



Tidsskrift for Søværnen

Nr. 2 · 2012 · 183. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

2012/2 * 183. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Meddelelser fra redaktionen	77
Artikler	
Iver Huitfeldt-klassen, Set og sejlet <i>Af Niels Chr. Borck</i>	78
Maritim kapacitetsopbygning. Giver det mening? <i>Af Felix Ebbestad</i>	100
Etablering af et Søofficersselskab? <i>Af V. Theill</i>	105
Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet	
Medlemsmøde den 21. marts 2012	112
Søværnets fremtid. Debatmøde den 29. marts 2012	119
Kommentar	
Danmarks militære strategi under forandring <i>Af V. Theill</i>	127
Nekrolog	
1593. Nicolaj Frederik Stegmann (1589)	132
Boganmeldelser	134
Marinehistoriske portrætter nr. 9	149
Annoncer	153

Redaktionen sluttet 1. maj 2012.

Forside: Den danske flådes nye fregat IVER HUITFELDT
(Foto SVN)

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN

2012/2

I dette nummer af Tidsskrift for Søværnen prøver vi noget nyt. Redaktionen har bedt flotilleadmiral Niels Christian Borck om at ”prøvesejle” Søværnets nye fregatter. Vi vedstår gerne, at ideen er hentet fra motor- og bådmagasiner. I tidsskriftet og ved møderne i Søe-Lieutenant-Selskabet har der ofte været talt om den transformation, der er sket i flådens skibsmateriel. Støtte/kommandoskibene af Absalon-klassen og de nyeste tre fregatter af Iver Huitfeldt-klassen, hvoraf de to er under indfasning i flåden, repræsenterer opsigtsvækkende fornyelser.

Niels C. Borck arbejdede i sin tid med på Standard-Flex projektet og har efter sin pensionering også som konsulent arbejdet med udvikling af nye krigsskibskoncepter. Han er utvivlsom én, der ved noget om moderne krigsskibe. Samtidig har han i artikler som bekendt været kritisk indstillet over for den måde som den nævnte transformation har fundet sted på. Tidsskriftets læsere kan i dette nummer erfare, hvorledes han opfatter de nye fregatter.

Tidsskriftets udsendte har tilsyneladende totalt overgivet sig med armene i vejret, og befinder sig dermed i samme position som skibschefen for IVER HUITFELDT, kommandørkaptajn Kristian Haumann, der heller ikke kan få armene ned af begejstring over de nye fregatter!

Tidsskriftets meget flotte ”vurdering” af de nye fregatter ligger i øvrigt ganske i tråd med de omtaler, der har været i udenlandske sømilitære tidsskrifter. Skibene er et godt eksempel på, hvordan vi i Danmark – måske tvunget af de hårde kendsgerninger – er i stand til med skrabede budgetter at frembringe fornuftige resultater og platforme inden for det våbenteknologiske område.

Tidsskriftet håber fremover at kunne gennemføre lignende ”set og sejlet”-artikler af andre af Søværnets skibstyper.

Dette nummer bringer fyldige referater af de debatmøder, der har været i Søe-Lieutenant-Selskabet her i foråret. Forhåbentlig vil debatten blandt søofficerer kunne fortsætte, når der fra de politiske partier bag det seneste forsvarsforlig foreligger et nyt udspil om forsvarets fremtid i løbet af efteråret.

Hans Christian Bjerg

IVER HUITFELDT-KLASSEN

Set og Sejlet

Af Flotilleadmiral Niels C. Borck

Tidsskriftets redaktion har i nogen tid overvejet at introducere et nyt tema rettet mod de nye skibe, som i disse år tilgår flåden. Kort fortalt drejer det sig om i en fortællende form at beskrive de nye skibe, projektet og de første indtryk og erfaringer. Flotilleadmiral (p) har for Tidsskrift for Søværnen "prøvesejlet" IVER HUITFELDT. Resultatet af hans observationer er meddelt i nedenstående artikel

Med forsvarsforliget 2004-2009 blev det bestemt, at Iver Huitfeldt-klassen skal afløse de tre velkjente korvetter af Niels Juel-klassen, som allerede blev udfaset i 2009. Anskaffelsen af tre nye fregatter skal samtidig ses som endnu en milesten i en historisk omfattende transformation af den danske flåde. Den proces har været brutal - nogen mener snæversynet og skadelig for flådens operative muligheder - andre finder at kræfterne nu er koncentreret i sømilitære kapaciteter, som Danmark har mest brug for i en global kontekst.

Hvorom alting er, har udviklingen totalt ændret flådens sammensætning. Meget er skrevet og sagt om det forløb og Søe-Lieutenant-Selskabet har gjort det til et hovedtema som videreføres i forsamlingsåret 2012 og fremover. I Tidsskriftets spalter har meningerne været delte og det vil de sikkert også være fremdeles. Det kan fastslås, at der er tale om det største anskaffelsesprojekt til flåden nogen sinde.

Tidsskriftet henleder opmærksomheden på muligheden for at gå ind på www.forsvarskanalen.dk og/eller www.youtube.com, hvor der findes en række videoklip fra skibene. Dermed kan læseren forhåbentligt, med denne artikel som baggrund, skabe sig et godt indtryk af de nye skibe og deres indretning. Det overvejes endvidere at placere et link på Selskabets hjemmeside hvor forskellige foto og film/videoer af fregatterne kan placeres som supplement til denne artikels illustrationer.

Tidsskrift for Søværnsens vurdering er efter have set og sejlet Iver Huitfeldt-klassen:

De nye fregatter af Iver Huitfeldt-klassen er sammen med kommandoskibene af Absalon-klassen troværdige og effektive symboler på, og redskaber for, en fortsat aktiv dansk udenrigs- og sikkerhedspolitik. Danmarks historie rummer talrige gode eksempler på hvad flåden har

betydet for nationen, og vi har som en førende global maritim aktør fortsat masser af opgaver at tage fat på i så henseende. Danmark råder nu over 5 teknisk avancerede og udholdende enheder (tre fregatter og to kommandoskibe), der sammen med flådens øvrige skibe vil kunne omsætte sikkerhedspolitik fra ord til handling overalt på de syv have. Og når fregatterne, forhåbentligt inden for kort tid, bliver udrustet med nye effektive, udholdende flådehelikoptere og avancerede missil-systemer er de i sandhed "Second to none".

Det er tre store, flotte, teknisk avancerede, slagkraftige, hurtige og vel-sejlende fregatter, der nu indgår i flådens tal. Pris, sødygtighed og våben-sensorpakken er trumf.

Det giver topkarakter:

Fem ud af fem mulige ankre



Fregatten Peter Willemoes på prøvetur. (Foto søværnet)

Det første indtryk

"Det første indtryk er sjældent helt galt" tænkte jeg og missede med øjnene i det "Alistair McLeanske vejrlig". Svære regnbyger kom tordnende ind fra vest som perler på en snor og ramte mig brutalt i ansigtet. Det var vanskeligt overhovedet at se noget som helst i tussmørket. Året 2011 var gået på hæld og den første regulære efterårsstorm rullede hen

over landet netop samme aften som Tidsskriftets udsendte skulle påmønstre F 361 i Korsør.

Til trods for den tiltagende tykning på Flådestation Korsørs havneområde var det ikke til at tage fejl af, at der lå et stort, gråt skib fortøjet på ydersiden af havnens nordmole. Den dæmpede dæksbelysning gav kun et sløret indtryk af skibets konturer, men den røde lanterne i toppen af forreste radarmast viste, at skibet lå fortøjet med stævnen pegende ud mod Storebælt – klar til at lade gå. Og allerede halvvejs, på en stridsom tur ret op mod stormen, stod det klart for mig: Ikke blot efter dansk målestok, men så sandelig også i sammenligning med dem vi gerne måler os med, er de nye fregatter ganske enkelt imponerende, respektindgydende og kraftfulde at se på.

”Wauv-effekten” er således ganske mærkbar, når man for første gang ser de nye fregatter. For de fleste vil den følelse være øjeblikkelig og forrygende. Det er helt åbenbart lykkedes konstruktørerne at formgive flotte, elegante og moderne stealth-linjer i en harmonisk helhed, der samtidig indeholder håndfaste sømilitære virkemidler.

”Ikke et vejr at sende søfolk på havet i” tænkte jeg, mens de sidste 500 meter blev tilbagelagt til fods ud til fregatten, som var fortøjet på nordmolen i den nye del af flådehavnen i Korsør. Godt gennemblødt var jeg nu fremme ved målet for min rejse til Korsør. ”Den er vist hjemme, hvad angår udseendet”, tænkte jeg og tog et solidt greb i stræktovet, mens jeg pustede lidt ud og forberedte mig på at passere gangvejen med 30 m/sek på langs af kajen og dermed.... på tværs af gangvejen. ”Laber brise som vores norske venner ville sige...så må vi jo så se hvordan skibschefen får bakset fregatten ud i Storebælt”, sagde jeg stille til mig selv.

Det skulle snart vise sig at chefen, kommandørkaptajn Kristian Haumann, er en klog og erfaren sømand. Afgangen blev udsat fra 2100 søndag aften til 0300 den følgende mandag morgen, hvor stormen ganske rigtigt, efter chefens forventning og DMI prognose, var løjet en god del.

6500 tons og 42.000 Hk.

Et dæk lavere end Absalon-klassen, en anelse længere og bredere og med en kampvægt på omkring 6500 tons fremstår fregatten autoritativ med elegante, kraftfulde og atletiske former. Forskibets markante linjeføring lover godt for høj fart også i grov sø. Fregatten vil utvivlsomt klare sig godt i Nordatlanten, derude vest for The Isles of Scilly og Fastnet Rock, hvor korvetter og mindre enheder i dårligt vejr risikerer at få alvorlige tæsk, men hvor voksne fregatter tumler sig hjemmevant og

selvsikkert. Bortset fra kanonerne, er faciliteterne til et meget betydeligt våbenarsenal diskret ``gemt`` på våbendækket midtskibs, hvor et klækkeligt udvalg af missiler kan medføres. Særlig interesse er knyttet til Lockheed Martin multimissillauncheren, hvorfra der bl.a. kan affyres Tomahawk (krydsermissil) og Standardmissiler (Strategisk luftforsvar). Her kunne meget vel ligge en ny opgave for flåden som ``shooter`` i en strategisk forsvarsopgave rettet mod fjendtlige ballistiske missiler. Vi mangler bare ``lige`` vores missiler til at skyde dem ned med.

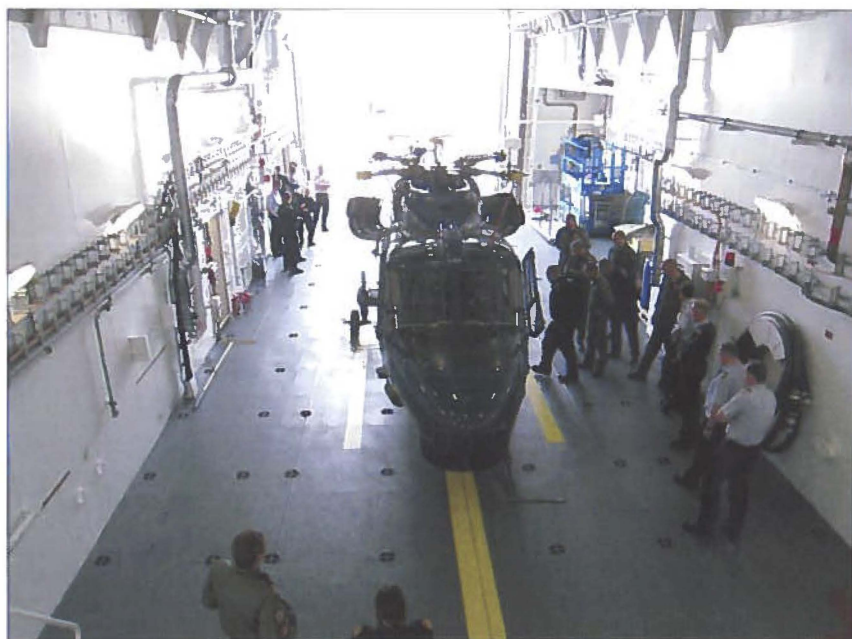
Platformen

Fregatten er konstrueret med henblik på at opnå lav radarsignatur, lav infrarød udstråling samt lav udstråling af undervandsstøj og lav magnetisk signatur. Alt sammen fornuftige foranstaltninger, som giver pæne stealth-værdier og som er karakteristisk for udformning af skrog, overbygning og master i moderne orlogsskibe. Fregatten er inddelt i seks havarizoner, der indeholder tre hovedcitadeller – det vil sige områder der kan beskytte besætningen mod påvirkning af ABC-våben. De to agterste citadeller er yderligere opdelt i to zoner. Alle zoner er udstyret med separate filtre, der kan fungere uafhængigt af hinanden. Mellem hver zone og citadellerne er der indrettet ABC-luftsluser, hvilket giver mulighed for at besætningen kan bevæge sig rundt i skibet og benytte de tre rensestationer under sejlads i forurenede områder. Alt i alt forekommer havaribeskyttelsen særdeles velgennemtænkt og funktionel. Opgaverne styres fra skibets maskinkontrolrum, hvorfra samtlige havarifunktioner kan overvåges og betjenes og hvorfra skibets havaripatruljer kan dirigeres og indstilles.

Helikopterdækket er på størrelse med en pæn parcelhusgrund og giver sammen med hangarfaciliteterne mulighed for at operere med en helikopter af f.eks. typen EH-101, som anvendes af flyvevåbnet. Men også endnu større helikoptere med en vægt op til 20 tons kan lande og starte fra dækket. Det vil være helt afgørende, at skibene udrustes med langt-rækkende og hurtige flådehelikoptere, der på stor afstand kan supplere skibenes egen indsamling af informationer og i givet fald, virke som fremskudte våbenbærere. Nye helikoptere til søværnet står derfor meget højt på den prioriterede liste over anskaffelser til forsvaret. De trofaste Lynx-helikoptere er ikke kun veltjente – de er også i bekymrende grad udtjente.

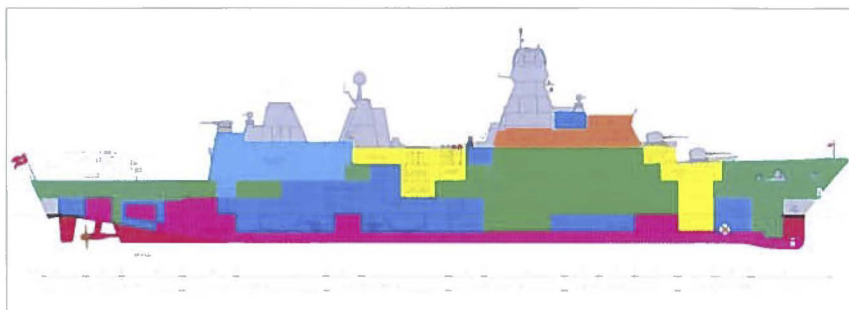
Imponerende rummelige

Kommandobroen ligger et dæk lavere sammenlignet med Absalon-klassen og der er rigelig plads og et formidabelt udsyn og rummet dermed er både bredere og dybere end tilfældet er i kommandoskibene. Generelt er



Lynx helikopter i fregattens hangar. (Foto søværnet)

der god plads ombord. Gange og lejdere er regulære og brede, hvilket sammenholdt med det forhold, at der er god afstand mellem dækkene, giver indtryk af et gennemtænkt, rummeligt og fremtidssikret koncept. Der er kun få skjulte rør og kabler, alt forekommer enkelt, velordnet og tilgængeligt. Døre og luger er let betjente, hver ting er på rette plads og det er nemt at finde rundt i skibet. Herligt at arbejde i sådanne omgivelser.



Langskibs opstalt. Grøn: Beboelse. Blå: Maskin/El. Rød: Tanke. Gul: Våben. Orange: Kommandofaciliteter.

Exit Odense Stålskibsværft

Fregatterne er produktet af et glimrende samarbejde mellem Søværnets Materielkommando, senere Forsvarets Materieltjeneste og Odense Stålskibsværft (OSS). Det er begrædeligt, at OSS markerede sin lukning kort tid efter den sidste fregat blev leveret januar 2012. Dermed er en lang og glørværdig æra i dansk industri og håndværk slut. Slut – i denne omgang - med større nybygninger i Danmark og man må spørge sig, hvor de næste store skibe til flåden skal bygges. Så meget mere aparte er denne udvikling, når det betænkes, at Danmark hører til blandt de absolut største søfartsnationer i verden.

Fotografiet nedenfor viser fregatten Peter Willemoes for anker syd for Anholt en stille aften ved solnedgang lige før flagtid. Der skal nok ledes længe – og formentlig også forgæves - i fjenkendingsbøgerne for at finde et smukkere orlogsskib. Og måske dermed også et bedre minde om hvad dansk skibsbygningskunst også kunne præstere med rettidig omhu som ledetråd og med visionære fagfolk fra søværnet og industrien i et effektivt samarbejde.



Det siges, at besætningens glæde og stolthed over at sejle med flådens skibe nøje hænger sammen med skibschefens evne til at manøvrere og udnytte skibet. Læg dertil fornøjelsen ved at være ombord på et skib som beundres af andre og tåler sammenligning med de bedste. Med de nye fregatter er et sådant grundlag på plads og i orden.

(Foto søværnet)

På Flådestation Korsør er der allerede udført ganske store anlægsarbejder i forbindelse med forberedelserne til at modtage de nye enheder. Det drejer sig ikke mindst om strøm fra land installationer. Fregatterne fylder godt i havnen og bringer tiltrængt optimisme. De for tiden (2012) med henblik på salg henlagte enheder af Niels Juel og Flyvefisker-klasse er et modfaldent syn. Personellet har derfor god brug for alle de talrige positive impulser som de tre fregatter udsender.

Fregat, (af fr. *frégate*, af uvis opr.)

Inden turen gik til Korsør for at gå ombord F361, havde jeg frisket min hukommelse op hvad angår definitionen på en fregat og fandt ud af, at en fregat kort fortalt er et lettere orlogsskib til overfladeoperationer. Betegnelsen dækker aktuelt over en betydelig variation i størrelse med skibslængder på 86-140 m, tonnager på 1300-7000 t og besætninger på 90-300 mand. Også fart, rækkevidde, bevæbning og øvrig udrustning varierer mellem forskellige konstruktioner. Almindeligvis har moderne fregatter en topfart på ca. 30 knob og en rækkevidde ved marchfart (ca. 18 knob) på 2500-5000 sømil. Bevæbning og andet udstyr er relativt alsidigt og giver mulighed for overvågning, varsling og indsats mod ubåde, andre overfladeskibe, fly samt som noget nyt i flåden, også ballistiske missiler. Som regel kan fregatter medføre en eller flere helikoptere og for Iver Huitfeldt-klasse også ubemandede droner til fjernopklaring.

Skibstypen *fregat* så dagens lys i 1600-tallet som et fuldrigget krigsskib med ét lukket batteridæk. Fregatten var oprindelig tænkt som spejder og signalrepetitør for de tungere og langsommere linjeskibe, men udviklede sig snart til en meget anvendelig enhed, der selvstændigt kunne løse en række opgaver.

Under 2. Verdenskrig »genopstod« fregatten, idet man i Storbritannien udviklede et eskortefartøj til beskyttelse af de transatlantiske konvojer; der var tale om skibe med et displacement på fra 1000 til 1500 tons, 15-20 knops fart og udstyret med sonar og dydbomber til bekæmpelse af undervandsbåde. Et sådant orlogsfartøj vil man i dag formentligt betegne som en korvet. Fregatten har siden udviklet sig til en mere alsidig og større skibstype, der kan udrustes og bevæbnes med henblik på at løse en lang række forskellige opgaver.

