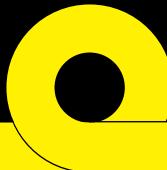




Tidsskrift for Søoæsen

UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

NR. 3-4 · 2020 · 191. ÅRGANG



Formandens årsberetning for det 236. forsamlingsår

Maritime strike kapacitet til Danmark?

Sweeden and the Blue Society: Challenges for a small Navy

The Royal Navy's Future Frigates – An Analysis

Konventionerne på havet har spillet fallit

Den fortalte sjæl

Maritim bulletin

Den britiske flådes "Nelsonkompleks." Illustreret med et eksempel fra Første Verdenskrig



Redaktørens spalte.....	121
Formandens årsberetning for det 236. forsamlingsår	
<i>Af Kaptajnløjtnant Jacob Jørgensen.....</i>	123
Maritime strike kapacitet til Danmark?	
<i>Af Premierløjtnant Anders Jørgensen.....</i>	132
Sweeden and the Blue Society: Challenges for a small Navy	
<i>Af Captain Lars Wedin, Royal Swedish Navy</i>	140
The Royal Navy's Future Frigates – An Analysis	
<i>Af Kelvin Curnow UK Defence Journal.....</i>	148
Konventionerne på havet har spillet fallit	
<i>Af Maria Skipper Schwenn, direktør for sikkerhed, miljø og maritim forskning i Danske Rederier</i>	160
Den fortalte sjæl	
<i>Af Kaptajnløjtnant Magnus Krogsbaard</i>	164
Den britiske flådes ”Nelsonkompleks.”	
Illustreret med et eksempel fra Første Verdenskrig	
<i>Af Søren Nørby, ph.d., Søværnets Historiske Konsulent.....</i>	170
Maritim bulletin	
<i>Af Niels Holland.....</i>	180

Marinehistoriske noter

Portræt af en søofficer	
<i>Af Hans Christian Bjerg.....</i>	182

Bog anmeldelser

The British Pacific Fleet - The Royal Navy's Most Powerful Strike Force	
<i>Af Niels Holland.....</i>	184

Triton ved Kap Farvel (foto fra Forsvarsgalleriet).

Reminder om at der ønskes artikler vedrørende

Seapower i Arktis til næste nummer.



Redaktør
Niels Holland

Redaktion
Niels Holland
Fællesvej 7 , 3600 Frederiksund
Tlf. 26 34 87 16
hollandniels@gmail.com

Redaktionsudvalg
KA T. Ørting Jørgensen
oerting@live.com

KD Gustav Lang
hollandniels@gmail.com

OK Mikkel G. Jørgensen
mikkel_79@yahoo.dk

OK Brian Hvilsted
brian@hvilsted.dk

KL Magnus Krogsgaard
hollandniels@gmail.com

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

Artikler og indlæg
der ønskes optaget i tidsskriftet,
bedes fremsendt elektronisk
i WORD, ligesom bøger, der ønskes
omtalt eller anmeldt, til redaktørens
privatadresse. Annoncer og
individuelle abonnementer tegnes
ved henvendelse til ekspeditionen.

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

Tidsskriftet er etableret 1827
som Archiv for Søvæsenet og udsendes
tre-fire gange om året til medlemmer
af Søe-Lieutenant-Selskabet.
De i tidsskriftet fremførte synspunkter
dækker ikke nødvendigvis selskabets
med mindre dette er anført.

Eftertryk er tilladt
med tydelig kildeangivelse.

Søe-Lieutenant-Selskabet
Er et krigsvidskabeligt selskab
for sjøofficerer, oprettet 1784.

Hjemmeside
www.sls1784.dk

Formand
Kaptajnløjtnant Jacob Jørgensen
jacob_jorgensen@icloud.com

Grafisk produktion
Bording Denmark, www.bording.dk



Hermed tredje og fjerde nummer af Tidsskrift for Søvæsen i tidsskriftets årgang nr. 191. Som udgangspunkt er det hensigten, at tidsskriftet skal udkomme fire gange om året, men da det kniber gevældigt med at medlemmerne bidrager med artikler, er bladet i de senere år desværre kun udkommet tre gange om året.

Medio april afholder Søe-Lieutenant-Selskabet deres Seapower konference, hvor temaet er **"Seapower i Arktis"**. I den forbindelse kunne det være fedt, hvis læserne bidrog med artikler om dette emne. Hvad skal vi have af kapaciteter i Arktis for, at det giver mening? Skal skibe i Arktis kun være bevæbnet med en tre tommer kanon? **Sker der noget i Arktisk Kommando?** Hvad skal vi med Harpoon missilerne, når ikke engang US Navy gider købe dem mere? Hvordan med opsporing af ubåde – skal vi selv overveje at genanskaffe ubåde til at løse denne opgave? Hvordan balancerer vi opgaven med suverænitethævdelse i forhold til sømilitær kampkraft? Hvorledes holder vi vores enheder ved Færøerne og i Grønland skarpe. Hvad har USA's nyåbnede konsulat og Kinas øgede interesse af mulige konsekvenser? Hvordan får vi profileret den danske flådes ekspertise i Arktiske operationer bl.a. Allierede og i NATO – **et eller andet må vi da have lært** af de sidste 600 års operationer i området? Osv.

Udover Arktis må der være masser af andre emner, som folk brænder for at skrive om. Forhandlingerne om det næste forsvarsforlig lurer lige om hjørnet. Der må bestemt være nogen, der har en holdning til det. Skal farvandsovervågning stadig foretages af **plasticskibe uden bevæbning** og passende kommunikationsudstyr? Miljøskibe med kanoner, giver det mening? Er fregatter velegnede til piratbekæmpelse i Guineabugten, eller skal vi sende en Thetis? Har skibene en hensigtsmæssig skibsorganisation, eller kan det gøres bedre? FOST og Neustad, hvad får vi ud af det? Frontex, flygtninge og mi-

fortsættes ►

gration. Uddannelse, kan det gøres bedre? Geostrategi – er der behov for mindre kampenheder, ubåde, minelæggere og MCM-enheder og hvad med landbaserede sømålsbatterier?

Der er masser at skrive om – bare kom i gang. Hvis jeg ikke får stof til Tidsskriftet, fylder jeg det op med uddrag af skibs-teknikbogen.

Har man en ide til en artikel, men er usikker, ønsker sparring, kommentering, eller andet, er man meget velkommen til at kontakte en fra redaktionsudvalget. Vi hjælper meget gerne.

Redaktionsudvalg:

Niels Holland
hollandniels@gmail.com

Magnus Krogsgaard
hollandniels@gmail.com

Brian Hvilsted
brian@hvilsted.dk

Torben Ørting Jørgensen
oerting@live.com

Gustav Lang
hollandniels@gmail.com

Mikkel Gunnar Jørgensen
mikkel_79@yahoo.dk

Redaktøren formidler kontakt til Magnus og Gustav.

Næste deadline er starten af marts 2021.

