske stater den mest eftertragtede skytsform, støbt forladeskyts i svære kalibrer, til en langt lavere pris end bronze. På et tidspunkt hvor den engelske flåde udelukkende armeredes med bronzeskyts, blev Danmark den første sømagt, der i større omfang indførte forladekanoner af støbejern.

Fra 1500-tallet stammer også den firhulede skibsrapert ("skibsladen"), der er kendt fra MARY ROSE, som sank ud for Portsmouth i 1545. Det vides ikke med sikkerhed, hvornår denne type affutage, der i flåden skulle finde anvendelse til langt ind i 1800-tallet, kom til Danmark; men der findes antydninger til dens eksistens fra omkring 1560 samtidig med indførelsen af de engelske støbejernskanoner. I 1592 fandtes på Tøjhuset 735 stk.

Opretholdelsen af flåden trods store tab i syvårskrigen samt opbygningen efter denne krig muliggjordes af det engelske støbejernsskyts. Mellem 1565 og 1579 indkøbtes mere end 500 stk.

Forfatteren peger sluttelig på, at artilleriet kom til at medvirke til en begyndende industrialisering af samfundet, og at anskaffelse af materialer, drift af arsenaler, støberier, krudtfabrikker, jernværker og skibsværfter måtte finansieres gennem udskrivning af skatter, hvilket betød, at statens administrative apparat måtte udvikles til at følge med. Den militære industri var således også medvirkende til opbygningen af en effektiv administration.

Bogen, der er gennemillustreret, dels med fotografier af bevarede kanoner og andre genstande, dels med gamle billeder og dels med tegninger og skitser fremstillet specielt til dette værk, kan købes på Tøjhusmuseet og i boghandler. Pris 398 kr.

"Dansk artilleri indtil 1600" er ikke en let læst underholdningsbog; men jo mere man fordyber sig i de enkelte kapitler, des mere fascineres man. Forfatterens grundige behandling af kanonerne, og hvad dertil hører, er im-

ponerende, og med kapitlerne om bl.a. artilleriets indførelse og gennembrydende udvikling i en bredere organisatorisk, operativ samt krigs- og kulturhistorisk sammenhæng. Af forordet fremgår det, at Tøjhusmuseet arbejder med tanken om at udgive en serie fremstillinger om artilleriets historie i Danmark fra de ældste tider til vore dage. I 1988 udgav museet en større publikation om dansk artilleri i Napoleonstiden. Med Michael Mortensens bog om vort ældste artilleri er yderligere et skridt – og nok det vanskeligste – taget mod opfyldelsen af dette mål.

(1643)

FOROMTALE

”STORMSEJLERNE”

POLITIETS GRØNLANDSKUTTERE

Per Herholdt Jensen

119 sider, illustreret

udgivet af Bogans Forlag, 174 kr.

RIGTIGE SØFOLK

Grønlands natur er overvældende. At komme i havsnød når naturen raser, er en alvorlig sag. Tit og ofte er der kun ét håb: politiets kuttere. Mere end én har været prisgivet, men blev reddet og vil kunne skrive under på, at kutternes besætning må have jordens mest krævende arbejdsplads.

Med kaptajnløjtnant Per Herholdt Jensens nye bog ”Stormsejlerne” får disse mænd den bog de fortjener. For selvom de også har opgaver at varetage i magsvejr, så gør et indtryk, at de er parat til at gå ud i vejr, hvor andre ville give guld for en god undskyldning.

Herholdt Jensen fortæller om en række dramatiske redningssituationer og eftersøgningsopgaver. Ikke alle har haft lykkelig udgang. I mange tilfælde har ulykken ikke en gang levnet spor. Naturen fik det sidste ord. Men stormsejlerne har også mere fredelige opgaver at varetage. Kutterne fungerer i det daglige som en slags mobile politistationer. Helt så formelt som i Danmark virker det nu ikke.

Herholdts afsluttende tekniske beskrivelser af politikutterne vil givet glæde mange, men den beredvillighed besætningerne har vist til gang på gang at sætte livet på spil for andre imponerer. De har fortjent dén bog!