Arven løftes

Indtil de tre nye fregatter, IVER HUITFELDT, PETER WILLEMOES og NIELS JUEL så dagens lys, var sidste skud på fregatstammen i den danske flåde, fregatterne PEDER SKRAM og søsterskibet HERLUF

TROLLE. Mange af tidsskriftets læsere vil kunne huske den intensive debat sidst i 1980'erne vedrørende spørgsmålet om hvorvidt den danske flåde også i fremtiden skulle råde over denne type skibe. Enden på den sag blev jo, at de førnævnte to fregatter måtte lade livet som resultat af, hvad mange anså for en misforstået holdning til, hvad sådanne skibe kan udrette og dermed hvilken afgørende betydning de kan spille i en sikkerhedspolitisk sammenhæng. Godt og vel 30 år senere råder den danske flåde igen over fregatter. Og vel at mærke store, stærke og udholdende fregatter. Jeg hører flere læsere spørge: "Mon vi igen også har undervandsbåde om 30 år"?

Opgaverne

De nye fregatter betegnes som luftforsvarsfregatter, men kan i realiteten løse samtlige sømilitære missioner, der normalt tilegnes skibe af fregatstørrelse. Det betyder at en lang række sømilitære opgaver i det sikkerhedspolitiske spektrum fra fred over spænding til krig kan løses fleksibelt og effektivt og med meget stor udholdenhed. Hvilke opgaver skibene håndgribeligt skal udføre, vil afhænge af aktuelle sikkerhedspolitiske vurderinger og behov. Det drejer sig om både nationale og internationale maritime opgaver, herunder deltagelse i værnssfælles operationer i en global ramme.

Mere konkret drejer det sig om:

- Kontrol med sejlads- og flyveforbudszoner og embargoopgaver
- Kommandoplatform for en stab
- Maritime helikopteropgaver
- Ildstøtte til landoperationer
- Eskorteopgaver og beskyttelse af den civile skibsfart.

Hertil kommer en række andre klassiske maritime opgaver, herunder:

- Suverænitetshævdelse og myndighedsopgaver
- Miljøovervågning
- Efterretningsindhentning
- Eftersøgnings- og redningsopgaver og
- Uddannelse

Hvad gør andre?

De nye fregatter kan let måle sig med andre moderne fregatter bygget af de nationer, vi sædvanligvis samarbejder med. Og sammenligningen falder bestemt ud til fordel for de danske skibe. Se blot på tabellen nedenfor. Ikke blot hvad angår størrelse, fart og våbenudrustning, men også på



F 361 afprøvning af 76 mm Oto Melara kanon(Foto søværnet)

pris og byggetid, er vi tæt på et pænt antal maritime Michelin-stjerner. Sammenlign for eksempel Iver Huitfeldt-klassen med de norske fregatter af Fridtjof Nansen-klassen.

Mange tanker tænkt.

Allerede efter få timers ophold ombord er den besøgende fyldt med talrige positive indtryk. Det er først og fremmest tydeligt, at mange gode og innovative tanker er tænkt. Stor anerkendelse bør derfor krediteres søværnets personel, som gennem en periode på næsten ti år, målrettet har medvirket til at skabe disse unikke nye fregatter. Et utal af detaljer – store som små - er gennemtænkt og udmøntet i rationelle og kreative løsninger. Den omtanke skal her fremhæves som en af de primære årsager til at fregatprojektet fra start forekommer at være en klar succes. Ganske vist udestår den afsluttende installation af våben og andet udstyr, men erfaringerne fra Absalon-klassen tilsiger, at det kan vi også godt finde ud af. Det vigtigste i denne forbindelse synes derfor at være det faktum, at skibsplatformen er tæt på at være perfekt og så er resten jo ”bare” opgaver der skal løses.

De første prøvesejladser

Det er en kendsgerning, at de første prøvesejladser til fulde har indfriet forventningerne til skibsklassens grundlæggende egenskaber. I november måned 2011 gennemførte fregatten PETER WILLEMOES en prøve-

IVER HUITFELDT-KLASSEN

Sammenligning med 5 moderne NATO fregatter	Iver Huitfeldt Danmark	Daring England	Sachsen Tyskland	De Seven Provincien Holland	Fridtjof Nansen Norge
Dimensioner i meter, displacement i tons	L:138 B:19,8 D: 6,45 Dpl: 6645	L: 153 B: 21,2 D: 5,3 Dpl: 7350	L: 143 B: 17,4 D: 5,1 Dpl: 5600	L: 144 B: 18,8 D: 5,1 Depl: 6050	L:132 B: 16,8 D: 7,5 Depl: 5300
Fart i knob	30	29	29	30	+ 25
Fremdrivning	Codad 32.800 kW	Electric 40.000 kW	Codag 38.300 kW	Codog 39.000 kW	Codag 28.200 kW
Udholdenhed	9000 sm- 15 kn	7000 sm- 18 kn	4000 sm- 18 kn	5000 sm- 18 kn	4500 sm- 16 kn
Besætning	101, max 165	187, max 225	Ca. 200	173, max 202	121, max 145
Missiler	MK 41 32 celler SM2 + TACTOM 16 Harpoon 24 ESSM	Sylver 48 celler Aster 15 + 30 8 Harpoon	MK 41 32 celler, 24 SM2 + 32 ESSM 8 Harpoon 42 RAM	MK 41 40 celler 32 SM2 + 32 ESSM 8 Harpoon TACTOM	MK 41 8 celler 32 ESSM 8 Kgsberg SSM
Kanoner	1x76/127 mm 1x76 mm 1x35 mm	1x114 mm 2x30 mm 2x20 mm	1x76 mm 2x27 mm	1x127 mm 1x30 mm 2x20 mm	1x76 mm
Torpedo	6xMU90	Ingen	6xMU90	4x MK32	Sting Ray Dybdebomber
Helikopter	1xEH101	1xLynx	2xLynx	2xLynx	1xNH90
UAV	1	0	0	0	0
Last ISO con	4x20 containers	0	0	0	0
Pris anslæt	DKK 2 mia	0	0	0	DKK 5 mia

tur over Atlanten. Mellem San Juan, Puerto Rico til Ponta Delgado på Azorerne, som udgør en distance på 2400 sømil, blev der holdt en imponerende gennemsnitsfart på ca. 27 knob. Hertil skal føjes, at de forskellige strækninger af sejladsen blev udsejlet under ganske afvekslende forhold. Vindstyrken varierede fra vindstille op til 22-24 m/sek med resulterende bølgehøjder fra nul meter til ca. syv meter. Den samlede udsejlede distance på prøveturen var 9050 sømil.

De indhøstede erfaringer danner grundlag for at konkludere, at der er tale om et særdeles retningsstabilt skib, der holder kursen uden problemer, selv med svær sø ind agten fra. Bølgehøjder på 4-6 meter fra forlige retninger tillader problemløs forlægningsfart med 27-28 knob. Rulning og duvning kan holdes indenfor det forventelige og de kraftige stabilisatorer fungerer effektivt uden at farten reduceres nævneværdigt. Skibet går blødt i søen og der er kun få eksempler på at søen slår mod



*Fregatten Peter Willemoes i havn på San Juan under prøvesejladsen.
(Foto søværnet)*

skibets "skuldre". Det er besætningens opfattelse, at skibets manøvre- og søegenskaber er forbilledlige og at skibet er behageligt at opholde sig i. Det har selvsagt stor betydning for besætningens udholdenhed og skibets egenskaber som våben- og helikopterplatform. Sammenlignes med Absalon-klassen, er det vurderingen, at fregattens manøvreegenskaber er lige så gode medens sødygtighed og (naturligvis) fart er bedre end hvad der gælder for kommandoskibene.

Et system af systemer med stor redundans

For en kampenhed er spørgsmålet om systemredundans afgørende og de nye fregatter lever i høj grad op til dette fundamentale tekniske og operative krav. Den teknologiske udvikling, der har præget søværnets nye skibe gennem de seneste 15-20 år svarer ganske godt til den rivende udvikling det civile samfund har gennemgået. Det skal samtidig bemærkes, at søværnet på en række områder har været teknologiførende i bestræbelserne på, at skabe optimale, fremtidssikrede løsninger. Denne udvikling tog fart med bygningen af de 14 SF 300 enheder og er målrettet videreført til efterfølgende byggeprogrammer.

Denne udvikling har selvsagt stor betydning for blandt andet krav til personellets uddannelse og omstillingen er ganske omfattende. I Tidsskrift for Søværnen nr. 3. 2011 redegør kommandørkaptajn Stig Kastberg for en række afledte krav til specifikke kompetencer for personellet, der skal



De tre fregatter samlet til udrustning på Flådestation Korsør. Overbygningen på F 363 kan skimtes i baggrunden (Foto søværnet)

bemande og betjene systemerne i de nye fregatter. I den forbindelse fremgår det, at skibene på mange måder er banebrydende og i realiteten bedst kan defineres som et hovedsystem bestående af et antal delssystemer, der er koblet sammen og integreret med det formål at tilvejebringe et antal specifikke, velfungerende funktionsområder. Det såkaldte C-FLEX system integrerer de taktiske systemer omfattende navigation, IT, kommunikation, sensorer og våben og udgør dermed det funktionsområde, der sætter fregatten i stand til at indsamle data, kommunikere og i givet fald benytte de forskellige våben. Det tilsvarende tekniske system (IPMS) integrerer tilsvarende de tekniske delssystemer (El/køl, Fremdrivning og havari) til et samlet funktionsområde, som er forudsætningsgivende for at C-FLEX kan virke og dermed for at fregatten kan kæmpe og anvende sine våbensystemer.

Ingen vibrationer her...

Med 22 knob (på to motorer) for sydgående i Storebælt blev tidsskriftets udsendte medarbejder for alvor overbevist om skibsplatformens forrygende egenskaber. Trods en vanddybde på kun 20 meter var der ingen – eller næsten ingen rystelser at spore i agterskibet. Det er godt klaret for et skib på 6500 tons med to skruer og en dybgang på 6,5 meter. Helikopterdækket forekommer stabilt som stuegulvet i en murermestervilla og lyden fra de store MTU dieselmotorer kan derfra kun anes som en sym-

patisk baggrundsmusik, der fuldender oplevelsen af "noget, der for alvor dur". På dækket, i nærheden af luftindtagene til de to maskinrum, høres den højfrekvente lyd fra MTU'ernes magtfulde turboer, der symfonisk blander sig med den mere herkuliske lyd fra de fire muskuløse dieselmotorer. Ved fartændringer træder turboernes markante lydprofiler i karakter og der er i sandhed tale om "The sound of Power". Inde i skibet er lydniveauet lavt og i beboelsen kan motorlyden ikke høres.

Besætningens ve og vel

Nogen siger, at djævlens liv ligger gemt i detaljerne. I de nye fregatter er der tænkt på selv de mindste detaljer – ikke kun tekniske, men tydeligvis også detaljer der skaber de bedst mulige rammer for trivsel og velfærd ombord. Det har selvsagt betydning for besætningen når skibene indsættes i globale opgaver på den anden side af kloden og er på togt hjemmefra i måske halve og hele år. Der er afsat god plads til rekreative faciliteter, motionsrum og sågar en sauna mangler heller ikke. Skibet er udstyret med et flot vaskeri med et rigeligt antal store industrivaskemaskiner, tørretumblers og andre faciliteter til pleje og renholdelse af uniformer og anden beklædning. Banjermesteren må herefter ikke forventes at acceptere nogen som helst undskyldninger for at nogen mønstrer i "måget" tøj.

Kabyssen, messerne og beboelse

Gennem århundreder har det været således, at en skibsbesætning fungerer bedst når sult og tørst kan holdes fra borde. Derfor er det gamle ord-sprog, der siger "*Uden mad og drikke dur (Sø)helten ikke*" omsat i et glimrende arrangement for kabys, bespisning og proviantrum. Løsningen støtter på bedste vis den nærliggende fortolkning af ordsproget nemlig, at søfolk også har brug for det basale for at opnå storhed, ikke nødvendigvis i vægt, men gerne i ånd og handling.

Proviant

Ombordtagning, opbevaring og håndtering af provianten foregår efter samme koncept som er kendt fra Absalon-klassen. Opgaven løses nemt og enkelt ved hjælp af skibets monorail-kran, fra kaj til sidedæk, og via en rummelig proviant elevator videre ned i den rummelige proviantlast. Når provianten skal udtages, foregår håndteringen ligeledes via elevatoren fra last til kabys.

Er der behov for at medtage ekstra store mængder proviant, herunder frysevarer, kan der ombordtages et antal ekstra standard ISO containere. De kan placeres i lastrummet agter under en luge i helo-dækket. Kabysen er tæt på at være en tro kopi af det velfungerende arrangement kendt



”Food Line”. Gulvbelægningen er under installations- og prøveaktiviteterne midlertidig afdækket med tæppe for at forhindre skader på dørkelægningen. Ved buffeten udbakkes måltiderne hurtigt og effektivt. (Foto forfatteren)

fra Absalon-klassen, og det har kun været nødvendigt at udføre enkelte, mindre forbedringer. I messeområdet findes buffeten, samt messer for menige, sergenter og officerer. I forhold til kommandoskibene er den største ændring her, at messeområdet for den menige besætning – efter et stort ønske fra besætningerne – er separeret fra buffetområdet.

Underbringelse

Besætningen er indkvarteret i to eller fire-mandslukafer, dog har skibschefen og en eventuel ombordværende styrkechef enkeltmandslukafer. Det tilstræbes altid, at eksempelvis divisionsofficerer, med meget skrivearbejde og administration, ikke har ”logerende” på lukafet. Skibet har i alt 165 køjepladser fordelt på tre dæk. Hvert lukaf har eget bad og toilet, og hvert lukaf har adgang til skibets ”underholdningsanlæg”, dvs. tv, radio mv. Indretningen af lukaferne er forsøgt holdt tidløs og enkel, uden dog at fremtræde for spartansk. For ikke at anvende for meget af den relativt sparsomme plads på de enkelte lukafer til skabe, er der suppleret med ekstra skabe i beboelsesområdets gangarealer. Her kan besætningen opbevare den del af den personlige udrustning, der ikke anvendes så ofte, eksempelvis paradeuniform, tjenestefrakke, kappe/pjækkert og civilt tøj.

Byggefasen

Bygningen af de tre fregatter er søværnets største anskaffelse til dato og indgår som en del af forsvarsforliget 2004-2009. Fregatterne er en videudvikling af det design, som søværnet og OSS i fællesskab udviklede for de fleksible støtteskibe af Absalon-klassen. Dermed er der opnået en lang række fordele, men forskellene er dog til at få øje på. Det forventes at alle tre fregatter er færdigudrustede 2014 og at installation og afprøvning dermed kan erklæres for afsluttet.

Fregatterne er som tidligere nævnt et dæk lavere og kan ikke, som kommandoskibene med det såkaldte Flexdæk, medføre et anseeligt antal køretøjer og anden pladskrævende last. I forhold til Absalon-klassen har fregatternes skorstone et ændret design med et "knæk" for at forhindre en for kraftig varmepåvirkning af den store SMART-L radarantenne. Hertil skal lægges, at fregatternes helo-hangar kun har en port, hvorimod støtteskibene har to porte. Endelig er fregatternes fartpotentiale større ligesom slagkraften er større i form af multimi ssillauncherens evne til at indeholde og affyre langtrækkende krydser - og luftforsvarsmissiler. Denne strategiske våbeninstallation findes ikke på støtteskibene.

Forsvarets hovedværksteder står i skrivende stund for den militære installationsfase og man trækker her på erfaringerne fra Absalon-klassen. Arbejdsprocessen er optimeret bedst muligt, blandt andet ved at udmåle og trække ca. 140 km kabler i "mock-ups", det vil sige i en "trækulisse" på land. Herefter blev kablerne trukket ombord samtidig med, at OSS og deres underleverandører arbejdede med andre opgaver på værftet. Resultatet har sparet tid og ressourcer Samtidig har det personel, som senere skal vedligeholde skibene, haft mulighed for at opbygge værdifuld teknisk viden og kompetence.

Sammenligning Støtteskib / Fregat

Følgende tabel viser forskellene mellem de to skibstyper.

Data	Støtteskib	Fregat
Længde meter	137,6	138,7
Bredde meter	19,5	19,8
Dybgang meter	6,30	6,45
Fuldt lastet displacement tons	6639	6645
Motorkraft HK	20.000	42.000
Fart knob	25	30

IVER HUITFELDT-KLASSEN

Besætning skib	99	101
Besætning skib + stab	168	165
Besætning skib + stab + supplement	300	165
Udholdenhed døgn / sømil	28 / 9000	28 / 9000
Helikopter, antal, mellemtung	2	1
UAV, antal		1

For fregatbesætningerne har det været en fordel at kunne opnå rutine ved periodevis at bemane og sejle med de to kommandoskibe på længere varende internationale missioner. Logistisk og forsyningsmæssigt er der tilstræbt en række stordriftsfordele om end visse centrale materielsystemer er forskellige.



L 16 og F362 på Flådestation Frederikshavn. De fælles gener mellem Absalon-klassen og Iver Huitfeldt-klassen er iøjnefaldende. (Foto søværnet)

Bekymringer vedr. besætningens størrelse

De allerførste operative erfaringer peger på at fregatterne er "tyndt bemandede". Det er imidlertid ikke overraskende fordi et af målene netop har været at holde antal personelnormer nede i besætningens sammensætning. Forholdet er ikke desto mindre bekymrende, fordi det berører evnen til at vedligeholde de mange komplekse materielsystemer

på forsvarlig vis. Tiden vil vise om der kan udtænkes nye, smarte procedurer som kan råde bod på denne problemstilling. Her følger en oversigt, der viser fordelingen af personel indenfor de fire divisioner, som besætningen er fordelt til.

Bemandingsoversigt

	O-Div	V-Div	T-Div	F-Div	Suppl. besætning
Officerer	8	2	6	2	
Sergenter	3	3	3	4	
Menige	21	12	23	14	
	32	17	32	20	64

Forklaring:

O-DIV: Operationsdivisionen. V-DIV: Våbendivisionen. T-DIV: Teknikdivisionen. F-DI: Forvaltningsdivisionen.

Hver fregat har køjeplads til 165 personer. Det betyder, at der udover skibets stambesætning er plads til en stab på 20-30 personer. Hertil kommer en eller to helikopterbesætninger og et antal UAV operatører. Yderligere kan besætningen omfatte orlogspræst, skibslæge, marinejurist, elever /praktikanter m.fl. De indgår ikke i stambesætningen, men påmønstrer afhængig af mission og behov.

Veludstyret C3 pakke

Det er en ganske omfattende C3 udrustning som fregatterne er født med. Command, control and communication (C3) udgør så at sige fregatternes øjne og øre og omfatter en sensor pakke bestående af:

- Thales APAR multifunktionsradar
- Thales SMART – L Luftvarslingsradar
- Furuno navigationsradar
- Helikopter anflyvningsradar
- FLIR system Seastar Seafire III (infrarødt kamera)
- ATLAS ASO 94 skrogmonteret sonar
- SAAB Ceros ildledelsessystem
- EDO 3701 ESM system
- Link 11 og 16
- SATCOM

Våbenpakken

Skibet er bygget med anvendelse af søværnets flex-koncept for øje. Det betyder, at de fleste våben og sensorer er monteret i de kendte standard

containere, der også fremover skal bruges fleksibelt i søværnets enheder. Vedligeholdelse af de mange containere sker på de to flådestationer i faciliteter indrettet i forbindelse med bygningen af de 14 enheder af Flyvefisker-klassen. Dette koncept har dermed vist sin store bæredygtighed og betyder, at en lang række våbensystemer fra ældre enheder, der udfases, umiddelbart kan genbruges og installeres i de nye skibe.