Artikler og indlæg der ønskes optaget i tidsskriftet, bedes fremsendt elektronisk i WORD format.

Bøger, der ønskes omtalt eller anmeldt, fremsendes til redaktørens privatadresse.

Annoncer og individuelle abonnementer tegnes ved henvendelse til ekspeditionen

FORMANDENS ÅRSBERETNING FOR DET 236. FORSAMMLINGSÅR

**Af Jacob Edemann Jørgensen, Operationsofficer på HDMS NIELS JUEL,
Formand for Søe-Lieutenant-Selskabet**

LEDER

Sidste år indledte den tidligere formand sin leder til §32-mødet med at definere ordet „Selskab“. Det var umuligt at komme uden om, at grundstenen i ordet selskab, og ikke mindst i vores selskab, var at mødes, at være sammen, og at ledsage hinanden.

Hvad rigtig meget angår må vi i år leve med fællesskabsminderne fra 2019. Det samme har til dels gjort sig gældende for Søe-Lieutenant-Selskabet, hvor vi valgte at aflyse de sidste to møder i foråret, i forlængelse af regeringens COVID-19 forholdsregler.

Livet står dog ikke stille, og slet ikke i det danske Søværn, som vores selskab kærer sig så meget om. Netop dagen før vores §32-møde har Søværnet fået to nye fregatter – F341 ABSALON og F342 ESBERN SNARE – som nu skal specialiseres i anti-ubådskrig. Endnu et paradigmeskifte som kan efterlade nogle på kajen, agterudsejlet. På samme måde har der stået søfolk på kajen, da motortorpedobåde, minestrygere og bevogtningsskibe blev skiftet ud med flexskibe; da den kolde krig imploderede og Danmark begyndte at sejle med store enheder i internationale missioner langt fra Kattegat; og da Søværnet standardiserede sin træning op mod Fleet Operations Sea Training (FOST) i England.

Hvilken ildsprudlende løjtnant har ikke oplevet at skulle stilles til regnskab for den nye chefs evindelige referencer til taktikker der i bedste fald høre oplagte enheder til, og i værste fald modarbejder den nye teknologiske platform, som løjtnanten er oplært på – i modsætning til chefen. Det sker nu, og jeg kan kun forstille mig, at det også er hændt dengang man braste bak før en bredside.

Ved at omfavne videnskaben, hjælper Søe-Lieutenant-Selskabet dets medlemmer med at reflektere over fortiden, forstå nutiden og se fremad mod nye tider. Vi forsøger at holde alle opdateret på hvad der rør sig. Vi stræber efter at alle bliver mønstret, så medlemmer ikke efterlades på kajen når forandringer søsættes.

Til dette har vi løjtnanter naturligvis brug for de mere erfарne, cheferne, og de der ved bedre. De hjælper os år efter år netop med at skue bagud og fremad, mens vi løjtnanter befinner os bedst iuet.

Det er derfor vigtigt, at vi bliver ved med at mødes. På trods af COVID-19, har det været bestyrelsen magtpålæggende at planlægge en ny møderække, der tager os med til for-, nu- og fremtiden, og vi håber på at denne kan gennemføres. Hvis ikke vi kan mødes fysisk, så vil vi forsøge på skrift i vores eget Tidsskrift for Søvæsen, på sociale medier, eller på videomøder.

Bestyrelsen vil forsøge at dygtiggøre sig i disse metoder i det kommende forsamlingsår, så alle bliver mønstret, ingen agterudsejlet. Så krigerne bindes sammen på tværs af årgange, erfaringsniveau og tidsånd.

MØDEAKTIVITET FOR DET FORGANGNE 236. FORSAMLINGSÅR

§32-møde

Mødeåret blev sædvanligvis skudt i gang med §32-møde. Årsberetningen herfra er udgivet sidste år, men det kan nævnes at en stor del af bestyrelsen gik af, herunder den daværende formand og næstformand. Derudover var der også en større udskifting af suppleanter. Den nye bestyrelse har derfor skulle bruge nogle kræfter på at finde sig til rette i processerne.

FRONTEX

Tirsdag den 26. november startede vi op lægsrækken i rammerne af FRONTEX. Her hørte vi hvordan Søværnet støtter EU grænseagentur. OK Claus Grell førte os igennem en personlig fortælling om sin tid som skibschef ved FRONTEX på kystpatruljebåden STELLA POLARIS. En historie om kulturforskelle på tværs af Danmark, Grækenland og Tyrkiet, men også de udfordringer som EU, men særligt migranterne og flygtningene, står med. Han viste os nogle af de barske oplevelser, som fortsat af en del af opgaven, der måske en af de skarpeste Søværnet har været med til at løse i længere tid.

2. Eskadre i Arktis

Den 17. december hørte vi om de første erfaringer fra 2. Eskadres nye engagement i Arktis, hvor SLS havde inviteret KK Lars Povl i selskabet. Han kombine-

rede sin store viden fra sin tid i 1. Eskadre, med sine oplevelse som chef på HDMS ESBERN SNARE, som tidligere på året havde været indsat under Arktisk Kommandos operative kontrol. Trods fregatternes isforskrækkede skrog, var det Lars' vurdering, at de sagtens kunne bidrage til opgaveløsningen i området. Traditionen tro blev der serveret gløgg og æbleskiver i kaffepausen til dette julemøde.

Canadas strategi i Arktisk

Arktisk er et stort emne, og for at få andre perspektiver på det geografiske område havde SLS d. 23. januar Canadas skandinaviske forsvarsattaché, Colonel Jeff Drummond inde og fortælle om den canadiske tilgang til Arktis.

Han gav medlemmerne et indblik i Canadas strategiske og politiske tilgang i området og lærte os om, hvordan de forsøger at inddrage de canadiske inuitter i opgaveløsningen og politikken. Lokalbefolkningen udgør en stor del af Canadas version af Siriuspatruljen, hvilket Danmark måske kan lære noget af.

High Noon i Hormuz? – Opdatering på konflikten i Iran

I foråret var det kendt stof at det danske udenrigsministerium bejlede til Frankrig ved at bidrage med en fregat til deres operation European Maritime Awareness in Strait of Hormuz (EMASOH). Samtidig havde USA fyret ekstra ild under deres konflikt med Iran, ved at myrde den Iraniske general Qassem Soleimani på Irakisk jord.

Derfor hyrede SLS den 4. marts Peter Viggo Jakobsen fra Forsvarsakademiet og Center for War Studies ved Syddansk Universitet, ind i selskabet for at give os en opdatering på den verserende konflikt, og for at forsøge at perspektivere hvad



dette ville betyde for Søværnets bidrag i Hormuz senere i efteråret.

Det blev til et energisk foredrag, hvor Peter Viggo havde meget på hjertet. På halvanden time blev deltagerne skolet i Iransk historie, deres forhold til USA, nuværende udfordringer, og der blevet givet perspektiver og gætterier på, hvordan situationen kunne få indflydelse på efteråret politiske landskab. Tidsplanen blev sprængt, og kaffepausen droppet, for at tilgodese alle de interessante spørgsmål.