Per Herholdt Jensen har som søofficer i flere perioder sejlet med søværnets inspektionskuttere ved Grønland og har deltaget i eftersøgninger sammen med kutterne. Sammenlagt har han boet 11 år i Grønland, så han har førstehåndskendskab til forholdene. Han er forfatter til dels en række artikler i forskellige tidsskrifter, dels bøgerne "Flådens inspektionskuttere ved Grønland" og "Piteraḡ".

I anledningen af det forestående møde i Søløjtnantselskabet om Selskabets fremtid bringes her et kort indlæg om Selskabets historie.

"AF LOVKOMMISSIONENS FORSLAG TIL FORHANDLING DEN 2. MARTS 1790":

"Valget af selskabets navn skyldes ifølge motiverne den omstændighed, at ingen andre end Søe-Lieutenanter kunne blive dets medlemmer, og at enhver, som gik over i en højere charge end Lieutenant, på en vis måde straks kunne udtræde og sikkert også om nogen tid ville gøre det, dels for at gøre plads for yngre officerer, der kunne ønske at optages, dels af hensyn til lighedens-princippet, "Selskabets Grund Hjørnesteen".



SELSKABETS SIGNET

Selskabets signet blev anskaffet i oktober 1790, og det er opført på regnskabet som en udgiftspost på 6 Rdl. Det er det samme segl, som endnu benyttes:

"En søjle, der bærer Aarstallet 1784; paa dens Top ligger et Kornneg og ved dens fod ses et Ror, et Kompas, et oprullet Søkort og en Kanon; Paa Neget hviler en Orlogsvimpel, hvis Flige omslynge saavel Søjlen som de ved dennes Fod værende Attributter, og Betydningen af denne Allegori fremgaar paa den smukkeste Maade af den det hele omgivende Inskription: "Idet den binder Krigerne, omfatter den Videnskaberne".

HAR SØE-LIEUTENANT-SELSKABET EN FREMTID?

Årtusindeskiftet, har mange steder afstedkommet at folk/virksomheder har taget deres liv/fremtid op til revision. I SLS bestyrelse har vi også vurderet at tiden er kommet til at kigge tilbage på udviklingen, samt overveje hvordan Selskabet skal komme videre i det nye årtusinde.

At vi fra bestyrelsens side ønsker at tage en sådan debat, skal ikke ses som at bestyrelsen ikke magter at føre Selskabet videre, men skal ses som udtryk for at bestyrelsen ønsker medlemmernes syn på i hvilken retning Selskabets aktiviteter skal køre. Årsagen til at vi fra bestyrelsens side ønsker at tage debatten nu, er fordi vi fra bestyrelsens side har vurderet at Selskabets udvikling er inde i en stagnation, med svigtende deltagelse i møderne, uanset voksende medlemstal, mangel på diskussion omkring maritime forhold i Selskabets Tidsskrift, og i det hele taget en tilbagelænet holdning hos medlemmerne omkring Selskabets aktiviteter. Det er derfor på tide at vi forsøger at ruske op i Selskabets medlemmer, og tage en åben debat om fremtiden. Er tiden ved at være moden til at ændre på Selskabets formål?, skal vi helt afskaffe møde-aktiviteterne??, eller er det i en helt anden retning vi skal bevæge os???. Det er disse, for Selskabet vigtige spørgsmål, vi ønsker diskuteret på møde-aftenen d. 24 februar. Der skal ikke herske nogen tvivl om at alle synspunkter er velkomne, uanset hvem de måtte komme fra, og Bestyrelsen har ingen skjult dagsorden med mødet men vil indledende komme med et kort oplæg.

Der vil ikke blive egentlig middag efter mødet, men i stedet vil bestyrelsen være vært for et par sandwich og en øl (tilmelding stadig krævet til Hovmesteren).

Vel mødt til en forhåbentlig livlig debat.

Bestyrelsen

AEG

Industri



**THOMSON MARCONI
SONAR**



SAGEM
GROUPE SAGEM



SIGNAAL

EuroTorp