Fregatternes betydelige slagkraft er indeholdt i en imponerende våbenpakke, som omfatter følgende systemer. Det bemærkes, at der endnu ikke er truffet politisk beslutning om anskaffelse af missiler til multimissillauncheren, som kan rumme krydsermissiler eller luftforsvarsmissiler. Hertil kommer senere eventuel anskaffelse og installation af en 127 mm maskinkanon Mark 45 til hver fregat. Indtil videre vil fregatterne være bestykket med 2 76 mm maskinkanoner. Samlet indeholder våbenpakken følgende:

- Lockheed Martin multimissillauncher (strategisk kapacitet)
- Boeing Harpoon Block II sømålsmissiler
- Raytheon Evolved Sea Sparrow luftmålsmissiler
- Oto Melara Super Rapid 76 mm maskinkanon
- Oerlikon Contraves Millennium 35 mm maskinkanon
- Eurotorp MU90 letvægts anti-ubådstorpedo
- Terma 130 mm Decoy System
- 12.7 mm tungt maskingevær

Kommando og kontrol

I skibets operationsrum (O-rummet) samles, fremvises og udnyttes operative data og oplysninger, som sætter besætningen i stand til at træffe beslutninger med henblik på anvendelse af skibets våben og sensorer. Den teknologiske platform udgøres af C-Flex systemet leveret af Terma A/S. Indhentning af data, udveksling af informationer og indsættelse af våben foregår via dette system som dermed rummer de centrale arbejds-gange - der er så at sige tale om skibets hjernefunktion. Computeren genererer et tredimensionalt billede af den operative situation omkring fregatten, både i luftrummet, på havoverfladen og under havoverfladen. Kommunikationssystemerne er tilsvarende integreret i C-Flex og det betyder at fregatterne kan indgå i netværksbaserede operationer (NBO) med andre nationale såvel som internationale flåde- og flystyrker samt landbaserede operative netværksklienter som f.eks. udsendte danske hærenheder. C-Flex systemet er opbygget af kommercielle (COTS) produkter hvilket er ensbetydende med en række attraktive økonomiske og logistiske aspekter.



To flotte eksempler på dansk ingeniørkunnen. F 361 ankommer FLSKOR fra OSS efter installation af APAR antenne(forreste mast). Bemærk de kugleformede SATCOM antenner.(Foto søværnet)

I et historisk perspektiv går der en lige linje fra de systemer som blev udtænkt til Flyvefisken-klassen tilbage i 1980'erne (omfattende et lokal-netværk som styrer våben og sensorer fra et antal standardkonsoller i o-rummet) og til den imponerende løsning som C-Flex udgør 25 år senere. Søværnet kan derfor sammen med Terma A/S glæde sig over et mangeårigt udviklingssamarbejde hvis resultat nu foreligger i form af det helt moderne C-Flex system.

Maskineri

Fregatterne fremdrives af i alt fire diesel hovedmotorer af typen MTU 8000 20V M70, der er placeret to og to i hvert sit lyse, rummelige og velindrettede maskinrum. Hvert par driver en vridbar propel via et RENK reduktionsgear. Med fire motorer og for "fuld skrue" går fregatterne imponerende 30 knob og kan som demonstreret på prøveturen opnå en kontinuert marchfart på ca. 27 knob. Det sidste er nok vigtigere end topfarten, men samlet er der tale om særdeles tilfredsstillende resultater. I alt 44.000 solide hestekræfter fra Friederichshafen er til rådighed og det forekommer at være rigeligt.

Ror installationen udgøres af to Beckerror agter og en bovpropel i forskibet med en effekt på 900 kw. Skibet er endvidere indrettet med slingerekøl og et sæt aktive stabilisatorer hvor "vingerne" kan trækkes ind i



Fregattens maskinkontrolrum. Herfra overvåges og styres skibets tekniske installationer; maskiner; generatorer; aircondition og meget, meget mere. Tavlen midtfor med de røde bogstaver er det centrale oversigtsbillede for havaritjenesten. (Foto forfatteren)

stabilisatorrummet, der er beliggende midtskibs mellem de to hovedmotorrum.

Til at producere elektricitet er fregatterne udrustede med fire generatorsæt, bestående af Caterpillar motorer og Leroy-Somer generatorer. De er parvis installeret i et separat hjælpemotorrum i hovedmaskinrummet. Hvert par består af en CAT3512 og en CAT 3508 på henholdsvis 1360 kW og 920 kW og er forsynet med en hovedtavle, der kan levere energi nok til at alle systemer kan operere med 100 % kapacitet. Alle vigtige forbrugere er dobbeltforsynet.

Derudover er fregatterne udrustet med et køle- og airconditionssystem, der gør det muligt at operere under tropiske forhold. Systemet består af tre køleenheder hvorfra koldt vand ledes rundt i skibet i et separat rørsystem og leverer køling til apparatrum, luftforsvars-systemerne og airconditionscentralerne.

Skibschefens vurdering

Inden tidsskriftets udsendte gik fra borde efter 48 timer i fregathimlen,

var der tid til en snak og en kop kaffe med skibschefen. Det var tydeligt at kommandørkaptajn Kristian Haumann er tilfreds. ``Det er et fantastisk skib, det er særdeles velsejlende og vi har fået nogle formidable maritime og bredt anvendelige værnsfælles kapaciteter til rådighed`` Chefen kunne samtidig konstatere, at fregatterne er udviklet i et tæt og forbi-ledligt samarbejde mellem en række civile virksomheder og en offentlig institution – blandt andet omfattende Odense Staalskibsværft, Terma A/S og Forsvarets Materieltjeneste.

Chefen berettede ildfuldt om skibenes evne til at klare selv svær sø og roste manøvreven i forbindelse med havneanløb. Dermed er der sjældent behov for slæbeassistance, selv hvor pladsen er begrænset. Den korte start/stop distance (fra stille liggende til maksimum fart og vice versa) og en lille drejediameter blev samtidig fremhævet. Skibschefen sammenfattede fregattens potentiale som meget omfattende og betydningsfuldt således:

- Gode selvforsvarssystemer, aktive såvel som passive
- Stor systemredundans – modstandsdygtighed (”kæmpe videre efter skade”)
- Stor udholdenhed (distance + tid til søs)
- Kapacitet til luft-, overflade- såvel som undervandskrigsførelse
- Særdeles god evne inden for luftovervågning / billedeopbygning
- Gennem multimirillaunceren har fregatterne potentiale til area-airdefence såvel som forsvar mod ballistiske missiler (fordrer politisk beslutning om anskaffelse af relevante missiler til nedskydning af sådanne).

Kaffekanden er tømt, småkagerne er væk. Tiden er inde til at sige farvel og tak på tidsskriftets vegne og det er på sin plads – som traditionen byder – at lade skibschefen få det sidste ord: ``Jeg tør godt sige, at de nye danske fregatter kan betegnes som ”bedst og billigst. Med det mener jeg, at fregatterne er blandt de allerbedste, der er bygget indtil nu, noget sted i verden; og når det samtidigt sker med et budget, der er væsentligt mindre end andre nationer, ja, så kan vi i Danmark med rette være stolte af os selv og vore nye fregatter. Der skal således ikke herske nogen tvivl om, at Danmark her har fået nogle kapaciteter, der sammen med støtteskibene sikrer, at regering og folketing har fået nogle sikkerhedspolitiske virkemidler, man ikke tidligere har rådet over`` udtaler kommandørkaptajn Kristian Haumann.

Skibschefen har svært ved at ``få armene ned``.

Ordliste

DMI	Danmarks Meteorologiske Institut
ABC	Dansk forkortelse for Atom, Bakteriologiske og Kemiske våben
OSS	Odense Stålskibsværft
CODAD	Combined Diesel and Diesel
CODOG	Combined Diesel or Gas
TACTOM	Tactical Tomahawk (cruisemissile)
ESM	Electronic support measures
UAV	Unmanned aerial vehicle
ABSL	Absalon klassen
SF	Standard Flex
C-FLEX	Typenavn for Command og Control system, TERMA A/S
MTU	Motoren-und Turbinen-Union,
ISO	International organisation for standardization
SMART-L	Signal Multibeam Acquisition Radar for targeting – Long range
FLIR	Forward looking infrared (camera)
RENK	Navn for tysk gearfabrik
CAT	Forkortelse for Caterpillar

MARITIM KAPACITETSOPBYGNING

– GIVER DET MENING?

Af Kommandørkaptajn Felix Ebbestad

Forfatteren er chef for samarbejdsprogramsektionen i Afdelingen for internationalt sikkerhedssamarbejde i Forsvarskommandoen og har tidligere i Søe-Lieutenant-Selskabet redegjort for arbejdet med opbygningen af maritim kapacitet, en opgave som får stigende betydning for søværnet.

Samtænkning, sikkerhedssamarbejde og kapacitetsopbygning er begreber og aktiviteter, som i kraft af det gældende forsvarsforlig og regeeringsgrundlaget¹ ses som et blandt flere virkemidler i indsatsen i konfliktområder. På baggrund af min tjeneste i både Søværnets Operative Kommando og Forsvarskommandoen vil jeg give et bud på, hvad området indeholder og hvorfor jeg mener, at det giver mening i en maritim sammenhæng. Maritim kapacitetsopbygning skal ses som et blandt flere virkemidler i Danmarks internationale indsats. Artiklen forsøger ikke at argumentere for en ændring af søværnets øvrige omfattende og professionelle nationale eller internationale indsatser; men alene på, at maritim kapacitetsopbygning bør ses som en komplementær og på mange områder nyttig samt prisbillig aktivitet, og som giver mening i den rette sammenhæng.

Forsvarsforliget 2010 – 2014 pegede på muligheden for, at Forsvarets enheder og kompetencer i højere grad kunne anvendes i sikkerhedssamarbejde og herunder kapacitetsopbygning. Forligsteksten angiver, *på denne baggrund er der enighed om, at forsvaret evne til at løse kapacitetsopbygningsopgaver skal styrkes, således at forsvaret fremadrettet kan bidrage yderligere til denne type opgaver i international regi, herunder særligt i rammen af FN.* Sikkerhedssamarbejde og herunder kapacitetsopbygning sigter på at skabe dialog og nyttiggøre vores egne kapaciteter og kompetencer til at bringe en partner op på et højere niveau inden for et bestemt område. Her har opbygning af sikkerhedsstyrker og institutioner særlig interesse, idet dette giver mulighed for at vores enheder ikke behøver at blive indsat.

Samtænkning skal forstås som den strategiske planlægning, som skaber grundlaget og rammerne for en koordineret dansk indsats. *Samtænkning er koordination, samarbejde og integration af alle nationale og interna-*

*tionale indsatser med henblik på at stabilisere og normalisere situationen i krise- og konflikt områder, herunder skrøbelige eller sammenbrudte stater*². Det er således væsentligt, at alle aktørerne kan samarbejde og i videst muligt omfang integrerer Danmarks indsats i en samtænkt ramme, med henblik på at fremme stabilitet og en fredelig udvikling i et givent område.

Aktiviteterne rettet mod sikkerhedssamarbejde og kapacitetsopbygning kan finde sted før, under eller efter en krise og konflikt eller som led i et etableret sikkerhedssamarbejde i områder uden konflikter. Danmark har for eksempel udført aktiviteter på Balkan og i Baltikum, som har været rettet mod, at vore partnere har kunnet nærme sig NATO og EU. Indsatsen i Kenya er et andet eksempler på aktiviteter, der foregår i et område, hvor vi ikke har en forventning om en snarlig konflikt. Vores indsats er derfor ikke koblet uløseligt til en allerede planlagt eller igangværende mission eller anden operativ indsættelse af søværnets enheder. Selv om søværnet næppe på egen hånd vil kunne standse en konflikt, vil en samlet indsats i skrøbelige stater kunne bidrage positivt til at imødegå en eventuel negativ udvikling. Kapacitetsopbygning er med til at opbygge personlige kompetencer eller støtte opbygning af institutioner. Disse to områder har en række virkemidler, som omfatter træning, uddannelse, mentorvirke og støtte til opbygning af infrastruktur eller materiel. Hensigten er samlet set at støtte opbygning af modtagerens egen kapacitet til at løse egne sikkerhedsudfordringer. I skrøbelige eller sammenbrudte stater vil der ofte være behov for støtte til anskaffelse af materiel til den enkelte opgave. Dette kan ske i form af donationer af brugt materiel eller støtte til indkøb af nyt materiel. Donationer af brugt materiel skal dog vurderes nøje fra gang til gang, idet de enkelte elementer skal passe i modtagerens egne systemer og behov. Et afrikansk ordsprog siger: *at man ikke tæller tænderne i munden på den ged man får*; og selv om det virker besnærende at donere brugt udstyr, vil vi samtidig kunne risikere at eksportere et vedvarende logistisk problem til modtageren.

Enhver indsats skal planlægges ud fra en række grundprincipper, hvor modtagerens behov er en styrende parameter. Det skal ikke være vores ideer om en bestemt udvikling eller retning for indsatsen, der skal være styrende. Det skal afstemmes efter modtagerens egne definerede behov, så det passer ind i nationens eller regionens egen sammenhæng og planer om udvikling på det enkelte område. Det vil give en højere grad af medejerskab og langsigtet bæredygtighed. Dette fordrer en åben og fri dialog med gensidig respekt mellem partnerne. Dialogen skal afstemme modtagerens ønsker og muligheder med vores rådige kapaciteter. Forsvaret og søværnet skal i disse år tilpasse og justere virksomheden i for-

hold til betydelige besparelser. Dette betyder at de rådige kapaciteter til en indsats i forhold til opbygning i andre områder skal vurderes og analyseres i lighed med alle de øvrige af søværnets mangeartede internationale og nationale opgaver. Opgaveløsningen i dagligdagen er imidlertid det grundlag, der giver os muligheden for at eksportere viden og know how på en række efterspurgte områder, så der er en naturlig og snæver sammenhæng med evnen til at gennemføre kapacitetsopbygning og den daglige opgaveløsning.

Da samtækningsindsatsen skal gøre det muligt at samordne alle Danmarks aktiviteter mod en fælles målsætning, er det også vigtigt at se på interaktionen mellem de statslige og ikke-statslige aktører. Der er en mængde internationale og ikke-statslige organisationer, som gennemfører en lang række værdifulde projekter rettet mod forbedring af livsvilkår og en fredelig udvikling i skrøbelige eller sammenbrudte stater. En meget stor del af disse har upartiskheden som et bærende princip, hvilket kan medføre vanskeligheder i forhold til et integreret samarbejde med forsvaret. Forsvarets indsats er typisk forankret i aftaler og dialog med én statslig aktør, og vi kan i kraft af dette opfattes som partiske. Selv om søværnet og de ikke-statslige aktører således ikke nødvendigvis i alle tilfælde vil kunne gennemføre integrerede operationer, vil viden og kendskab på tværs og indsigts i de respektive funktionsvilkår skabe grundlag for en samtænkt indsats. Forsvaret har ikke patent på udsendelser i usikre og farlige områder. Mange ikke-statslige organisationer har en lang række erfaringer på dette område. Her vil udveksling af viden og erfaringer være til gavn for begge parter. Samarbejdet med andre nationer vil endvidere byde på andre kulturer med andre normer end i Danmark. Vi vil således blive udfordret på vores opfattelse af menneskerettigheder og kvinders rettigheder. Vores samarbejde med andre lande har derfor også elementer, der skal sikre, at disse områder drøftes og er med til at påvirke vores interaktion med de respektive lande. Det kræver naturligvis dialog, men også klare tilkendegivelser fra dansk side, der understreger vores standpunkter.

Udsendelse af militære rådgivere, projektofficerer m.fl. og vores ambassader er væsentlige ankerpunkter i forhold til indsatsen. Det kræver en varig og vedholdende indsats, hvor dialogen, den løbende kontakt og det lokale kendskab danner det solide fundament for kapacitetsopbygningsindsatsen. Men enhver udsendelse af personel i længere tid skal vurderes meget nøje i forhold til udbytte og økonomi helt i tråd med de overvejelser en deployering af vore enheder medfører.

Indsatsen til sikkerhedssamarbejde og kapacitetsopbygning finansieres

via regeringens Freds- og Stabiliseringsfond. Udenrigsministeriet og Forsvarsministeriet har her oprettet en fælles pulje af midler målrettet mod indsatser til styrkelse af en fredelig udvikling i udsatte områder. Puljen består af både traditionelle bistandsmidler og midler, der kan anvendes til kapacitetsopbygning af sikkerhedsstyrker og lignende. Midlerne kan ikke dække løn til søværnets personel, men dækker merudgifterne ved et projekt. Der er oprettet en samtækningsstruktur til prioritering af opgaverne og midlerne anvendes. Strukturen omfatter en lang række ministerier³. Det politiske niveau (ministrene) udgiver retningslinjer for indsatsområderne og godkender de endelige programmer for de enkelte områder. Den etablerede styregruppe (afdelingschefsniveauet i Forsvarsministeriet og Udenrigsministeriet) fremlægger programdokumenter og varetager koordinationen af indsatserne, mens det underliggende sekretariat med fuldmægtige fra henholdsvis Udenrigsministeriet og Forsvarsministeriet i fællesskab og fra samme placering gennemfører den daglige drift. Forsvarskommandoen er som styrelse under Forsvarsministeriet ansvarlig for de militærfaglige indspil til processen og vil være den myndighed som vil være ansvarlig for udførelsen af enkelte aktiviteter og programelementer. Samtækningsstrukturen skal sikre, at indsatsen giver mening og er fokuseret. Derfor er der udstukket tre geografiske fokusområder med en række tematiske indsatsområder. De tre geografiske hovedområder omfatter Europa, Afghanistan/Pakistan og Østafrika, Afrikas Horn inkl. Yemen. De tematiske områder omfatter en række områder, for eksempel: støtte til opbygning af sikkerhedsstyrker (Afghanistan), indsatsen mod pirateri og støtte til opbygning af Kenya kystvagtskompetence (Afrikas Horn), strømning i forhold til de euroatlantiske sikkerhedsstrukturer og støtte til demobiliseret militært personel (Europa).

Den aktuelle implementering af de respektive programmer vil ske under anvendelse af den faglige ekspertise, der findes ved forsvarets myndigheder, herunder også i søværnets struktur. Det vil efter al sandsynlighed være nødvendigt at anvende en til to officerer i faste stillinger, som den gennemgående projektansvarlige officer ved de maritime relateret aktiviteter kombineret med mobile trænings- og mentorhold inden for de efterspurgte specialer i kortere perioder. Det er vanskeligt at forudsige omfanget præcist på nuværende tidspunkt; men baseret på erfaringer fra andre opgaver kan det dreje sig om 4 – 6 personer i perioder af 3 – 5 uger om året.

Søværnets særlige fordel i denne sammenhæng skyldes, at vi både gennemfører kystvagtsopgaver og traditionelle sømilitære opgaver. Dette betyder, at der er mange kompetencer, som kan bringes til anvendelse i



Logo for de fælles nordiske bestræbelser for kapacitetsopbygning i Østafrika.

forhold til opbygning af kapaciteter uden, at dette behøver at være koblet sammen med en udsendt enhed. Mange af de efterspurgte indsatser vil have et langt forløb og vil være i områder, hvor der endnu ikke er en åben konflikt. Vores indsats kan ses som et af mange tandhjul store som små i et stort system med den samme overordnede strategi-

ske målsætning. Så den indsats der gøres i forbindelse med kapacitetsopbygning udelukker ikke en traditionel sømilitær operativ indsats. Det skal dog understreges, at de behøver ikke at ske i samme tidsrum eller inden for samme område, men den strategiske planlægning skal sikre, at alle tiltag trækker i sammen retning. Der kan naturligvis være fordele ved et geografisk sammenfald, hvor de enkelte aktører kan trække på hinanden og ikke mindst udveksle viden og erfaringer.