Det blev desværre nødvendigt at aflyse tre møder i foråret 2020. „Korpsånd i Flåden“ blev aflyst fordi den britiske Captain Readwin blev sygemeldt, og det var ikke muligt at planlægge et nyt tidspunkt for COVID-19 lukkede samfundet ned. På grund af COVID-19, blev vi også nød til at aflyse „Nyanskaffelser i Søværnet“ ved KD Kim Bo Meier, samt „State of the Navy“ ved KA Torben Mikkelsen.

Det gennemsnitlige antal deltagere til møderne har været omkring 30-35 inkl. gæster, hvilket vi anser som ganske tilfredsstillende.

ANDRE ARRANGEMENTER

Udover de nævnte møder har bestyrelsen deltaget i en række andre arrangementer i det 236. forsamlingsår.

I samarbejde med Søofficersforeningen gennemførte SLS den 28. november 2019 et særligt karrierevejledningsarrangement rettet mod kadetter fra Søværnets Officersskole og unge premierløjtnanter i tjenesten.

KK Niels Markussen fra Søværnskommandoen gav et „lead in“ for os alle, hvor efter der var fri dialog i selskabets forskellige sofagrupper. Her var mentorer fra SOF, SLS, Gruppen af Unge Officerer og forskellige tjenestesteder til stede, for

at gå i dialog med de unge officerer, eller officerer in spe, omkring tjenesten et, to eller tre step videre fra førstegangsdistrikningen.

Der var stor opbakning, særligt fra kadetterne, hvilket gør at vi vil forsøge at gennemføre lignende arrangement igen på den anden side af COVID-19.

Den 3. januar repræsenterede suppleant KL Martin Engelhardt, Selskabet ved Hedes Majestæt Dronningens Nytårskur på Amalienborg. En årligt tilbagevendende begivenhed som vi deltager i, såfremt vi modtager invitation fra Kongehuset.

Desværre aflyste værterne både kranse nedlæggelsen ifm. Slaget ved Sjællands Odde den 22. marts og Slaget på Rheden den 2. april. Vi håber og forventer, at denne tradition vil blive genoptaget i 2021.

Den 1. juli deltog SLS i kranse nedlæggelse ved Niels Juel statuen og ved Niels Juels sarkofag i Holmens Kirke. Der skal lyde en stor tak til HDMS NIELS JUEL og Holmens Kirkes menighedsråd for at gøre dette til en flot og værdig begivenhed.

Udnævnelsen af de nye premierløjtnanter blev som så meget andet også påvirket af COVID-19, men den 27. august var officersskolen klar til den ceremonielle udnævnelse. Her deltog regnskabsføreren KL Peter Fournier Kruse som Selskabets repræsentant ved udnævnelsen af årgang Peter Willemoes og årgang Olfert Fischer. Ved denne lejlighed uddeles normalt SLS Hæderslegat. I år er det tildelt PL Jacob Brandt, som desværre ikke deltog i sin egen udnævnelse. Han var allerede ved sin udnævnelse, og er fortsat, udsendt i INTOPS med HDMS IVER HUITFELDT

i OP AGENOR. En stor respekt til denne ildstart på tjenesten. Det blev naturlivs annonceret til udnævnelsen, men han inviteres senere ind i selskabet i forbindelse med et af de kommende møder efter sin hjemkomst, hvor en passende overrækelse af hæderslegatet kan gennemføres. Tillykke til PL Jacob Brandt med legatet: To års gratis medlemsskab af Selskabet og naturligvis en ekstra dagsration rom.

Normalt ville SLS og SOF have gennemført et introduktionsarrangement for nye løjtnanter i foråret. Som så mange andre arrangementer kunne dette ikke afholdes grundet COVID-19. Næstformanden og regnskabsføreren har dog holdt en indledning som videomøde, og der planlægges et reelt introduktionsarrangement når COVID-19 tillader det.

SELSKABETS ØKONOMI

Regnskabet for det 236. forsamlingsår viser et overskud i driften på kr. 93.934. Det er mere end sidste år og skyldes særligt mindre udgifter pga. COVID-19.

Den samlede formue, inklusiv rentebeholdning, udgør kr. 191.250.

Den årlige renteindtægt på fondsbeholdninger udgør i år kr. 8.926 og den akkumulerede beholdning er således 111.587kr. Fondene udgør ved afslutningen af mødeåret en kursværdi på kr. 573.024.

Sidste år blev der gjort et stort arbejde for at sammenlægge selskabets fonde. Selskabet har endnu ikke fået en afgørelse fra Civilstyrelsen, hvorfor der endnu ikke er sket yderligere fremgang i det arbejde. Vi har i år modtaget 30.000kr fra Forsvarskommandoen til støtte for digitalisering af TfS. Vi er meget taknemmelige for

det flotte sponsorat, som har gjort projektet muligt.

DRIFTEN AF SELSKABET

Der var en stor udskiftning i bestyrelsen ved sidste §32-møde. Efter at være kommet på plads, har den nye bestyrelsen brugt det forgangene år til at få sat tidlige års projekter helt i søen.

Vi er rigtig glade for vores flotte lokaler i Kommandantgården, men vores samarbejde med ISS er svingende. Selskabet er desværre over årene blevet rimelig afhængige af Forsvarets ejendomsstyrelse og ISS, hvilket fortsat godt kan opleves med svingene kvalitet. Vi har i tidlige år anvendt ISS ved kastellet som leverandør af mad og service til vores arrangementer. Som en del af en fortsat stræben efter at forbedre Selskabets aktiviteter, forventer vi i det kommende år, at forsøge os med ISS fra Holmens Kanal nr. 9 eller andre cateringfirmaer.

COVID-19 og alle restriktioner der har fuldt med dette onde, ramte også Selskabet, og vi måtte desværre aflyse de sidste to møder i forsamlingsåret. Da selskabets mødeaktivitet normalt er udgiftspræget, har det pyntet på økonomien. Dette ekstra råderum har selskabet anvendt til at igangsætte en levetidsforlængelse af Tidsskrift for Søvæsen og Selskabets hjemmeside, som vi kommer ind på senere i beretningen.

Videostreaming af møder

Vi har i det 236. forsamlingsårs møderække igen haft stor glæde af satellitafdelingen i Frederikshavn. Endnu engang skal der lyde en stor tak til OK Pernille Jensen, som har sikret, at flere i det nordjyske ikke alene har kunne deltager i vores møder over VTC, men de har kunneøre det i selskabelige rammer med kollegaer

og SLS-medlemmer. Det er helt i Selskabets ånd.

Pernille har meget positivt igen meldt ind, at hun er klar til at være værtinde for satellitafdelingen i Frederikshavn i det kommende forsamlingsår.

Bestyrelsen vil til gengæld bestræbe os på at erhverve nyt IT-udstyr, så vi kan gøre VTC oplevelsen markant bedre, for alle der måtte deltage på denne vis - Flådestationer såvel som sejlende enheder, og enkelte personer.

Digitalisering af Søofficersrullen og Tidsskrift for Søvæsen

Digitalisering af Søofficersrullen er en realitet og den er nu tilgængelig via selskabets hjemmeside. Den kræver eget login, men det fås let ved oprettelsen. Lige nu er den opdateret indtil 2010. Selskabet arbejder på at få indhentet de seneste 10 års data, sådan at rullen omfatter alle nutidige søofficerer.

Det er lykkes bestyrelsen i samarbejde med en interessegruppe bestående af KK Vilhelm Stefan Holsting, Ph.d. Søren Nørby og tidligere redaktør, H.C. Bjerg at indscanne alle tidsskrifter fra 1827-2013. De er at finde på <http://marinehist.dk> og kan frit tilgås af alle.

Arbejdet er blevet finansieret ved hjælp fra Forsvarskommandoen. Bestyrelsen skylder interessegruppen og fonden en stor tak for deres indsats og den økonомiske støtte.

SLS har fra 2013 og frem selv udgivet det i elektronisk udgave på Selskabets egen hjemmeside, hvor de fortsat kan tilgås for medlemmer.

Selskabets hjemmeside

Selskabets hjemmeside har længe været udfordret på dets visuelle udtryk, bruger-

venlighed, indhold, men også dets sikkerhed. Sikkerheden kommer mest til udtryk ved bestyrelsens mailkonto, som er hængt op på hjemmesidedomænet, mens de andre facetter kommer til udtryk på alle tænkelige måder.

Vi har derfor i gangsat et projekt med at opdatere hjemmesiden til gavn for alle medlemmer. Den grafiske opsætning vil blive sammentænkt med tidsskrift for Søvæsen, og den skal være kompatibel med smartphone og tablet adgang. Når vi har opdateret hjemmesiden, vil vi introducere den gennem nyhedsmail, Facebookgruppen, samt i Tidsskrift for Søvæsen.



TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Vi har ved årsskiftet også skiftet redaktør på Tidsskrift for Søvæsen. H.C. Bjerg har gennem 17 år udgivet mere end 7.000 sider Tidsskrift for Søvæsen, til tider meget egenhændigt. Bestyrelsen har i dialog med H.C. Bjerg i et stykke tid ledt efter en overtager, hvilket nu er lykkedes.

Siden 1. januar har Niels Holland varetaget redaktørposten på vores tidsskrift, hvilket vi er meget tilfreds med. Det første halve år med mulighed for hjælp fra erfarte H.C. Bjerg.

Det gælder som altid, at tidsskriftets kvalitet afhænger af den indsats, som vi medlemmer lægger i det. Det er os der enten skal skrive artikler, eller hjælpe med at opfordre andre til at skrive indlæg i tidsskriftet. For at hjælpe med denne proces, har bestyrelsen aktivt været i gang med

at opstøve nye kræfter til redaktionsudvalget. Om end vi er langt fra kampvalg, så er det lykkedes at finde kandidater med stor ildhu, og som repræsentere alle tre officerslinjer: Maskinteknisk, våbenteknisk og taktisk linje. Bredt fordelt over Søværnets og Forsvarets tjenestestede. Jeg vil dog tilskynde alle selskabets medlemmer, og tjenestegørende officerer i Søværnet til at bidrage til tidsskriftet. Enten ved selv at skrive, eller ved at opmuntre andre til det.

Vi har også hyret en grafisk designer til at give os et bud på et nyt layout, som forhåbentlig kan friske tidsskriftet lidt op, uden at gå på kompromis med dets historiske værdi. Vi forventer, at have det nye layout klar ifm. Seapower arrangementet i april 2021.

Hvis medlemmer har input til tidsskriftet bedes disse rettes til: sls@sls1784.dk. Bestyrelsen modtager også gerne input fra medlemmer om potentielle annoncører i tidsskriftet.

AF- OG TILGANG AF MEDLEMMER

Selskabets medlemstal er 456. 8 nye medlemmer er tilmeldt, mens 29 medlemmer er blevet udmeldt. Nogle er afgået ved døden, mens andre, trods flere henvendelser, ikke har betalt kontingent. Dertil kommer 75 abonnementer af Tidsskrift for Søvæsen.

Det har været en udfordring at rekruttere fra SOS i år, pga. COVID-19. Der arbejdes som sagt på at gennemføre et rekrutteringsarrangement senere.

I det forgangne år er seks medlemmer afgået ved døden:

- KK Finn Hald
- KK Otto Lichtenberg
- KK Jørn Hansen

- OK Thomas A. Sørensen
- OK Erik August Dragsted
- OK Ernst Rabjerg

ÆRET VÆRE DERES MINDE!

FORESLAG OM INDSTILLING TIL ÆRESMEDLEM

Bestyrelsen har til §32-mødet fremlagt et forslag om at indstille tidligere redaktør Hans Christian Bjerg til æresmedlem i Selskabet.

H.C. Bjerg har gennem 17 år været redaktør på selskabets Tidsskrift for Søvæsen og har derved stået for udgivelsen af over 7.000 sider. Han har gennem tiden ikke altid fået meget opbakning i form af artikler hertil fra selskabets medlemmer, eller andre, og har derfor også selv bidraget i meget høj grad til indholdet over de 17 år. Det er bestyrelsens vurdering, at tidsskriftet ikke kunne være overleveret, i samme form, uden ham.

Derudover har H.C. Bjerg gennem det meste af sit liv udgivet artikler i tidsskriftet, og han har senere skrevet bøger om og taler til Selskabet. Det er de færreste forundt at have så stort et indblik i vores institution.

Samtidig har han varetaget, og gør det fortsat, opgaven som selskabet arkivar. Hvis det ikke var for H.C. Bjerg, var der sandsynligvis ingen der havde styr på selskabet store arkiv.

Bestyrelsen kan ikke se, at der er andre der på samme vis har bidraget til selskabets opgaver, og har gjort det med samme ildhu i 17 år.

Forslaget blev enstemmigt vedtaget af de fremmødte. Bestyrelsen vil derfor

gennemføre en elektronisk urafstemning blandt medlemmerne i den kommende tid, hvor et simpelt flertal blandt de modtagende stemmer, vil afgøre hvorvidt H.C. Bjerg bliver æresmedlem.

BESTYRELSESSAMMENSÆTNING

Følgende genopstiller ikke

Suppleant	Premierløjtnant Bjarke Pedersen.
Suppleant	Kaptajnløjtnant Martin Engelhardt.

Følgende opstiller til valg og genvalg til bestyrelsen

Formand	Kaptajnløjtnant Jacob Edemann Jørgensen.
Næstformand	Premierløjtnant Anders Silberbauer.
Regnskabsfører	Premierløjtnant Casper Søren Posselt (ny opstilling).
Suppleant	Kaptajnløjtnant Peter Fournier Kruse (skifter fra regnskabsfører til suppleant).
Suppleant	Premierløjtnant Casper Lysgaard (ny opstilling).

Alle blev enstemmigt valgt ind.