Søværnet har en lang række relevante og efterspurgte kompetencer, som kan bidrage til en fredelig udvikling i skrøbelige stater eller konfliktområder. Opbygning af kapaciteter i et partnerland er en langsigtet indsats som kræver tålmodighed mere end noget andet, men den kan komplementere søværnets operative nationale og internationale opgaveløsning. Den operative indsats er det fundament evnen til kapacitetsopbygning står på, så de to aktiviteter er ikke hinandens modsætninger. Kapacitetsopbygningsindsatsen skal naturligvis vurderes i forhold til andre af søværnets opgaver og skal kun bringes i spil, hvis det giver mening (hver dag). Jeg er overbevist om, at kapacitetsopbygningsopgaver fremadrettet vil få et større omfang i søværnets internationale opgaveløsning. Dette vil gavne Danmark og vores anseelse internationalt og ikke mindst som en søfartsnation. Vi skal glæde os over, at vi er en efterspurgt og troværdig partner, men det skal ske i nøje samklang med alle øvrige opgaver.

Noter

1. *Et Danmark, der står sammen*, Regeringen, oktober 2011
2. *Koncept for forsvarrets bidrag til samtænkning*, Forsvarskommandoen, august 2009.
3. Udenrigsministeriet, Forsvarsministeriet, Udviklingsministeriet, Justitsministeriet og Statsministeriet.

EVOLUTION OG FUSION FLÅDE OG TEKNIK ETABLERING AF ET SØOFFICERSSELSKAB?

Af Orlogskaptajn V. Theill

De tre søofficersforeninger

Det fremgår af bogen "Vor Flaade i Fortid og Nutid", bind I, at det måske var nogle evolutionsøvelser, der skulle afholdes hver sommer, der førte til, at nogle unge søofficerer i september 1784 oprettede Søe-Lieutenant-Selskabet (SLS), hvilket siden oprettelsen for snart 228 år siden har haft væsentlig betydning for Søværnet.

Selskabets formål er: "Ved udveksling af tanker, anskuelser og oplysninger at fremme de kundskaber, som gavner dets medlemmer og dermed det danske søværn. Alt, hvad der således direkte eller indirekte kan bidrage til maritim og militær oplysning, vil være selskabets virksomhed vedkommende".

Søofficersforeningen (SOF) er en selskabelig forening, hvis formål er: "At fremme samvær og vedligeholde kammeratligt forhold medlemmerne imellem, samt udvise gæstfrihed mod fremmede marinere officerer m.fl., der måtte give anledning til at vise opmærksomhed".

Foreningen af tekniske officerers (FTOS) formål er: "At samles om fælles opgaver af oplysende, filantropisk og selskabelig karakter, herunder afholde tekniske foredrag og studiekredse og videreføre korpset i overensstemmelse med tiderne og den tekniske udvikling til gavn for det danske søværn".

Ved at sammenholde ovenstående formål mellem de tre organisationer ses, at der er stor samstemmighed og, at den tekniske forenings formål ækvivalerer de to forannævntes samlede formål.

At Søe-Lieutenant-Selskabet betegner sig som et videnskabeligt selskab i maritimt regi indebærer, at det påhviler selskabets medlemmer, eller selskabets bestyrelse, at fremme studiet af viden indsamlet ved forskning inden for specifikke områder, der har relation til det maritime område, det være sig teknologi, politik, strategi, taktik m.m. Dette bringes til

udtryk bl.a. ved foredrag, debatter, studier og skriftlige afhandlinger, artikler og indlæg i selskabets tidsskrift Tidsskrift for Søværnen (T.f.S.), et skrift, der har været udgivet siden 1827, og udkommer 5-6 gange årligt.

Søværnets Maskinofficersforening, forgængeren for FTOS, udgav i sin tid også et tidsskrift.

Tradition og kultur

Tradition og kultur er nogle fundamentale begreber i vort veludviklede samfund. En tradition kan betragtes som et statisk fænomen, medens kulturbegrebet kan være endog meget dynamisk. Vi ser dog eksempler på, at traditioner tilpasses, så de fremtræder i et realistisk og rationelt forhold til tiden. Et eksempel på, at en udvikling har medført, at en traditionel adskillelse mellem to personelgrupper er blevet ophævet, er den kendsgerning, at den taktiske og den tekniske officer i nutidens søværn, begge tituleres søofficerer. Efterfølgende skal det forsøges at motivere til et forenet samarbejde mellem de tre søofficersforeninger som en følge af den anførte udvikling i Søværnet.

Flåde og teknik

Før dampmaskinens introduktion i flåden i 1834 drejede det sig om at bygge og vedligeholde skibe og våben.

Flådens tilholdssted var København, hvor man i 1690 tog Nyholm i brug, der senere udviklede sig til det, vi kender som Holmen eller flådestation København. Gammelholm eller Bremerholm nedlagdes i 1860'erne og ovennævnte virksomhed fandt derefter udelukkende sted på Holmen, hvilken nedlagdes i 1993 efter at have været flådens hovedbase i mere end 300 år. I årene forinden var flådestationerne Korsør og Frederikshavn blevet anlagt, og i dag (2012) er flåden delt mellem disse.

Nye skibe til flåden bygges i dag ved civile værfter, og vedligeholdelse af flåde og teknik finder sted i et samspil mellem flådestationernes specialværksteder, skibenes besætninger og civile virksomheder, der arbejder efter specifikationer fra flådens del af materielkommandoen, der i dag hedder Forsvarets Materieltjeneste (FMT).

Tradition, åndelig og materiel udvikling er tre begreber, der spænder vidt og levner muligheder for en række af fortolkninger.

I flåderegi, hvor det drejer sig om skibe og teknik og disses drift og ved-

ligeholdelse, hersker alle tre begreber, hvilke danner udgangspunkt for bl.a. den uddannelsesteknologiske udvikling.

De folk, der bemandede skibene før dampens indførelse, var uddannede til at kunne honorere kravene til drift og vedligehold, samt til kamp. Efter dampens indførelse var dette naturligvis stadig gældende, men der havde indsneget sig en ny stand om bord, nemlig maskinfolkene.

Dette gav anledning til et brud på nogle traditionsbundne forhold, hvilke blev årsag til ændringer om bord og i land. Dette nye islæt i besætningen skulle indpasses og nødvendige hensyn tages, så tjenesten fortsat kunne tjene formålet om fremdrift og kamp m.m., men nu ikke i alle tilfælde afhængig af vind og strøm. En del af kulturen, den materielle udvikling, havde holdt sit indtog.

Den åndelige udvikling, der omfattes af bl.a. uddannelse, var pludselig blevet en nødvendighed affødt af den relativt hurtige tekniske udvikling af dampmaskinen.

I dag uddannes taktikere og teknikere side om side på Søværnets Officersskole (SOS), og efter bestået afgangseksamen og udnævnelse til premierløjtnant tituleres begge kategorier officerer søofficerer og udgør sammen ledelsen i skibsorganisationen.

Flåde og teknik er således i dag med den nye stand fra 1834 forenet i et afhængigt samarbejde om formål og mål med en flådeenhed.

SLS har en tradition, hvis historie har sit udspring i sejlskibenes tidsalder, hvor taktik, fremdrift, navigation og ildledning m.m. var forbeholdt datidens søofficerer at varetage.

De tekniske officerers forening "Foreningen af tekniske officerer i søværnet" (FTOS) er en forening, hvis formål og mål er sammenlignelige med SLS.

De tekniske officerer uddannet ved SOS før 1986 tilhører "den gamle skole" af maskinofficerer "so to speak". Uddannelsen af maskinmestre har igennem årene undergået ændringer. Personelpolitiske, uddannelsespolitiske, forskellige lovændringer af forsvarrets organisering m.m. har været medvirkende hertil. Den teknologiske udvikling af fremdrivningsmaskinerierne og den elektroniktekniske udvikling, der nærmest har været eksponentiel i de sidste årtier, har medført, at uddannelserne ved SOS også har ændret sig.

Kravene er store i dag, og uddannelserne er under stadig udvikling. Kommandørkaptajn Stig Kastbergs artikel i Tidsskrift for Søværnen 3/2011 vidner herom.

Traditioner og kultur er således under fortsat udvikling. Udvikling medfører uvægerlig ændringer af det bestående. Organisationsudvikling og fusioneringer ses at finde sted som en følge heraf.

Udviklingen siden 1784 og 1834 er forløbet jævnt og roligt, og i dag 2012 er der ingen grund til at tro, at den vil stoppe.

Søofficerer, der er den fælles titel for de to officerskategorier, taktikere og teknikere, der i dag uddannes på Søværnets Officersskole (SOS), tildeles et nummer og optages i Raben-rullen, en rulle for søofficerer siden 1721. De tekniske søofficerer indgår i denne rulle siden 1986. Af begge kategorier er der således i de sidste 26 år uddannet og udgået fra SOS 750 premierløjtnanter.

Disse to kategorier af søofficerer modtager flere sammenfaldende uddannelser ved SOS udover deres basale uddannelse. Dette bl.a. for at gøre dem egnede til at bestride ledende stillinger i Søværnet. Så vidt vides, er ingen søofficerer af taktisk linje medlemmer af FTOS, medens adskillige tekniske officerer vides at være medlemmer af både SOF og SLS og nyder stor gavn derved. FTOS kunne hente fornyet inspiration ved en nærmere tilknytning til disse to foreninger.

Kommandørkaptajn Stig Kastbergs tidligere nævnte artikel om ”Søværnets højteknologiske fregatter” indeholder en model, der på udmærket vis illustrerer, hvorledes ny teknologi (læs udvikling) nødvendiggør et integreret samarbejde blandt søofficererne for, at funktionerne kan virke optimalt udadtil. Jeg kan anbefale artiklen som et eklatant eksempel på, hvad udvikling medfører af organisationsudvikling af/i skibsorganisationen.

De kundskaber, de nye søofficerer i dag erhverver på bl.a. Søværnets Officersskole, er en forudsætning for, at de vil være i stand til at operere integreret i de operative funktioner. Summen af deres viden forenes, som modellen udviser.

Søofficersgerningen indebærer således i dag:

- Alle har titel af søofficerer
- Alle har sammenfaldende interesser

- Søofficersgerningen er mere eller mindre integreret uafhængig af uddannelsen
- Våben – kommando – fremdrivning er integreret og udelukkende afhængig af elektronik!
- Navigation er elektronisk og al "Command og Control" af offensive og defensive våben betjenes i "confined spaces" i hovedsagen!
- Maskinrummene er "blot" et opbevaringssted for fremdrivningsmaskineri og hjælpemaskineri. Al start, drift, overvågning og stop foregår fra/i et "Datarum", hvor alt udskrives!
- Kontrollen af maskineriet gives op til broen!

Det er dette integrerede miljø, søofficerer i dag færdes i. Hvorfor så ikke mødes i et samlet selskab, som dækker alles interesser og behov?

Etablering af et samarbejde mellem de tre søofficersforeninger

Dette leder denne artikels forfatter hen til, om det ville være tiden til at indlede fusionstanker eller samarbejde med henblik på en senere mere fuldblyndet fusion mellem de tre foreninger.

Udviklingen og tidspunktet synes at tale for tanken. Jeg er overbevist om, at et samarbejde nok skal blive en realitet en dag, men, hvorfor vente, hvorfor ikke indlede forhandlinger?

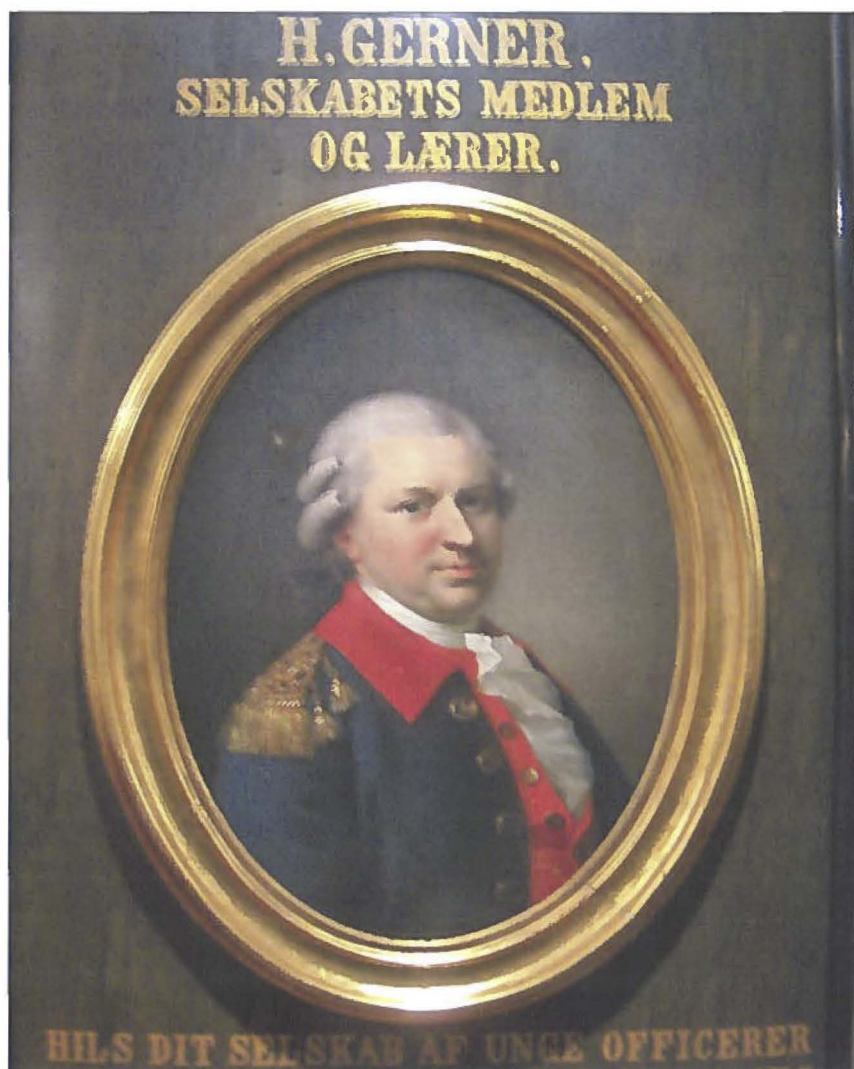
Jeg mener tiden er inde til under en "jævne og rolig udvikling" at indlede et tættere samarbejde mellem de tre foreninger, således der kan ske en optimal udnyttelse af lokaleressourcer, medlemsantal og økonomi, hvilke er nogle generelle forudsætninger for videreudvikling af foreningsformål og mål. Med i overvejelserne må også indgå, at adskillige medlemmer nu betaler kontingent til to eller alle tre foreninger.

Med hensyn til medlemstal har Søe-Lieutenant-Selskabet ca. 575 medlemmer, Søofficers-Foreningen ca. 600 og Foreningen af tekniske officerer ca. 150.

I Gerners og Sneedorffs fodspor – et Søofficersselskab

Fusion, strategisk samarbejde, samarbejde, organisation/organisationsudvikling, eller bare: Ganske almindelig og naturlig udvikling affødt af den uafvendelige kendsgerning, at den nye samfundsorden, hvad angår søofficersbegrebet, har nået en ny tidsalder, hvor udviklingen medfører nødvendigheden af at dele ressourcer i ordets brede betydning.

Alle af os har på et eller andet tidspunkt i tjenesteforløbet været impliceret i organisationsudvikling (flere) gange. Når ordet dukker op, væk-



Jens Juels portræt af fabrikmesteren, kommandørkaptajn Henrik Gerner i Søofficers-Foreningen

kes den (altid) naturlige modstand imod ændring af noget, der vil medføre ændringer i ens arbejdsrytme, som man er blevet fortrolig med. Søværnets organisation har været udsat for fænomenet flere gange i mit tjenesteforløb. Betänk Søværnets skoler og de gamle hæderkronede institutioner, der blev til SMK og nu i nyere tid FMT! Nogle ændringer, der virkelig satte gang i følelserne hos os alle på det tidspunkt, hvor det fandt sted. Nu forestår der måske ændring af vor kommandostruktur i forsvaret, hvilket har forekommet før i vor militære historie.

Det forstås, at der i vort tilfælde vil blive tale om nogle stærke følelsesmæssige begrundelser for at bevare tingenes tilstand. Jeg tænker her især på Søe-Lieutenant-Selskabet, der vel om nogen har de stærkeste bånd knyttet til fortiden, hvor *fremsynede* mænd som H.C.Sneedorff og Henrik Gerner m.fl. tog skridtet til oprettelsen af dette hæderkronede selskab ledet af unge søofficerer, men hvor alle uden grads anseelse er lige i debatten. På sit dødsleje opfordrede Henrik Gerner Den unge H.C.Sneedorff til at hilse *"dit selskab af unge officerer og sig dem, at jeg agter dem, at jeg på min dødsseng anbefaler dem at blive ved at gå frem med enighed, så ville de kunne gøre nytte"*. Jeg er sikker på, at både Sneedorff og Gerner ville kunne have indset, at det nu kunne være tidspunktet at fusionere for at få det optimale ud af samarbejdet søofficerer imellem, når målet skal være at bruge alle ressourcer til det, der binder alle sammen, og som er årsag til bl.a. "Idet den binder krigerne, omfavner den videnskaberne".

Den samlede sum af viden af teknik og taktik i dag er den, der gør samarbejdet om bord og i land muligt og derigennem til fremdrift for Søværnet, som er et af målene i selskabets arbejde.

De tekniske detaljer omkring f.eks. generalforsamlinger i de særskilte foreninger er vel blot en teknisk detalje? Følelser er stærke! Javel, men lad fornuften råde!

Jeg opfordrer hermed de ærede medlemmer af henholdsvis SOF, SLS og FTOS at evaluere på foranstående og om at tage stilling til en evolution og igangsætte etableringen af et samlet

SØOFFICERSSELSKAB.

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

MEDLEMSMØDE DEN 21. MARTS

Der var indbudt til almindeligt medlemsmøde som forberedelse til paneldiskussionen med de forsvarspolitiske ordførere den 29. marts.

Formanden bød velkommen, specielt til kaptajn Gerner Thalsøe-Madsen.

Første punkt på dagsordenen var overrækkelsen af selskabets ur-legat. Dette legat indstiftedes formelt ved middagen i anledning af Søværnets 500 års jubilæum den 1. december 2010. Legatet skulle uddeles for første gang ved dette møde. Dernæst ville der blive afholdt opsamlingsdebat, dels som afslutning på den længere debat- og foredragsrække, som bestyrelsen startede op i efteråret 2010, og dels som forberedelse til den efterfølgende paneldebat med de forsvarspolitiske ordførere.