SAMMENSÆTNING AF UDVALG

Udvalgene tilknyttet Selskabet vil i det 237. forsamlingsår bestå af:

Bedømmelsesudvalget §16

Bedømmelsesudvalget sættes midlertidig i beror, indtil Selskabet igen genoptager prisspørgsmål.

Følgende bliver derfor ikke genvalgt:
KA Kurt Birger Jensen

KD Bent Fabricius
KD Ole Beckmann Skourup

Revisorer §24

KK Stig Kastberg
Suppleant KD Bent Fabricius

Redaktionsudvalg §26

Niels Holland (redaktør og formand)
KA Torben Ørting Jørgensen
KD Gustav Lang
OK Mikkel Gunnar Jørgensen
OK Brian Hvilsted
KL Magnus Krogsgaard

Voldgiftsrådet jf. §28

SLS siddende formand
KD Jens Claus Hansen.

Det stående udvalg §29

AM Tim Sloth Jørgensen
KA Lars Kragelund
OK Johannes Kidmose

MØDERNE I DET KOMMENDE FORSAMLINGSÅR

Bestyrelsen har sammensat følgende tentative møderække for det 237. forsamlingsår.

Den 4. november 2020 starter selskabet forsamlingsåret op med Chefen for Søværnskommandoen, **KA Torben Mikkelsen**. Han vil fortælle om **State of the Navy**, som vi også tidligere er haft som emne. Bestyrelsen håber på, at der denne gang vil være et særligt fokus på omstruktureringen af Søværnskommandoen, samt omkalfatringen fra Støtteskibe til anti-ubådsfregatter. (Blev aflyst pga. COVID-19).

Den 15. december 2020 retter vi fokus mod årets nok mest omtalte emne, når

vi skal høre om COVID-19 i Forsvaret. Vi har fornøjelsen af at byde **KL Dennis Virkelyst** ind som oplægsholder. Han har været leder af Forsvarsministeriets **Task Force COVID-19**, som stod for krisestyringen indtil 1. juli. Herefter var han leder for Forsvarets (og Beredskabsstyrelsens og Hjemmeværnets) støtte og indsats ifm. Corona-pandemien. Vi glæder os til at få et indblik i Forsvarets håndtering af hvad der er kaldt den største nationale krise siden anden verdenskrig.

Der serveres traditionen tro gløgg og æbleskiver i kaffepausen denne aften.

Den 19. januar 2021 skal vi høre om **Søværnets engagement i Hormuz-strædet**, hvor både Søværnskommandoen og HDMS IVER HUITFELDT (IVER) har deltaget hhv. i land og til søs (OP AGENOR). Hvordan er situationen i området? Hvordan har IVER oplevet de andre aktøres adfærd? Hvad er det egentlig for en operation den danske udenrigsminister har tilbudt at Danmark kan stå i spidsen for i 2021?

Til at gøre os klogere på dette, har vi fornøjelsen af et dobbeltoplæg, da vi har inviteret Næstkommanderende fra IVER, **OK Simon Schulz** og **KL Ronni Bjørn** fra Søværnets Taktiske stab.

Den 23. februar 2021 vender vi blikket mod den tekniske del af Søværnet. Vi har inviteret **KD Kim Bo Meier** fra Forsvarets Materiel- og indkøbsstyrelse til at guide os igennem de kommende **nyanskaffelser i Søværnet**. Vi håber på at blive klogere på de kommende patruljeskibe (flerformålsskibe), erstatningen for THETIS-klassen, samt de taktiske anskaffelser inden for ASW-kapaciteter og områdeluftforsvar.

Løjtnanten vender tilbage. Den 23. marts 2021 dedikerer SLS et møde til at tale om løjtnantens tilbagekomst til det operative Søværn. Det er nu igen muligt for nogle at gennemføre officersuddannelsen opdelt, med aktiv tjeneste som løjtnant mellem navigationsdelen og ledelsesdelen af uddannelsen.

Endnu engang stiller vi med et dobbeltoplæg. Denne gang fra hhv. Søværnskommandoen (SVK) og **Søværnets officersskole (SOS)**. Hvordan kan løjtnanten gøre tjeneste i Søværnets enheder? Hvad er forskellen mellem LT og PL? SOS giver os et indblik i uddannelsens indhold, mens CH for N1 i SVK **KK Henrik G. Lindstrøm** giver status samt perspektiver på tjenestemulighederne som løjtnant i Søværnet.

Den 13. april 2021 afholder **SLS SEAPOWER konferencen**, som afholdes hvert andet år. Konferencens indhold er endnu ikke endeligt fastlagt, hvorfor der heller ikke kan sættes navn på oplægsholderne. Dog forventes det, at blive tematiseret omkring Arktisk og GIUK-gap'et (farvandet mellem Grønland, Island og Storbritannien). Hvordan, og med hvilke enheder, skal det danske Søværnet i fremtiden udøve seapower i dette område. Det vil igen i 2021 blive afholdt i Mærsk auditorium på Esplanaden, som SLS havde positive oplevelser med i 2019. Vi lægger naturligvis også en plan B, for det tilfælde, at COVID-19 umuliggør et normalt fremmøde.

Bestyrelsen ser frem til at give jer et spændende forsamlingsår, og glæder os til igen at mødes i selskabelige rammer. Dette afslutter formandens årsberetning for det 236. forsamlingsår.

MARITIME STRIKE KAPACITET TIL DANMARK?

Premierløjtnant Anders Jørgensen.

1 Indledning

Der har i nogle år kørt en debat i danske forsvarskredse om anskaffelse af en strike kapacitet til det danske forsvar i form af krydsermissiler. Debatten har især drejet sig om, hvordan Danmark skal forholde sig til den russiske oprustning af A2AD kapaciteter i Kaliningrad, som udgør en trussel mod vestlige skibe og fly i og omkring Østersøen, og dermed sætter spørgsmålstegn ved NATOs evne til at beskytte Baltikum imod russisk aggression. Daværende chef for Forsvarsakademiet Nils Wang udtalte i 2017 at **"Vi skal anskaffe en offensiv kapacitet i form af langtrækende strike-missiler til at fjerne landbaserede missilbatterier med tilhørende kommando og kontrol faciliteter. Det er en mangelvare i regionen."** Året efter blev det i seneste forsvarsforlig besluttet at "Behovet for at anskaffe længererakkende præcisionsmissiler (strike-kapacitet) undersøges gennem et indledende analysearbejde med henblik på vurdering af en eventuel efterfølgende anskaffelse på mellemlangt sigt (2023-2026)."

Østersøen er dog ikke det eneste sted en strike kapacitet kan finde anvendelse for Danmark. På baggrund af James Cables teori om gunboat diplomacy og limited naval force, sammen med Geoffrey Tills model til at belyse flådeplanlæggeres valg på et moderne – post-moderne spektrum, analyserer jeg hvordan Danmark kan dra-

ge fordel af en maritim strike kapacitet. På den baggrund diskuterer jeg Danmarks behov for at anskaffe en maritim strike kapacitet.

Danmark kan grundlæggende anvende strike på to områder:

1. Til at påvirke andre staters politik ved trussel om brug af magt eller ved direkte militær handling på deres territorium.
2. Som modvægt til russisk oprustning i Østersøregionen.

Fælles for begge områder er, at Danmark næppe vil agere alene i nogen af dem. Det betyder, at Danmark reelt ikke kan eller vil anvende en strike kapacitet selvstændigt. Dansk anskaffelse af en maritim strike kapacitet vil dog have nogle synergieffekter i europæisk sammenhæng, da maritime strike kapaciteter er få og langt imellem i de europæiske flåder og helt fraværende i Østersøregionen.

2 PROBLEMFORMULERING

Hvordan kan Danmark drage fordel af en maritim strike kapacitet?

3 TEORI

Til at analysere en maritim strike kapacitets indflydelse på Danmarks evne til udøve naval diplomacy vil jeg anvende James Cables teori om gunboat diplomacy og limited naval force. Teorien er

ikke den mest moderne, men dens fokus på egentlig magtanvendelse og truslen derom gør den velegnet i forbindelse med den offensive kapacitet strike udgør.

Cable definere gunboat diplomacy som brug af, eller trussel om brug af, limited naval force:

Gunboat diplomacy is the use or threat of limited naval force, otherwise than as an act of war, in order to secure advantage, or to avert loss. Either in the furtherance of an international dispute or else against foreign nationals within the territory or the jurisdiction of their own state.

For Cable handler adskillelsen mellem limited naval force og en krigshandling i høj grad om intentionen med handlingen. Limited naval force er truslen om eller brugen af magt til at opnå et specifikt og begrænset mål. En krigshandling er brugen af magt med det primære formål at gøre skade på sin modstander. Denne adskillelse kan være problematisk når militær magt anvendes direkte, da to parter i en konflikt ikke nødvendigvis er enige om fortolkningen. Vi ser dog lignende argumenter for brug af militær magt som værende adskilt fra egentlige krigshandlinger i moderne tid ved for eksempel droneangreb mod formodede terrorister i Pakistan eller bombningen af Shayrat flybasen i Syrien i 2017. Deployeringen og anvendelsen af flådeenheder ved borgerkrigen i Libyen i 2011 er et eksempel på en meget robust anvendelse af limited naval force (Speller 2014, 87-88). I den modsatte ende af skalaen kan den årlige flådeøvelse BALTOPS i Østersøen betragtes som en mild anvendelse af gunboat diplomacy til at sende et politisk signal til Rusland om

NATO og østersølandenes villighed og parathed til at samarbejde i tilfælde af en konflikt i regionen.

Cable definere fire hovedgrupper af magt indenfor gunboat diplomacy:

1. **Definitive force:** Magtanvendelse med et veldefineret og afgrænset mål som er tydeligt for begge parter.
2. **Purposeful force:** Begrænset magtanvendelse for at få en regering til at ændre politik.
3. **Catalytic force:** Anvendelse af flådeenheder, som ved deres tilstedeværelse opnår en afskrækende effekt eller udover indflydelse på begivenheder i situationer, som kan være skadelige for statens interesser.
4. **Expressive force:** Brugen af flådeenheder til at bække op om politiske tilslagn eller til at udtrykke holdninger eller følelser.

Cabel lægger også stor vægt på, at flådeenheder er effektive diplomatiske redskaber. De kan, til forskel fra hæren og flyvevåbenet, deployeres med en høj grad af uafhængighed af forsyninger og diplomatiske tilladelser til store dele af verden og kan skifte mellem aggressiv og fredelig positur meget hurtigt.

Til at belyse den danske flådes behov for en strike kapacitet, vil jeg anvende en model opstillet af Geoffrey Till. Modellen kan anvendes til at belyse, hvilke typer missioner Søværnet forventes at deltag i på baggrund af den danske tilgang til anvendelse af flådemagt.

Till opstiller en model til at belyse faktorer, som har indvirkning på, hvilke valg flådeplanlæggere tager. Han opstiller et spektrum mellem moderne flåder (realpo-

litisk og nationalt fokuserede) og postmoderne flåder (liberalt og globalt fokuserede).

I den globaliserende verden ser Till skyttelsen at det globale transport system som en af de primære opgaver for den post moderne flåde. Som en af de primære missionstyper for den post-moderne flåde definerer han expeditionary operations:

Expeditionary operations er interessante for den post-moderne flåde fordi størstedelen af den orden, som finder sted til søs, er symptomer på problemer, hvis årsag skal findes i land. Det er derfor vigtigt for flåder at kunne påvirke begivenheder i land. Det er altså ikke kun hvad flåden gør på havet men også i høj grad hvad flåden gør fra havet. Moderne expeditionary missioner skal adskilles fra konventionelle amfibieoperationer, da de ikke nødvendigvis involverer egentlig landgangsoperationer, men i stedet er meget politiske og ofte udføres i selskab med andre nationer. Såfremt der leveres støtte til operationer i land, er rollen primært at levere logistisk støtte og offensiv luftmagt.

For den mere traditionelle flåde, det som Till kalder en moderne flåde, er fokus i højere grad baseret på nationens egne interesser og sikkerhed end på bevarelsen af det globale transport system. Som en af de primære missionstyper for en moderne flåde definerer han maritime power projection:

Maritime power projection er den mere traditionelle tilgang til magtprojektion. Til forskel fra post-moderne expeditionary operations er fokus ikke på politiske eller humanitære interventioner, men på magtbalance og evnen til at udføre høj

intensitet operationer som landgangsoperationer og maritime strike missioner mod konventionelle modstandere.

4 EMPARI

Danmark har grundlæggende to muligheder for at anskaffe en strike kapacitet: Skibsbårne missiler til Søværnets fregatter eller flybårne missiler til Flyvevåbnets F35 kampfly.¹ Til F35 findes der forskellige systemer at vælge imellem, men til Søværnet er der reel kun én mulighed med de nuværende skibe: Det amerikanske Tomahawk missil som kan affyres fra fregatternes Mk. 41 VLS.

Ud over USA er Storbritannien det eneste land i verden med Tomahawk missiler og de kan alene affyre dem fra undervandsbåde, da deres overfladeskibe ikke har en kompatibel launcher. Storbritanniens otte kommende type 26 fregatter vil dog have en strike længde Mk. 41 VLS (24 celler). Frankrig har udviklet deres eget krydsermissil, Missile de Croisière Naval (MdCN), som kan affyres fra SYLVER 70 launcheren i seks af deres FREMM fregatter (16 celler). Derudover råder ingen europæiske lande over skibsaffyrede krydsermissiler (IHS Markit u.d.).

Følgende europæiske lande har skibe med strike længde Mk. 41 VLS:

Tyskland:	3x Sachsen klassen med 32 celler
Danmark:	3x Iver Huitfeldt klassen med 32 celler
Holland:	4x De Zeven Provinciën klassen med 40 celler
Spanien:	5x Aspanien Álvaro de Bazán klasse med 48 celler

Ingen af disse lande har dog Tomahawk

missiler eller et offentliggjort program for at anskaffe dem.