Den daværende formand for Søe-Lieutenant-Selskabet, kaptajnløjtnant Michael G. Landmark, fik ved Selskabets 225 års jubilæum i 2009 overrakt det første af i alt 11 særligt nummererede ure af Gerner Thalsøe-Madsen fra Marineflyverforeningen på vegne af landsretssagfører Poul Harry Madsen og ambassadør Otto Rose Borch. Selskabets bestyrelse besluttede efterfølgende, at uret mærket nummer 100 tildeles den til enhver tid siddende formand, og at nummer 1 skal overrækkes til HKH Kronprinsen, som Selskabets protektor. Derudover bestemte bestyrelsen at ur-legatet skal gives til den (sø)løjtnant, enten premierløjtnant eller kaptajnløjtnant, der har gjort noget særligt for Søværnet, og som lever op til Søe-Lieutenant-Selskabets formålsparagraf:

”Ved udveksling af tanker, anskuelser og oplysninger at fremme de kundskaber, som kan gavne dets medlemmer og hermed det danske søværn. Alt, hvad der direkte eller indirekte kan bidrage til maritim og militær oplysning, vil være Selskabets virksomhed vedkommende.”

Sammen med legatet får modtageren 1.500,- kr., som er stillet til rådighed af sponsorerne. Selskabets bestyrelse beslutter hvem der skal modtage legatet efter indstilling fra CH SOK eller eskadrefejerne. I kriterierne for overrækkelse af uret lægges der vægt på, at legatmodtageren skal have udmærket sig ved at have ydet en særlig indsats for Søværnet.

Denne indsats kan være, men er ikke begrænset til, ved et stort engagement at have bistået ved eller i særlig grad at have tilskyndet til at udvikle søværnet operativt.

Legatet tænkes ikke givet hvert år, og det er bestyrelsens håb, at HKH Kronprinsen vil kunne deltage i en overrækkelse ved en senere lejlighed. Dette har desværre ikke kunnet lade sig gøre endnu.

Formanden benyttede lejligheden til at takke Gerner Thalsø-Madsen, som repræsentant for sponsorerne, for de meget flotte ure og den mulighed det gav selskabet for at kunne fremhæve og værdsætte en særlig indsats for vort allesammens søværn.

Derefter overrakte formanden på selskabets vegne ur-legatet til kaptajnløjtnant Mette Stab-Nielsen for hendes store indsats for at medvirke til implementeringen af en ny MCM-koncept inden for Søværnet.



Kaptajnløjtnant Mette Stab-Nielsen modtager Søe-Lieutenant-Selskabets ur-legat af formanden, kaptajnløjtnant Christian G. H. Meinertz for sin indsats for at implementere et nyt MCM-koncept i Søværnet

Formanden overgik derefter med følgende bemærkninger til at indlede den programsatte opsamlingsdebat.

I efteråret 2010 startede bestyrelsen en debat- og foredragsrække, som skulle fokusere på Søværnet i fremtiden. Der er nok ingen tvivl om, at nedlæggelsen af Standard-Flex våbnet har betydet en væsentlig indskrænkning af Søværnets operative kapacitet dels i forhold til evnen og muligheden for konstatering og afvisning af militære krænkelse og dels i forhold den uddannelsesmæssige mulighed for opkøring og træning af personel og enheder, som et bredt udvalg af militære enheder giver (her tænker jeg på DANEX, SQUADEX mv.).

Samtidig betyder bygningen af de nye store fregatter, når de er operativt indfaset, sammen med Absalon-klassen en væsentlig styrkelse af muligheden for at deltage i internationale operationer. På denne baggrund var det målet at stimulere til en øget debatlyst i Selskabet og i øvrigt i Søværnet, kvalificeret ud fra relevante foredrag.

I perioden har vi således haft CH SOK, kontreadmiral Finn Hansen i Selskabet, hvor han beskrev sine tanker om fremtidens søværn. Admiralen lagde vægt på den mobilitet, som sammensætningen og størrelsen af det nuværende søværn giver mulighed for, men åbnede også for nye tanker om en evt. mere operativ anvendelse af MK II konceptet i relation til sensorsystemer og træning af andre enheder. Ydermere var han inde på det nye mobile MCM koncept, som kaptajnøjntant Mette Stab-Nielsen ved et efterfølgende møde redegjorde nærmere for. En hel ny måde at tænke anvendelse af ressourcer og kapaciteter på, som måske kan blive eksporteret til andre interesserede nationer.

CH 2. ESK, kommandør Christian Rune berettede om sin tid som chef for NATOs stående flådestyrke gruppe 1 (COMSNMG 1), og hvilke tanker han gjorde sig i forbindelse med deployeringen i Aden-bugten i 2010. Han kom også ind på de vanskeligheder en længere deployering giver de tilmeldte enheder i relation til opretholdelse af ekspertise i sømilitære operationer i de perioder, hvor styrken er tilmeldt antipirateri-operationer i Aden-bugten.

Derefter fulgte en debat, som lektor Peter Viggo Jakobsen fra Københavns Universitet gav oplæg til, og som let provokerende måske, endnu en gang fremkom med idéen om at arbejde sammen med andre nationer om visse militære opgaver såsom f.eks. afviserberedskab m.m. En tanke, som NATOs generalsekretær, Anders Fogh Rasmussen for nyligt har taget op igen som en mulighed for at fastholde et højt beredskab på med

dalende forsvarsbudgetter hos de fleste medlemslande. Yderligere gav han sin vurdering af, hvor i verdenen Søværnet vil være til stede i fremtiden.

Efterårets møderække indledtes af Chefen for Grønlands Kommando, kontreadmiral Henrik Kudsk, som skitserede de meget store udfordringer, som de klimatiske ændringer giver i relation til den øgede trafikdensitet, hvilket betyder, at ressourcerne i form af inspektionsskibe og –fartøjer strækkes til det maksimale. Hertil kommer et øget behov for at udføre politiopgaver i forbindelse med protestaktioner over for de mange olieselskaber og disses boreplatforme.

Journalist og studievært på TV2s Deadline samt forfatter til bogen "Når isen forsvinder", Martin Breum, underholdt under det tredje møde i denne møderække med sin store, især politiske, viden om det arktiske område med en nærmere beskrivelse af de sikkerhedspolitiske perspektiver. Hans anbefaling var også klar: at der fra grønlandsk, og dermed også Rigsfællesskabets, side var et stort ønske og også et væsentligt behov for søværnets fortsatte og øgede tilstedeværelse i området som en meget vigtig brik i det storpolitiske spil om grænse-dragning og fordeling af ressourcer.

I den modsatte del af verdenen gav Lars Bangert Struwe, Ph.D. Center for Militære Studier, Københavns Universitet, efterfølgende Selskabets medlemmer et videre indblik i pirateri i området omkring Afrikas Horn, særligt i forhold til de sikkerhedsfirmaer og andre interessenter, som på sin vis, og på enkelte områder, konkurrerer med de enkelte landes bestræbelser på at lave kapacitetsopbygning. Et emne som kommandørkaptajn Felix Ebbestad, CHOPS I i FKO, på et følgende møde belyste yderligere i forhold til dansk forsvars indsats på området. Medlem af Selskabets bestyrelse, premierløjtnant Johannes Kidmose, berettede om sine oplevelser under sin orlov fra søværnet, hvor han var ansat af det tyske sikkerhedsfirma Cassadian, under luft- og rumfartsselskabet EADS, til at hjælpe med oprettelsen og udviklingen af den saudiarabiske kystvagt.

Sidst havde Selskabet besøg af Esben Salling Larsen, som er major i Flyvevåbnet og en af forfatterne til rapporten fra Center for Militære Studier, "Forsvaret i Arktis", som netop anbefaler at styrke indsatsen i Arktis på baggrund af tre opstillede scenarier, nemlig kystvagtsscenariet, krisestyringsscenariet og konfrontationsscenariet, hvoraf den mest sandsynlige var det første.

Selskabet har således været vidt omkring i de foregående forsamlingsår, og det betyder også, at der er grundlag for en god debat om hvorvidt søværnet har det materiel og de enheder, der skal til for at kunne løse fremtidens opgaver.

Det, der er væsentligt at holde sig for øje, er, at vi her i Selskabet har en unik mulighed for kun at skulle forholde os til, hvad der er bedst for Søværnet og Søværnets udvikling og muligheder for at kunne løse pålagte opgaver, og ikke er begrænset af at skulle prioritere og afveje i forhold til andre værns udvikling og opgaver.

Som oplæg til opstartsdebatten skitserede jeg behovet for allerede nu at påbegynde overvejelser vedrørende nybygninger som skal implementeres om 10-15 år, pga. den meget lange projektfase. Således har jeg set skitser af fleksible støtteskibe, udviklet af Niels Christian Borck, som er lavet i slutningen af 1980'erne, hvor Absalon-klassen som bekendt først var fuldt operativt i 2006. Det betyder, at det ikke kan vare ret længe, før man er nødt til at påbegynde projektering af afløsere til inspektionsskibene, som ifølge forsvarskommissionens anbefalinger er planlagt til at kunne holde til 2020-2025.

I forhold til løsning af de for søværnet pålagte opgaver i fremtiden har vi dels lov om forsvarets formål, opgaver og organisation, forsvarskommissionens rapport og den nye regerings regeringsgrundlag at gå ud fra.

Der lægges naturligvis generelt stor vægt på forsvarets evne til at håndhæve dansk suverænitet, varetage myndighedsopgaver indenfor Rigsfællesskabet og at kunne deltage i løsningen af globale sikkerhedsopgaver; søværnsspecifikt lægger regeringsgrundlaget op til at fortsætte indsatsen mod pirateri.

Det giver anledning til at opdele ressourcerne i tre prioritetsområder: Det globale, det arktiske og det hjemlige (som også belyses i kommandørkaptajn Karsten p. Hansens artikel i Tidsskrift for Søvesen via tre temaer, hvor han overordnet lægger vægt på den maritime strategi, som vigtigst for dansk forsvars fremtid). Hovedvægten er lagt på udførelse af kystvagtsopgaver under alle tre områder, og der er ingen tvivl om, at øjeblikkets sikkerhedspolitiske situation er på det niveau af konfliktbarometret. Derfor var det også rigtigt set af kontreadmiral Nils Wang, at han i sin tid som CH SOK, når spørgsmålet kom op, hele tiden fokuserede på at holde kystvagtsopgaverne som en kernekompetence i søværnet, i stedet for at lægge op til at oprette det som en selvstændig

myndighed. Men dette betyder så også bevidst en lavere prioritering af de egentlige militære kernekompetencer.

Verden er uforudsigelig og foranderlig og et meget væsentligt princip i dansk selvforståelse, ikke mindst i Søværnet, er vores evne til at være fleksible. At få mest muligt ud af den givne situation med lavest mulig indsats, i hvert fald udgiftsmæssigt. Vi ved reelt ikke, hvordan Danmarks sikkerhedspolitiske situation ser ud om 20 år:

Mange vil stadigvæk argumentere for, at vi i Søværnet har taget højde for de fleste eventualiteter ved at have bygget så store og fleksible enheder; men mange vil på den anden side også påstå, at det i mange tilfælde kan være som at skyde gråspurve med kanoner; ved ikke at have mulighed for at udsende og anvende mindre enheder, fraskriver vi os i virkeligheden også muligheden for at kunne løse typer af opgaver, som vi igennem århundreder har haft meget stor ekspertise i at løse, nemlig det littorale, (brown- eller greenwater). Samtidig er prisen for udsendelse pga. enhedernes størrelse og dermed antal besætningsmedlemmer, relativt høj.



Der blev diskuteret livligt på medlemsmødet den 21. marts. Her holder kontreadmiral Jørn Olesen et indlæg, mens bl.a. kommandør Svend Kirkegaard-Sørensen og kontreadmiral Niels Mejdal lytter. Mødet foregik undtagelsesvist i Farvandsdirektoratets kantine.

Vil det ikke i stedet for give god mening at have flere typer enheder at kunne veksle imellem? For vi ved jo ikke om den trussel, som vi skal kunne være i stand til at imødegå om 20 år, er en konventionel modstander eller en modstander, som anvender asymmetrisk krigsførelse, og vi ved heller ikke, om en eventuel konflikt vil skulle løses globalt eller regionalt, eller sågar lokalt og dermed kystnært.

Ville det så ikke give bedre mening, at vi havde en værktøjskasse, som havde mange forskellige former for værktøj, i stedet for kun nogle få multi-tools, som også flotilleadmiral Niels Christian Borck har givet udtryk for? Bør vi ikke i virkeligheden have flere enheder af KNUD-klasse, som kan anvendes globalt også, såvel som indenfor rammerne af Rigsfællesskabet?

Der kan stilles mange spørgsmål, og der er ikke mange, der kender svarene, men det vigtigste er, at man kan have en holdning til disse emner, en kvalificeret holdning, og det er denne holdning, som vi har mulighed for at luften i aften og ikke mindst på den kommende paneldiskussion med politikerne.

Bestyrelsen har i invitationen til paneldiskussionen lagt op til at stille politikerne følgende spørgsmål:

Hvordan skal Søværnet se ud om 20 år?

Søværnet stadig være engageret hovedsageligt i Aden-bugten og Nordatlanten?

Hvorledes klarer Søværnet fremover prioriteringen af forpligtelserne mellem de internationale operationer, det arktiske område, og nærområdet?

Vil Søværnet stadig kunne kæmpe, hvis det kommer dertil?

Efter dette indlæg gik aftenens diskussion i gang.

SØVÆRNETS FREMTID DEBATMØDET DEN 29. MARTS 2012

Indledning

Den 29. marts 2012 afholdt Søe-Lieutenant-Selskabet en debataften, hvor Søværnets fremtid blev diskuteret. Selskabet havde inviteret de forsvarspolitiske ordførere fra samtlige partier i folketinget. Fire ordførere, Holger K. Nielsen (SF), Bjarne Laustsen (S), Marie Krarup (DF) og Hans Christian Thoning (V) havde sagt ja til at deltage.

Mødet blev indledt af Selskabets formand, kaptajnløjtnant Christian G. H. Meinertz, der kort gjorde rede for den foregående debat- og foredragsrække, som bestyrelsen indledte i efteråret 2010, og som aftenens paneldebat var kulminationen på. Desuden beskrev han nogle af de tanker og forventninger, som sidste uges opsamlingsdebat havde afstedkommet, herunder medlemmernes generelt optimistiske syn på Søværnets muligheder for at kunne løse fremtidens opgaver.



Flotilleadmiral Niels Chr. Borck indleder som ordstyrer paneldiskussionen

Selskabet havde valgt en tyve års horisont for aftenens debat. Som ordstyrer havde Selskabet anmodet Selskabets mangeårige medlem, tidligere flotilleadmiral Niels C. Borck om at varetage det ansvarsfulde og vanskelige hverv. Selskabet har valgt at give en kort tilbagemelding fra mødet i form af denne summariske rapport. Debatten var livlig og talelysten stor. Derfor søger Selskabet på denne facon at give et overblik, snarere end et detaljeret resume. For de ``Blå Fakta`` henvises til tabellen sidst i denne rapport.

Det lykkedes ikke at få et klart billede af, hvordan Søværnets fremtidige struktur skal se ud, men nok klare tilkendegivelser af den betydning, som Søværnet tillægges politisk. Det første er nok også uopnåeligt i rammen af en debataften. Det sidste er til gengæld positivt set ud fra ønsket om at positionere Søværnet i den kommende debat om forsvarrets udvikling.

2. De fire temaer.

På baggrund af Selskabets invitation til mødet, drøftedes følgende fire specifikke temaer:

- a) Fakta vedrørende ``Det Blå Danmark``
- b) Udfordringer og ansvar og opgaver for Danmark som betydende maritim aktør.
- c) Regionale og globale maritime opgaver
- d) Hvordan skal Søværnet sammensættes fremover.

Det var vanskeligt fuldstændigt at fastholde debatten i de fire temaer. Derfor har Selskabet valgt at sammenfatte de generelle tendenser og udsagn i en samlet fremstilling som følger her.

Ordstyreren indledte med en række korte betragtninger vedrørende de såkaldte ``Blå Fakta`` og henledte samtidig opmærksomheden på en række karakteristiske træk ved Flådens udvikling. Det er opfattelsen, at man gennem tiden har været opmærksom på behovet for at finde nye løsninger, hvilket især indretningen af de nye skibe. Det er også opfattelsen, at vi er gode til at finde nye løsninger, og især indretningen af de nye skibe er gode eksempler på, at innovation og nytænkning er karakteristiske egenskaber for flådens folk. På den anden side forventer personellet, at politikerne sikrer sammenhæng i planlægningen, sammenhæng mellem mål og midler samt respekt for vores kultur og traditioner.

3. Generelle tendenser og udsagn

Der var karakteristisk for aftenens debat, at de politiske holdninger i hovedsagen er præget af, at det ikke er afklaret, hvordan et nyt forsvars-



Panelet af forsvarspolitiske ordførere. Udover ordstyreren ses fra venstre Hans Chr. Thoning (V), Marie Krarup (DF), Bjarne Laustsen (S) og Holger K. Nielsen (SF)

forlig kommer til at se ud og at det kun i meget begrænset omfang er muligt at pege på specifikke løsninger og strukturer. Det er opfattelsen, at sådanne impulser til nyanskaffelser og kapaciteter forventes at komme fra forsvarschefen og hans eksperter, hvorefter det behandles politisk. - Og det er der måske ikke så meget nyt i. At Danmark er en maritim nation i et historisk perspektiv, i nutiden og i fremtiden hersker der imidlertid ingen tvivl om. Der var enighed om, at Danmark skal medvirke til at sikre retten til fri sejlads, sikre forsyninger og økonomiske interesser alt i rammen af folkerettens bestemmelser og muligheder.

Den anlagte tidshorisont på tyve år forekom generelt at være ambitiøs og urealistisk, hvilket adskiller sig fra tiden under den kolde krig, hvor man kunne planlægge anderledes bl.a. i forhold til skibsbygning. Flere eksempler blev fremhævet og dokumenterede usikkerheden, der er knyttet til den globale udvikling. Senest den økonomiske verdenskrise, Libyen og Iran er gode eksempler på den overvældende dynamik, der præger de internationale relationer. Det synes dog at ligge fast, at samtlige ordførere var enige i, at Danmark er en meget betydningsfuld maritim aktør, og at de mangfoldige "Blå Fakta" in casu understøtter en sådan opfat-



Holger K. Nielsen (SF) i samtale med formanden efter paneldiskussionen.

telse. Det er derfor relevant at se Søværnets rolle og opgaver i en global kontekst, hvor den maritime sikkerhed er afgørende for handelsflådens virksomhed. Det fremgik samtidig, at man fandt det generelle sikkerhedsbehov for udvidet, men at det af økonomiske årsager kunne være vanskeligt at fastlægge et tilsvarende ambitionsniveau. Specifikt talte Marie Kraup (MK) om, at der ikke skal skæres mere, end at søværnets fortsat kan løse opgaverne ligesom hun fandt, at målet for forsvarsbudgettet skulle være 2 % af BNP. Uden at komme ind på løsninger pegede Hans Christian Thoning (HT) på, at begrebet Smart Defense skulle indgå i de kommende overvejelser, samt at det var klart, at Søværnet skulle kunne løse de maritime opgaver, herunder også indgå i det maritime NATO samarbejde. Holger K. Nielsen (HKN) pegede på at Danmark er et lille land, og at man skulle passe på med ambitioner om at optræde som en militær stormagt. HKN fandt at sund fornuft bør råde, og at fleksibilitet er et nøgleord. Han advarede imod at ``tænke arbejdspladser``,

når nye strukturer skal forhandles, fordi sådanne holdninger i realiteten lukker af for en række attraktive løsninger.

Spektret af maritime opgaver anses for at være meget bredt, hvilket harmonerer med udsagn og behov for fleksibilitet. MK mente ikke, at forsvaret skal stå for ulandsbistand, men snarere skal sikre, at vi ``kan passe på os selv``. HCT fandt tilsvarende at de nationale opgaver skal vægtes overfor humanitære opgaver, pegede på behovet for at ``kunne passe på os selv`` og nævnte betydningen af Smart Defense.

Der var bred enighed om, at fremtidens forsvar, herunder Søværnet, skulle bestå af fleksible og bredt anvendelige kapaciteter, der samlet og hver for sig skal medvirke til at øge de sikkerhedspolitiske valgmuligheder. Hævdelse af rigsfællesskabets suverænitet blev gentagne gange fremhævet som en central opgave for Forsvaret og Søværnet. Tilsvarende blev opgaver med humanitært indhold fremhævet, specifikt i form af en indsats rettet mod hjælp til kapacitetsopbygning i udvalgte udviklingslande.

Deltagerne var enige om, at Forsvaret gennem de sidste 10-15 år havde undergået en meget omfattende transformation, og at Søværnet fortsat spiller en meget væsentlig rolle i Forsvaret. Der var enighed om, at anskaffelse af nye helikoptere til Søværnet var meget påtrængende.

Geografisk synes der også at være tale om stort set sammenfaldende opfattelser. Således var debatten vedrørende udviklingen i Arktis helt central, selvom der også her blev peget på usikkerheden for de fremtidige relationer i Rigsfællesskabet. Den stærkt forøgede fokus skyldes en lang række omstændigheder, således opgaver i forbindelse med udvinning af råstoffer, olie, gas, forøget maritim aktivitet (passage) gennem NØ og NW passagen, de generelle hensyn til det arktiske miljø samt ikke mindst udfordringerne vedrørende overvågning og sikkerhed til søs.

Der blev ikke ofret mange ord på situationen i den nordeuropæiske region (Danmark, Østersøen og Nordsøen) hvorimod de globale aspekter (især pirateri) blev drøftet.

I Arktis ser man behov for en kombineret indsats med skibe og fly. Ikke mindst arealets store udstrækning taler en sådan kombination. De hjemlige opgaver er styret af den sikkerhedspolitiske situation i regionen og gav ikke anledning til debat. En enkelt spørger ønskede at drøfte egentlige forsvarsopgaver i denne sammenhæng, uden at dette tema efterføl-

gende blev omtalt nærmere. Her synes forsvarsforpligtelserne i NATO (Art. V) at give denne opgave karakter af ``selvfølgelighed``. Søværnets globale opgaver synes at kunne rummes indenfor begrebet ``Maritime Security Operations`` hvilket tilsiger en realistisk opfattelse af bredden i det samlede opgavespektrum.

Forelagt det faktum, at Søværnets personelstyrke siden 1988 og til i dag er reduceret fra 6500 til ca. 3300 og dermed ud af det samlede normtal i forsvaret (24.000) nu kun udgør 13 % af den samlede personelstyrke i forsvaret, udtrykte MK overraskelse over andelens ringe størrelse. Andre ordførere noterede denne oplysning, som gav ordstyreren anledning til at fremføre forslag om flere besætninger til skibene, hvilket selvsagt vil give forøget mulighed for tilstedeværelse i rammen af de operative opgaver. Dette synspunkt gav ikke anledning til modsigelser.

4. Ordstyrerens sammenfatning

Under indtryk af de ``Blå Fakta`` synes der at herske bred enighed om, at Danmark en betydningsfuld maritim aktør og at Søværnet på den baggrund både regionalt og globalt har en lang række centrale sikkerheds- og forsvarspolitiske opgaver bl.a. omfattende:

- Maritim tilstedeværelse
- Maritim kapacitetsopbygning
- Overvågning, søredning og miljø
- Sikre transport på havet
- Krisestyring
- Embargoopgaver
- Egentlige kampopgaver under indsats i f.m. ovenstående opgaver

Der foreligger mulighed for, at der kan opstå nye scenarier såsom pirateri ud for Vestafrika, iransk blokade mod olietransport i Hormuz Strædet samt situationen i fjernøsten hvor Kina opruster og søger at blive den dominerende magt. Hertil kommer, at konflikter mellem atombevæbnede magter (Kina, Indien og Pakistan) altid udgør en risiko.

5. Formandens afsluttende bemærkninger

Denne aften's paneldebat var en god lejlighed til, dels internt i Selskabet at kunne diskutere Søværnets fremtidige udfordringer, og dels at kunne delagtiggøre de forsvarspolitiske ordførere i disse overvejelser på en måde, som giver mulighed for at fastholde og udbygge Selskabets relationer til det politiske beslutningstagerniveau. Ikke mindst det sidste var et vigtigt formål, og det er bestyrelsens vurdering, at de fire forsvarspolitiske ordførere anså denne debat som et vigtigt og relevant bidrag til at højne deres maritimt militære vidensniveau, og dermed også deres

beslutningskompetence, i forhold til fremtidens forsvarspolitiske beslutninger. Men det var også tydeligt, at det var overordentligt vanskeligt at komme med meget konkrete anbefalinger til sammensætningen af Flåden om 20 år. Dertil er fremtiden for usikker og der var bred enighed om, at **fleksibilitet** og **omstillingsparathed** er to af de vigtigste nøgleord, når det kommer til fastlæggelse af Danmarks sikkerhedspolitik for fremtiden. Det er jo ikke noget nyt princip, idet det jo også er det princip, der ligger til grund for transformationen af Flåden efter Murens fald, og som det fremgik af diskussionen er det nu mere relevant end nogensinde. Samtidig kunne det fastslås, at både de tilstedeværende partiordførere internt og Selskabets medlemmer er enige i dette princip.

Dermed kommer vi i Selskabet det nok heller ikke meget nærmere vedrørende et egentlig forslag til eller vision for Søværnets fremtidige sammensætning. Der blev imidlertid givet et vigtigt signal om behovet for en styrket indsats i det arktiske samt prioritering af sømilitær træning og uddannelse af besætningerne på kommandostøtteskibene og fregatterne, således at det fortsat er muligt at håndhæve suveræniteten og forsvare danske interesser på globalt plan.

Han var meget glad for den store interesse og deltagelse, der har været omkring den tema- og debatrække, som bestyrelsen har haft sammensat de seneste to forsamlingsår, og det forventes, at den vil blive fulgt op løbende med relevante foredrag og debatter, jo nærmere vi kommer på det næste forlig. Jeg håber, at de forsvarspolitiske ordførere igen ved en senere lejlighed vil kunne finde tid til at besøge Selskabet og dermed, via medlemmernes store sømilitære viden, at give Selskabet mulighed for at øve indflydelse, udover den mulighed som fremsendelsen af Tidsskrift for Søvæsen til partierne giver. Samtidig skal der også lyde en opfordring til medlemmerne om i vid udstrækning at benytte Tidsskriftet som medie i relation til maritim og sømilitær vidensdeling.

Slutteligt takkede formanden Holger, K. Nielsen, Bjarne Laustsen, Marie Krarup og Hans Christian Thoning for deltagelsen og ikke mindst også ordstyreren, Niels Christian Borck for at varetage det vanskelige hverv som ordstyrer.

Det Blå Danmark

Fakta

Den blå Planet

- (1) 71% vand, resten er kun til at fortøje ved
- (2) Synonym for planeten Jorden

Det Blå Danmark 2012

- (3) 90% af verdenshandlen sker med skib
- (4) 10% af verdenshandlen på danske skibe svarende til 1 MIA tons
- (5) 80% af al import/eksport til/fra DK transporteres med skib
- (6) 5% af verdens handelsflåde opereres af DK rederier
- (7) Rigsfællesskabets samlede kystlinje er 52.427 km, svarende til 1,3 gange ækvator
- (8) Med 5 enheder indsat på en normal aften (29 marts 2012) skal hver enhed overvåge 510.000 km². Frankrigs areal er 551.000 km²
- (9) Rigsfællesskabet økonomiske zoner udgør samlet 2 551,238 km² svarende til 60% af det samlede landareal i EU (4.3 mio. km²)

Rigsfællesskabets operationsområder og Søværnets opgaver:

- (10) Regionale:
 - (a) Arktis / Grønland
 - (b) Nordatlanten / Færøerne
 - (c) Nordeuropa / Danmark med Nordsøen/Stræderne og Østersøen
- (11) Globale:
 - (a) De syv oceaner, herunder
 - (b) Chokepoints
- (12) Opgavernes karakter:
 - (a) Nationale
 - (b) Internationale (NATO, FN eller koalition)

Internationale missioner siden 2. verdenskrig:

- (a) Hæren 9
- (b) Søværnet 16
- (c) Flyvevåbnet 6

DANMARKS MILITÆRE STRATEGI UNDER FORANDRING

kommentar/supplement

ved orlogskaptajn V. Theill

Såvel formand som redaktør har i Tidsskrift f.Søvæsen 4/2011 efterlyst indlæg fra medlemmerne om aktuelle og historiske artikler etc. I T.f.S. 4/2011 har kommandørkaptajn K.P. Hansen en interessant og tankevækkende artikel om Danmarks militære strategi.

Artiklen bør bringe Søe-Lieutenant-Selskabets medlemmer på banen og bidrage til diskussionen, medens vi endnu har medlemmer med forudsætningerne i orden og yngre søofficerer, der ser med friske øjne på de muligheder, ny teknologi har tilført forsvaret.

Lad dette indlæg fra en ældre teknisk søofficer være den igangsætter, der bærer ved til det bål, der blev tændt af hedengangne Sneedorff og Gerner!

Kommandørkaptajn Karsten Palle Hansens (KPH) artikel om Danmarks militære strategi er et særdeles interessant indlæg om noget, der måske kan puste liv i selskabets yngre- og/eller ældre medlemmer, når formålet skal være at tjene et af selskabets fremmeste mål at bidrage til søværnets og dansk forsvars generelle udvikling i en verden i konstant bevægelse.

Efterstående er et bidrag hertil i en tid med reformudvikling begrundet i den generelle økonomiske situation i verden i almindelighed og i vor sfære i særdeleshed.

Den europæiske union (EU) og ”The North Atlantic Treaty Organizati-
on” (NATO) er den vestlige verdens forsøg på at samordne demokrati-
ske samfunds evne til at overleve i en kalejdoskopisk og babelsk ver-
densorden, hvor religion, kultur og analfabetisme i ordets mildeste
betydning og uden arrogance er medvirkende til at holde og fastholde
verden i en spændingstilstand, der sætter vore økonomiske ressourcer
under konstant pres, og hvilke der snart er grund til at forholde sig dra-
stisk til, når formålet skal være at vedligeholde fred og stabilitet.

I den vestlige verden har vi en tradition for at "samtale om tingene" i fred og fordragelighed i diverse råd og sammenslutninger, og hvor flere medlemslande ikke besidder den samme nedarvede kompetence eller politiske formåen. Dette er en (tavs) kendsgerning og en medvirkende årsag til en global verden i nævnte spændingstilstand.

I dette store spil er Danmark en lille brik med mangeårige demokratiske traditioner, og derfor nødt – og vant – til at tilpasse sig og samtidig varetage sine egne lokale og regionale opgaver ved opretholdelse af suverænitæt og forsvar af landet.

Den politiske virkelighed i et demokratisk samfund er en styrke og en svaghed, når beslutninger eller reformer skal henholdsvis træffes og/eller implementeres. Vor verden er i mange sammenhænge forskellig fra vor omverden, når denne er den foran anførte, hvilken er styret af kræfter, vi for længst har pacificeret, og hvilke er blevet afløst af mere rationelle og harmoniske elementer.

KPH's artikel, hvor relevant og aktuel den end er, baserer sig på en analyse af henholdsvis et regeringsgrundlag, historiske krigsteorier og nogle trusselsbilleder m.v., der afspejler sig i den øjeblikkelige (sikkerheds) politiske situation i vor verden og omverden.

Yderst relevant og forståeligt!!

Med baggrund i tilgængeligt materiale har KPH belyst det samlede trusselsbillede, der berører den vestlige verdslige verden og herunder Danmark. I hvilken grad Danmark er mål for fundamentalistiske, ekstremistiske kræfters spil er uforudsigeligt. Vore efterretningstjenester og eksterne kilder opdaterer løbende truslen, og relevante hjemlige myndigheder holdes tilsvarende ajour med situationen.

En trusselsvurdering for vort nationale område og rigsfællesskabet med Grønland for så vidt angår uudnyttede tilgængelige kendte ressourcer i det arktiske område er en endog meget interessant og relevant diskussion værdig. Den påståede – og – uimodsagte – afsmeltning af polarområdet vil med dens fremadskriden åbne flere besejlingsmuligheder i de arktiske farvande. Dette vil få uvurderlig betydning for de omkringliggende stater og deres adgang til udnyttelse af havbundens eventuelle ressourcer, af hvilke olien nok må anses for den væsentligste. Som det vides, "strides" fem lande om en deling af området. USA, Rusland, Canada, Norge og Danmark vil naturligt gøre krav gældende og principperne for, hvordan delingen skal foretages, vil givet blive diskuteret

varmt både parterne imellem og ved evt. FN havretskonferencer. Vi har i erindring, hvor mange langvarige konferencer og møder i 1970'erne førte til resultater, der ikke i alle tilfælde stillede parterne tilfredse.

Som KPH anfører, bør Danmark snarest træffe beslutning om, hvordan man vil tilrettelægge og gennemføre såvel suverænitetshævdelse som andre erfaringsmæssigt nødvendige tiltag i området, hvortil der kræves egnede fartøjer og teknologi. Dette bør have høj prioritet, og strategisk planlægning bør iværksættes, hvad den materielle side af sagen angår. Det tager som bekendt *lang* tid at udvikle og *kort* tid at glemme!

Strategisk planlægning med det formål at imødegå en militær trussel mod Danmark ses, som KPH også påpeger, *ikke* at være overhængende nødvendig. KPN mener dog, at man bør overveje at genindføre minevåbenet! Jeg vil umiddelbart mene, at dette vil kunne føre til en god diskussion mellem aktive og passive søofficerer og yngre søofficerer, der ikke i samme grad er belastede af den kolde krigs retorik og forholdsregler mod "invasion fra søsiden" af det danske område.

I lyset af den øjeblikkelige situation i vort område er "Fredens hav" en gammel og glemt sag, idet hele området faktisk er NATO-område og, hvor Sverige, Norge og Finland indgår i et nordisk forsvarssamarbejde, og hvor de baltiske randstater, Polen og Tyskland sammen med Danmark, udgør et "Fredens Norden", hvor Rusland næppe længere vil kunne tillægges tidligere tiders interesse og fordel i at benytte de danske gennemsejlingsfarvande, endsige invadere landet.

Rusland er p.t. i en prekær situation, hvor landets magthavere er ved at positionere sig og, hvor infrastrukturen må antages at have første prioritet. Det kræver trods alt en sund økonomi at holde endsige opbygge et militær. Ruslands interesser ligger velsagtens i at opbygge og vedligeholde et godt forhold til de tidligere sovjetstater, hvilke er blevet "buffer"zoner til NATO, som er rykket betydeligt mod øst. NATO tilstræber at indbyde Rusland til at deltage i fredsbevarende opgaver, missilskjold etc. Rusland har imidlertid traditionsbundne interesser mod øst og skal levnes tid til at "pleje" disse.

Hvorvidt mineudlægningskapacitet set i dette lys, vil være "cost effective", er et spørgsmål, der sikkert vil kunne besvares ved en nærmere analyse.

Med den tilgængelige elektroniske overvågningskapacitet, der giver et rimeligt godt strategisk – og taktisk varsel, kunne man evt. forestille sig

et "Smart defence"-våben i form af mobile missilbatterier ved konstateret fjendtlig gennemsejling. Men, men! lad det komme an på en diskussion. Droneovervågning, bevæbnede droner, flystøtte samt overfladeenheder fra "det nordiske beredskab" og NATO lande som Polen, Tyskland og Danmark m.fl. vil nok kunne afholde en aggressor fra fjendtlige handlinger i det danske strædeområde i en rum tid.

Piratvirksomhed, andre aktuelle og uaktuelle, men forventede brændpunkter, der vil kunne kræve indblanding for at bevare en vis verdensorden, vil kræve stor opmærksomhed og medindlevelse fra dansk side.

Regeringsgrundlaget har en humanistisk indgangsvinkel til mange af disse spørgsmål og vor udenrigsminister, der p.t. hævder denne fremgangsmåde, er samtidig realistisk nok til at medgive, at der gives andre nødvendige veje. Disse er i så fald demokratisk vedtagne, og således acceptable for Danmark.

Danmark har – som også påpeget af KPH – deltaget i adskillige militære og humanistiske operationer og har med stor faglig dygtighed gjort sig fortjent til anerkendende ord fra sine partnere. NATO har sat exit dato for Afghanistan missionen til 2014.

Forsvarsministeren har, som en del af regeringsgrundlaget, varslet besparelser på de militære budgetter og måske ændringer af forswarets struktur. Jeg vil ikke her evaluere over dette, da der forestår svære og langvarige forhandlinger herom inden næste forsvarsforlig, men jeg vil plædere for, at man nøje sætter diskussionen i relief til de råd og tanker, der evt. kunne komme for dagen fra militært hold og – med forlov – *historiske* kendsgerninger om fordele og ulemper ved for meget centralisering.

I skrivende stund har NATO møde i Chicago med deltagelse af 28 NATO-lande. Et af emnerne generalsekretær Anders Fogh Rasmussen vil bringe på bane er begrebet "Smart Defence". Som anført er dette nødvendiggjort af den konstaterede økonomiske situation.

"Smart Defence" har Danmark tilsluttet sig, og alle bør vel se en fordel herved. Vi kender alle "Nato Stanag", og mange af os har erfaringer med, hvor lang tid, der kan forløbe, før enighed opnås, og implementering kan iværksættes.

Med dette supplement til KPH's artikel håber jeg at kunne puste liv i det Søe-Lieutenant-Selskabs debatforum, der tegnes ved medlemmerne,

hvilket samtidig kunne danne grundlag for emner til kommende debat-møder/foredrag.

Danmarks forsvar – herunder søværnet – går en interessant tid i møde.

NEKROLOG

Nicolaj Frederik Stegmann

(1593) Nicolaj Frederik Stegmann blev født den 8. november 1919 i Aalborg som søn af skibsmægler Nicolaj Frederik Stegman og hustru Anna f. Baastrup.

I 1947 blev han gift i Frederikshavn Kirke med Tove Madsen, datter af konsul, købmand O. R. Madsen og hustru Martha.

Stegmann blev student fra Aalborg Gymnasium i 1939 og straks efter optaget som søkadetlærling, hvis eksercerskole det år var henlagt til Middelgrundsførtet. Lærlingetogtet foregik med fiskeriinspektion i Nordsøen ombord i INGOLF, som fra weekendbesøg i en engelsk havn blev kaldt hjem til Storbælt for at deltage i bevogtningen af de nyudlagte minefelter, da Hitler startede 2. Verdenskrig primo september 1939. Stegmanns hold blev første aspiranthold som i 1939 startede og fuldførte den 4-årige uddannelse på den nybyggede Søofficersskole, og holdet kom i august 1943 ind på Holmen efter afsluttet togt som A-kadetter med henblik på at blive udnævnt til officerer. Efter at have deltaget i Flådens sænkning blev holdet imidlertid interneret sammen med de øvrige officerer og ikke udnævnt.

Efter frigivelsen fra internering blev Stegmann anvendt af "Elverhøj" til efterretningstjeneste i Aalborgområdet. I modsætning til klassekammeraterne Dahlerup og Knabe undgik han tysk afsløring og tilfangetagelse i KZ-lejr.