5 ANALYSE

Med udgangspunkt i James Cables teori om gunboat diplomacy vil jeg analysere, hvilke muligheder en strike kapacitet giver Danmark for at anvende limited naval force. Jeg vil ikke behandle åben krig, da det falder uden for limited naval force. Jeg vil heller ikke behandle rent humanitære operationer, da de ikke involverer magtanvendelse og derfor ikke finder anvendelse i forbindelse med en strike kapacitet.

Cables fire hovedgrupper af gunboat diplomacy er: Expressive-, catalytic-, purposeful- og definitive force.

Expressive force kan være svær at binde op på enkeltstående våbensystemer, da det i høj grad handler om tilstedeværelsen af skibe, og de politiske signaler det sender. Hvis en dansk fregat sendes til Baltikum for at sende et politisk signal om opbakning, er tilstedeværelsen af en strike kapacitet ombord næppe en afgørende faktor. I Danmarks tilfælde kan selve anskaffelsen af en strike kapacitet og eventuelle testaffyringer dog i sig selv opfattes som et politisk signal af Rusland på grund af vores geografiske nærhed i Østersøregionen. Det er i dette tilfælde ikke afgørende, om strike kapaciteten bæres af skibe eller fly, ej heller falder det under gunboat diplomacy.

Catalytic force kommer i spil for at skabe et udvidet handlerum i en usikker situation, hvilket i relation til strike primært manifesterer sig i en afskrækkeseffekt eller en truende effekt. Ved at deployere en fregat udrustet med en strike kapaci-

tet til et konfliktområde er muligheden for at gøre ind til stede, hvis behovet skulle opstå. Tilsvarende vil den med sin blotte tilstedeværelse signalere denne evne, hvilket ved afskrækkelse kan forhindre behovet for indgriben fra at opstå.

Purposeful force er magtanvendelse til at få en regering til at ændre politik. Det kan være i kraft af en deployering til regionen og en direkte trussel om magtanvendelse, hvis ikke regeringen retter ind. Ultimativt er det egentlig anvendelse af missiler til bombning af mål for at få regeringen til at rette ind. Dette er i de seneste år set i Syrien i forsøg på at stoppe anvendelsen af kemiske våben.

Definitive force vil for strike altid være en direkte anvendelse af våben. Det kan være bombning af terrorister, våbensystemer, atomprogrammer eller andre militære og/eller politiske mål. Angrebet skal dog være tåleligt for den angrebne stat (eller den stat angrebet finder sted i), da det ellers vil føre til åben krig. Med undtagelse af koncentrerede high value mål er effekten svær at opnå ved anvendelse af strike alene, eftersom våbenvirkningen er begrænset med konventionelle sprænghoveder og risikoen for escalations er høj.

Samlet set er en maritim strike kapacitet altså mest effektivt til at leve limited naval force når det anvendes aktivt, enten som en troværdig og aktuel trussel eller ved egentlig anvendelse. Den type trusler og angreb udfører Danmark ikke alene under nuværende dansk udenrigspolitik. Det vil sige, at det er i multilaterale koalitioner og NATO, at Danmark kan gøre brug af strike til at udøve limited naval force.



A Tactical Tomahawk Cruise Missile launches from the forward missile deck aboard the guided-missile destroyer USS Farragut (DDG 99) during a training exercise. (U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 1st Class Leah Stiles)

Men kan er hverken vil eller gør. Det er nødvendigt at belyse, hvilke typer missionser det danske søværn deltager i for at vurdere, om en strike kapacitet reelt vil finde anvendelse for Danmark. Til det vil jeg anvende Geoffrey Tills moderne – post-moderne spektrum.

Efter den kolde krigs afslutning og restruktureringen af det danske søværn, ligger det efterhånden dybt i det danske søværns selvforståelse, at det er en post-moderne flåde i Tills forstand. Expe-

ditionary operations har fra de blev bygget været en stor en del af særligt støtteskibenes og fregatternes opgaver, med piratjagt og fjernelse af kemiske våben fra Syrien og Libyen som fremtrædende eksempler. De har dog ikke deltaget i de mere offensive expeditionary operations under borgerkrigene i Libyen og Syrien. Men det er netop i den type af expeditionary operations, at en strike kapacitet finder anvendelse for en post-moderne flåde. Interventionen i Libyen i 2011 er et godt eksempel på dette, hvor Danmark deltog

meget aktivt i bombardementer med fly, men ikke havde kapacitet til at deltage i de indledende angreb med strike, som havde til formål at svække Libyens luftforsvar. Flyvevåbnets mission i Libyen tyder på, at der er dansk politisk vilje til at deltage i den type missioner. Så hvis fregatterne bliver udstyret med de rette våben, er der sandsynligvis også politisk vilje til at gøre brug af dem under fremtidige expeditionary operations.

Der er dog en modstrømning til det post-moderne i det danske søværn. Med den stigende trussel fra øst i form af Russlands oprustning i Kaliningrad, er Søværnet igen begyndt at tænke i mere traditionelle retninger, og er begyndt at vende tilbage til tankegangen for den moderne flåde. Projekter er i gang, som skal sætte fregatter og støtteskibe bedre i stand til at bekæmpe konventionelle trusler som kampfly, missiler og undervandsbåde. Ud fra en moderne tankegang er det et naturligt skridt at besvare russisk opstilling af mellemdistancemissiler, som kan nå Danmark, med danske mellemdistancemissiler, som kan nå Rusland, for ikke at forskubbe magtbalancen. Dermed ikke sagt, at Danmark helt alene skal agere modvægt til Rusland. I NATO er Danmark ikke længere en frontlinjestat som under den kolde krig. Det er først og fremmest Baltikum, som er kommet under den russiske skygge. Derfor er det naturligt for Danmark at tænke i magtprojektion, hvis opgaven bliver at undsætte Baltikum. Her er Kaliningrad en udfordring, da de opstillede A2AD kapaciteter kan vanskeliggøre en fremrykning gennem Østersøen. En strike kapacitet vil i denne situation være et nyttigt værktøj til at balancere truslen fra Kaliningrad.

Der er altså to områder, hvor Danmark kan drage fordel af en strike kapacitet:

1. Anvendelse under internationale operationer, hvor målet er at påvirke andre staters politik ved trussel om brug af magt eller ved direkte militær handling på deres territorium. Det sidste kan enten være i form af limited naval force (som i Libyen) eller som en del af en egentlig krigshandling (som Irakkrigen). På dette område er der en betydelig chance for, at våbenet skal anvendes aktivt for at have sin fulde effekt.
2. Som modvægt til russisk oprustning i Østersøregionen, særligt i Kaliningrad. Her er der primært tale om at opretholde et troværdigt forsvar af Danmark og at holde magtbalancen NATO og Rusland imellem. Det er derfor mindre sandsynligt, at våbenet vil blive anvendt aktivt på dette område.