Da Søværnet efter befrielsen 45 blev reableret fulgte en varieret tjeneste bl.a. med fiskeriinspektion ved Færøerne og Grønland, U-bådsskole i Danmark og i England, tjeneste i Marinastabens K-sektion, herunder i en periode som adjutant for daværende chef for Søværnet, viceadmiral Vedel, skoleofficer, skibschef for minelæggere, stabstjeneste i Grønland og ved BALTAB i Karup og sluttende sin aktive tjeneste som kommandørkaptajn med udgangen af november 1979 som chef for Flådestation Københavns stationsafdeling,

Pensionisttilværelsen gik med at hjælpe sin kone Tove med at passe hus og have i deres rækkehus i Virum, og Stegmann fik også tid til at hjæl-

NEKROLOG

pe Ældre Sagen med at undervis jævnaldrende i IT samt som ældste mand at forestå den månedlige frokost i Søofficersforeningens ”Mimreklub”.

Stegmann døde den 30. december 2011 og bisættelsen fandt sted fra Virum Kirke og urnen er nedsat i Tove Stegmanns familiegravsted i Frederikshavn.

(1589)

BOGANMELDELSER

SÆNKET AF TYSKERNE

Danske krigssejlere i 2. verdenskrig

Svend Arvid Birkeland

Gyldendal 2012

ISBN: 978-87-02-12452-1

464 s., 56 s/h – fotos, 32 faktabokse, 6 kortskitser, udvalgt litteraturliste, skibstekniske udtryk og noter. Kr. 349,95 hæftet.



I koret i Holmens kirke ses en manende mindeplade for 1.213 farende søfolk og 230 fiskere, som under 2. verdenskrig gav deres liv i kampen for Danmarks frihed og selvstændighed. Den 9. april 1940 befandt 159 danske handelsskibe sig i allierede havne og farvande, mens 85 i hovedsagen større skibe var på neutralt område. Deres besætninger udgjorde i alt 6.351 personer. Blandt de mere kendte var styrmandsaspirant og jungmand Anders Lassen, forhyret på M/T ELEONORA MÆRSK, som befandt sig i Den persiske Golf. Hvordan han senere kom i engelsk tjeneste og i april 1945 omkom i kamp med tyskerne ved den nordlige del af Commachio-søen i Italien er en helt anden historie. For de danske søfolk varede krigen fra 1. september 1939 til 15. august 1945, da Japan også var besejret. Før d. 9. april 1940 omkom 418 danske søfolk som følge af krigshandlingerne.

Forfatteren Svend Arvid Birkeland (født 1939) har en lægevidenskabelig embedseksamen fra Københavns Universitet i 1967 og er dr. med. Han har været seniorforsker ved Rehabiliterings- og Forskningscentret for Torturofre. Han har tidligere skrevet bøger om væbnede konflikter, således *Taget af tyskerne – Danskere i 2. verdenskrig* (2007), *I krigens kølvand – Danske skæbner efter 2. verdenskrig* (2009) og *Krigens ansigt – Om danske soldater efter mission på Balkan, i Irak og Afghanistan* (2010).

Svend Arvid Birkeland har skrevet et monument af en bog om de danske krigssejlere under 2. verdenskrig, som vovede livet på danske og allierede skibe over alt på verdenshavene. Han har interviewet 44 krigssejlere, 24 hustruer og 44 børn, som tilsammen giver et detaljeret og farverigt billede af de barske vilkår og nærmere omstændigheder omkring de danske søfolks indsats. De mange søfolk, som overlevede strabadser-

ne, måtte for en stor dels vedkommende leve med psykiske sår for resten af livet. De danske besætninger var under et stort pres allerede fra begyndelsen: Skulle man blive på skibet og tage kampen op, eller skulle man søge at komme tilbage til familien? De måtte affinde sig med uvisheden, om tyskerne ville udøve repressalier mod familierne derhjemme. Langt de fleste traf beslutning om at deltage i den allierede indsats mod tyskerne men måtte lide under manglende anerkendelse, fordi de kom fra en nation, som uden synderlig modstand havde overgivet sig. De danske handelsskibe blev for Englands vedkommende samlet under *Ministry of War Transportation* og førte britisk flag. Det var først efter julen 1943, da såvel sømændene som modstandsfolkene i Danmark havde vist deres kampvilje mod tyskerne, at det danske nationsflag kunne hejses igen. De britiske myndigheder udstak tidligt i krigen en hjemby for hver nations sømænd, og for danskerne blev det Newcastle, hvor der oprettedes en sømandspool. For danske skibe, der i april 1940 befandt sig i nærheden af USA eller havde amerikansk ladning, forsøgte minister Kaufmann sammen med repræsentanter for dansk skibsfart at etablere en skibsfartskomiteé, men forsøget løb ud i sandet. Det resulterede i, at danske skibe lå uvirksomme i amerikanske havne, mens besætningerne i stor udstrækning tog hyre på andre skibe. I april 1941 beslaglagde amerikanske myndigheder de danske skibe, som indledningsvis kom til at sejle under Panama-flag.

Et mindre antal sømænd, der befandt sig på skibe i danske og tilstødende farvande, fortsatte med at sejle for at opretholde forbindelse mellem landsdelene og til havne i nærområdet under tysk kontrol. De såkaldte hjemmesejlere sejlede bl. a. med erts til Tyskland og med kul til Danmark.

Bogens tyngde ligger i de mange interviews, som forfatteren har gennemført med krigssejlerne og deres familier. Der fremkommer herved en betydelig og omfattende dokumentation af de oftest meget dramatiske begivenheder, som danske søfolk på alle verdenshave blev en del af. Man fornemmer ikke, at de interviewede danske søfolk har udnyttet sømandens hævdvundne ret til at spinde en ende – dertil var oplevelserne utvivlsomt for stærke. Man kan på den anden side nok ikke helt udelukke, at glemselens nådesslør har lagt sig over enkelte af de interviewede. Oplevelsen af den ufravigelige regel om, at skibe i konvoj ikke måtte stoppe for at redde skibbrudne fra det foran sejlen skib har gjort et dybt indtryk på konvojsejlerne. Da danske søfolk efter befrielsen efterhånden vendte tilbage til Danmark, skete det uden hædersbevisninger fra officielle myndigheder, og nogle sømænd måtte endog lide den tort at få fratrækt pas eller blive fængslet for udeblivelse fra sessionen, indtil en

lov om fritagelse for værnepligt blev vedtaget for krigssejlere og soldater i allierede styrker. Igennem de mange interviews og til del på baggrund af tidligere undersøgelser får forfatteren mulighed for at stille diagnosen for det krigssejlersyndrom, som langt de fleste hjemvendte søfolk havde som ar på sjælen resten af deres liv. De hyppigste symptomer er bl. a. søvnløshed, mareridt, stærk træthed, dårlige nerver, støjoverfølsomhed og manglende koncentrationsevne. Bogens afsluttende kapitel analyserer krigstidsbelastningen og de efterfølgende psykiske skader.

Der er tale om stor detailrigdom i en meget velskrevet og spændende bog om de søfolk, "som bare sejlede". Et eksempel herpå er, at hver gang et interview beretter om sækning med torpedo fra en tysk ubåd, får læseren straks oplysning om ubådens senere skæbne.

Der findes en udførlig litteraturliste om tidligere udgivelser om emnet. Et billede af krigsskibe samlet i Hvalfjord nord for Reykjavik før konvojsangang er gengivet pag. 246 - 247. Billedteksten angiver, at det er amerikanske skibe. Denne anmelder mener, at der fortrinsvis er tale om britiske skibe. Pag. 387 er *The Fleet Train* oversat til *flådetoget*, som næppe er dækkende og til dels uforståeligt. *The Fleet Train* er en betegnelse for støtteskibe af enhver art, og som ikke er egentlige krigsskibe.

På trods af disse småting kan bogen varmt anbefales til læsere, som ønsker at få et fremragende overblik over og et nærmere kendskab til den dramatiske historie om danske søfolks betydelige indsats under 2. verdenskrig.

(1818)



**SØKRIG I DANSKE FARVANDE
UNDER ANDEN VERDENSKRIG 1939 – 42
Rapporter og beretninger fra årene 1939 - 1942**

Poul Bech

Schønberg 2008

ISBN: 978-87-570-1723-6

Indbundet, 279 s., rigt illustreret med sort/hvide billeder, kortskitser og tegninger – noter; litteraturliste og lister over mineramte og forliste skibe i danske farvande. Kr. 299,95.

Forfatteren, der er journalist af uddannelse og tidligere ansat ved Fredericia Dagblad, har som pensionist og på grundlag af en livslang passion for skibe og havet samlet talrige oplysninger og skrevet en bog om de sømilitære begivenheder i danske farvande under krigens første år. Baggrundsmaterialet stammer fra danske, tyske og engelske kilder, herunder fra en række danske aviser og dagblade. Desuden er beretningerne baseret på lokalhistoriske optegnelser og personskildringer.

Bogens kapitelopdeling er både tematisk og kronologisk. Beretningen følger således udlægning af de tyske minefelter i god afstand fra dansk territorialfarvand, som skulle forhindre indtrængen af britiske ubåde og kontrollere den internationale skibstrafik ud af Østersøen. I samme kapitel beskrives den dramatiske polske ubådsflugt til England. Det første danske fartøj, som forliste efter en minesprængning i Nordsøen, var Skagen-kutteren NORDSTRAND på 30 ts. I Kattegat og Skagerrak visiterede den tyske marine den civile trafik, og hvis der var mistanke om, at der var kontrabande om bord, blev skibene med prisemandskab sendt til Tyskland, hvor en særdomstol afgjorde den videre skæbne for skib og ladning. En engelsk ubåd, HMS SPEARFISH, opererede i september 1939 i Skagerrak og Kattegat. Ubåden overlevede et 14 timer langt angreb af tyske ubådsjagere, som kastede 60 dydbomber mod ubåden. Læseren får også beretningen om begravelsen i Stege Kirke af 28 orlogsgaster fra den tyske forpostbåd ESTE, der i oktober 1939 minesprængtes i Faxe Bugt.

Den danske flådes udlægning i november 1939 af kontrollerede mine-spærringer i Lillebælt og Storebælt lidt nord for de tyske spærringer skete til dels efter pres fra de tyske myndigheder. Forfatteren beskriver, hvorledes den tyske marine brutalt anvendte ubåde mod den neutrale skibsfart. Før d. 9. april 1940 var ikke færre end 20 danske skibe blevet sænket af ubåde, ligesom danske fiskekuttere var attraktive mål for tyske

fly. Der nævnes også en episode, hvor en tysk minestryger i februar 1940 ved Doggerbanke hensynsløst vædrede og sænkede 4 danske fiskefartøjer, hvorved 16 fiskere omkom. I samme kapitel findes en beskrivelse af begivenhederne i Store Bælt ved optakten til besættelsen af Danmark, herunder episoden med torpedobåden GLENTEN (chef: orlogskaptajn E. J. C. Quistgaard), der i forbindelsen med en kollision mellem tyske fartøjer kom til undsætning og til stor overraskelse fandt fuldt udrustede soldater i det der skulle vise sig at være invasionsstyrken. Observationen nåede ikke frem til det højeste beslutningsniveau i Danmark, før invasionen var en kendsgerning. Der følger en lang og detaljeret beskrivelse af de mange tildragelser i forbindelse med den tyske besættelse af Danmark fra søsiden.

Forfatteren fortsætter dækningen af de mange træfninger, som fandt sted i Kattegat og Skagerrak med deltagelse af tyske skibe og fly samt engelske ubåde. Panserskibet LÜTZOW, der efter turbulente dage i Oslofjorden og i Oslo var på vej hjem til Tyskland for udbedring af kampskader, da det nord for Skagen blev ramt af en torpedo affyret af den engelske ubåd HMS SPEARFISH. Det lykkedes for panserskibet at nå frem til Deutsche Werke i Kiel, hvor udbedring af havarierne varede mere end et år. De tre engelske ubåde i Kattegat var uvidende om LÜTZOWs flugtrute langs Jyllands østkyst. I Skagerrak fik engelske ubåde ram på flere troppetransport- og forsyningskibe, og de tyske tab var betydelige. Imidlertid måtte englænderne også affinde sig med tab, idet den engelske ubåd HMS SEAL, der i maj 1940 udlagde et minefelt ud for Göteborg, måtte opgive kampen mod den tyske overmagt. Efter at have udført opgaven opstod et havari, som tvang båden i overfladen, og efter en kort kamp måtte båden overgives til tyskerne, som bugserede SEAL til Frederikshavn og senere til Kiel. Den engelske besætning blev interneret og endte senere i krigsfangelejr i Tyskland. Efter krigen blev chefen for SEAL, commander Lonsdale, pure frikendt, selv om båden blev overgivet.

Engelske bombefly udkastede i stor udstrækning miner i de indre danske farvande, hvorved færgeforbindelserne mellem landsdele blev påvirket og periodevis helt indstillet efter minesprængning af færger. Store Bælt var en vigtig forsyningslinje for tyskerne, og der hvilede et stort pres på danske myndigheder for at få færgetrafikken genoptaget. Senere under krigen kastede engelske fly talrige miner over alt i danske farvande, og den samlede oversigt over minesprængte skibe findes i et afsnit bag i bogen.

I september 1940 blev et tysk troppetransportskib PIONIER på vej til

Norge torpederet af den engelske ubåd HMS STURGEON ca. 10 sømil nordøst for Skagen. Om bord var næsten 800 soldater og en besætning på 40 mand. Ca. 340 omkom, og der blev arrangeret en massebegravelse i Frederikshavn. Tyskerne var meget afhængig af disse søværts troppeskydninger. Presset lettede dog en del, da Sverige tillod, at tyske tropper kunne passere gennem Sverige, hvis blot soldaterne var ubevæbnede. Deres våben fulgte med samme tog i aflåsende godsvogne.

Forfatteren nævner udpassagen i maj 1941 af slagskibet BISMARCK sammen med den svære krydser PRINZ EUGEN, herunder tyskernes forsøg på at skjule operationen og bestræbelserne på fra dansk side at videregive oplysninger om observationen til britiske myndigheder i Sverige.

I 1942 fortsatte den engelske minering med bombefly i større målestok. I løbet af dette år forårsagede engelske søminer sænkning af 76 skibe i indre danske farvande og beskadigelse af 23. De danske tab beløb sig til 7 forliste skibe og 5 beskadigede. I alt omkom 153, formentlig en del flere, idet de tyske tal er usikre. Tyskerne mistede en del marinefartøjer, herunder forpostbåde og minestrygere samt i alt 13 fragtskibe. Den tyske minestrygning var efterhånden blevet mere effektiv, ligesom der blev etableret tvangsruter. Danske minestrygere deltog også i minerydningen, specielt for at opretholde forbindelsen mellem landsdelene samt i Øresund, Smålandsfarvandet og i Isefjord. Udstationerede minehold til uskadeliggørelse af ilanddrevne miner og andet sprængfarligt materiel spillede en vigtig rolle, og alene i perioden, som bogen behandler, blev knap 4.000 miner uskadeliggjort på denne måde.

Bogen er som nævnt i indledningen forsynet med nogle nyttige oversigter – dog mangler en liste over mineramte og forliste skibe i danske farvande i 1942. Forfatteren anvender ordet kommandant i stedet for chef – en ofte forekommende journalistisk misforståelse, og Christian XI må være Christian IX. På trods heraf finder denne anmelder bogen meget interessant, idet mange enkeltepisoder, der er gledet i baggrunden, har fået nyt liv gennem forfatterens spændende fortællestil. Forfatteren har allerede på forlaget Schønberg fået udgivet en fortsættelse, der dækker perioden 1943 – 45.

(1818)

DANSKERNE PÅ TITANIC

Skibskatastrofens skæbner

Michael Müller

Gyldendal, København 2011

ISBN: 978-87-02-11156-9

230 sider, 25 billeder s/h, faktablade og kildeliste. Kr. 255.

Der er skrevet talrige bøger og indspillet mange film om TITANIC gennem de hundrede år, som er forløbet siden skibets jomfrurejse fra Southampton mod New York, og som sluttede med det tragiske forlis en stjerneklar nat i april 1912 efter påsejling af et isbjerg. Om bord i TITANIC befandt sig fjorten danskere, nemlig tretten passagerer og et besætningsmedlem. Den 24-årige Charles Valdemar Jensen fra Danmark var det eneste skandinaviske besætningsmedlem. Han søgte lykken som tjener og steward på havet. Den særlige vinkel på denne bog er fokus på disse danskere, hvoraf kun to passagerer overlevede katastrofen.

Forfatteren Michael Müller f. 1985 er journalist og har bl. a. arbejdet for Berlingske Tidende. Han arbejder nu freelance med speciale i fortællende journalistik med fokus på historiske og samfundsrelevante problemstillinger.

Bogens første halvdel er naturligt nok helliget en minutiøs gennemgang af skibet, dets bygning og klargøring til jomfrurejsen. Desuden skildres opdeling af skibets passagerer på tre klasser som et karakteristisk vidnesbyrd om datidens strenge klasseopdelte samfund. Der følger en nøje beskrivelse af lukaernes placering på de mange dæk, og der gives endvidere en grundig beskrivelse af de omhyggeligt udvalgte materialer til apering af lukaer og saloner. Endelig følger en indgående præsentation af de fjorten danskere, som kun udgjorde en beskedent del af de i alt 2.223 sjæle om bord. Forfatterens fokus er danskernes baggrund, deres liv og drømme, herunder bevæggrundene for deres ønsker om at udleve den amerikanske drøm. Læseren kommer også med til middagsselskaberne i salonerne og vandreturene på promenadedækkene.

Det er blevet anslået, at emigrationsbølgen i 1800-tallet og frem til 1. verdenskrig udgjorde ca. 50 mio. udvandrere, hvoraf de fleste rejste til Amerika. Hovedparten af de ca. 300.000 danske emigranter søgte også mod det forjættede land.

På TITANIC, der i 1911 blev bygget på Harland & Wolff i Belfast og var

på godt 46.000 tons, fandtes 24 redningsbåde på bådedækket med en samlet kapacitet på 1.178 personer. Der var således kun plads til ca. halvdelen af de ombordværende. Alligevel opfyldte rederiet White Star Line de engelske myndighedskrav til redningsmidler. Man kunne også trøste sig med, at TITANIC betragtedes som synkefrit. Den 62-årige og meget erfarne kaptajn Edward John Smith, RNR, troede bestemt ikke, at hans skib var synkefrit, og han havde før afsejlingen givet udtryk for frygten for usigtbart vejr og isbjerge. Han var desuden kritisk indstillet over for sikkerheden om bord, herunder antallet af redningsbåde og havde uden held protesteret til rederiet. En del af redningsbådene var af den sammenklappelige type, som den danske kaptajn Engelhardt efter mange år på havet havde konstrueret. Disse fartøjer kunne rumme mindst 30 personer – måske op til næsten det dobbelte.

På sørejsens 5. dag nærmede TITANIC sig et havområde med risiko for forekomster af isbjerge. Der var fra flere skibe modtaget alvorlige ismeldinger. Trods risikoen fortsatte TITANIC rejsen med 22 knob. Der blev løbende modtaget radiomeldinger om forekomsten af isbjerge, og kort før midnat blev der modtaget en direkte advarsel fra et skib, der var stoppet som følge af, at skibet var omringet af isbjerge. Kort før midnat observerede udkiggen fra udkigstønden på formasten Frederick Fleet en mørk masse forude. Han var ikke i tvivl og rapporterede til broen: Isbjerg ret forude! Den vagthavende styrmand bragte straks skibet ind i et bagbords drej og beordrede fuld kraft tilbage på maskinerne. TITANIC passerede isbjerget og under havoverfladen mødte skroget isen, som flængede 90 m af skibsbunden, hvorved der blev slået hul på fem vandtætte rum. Det stod hurtigt klart, at skibet ikke kunne reddes, og godt midnat beordredes besætningen til at klargøre redningsbådene til kvinder og børn, da en sådan rækkefølge for længst var vedtaget af alle hæderlige mænd, der færdedes på havet. Knap tre timer efter påsejling af isbjerget sank TITANIC – den gang verdens største skib - og tog ca. 500 passagerer med sig i dybet. TITANIC sank på 3.800 meters dybde ca. 350 sømil SSØ for Newfoundland.

Tidligt om morgenen nåede CARPATHIA fra rederiet Cunard frem til ulykkesstedet, redningsbåde samledes og 706 overlevende blev taget om bord. Efter tre dages sejlads kunne de reddede gå i land i New York.

To undersøgelseskommisioner – en engelsk og en amerikansk – vurderede hændelsesforløbet. Der blev rejst kritik af kaptajn Smith for ikke at have reduceret farten og lagt kursen mod New York længere mod syd. Desuden undrede man sig over, at udkiggen ikke var placeret helt fremme i stævnen, og at der ikke anvendtes projektører. Kommissionsarbej-

det konkluderede bl. a., at der var for få redningsbåde, og det blev gjort lovpligtigt, at der skal være plads til alle passagerer og besætningsmedlemmer. Der blev endvidere indført obligatoriske redningsøvelser, og de transatlantiske ruter flyttedes længere sydpå.

Den sidste overlevende passager, den britiske kvinde Millvina Dean, døde i 2009. Hun var kun to måneder, da hun rejste med TITANIC.

Trods et par småfejl (skibet blev lanceret i betydningen søsat, og fremdrivningen betegnes som motorerne, skønt skibet var dampdrevet) er bogen læseværdig og kan varmt anbefales, specielt på baggrund af den valgte fokus på de danske passagerer.

(1818)



Motortorpedobådene af FLYVEFISKEN-klassen 1954 – 74

Flådens skibe nr. 6 ISBN 87-991490-8-7

Tom Wismann

Ministrygerne af MR-/NÆS-klassen 1945 – 62

Flådens skibe nr. 8 ISBN 978-87-994312-0-5

Lars Jordt

Minelæggerne af FALSTER-klassen 1962 – 2004

Flådens skibe nr. 9 ISBN 978-87-994312-1-2

Tom Wismann

Korvetten/fregatten THETIS 1945 – 63

Flådens skibe nr. 10 ISBN 978-87-994312-2-9

Arne Handberg & Tom Wismann

Steel & Stone Publishing, Helsingør, 2010 – 11.

Hvert hæfte er på 44 sider A4 format, 66 fotos (sort/hvid og enkelte i farve), tegninger, tabeller og 1 datablad. 110 kr., hvortil kommer forsendelse. Kan bestilles på www.flaadensskibe.dk eller købes hos Nyborders Boghandel.

Redaktionen med Tom Wismann i spidsen fortsætter i oplagt stil gennemgang og dokumentation af skibsmateriel fra den gamle flåde, dvs. efter 2. verdenskrig. I denne anmeldelse indgår de ovenfor nævnte skibstyper. I hæfterne følges den disponering af stoffet, som er kendt fra de seks første pu-blikationer, som alle tidligere er anmeldt i dette tidsskrift.

Torpedobådene af FLYVEFISKEN-klassen blev konstrueret på baggrund af erfaringerne med de tyve tyske *schnellboote* (GLENTEN-klassen), som flåden erhvervede efter 2. verdenskrig. Der blev bygget i alt seks motortorpedobåde af FLYVEFISKEN-klassen, heraf tre ved det dengang nye torpedobådsværft på Frederiksholm (nu et fashionabelt boligkvarter) og tre ved Frederikssund Værft. Bådene, der blev finansieret af USA gennem våbenhjælpsprogrammet MDAP (Mutual Defense Assistance Programme), var i princippet en kopi af de gamle tyske både, idet den nye klasse havde en mere udfaldende stævn, manglede skylight over chefslukafet og udstyret med kraftigere motorer. Bådene var bygget efter konstruktionstegninger fra det tyske firma Lürssen. Bådenes hovedarmering var uændret i forhold til forgængerne, om end der indførtes en nyere model af 40 mm kanonen, men da den var uden radarstyret ildledning, var effektiviteten stadig begrænset. Kommunikationen mellem bro og O-rum og mellem bro og rorgænger/post ved maskintelegraf var via en talerørsforbindelse. Ferskvandsbeholdningen på ca. 700 l anvend-

tes til køling af dieselmotorerne og var kritisk lav. Personlig hygiejne var derfor henvist til depotskibet eller faciliteter i land.

Ministrygerne af MR- og NÆS-klassen kom efter 2. verdenskrig ind i billedet, da der var en stor opgave med at rydde de danske og tilstødende farvande for den minetrussel, som tysk og allieret minering havde efterladt. Umiddelbart efter krigen – i perioden august – september 1945 – fik Danmark tildelt 27 R-både, der senere ændrede navn til MR-både for i 1951 at få tildelt navn med ”næs” fra den danske farvandsgeografi. Bådene opdeltes efter størrelse i LILLE og STOR NÆS-klasse. Den store NÆS-klasse var som navnet siger større i tonnage, havde større motorer og var navnlig karakteristisk med et pansret styrehus med 12 mm stålplader og få køjer. Disse skibsklasser deltog effektivt i minestrygningen med moderne grej, herunder en dansk udviklet flydemagnet, der blev forsynet med strøm fra et aggregat på ministrygeren. Da Danmark modtog nye minestrygere af SUND-klassen som våbenhjælp i midten af 1950’erne blev de sidste 7 fartøjer af NÆS-klassen omklassificeret til bevogetningsfartøjer, og den sidste TRELLENÆS, der udgik af Flådens tal i 1962, nåede at være med til at tage de første spæde skridt ind i missilalderen ved prøveskydning af det franske sømålsmissil SS-11 mod vraget af den gamle minestryger SØLØVEN Tunø Knob.

Minelæggerne af FALSTER-klassen blev konstrueret efter idé og koncept udarbejdet af daværende kaptajnløjtnant Poul Erik Pedersen (PEP) ved Søminevæsenets Minesektion under en weekendvagt på Holmen. Orlogsværftets direktion tog vel imod forslaget, som var udarbejdet af en bruger med et indgående kendskab til de opgaver, som under den kolde krig ventede det danske minevåben. Det amerikanske *Cost Sharing Programme* finansierede 2 af klassens skibe, mens to blev bygget for nationale midler. Skibene blev bygget ved skibsværfterne i Nakskov og Frederikshavn. Minelæggernes vigtigste våbensystem var det store antal søminer, som skibene kunne medføre på det store minedæk, der strakte sig over ’ af skibets længde. Minelasten var på næsten 300 tons. Publikationen gør en del ud af at redegøre for minelægning som en meget vigtig del af dansk sikkerheds- og forsvarspolitik. Som det så ofte er sket før, bliver et orlogsskib gennem dets levetid anvendt til helt andre formål, end det er bygget til. FALSTER-klassen var så fleksibel, at den i lange perioder anvendtes som depotskib for ubåde og torpedobåde og som skoleskib for søkadetter og konstabelelever. Det sidste skib af FALSTER-klassen udgik af Flådens tal i 2004.

Korvetten/fregatten THETIS er af 270 FLOWER-klasse korvetter, som blev bygget til den engelske marine som eskorteskib, der kunne indsæt-

tes året rundt i Nordatlanten. Efter krigen, hvor den danske flåde manglede orlogsfartøjer af enhver art, anskaffedes i september 1945 korvetten GERANIUM, som under dansk orlogsflag fik navnet THETIS. Skibets opgaver var i hovedsagen fiskeriinspektion, stationstjeneste og søopmåling i færøske og grønlandske farvande. Som alle andre af flådens skibe deltog THETIS lejlighedsvis i almindelig øvelsesvirksomhed og farvandsovervågning i danske farvande. THETIS blev ved Danmarks indtræden i Nato omklassificeret som fregat. I forbindelse med en større ombygning i 1951 udskiftedes de oprindelige to ildrørskedler med to vandrørskedler fra torpedobåden HØGEN af GLENTEN-klassen. Skibet udgik af Flådens tal i november 1963.

De anmeldte hæfter indeholder som altid en række interessante oplysninger om de enkelte skibstyper, fx om forhistorien, opgavebeskrivelse, aPTering, maskineri og vidnesbyrd om livet om bord. Desuden findes oversigter over chefer og et resume af de begivenheder, som skibstypen har deltaget i. Heraldisk interesserede vil også i disse hæfter finde gengivelse af skibenes våbenskjolde, hvis de er tildelt. Der var udarbejdet våbenskjold for THETIS i 1962, men det blev først approberet i 1989 ved bygning af det nye inspektionsskib af samme navn. Der er meget interessant læsestof, og alle raske gaster, som har haft kendskab til et eller flere af de beskrevne skibe, vil utvivlsomt med fryd kunne genopleve mangt og meget ved at læse beretningen, der kan varmt anbefales.

(1818)



KOLDKRIGERENS HEMMELIGHED ROMAN

Peter Bogason

Snorres Forlag 2012, 292s.

Vejledende pris 150 kr. i trykt udgave, 100 kr. i e-bogsformat

En koldkriger defineres gerne som person, der aktivt eller gennem sine holdninger bekæmpede enten kommunismen eller kapitalismen under den kolde krig. Begrebet koldkriger optræder første gang omkring 1970. Handlingen tager udgangspunkt i året 1975, hvor den danske motortorpedobåd *Spurven* kolliderer med en norsk fiskekutter i en fjord nord for Bergen; begge fartøjer forliser og ender på havets bund. Det viser sig snart, at jagten på en spion, der arbejder for Warszawa-pagten, er indledt, men der skal gå mere end 25 år før spionen fanges. Årsagen er, at skiftende ministre og embedsmænd ikke ønskede at gøre noget ved sagen. Mistanken rettes mod to mænd, som har kendt hinanden siden 1968 og som har været skibskammerater i motortorpedobådene. Det viser sig, at de begge gennem årene har været i søgelyset fra forsvarrets efterretningstjeneste, dog uden de opdager det og uden der gribes ind. Det afsløres, at kun en af dem har drevet spionagevirksomhed rettet mod danske og allierede interesser. Deres liv drejes sammen i Søværnet, på Københavns Universitet under studenteroprøret, via to østtyske afhoppere i 1980, i internationale forhandlinger i Canada i 1985, og efter murens fald i 1989. Men først efter årtusindskiftet ønsker en minister at gøre noget – med fatale konsekvenser.

Bogen fortæller om konditionerne under den kolde krig, om ”MTB-bisserne” og livet for dem på de danske motortorpedobåde sidst i 1960erne og først i 1970erne. Bogen handler også om samspillet med dem øst for jerntæppet i 1980erne, hvor bogens hovedpersoner – nu civilister – er involveret i forhandlingerne om afspænding i Europa. Handlingen skildrer spionage og forræderi, og beskriver hvad konsekvenserne kunne have været for Danmark og MTB-bisserne i fald særlige og sensitive oplysninger om danske forhold var kommet til Warszawa-pagtens kendskab. Læseren føres skridt for skridt ind i handlingen med flashbacks til tiden sidst i 1960erne, hvor hovedpersonerne lærte hinanden at kende, og hvor de mødte kvinden, som fik betydning for dem begge.

Forfatteren har været aktør under den kolde krig, men i forskellige roller. Som koldkriger og ”MTB-bisse” i Søværnet sidst i 1960ere, som student under studenteroprøret og som observatør i FN-forhandlinger under

den kolde krigs konfrontationer på baggrund af NATOs beslutning om stationering af missiler i Vesttyskland. Det præger historien og giver handlingen tidsmæssig troværdighed.

Fælles for de fleste spændingsromaner er, at (sø)helte og skurke er klart definerede. Søheltene i bogen er MTB bisserne, som forfatteren fortæller om med sympati og forståelse. Men det er også blandt heltene at skurken skal findes, koldkrigeren. Normalt er heltene udsat for en konstant strøm af truende situationer, på flugt fra en bande lyssky personer eller på en hemmelig mission, der byder på livsfare. Handlingen byder da også på dødsfald og de lyssky personer skal findes blandt DDR regiments skumle aktører og deres medløbere. Der er givetvis meget på spil for hovedpersonerne. Samtidig giver ganske mange mindre tillægsscener fra ministeriet, efterretningstjenesten, eskadrechefens kontor, universitetet, internationale fora med flere fortællingen bredde.

Forfatteren benytter ganske effektivt det ``Tematiske anslag`` i prologen. MTB *Spurven* kolliderer med mørklagt fiskerbåd i en norsk fjord, forvirring og begge fartøjer synker. En spion har placeret en film ombord – den går med ned da båden synker – så vidt så godt, men det kan være svært at finde tråden når læseren efterfølgende føres tilbage til 1968 og der møder en lettere frustreret DDR medarbejder i den østtyske handelsrepræsentation i Danmark? Det gavner ikke på bedste vis opbygning af spændingen.

Bogen er angiveligt en spændingsroman hvor forfatteren søger at fortælle om de talrige og ofte modsat rettede holdninger mellem romanens universer: Søværnet, Københavns Universitet og Udenrigsministeriet. Forsvarsministeriets håndtering af konkrete oplysninger fra efterretningstjenesten forekommer dog lidet sandsynlig, men alt i alt er rammen for plottet i orden og det er her en række klassiske intriger udspilles. Mixet med sørøverhistorier fra MTB bissernes hærgen under landlov udvander i nogen grad dialogen med læseren og understøtter ikke plottet. DDR tidens klaustrofobiske verdenssyn tilfører samtidig handlingen et moment af politisk stenalder i al sin enfoldige ageren og giver dermed anledning til en række observationer og bemærkninger fra forfatterens side – udlagt som delsubstans i forløbet, men uden egentlig relation til plottet mellem de centrale personer.

Hastigheden eller pitch'en hvormed historien udvikler sig kunne være mere eksakt og derved skabe det eftertragtede ``hook`` hvor læseren efterfølgende får svært ved at lægge bogen. Bevares - MTB bissernes forskellige afstikkere til værtshusene i Ålborg og andre steder er da mor-

somme at læse om for dem, der selv var med dengang hvor *Les Gutes Tra La La* tumlede iland og på deres særlige måde bidrog til udvikling af provinsen. Men for andre, der ikke var med, er det tvivlsomt hvor interessant de indslag er, dertil er mange pointer nok for indforståede. Tillægsscenerne er hver for sig gode nok, men noget af kittet synes at være fladet ud mellem nøglescenerne. Godt nok bruges de til at udbygge personernes relationer til hinanden, men har i hovedsagen karakter af oplevelser i forfatterens faglige komfortområde, og de bidrager kun i mindre grad som elementer til opbygning af spænding og fremadskridende substans. Visse nøglescener er dramatiske, men uden at læserens puls bringes op i det røde felt. Man aner der er noget med tegninger af nye torpedobåde og hemmeligheder om taktisk optræden i operativ sammenhæng godt blandet op med politisk tågesnak og teknik i rammen af CSCE forhandlinger mellem parterne. Her er forfatteren på hjemmebane og giver et ganske interessant billede af hvordan sådanne aktiviteter foregår. Også omtalen af studenterlivet på universitet er realistisk og viser til forfatterens reelle vidensområde. Under den kolde krig var truslen rettet mod stabiliteten i den frie verden. Helt så højt når forfatteren ikke i sit plot og selve spionhåndværket, som det fortælles, forekommer ikke flot, hverken i planlægning eller udførelse. At en dansk udenrigsministeriel medarbejder på ikke særligt højt niveau tillægges skurkens rolle beforder ikke opbygning af spændingen og at en mikrofilm fremkommet ved ækel spionage planlægges kastet overbord som flaskepost i en norsk fjord med henblik på at nå frem til skurkestaten DDR, er rent ud sagt meget, meget søgt.

Forfatteren har godt greb om dialogen mellem hovedpersonerne, men der savnes en tydelig forklaring på hvorfor spionen blev spion. Mere fokus på skurkens karakter(brist) kunne have tilført fortællingen forklarende tyngde. For anmelderen, der selv er koldkriger og som sejlede 11 år (1970 – 1981) i Torpedobådene, er der en række mærkelige og dermed distraherende tekniske forklaringer. Det er dog tvivlsomt om sådanne forhold vil genere andre læsere uden detaljeret baggrund og viden. På den anden side er fortællingen jo fiktion blandet godt op med research fakta, så det problem er af begrænset betydning. Bogen giver imidlertid en personlig skildring af livet i Søværnet under den kolde krig, som det blev oplevet af bogens forfatter i hans egenskab af MTB-Bisse.

Forfatteren får to ankre for sin roman, fordi den tegner et billede af en tid i Danmark – og i Søværnet, som ikke ligger så lang tilbage, og som ganske afgjort også fremover har potentiale til en god historie. Det tredje anker forbliver i klyset af de grunde denne anmelder har anført i teksten ovenfor.

Niels Christian Borck

MARINEHISTORISKE PORTRÆTTER NR. 9

OSVALD JULIUS MARSTRAND

CARL FREDERIK GROVE WRISBERG

PETER FERDINAND GIØDESEN

Der dukker stadig nye og ikke særligt kendte portrætter af danske søofficerer op. Portrætter, der ikke ses anvendt i T.A. Topsøe-Jensen og E. Marquard store to-bindsværk om danske søofficerer fra 1935, eller som viser de pågældende på andre tidspunkter, i yngre eller ældre udgaver. Det må konstateres at der findes et righoldigt ikonografisk materiale af danske søofficerer helt tilbage til 1700-tallet. I det følgende præsenteres tre søofficerer fra det 1800-tallet.

Osvald Julius Marstrand (1812-1849) blev sekondløjtnant 1830, og gennemgik Den militære Højskole 1832-34. Marstrand underviste i perioder i navigation og matematik på Søkadetakademiet, og var 1836-37 i preussisk tjeneste. 1841-42 formand for Søe-Lieutenant-Selskabet. Under krigen 1848-50 blev han udkommanderet til lineskibet CHRISTIAN VIII. Marstrand var om bord på dette skib under kampen i Eckernförde 5. april 1849, og omkom, da skibet sprang i luften efter overgivelsen. Portrættet findes på Frederiksborg. Marstrand er portrætteret i preussisk søofficersuniform, så portrætter må formodes at være fra omkring 1836-37

Carl Frederik Grove Wrisberg (1820-1908) blev sekondløjtnant 1841. Sejlede i en periode i koffardi. Under krigen 1848-50 gjorde han tjeneste i fregatten NYMPHEN og lineskibet SKJOLD. Wrisberg blev kaptajn 1868 og var efterfølgende næstkommanderende på fregatten JYLLAND. I 1875 fik han afsked og blev karakteriseret kommandør. Portrættet viser Wrisberg som ældre efter sin fratræden fra Søværnet. Portrættet er i privateje og har ikke tidligere været offentliggjort og identificeret.

Peter Ferdinand Giødesen (1829-1905) blev sekondløjtnant 1848. Den 9. maj 1864 var han om bord på fregatten JYLLAND som batterichef under kampen ved Helgoland. I 1868 blev han kaptajn. Han var borgerrepræsentant i København 1876-94, og 1889-1901 formand for Sømandsstiftelsen "Bombebøssen". 1883 afsked på grund af alder og karakteriseret som kommandør. Portrættet viser Giødesen efter 1868, og er i privateje.



Osvald Julius Marstrand (1812-1849)



Carl Frederik Grove Wisberg (1820-1908)



Peter Ferdinand Giödesen (1829-1905)