6 DISKUSSION

På baggrund af analysen er der to områder, hvor Danmark kan drage fordel af en strike kapacitet. Fælles for begge områder er, at Danmark næppe vil age alene i nogen af dem. Det er svært at forestille sig en situation, hvor Danmark skyder Tomahawk missiler ind i en fremmed stat, uden at gøre det som en del af en koalition. Der er heller ikke nogen, som bider sig ind, at Danmark kan age modvægt til Rusland, uden at det er i NATO regi. Men hvis Danmark ikke kan anvende en strike kapacitet selvstændigt, hvorfor skal Danmark så investere i den? Kapaciteten vil tage midler væk fra andre projekter, som Danmark i højere grad kan anvende selvstændigt, og anskaffel-

sen kan anstrengte forholdet til Rusland yderligere.

Et muligt svar er, at maritime strike kapaciteter er en mangelvare i Europa. I øjeblikket er det alene Frankrig og Storbritannien der tilsammen råder over en maritim strike kapacitet fordelt på seks franske fregatter og seks britiske under-vandsbåde. Tyskland, Holland og Spanien har tilsammen 11 fregatter/destroyere med en strike længde Mk. 41 VLS, som kan affyre Tomahawk, men ingen af landene har offentliggjort et program for at anskaffe kapaciteten. Hvis man vil sænke afhængigheden af USA i komende expeditionary operations, som skal kunne udøve magt fra havet, er strike en vigtig kapacitet – særligt i ambitiøse expeditionary projekter som JEF. Betratger man Østersøregionen er behovet endnu mere påtrængende. Her har ingen vestlige lande en maritim strike kapacitet. Tyskland og Danmark har begge tre fregatter, som kan udrustes med Tomahawk. Af disse er de danske Iver Huitfeldt klasser det oplagte valg, da de har separate launchere til ESSM og derfor har bedst plads i Mk. 41 launcheren til Tomahawks.

Tilsvarende argumenter gør sig gældende i forhold til valget mellem maritime eller flyaffyrede strike missiler. Der findes masser af muligheder for at affyre strike missiler fra fly, men kun meget få enheder i Europa, og særligt i Østersøregionen, kan affyre maritime strike missiler. Set ud fra et taktisk perspektiv, er det en fordel at have adgang til flere muligheder, da det gør det sværere for modstanderen at beskytte sig.

I sidste ende kan jeg kun afdække hvil-

ke effekter der kan opnås med en maritim strike kapacitet. Om man i Danmark er interesseret i at udnytte de effekter er et politisk valg mere end militært. Ønsker Danmark at opruste som reaktion på Ruslands oprustning i Kaliningrad? Ønsker vi at anvende strike i internationale operationer? Hvis svaret er nej, så er der bedre måder at bruge midlerne på. Jeg hæfter mig dog ved følgende fra seneste forsvarsforlig:

Partierne ønsker overordnet at styrke:

- Danmarks bidrag til NATO's kollektive afskrækkelser og forsvar.
- Forsvarets evne og kapacitet til internationale operationer og internationale stabiliseringsindsatser.
- (...) (Aftale på forsvarsområdet 2018-2023 2018)

7 KONKLUSION

Der er overordnet to områder, hvor Danmark kan drage fordel af en strike kapacitet:

1. Anvendelse under internationale operationer, hvor målet er at påvirke andre staters politik ved trussel om brug af magt eller ved direkte militær handling på deres territorium. Dette enten i form af limited naval force eller egentlige krigshandlinger.
2. Som modvægt til russisk oprustning i Østersøregionen, særligt i Kaliningrad. Her er der primært tale om at opretholde et troværdigt forsvar af Danmark og at holde magtbalancen NATO og Rusland imellem.

Fælles for begge områder er, at Danmark næppe vil agere alene i nogen af dem. Det betyder, at Danmark reelt ikke kan eller vil anvende strike kapaciteten selvstæn-

digt, men alene i samarbejde med allierede. En dansk anskaffelse af en maritim strike kapacitet vil dog have gode synergieffekter i europæisk sammenhæng, da maritime strike kapaciteter er få og langt imellem i de europæiske flåder og helt fraværende i Østersøregionen.

8 LITTERATURLISTE

»Aftale på forsvarsområdet 2018-2023.« Regeringen.dk, 28. Januar 2018.

IHS Markit. Jane's. <https://janes-ihs-com.ezproxy.fak.dk> (senest hentet eller vist den 13. December 2019).

Rasmussen, Peter Ernstved. Nils Wang: Danmark bør anskaffe offensive krydsermissiler. Olf.dk. 20. September 2017.

<https://olfi.dk/2017/09/20/nils-wang-danmark-boer-anskaffe-offensive-krydsermissiler/> (senest hentet eller vist den 14. December 2019).

Speller, Ian. Understanding Naval Warfare. Routledge, 2014.

Till, Geoffrey. Seapower. Routledge Ltd, 2018.

¹ Efter INF traktatens kollaps er et landbaseret system blevet en teoretisk tredje mulighed. Men jeg vurderer denne vej som meget usandsynlig i dansk sammenhæng, og vil ikke behandle den her.

The advertisement features three orange work/rescue boats. One boat is shown from a side-on perspective moving through choppy water. Another boat is shown from a front-on perspective. A third inset image shows a person in a red waterproof suit performing safety checks on a boat's equipment. Below these images is a central dark blue box containing the text "Work-/Rescueboats". To the left of this box is a smaller dark blue box labeled "Safety" with an arrow pointing towards the inset image. To the right is another small dark blue box labeled "After-Sales Service" with an arrow pointing towards an aerial view of a modern industrial building complex. At the bottom center is the Pro-Safe logo, which includes the company name in a stylized font inside a white swoosh, with the website "www.pro-safe.dk" below it. The entire advertisement is set against a light blue background.

Work-/Rescueboats

Safety

After-Sales Service

Pro-Safe
www.pro-safe.dk

BOATS • SAFETY • DIVE

SWEDEN AND THE BLUE SOCIETY: CHALLENGES FOR A SMALL NAVY

By
Captain Lars Wedin
Royal Swedish Navy

Presentation

In the late years there have been many cuts in the defense budget of Sweden especial concerning the Navy. As a consequence many Swedes seem to have lost much of the understanding of the maritime sphere. It is undebatable that Sweden with its geo-strategical position and its long coastline primarily is a maritime nation. Two societies connected with the studies of the naval development in Sweden, Kungl. Örlogsmannasällskapet (The Royal Swedish Society of Naval Sciences) and Kungl. Krigsvetenskapsakademien (The Royal Swedish Academy of War Science) have decided to fight the Sea Blindness in Sweden. Kungl. Örlogsmannasällskapet published in 2018 the pamphlet "En Marin för Sverige" (A Navy which fits the Sweden). Recently the Kungl. Krigsvetenskapsakademien in the same way published the book "Vår marin för ett tryggt Sverige och ett starkt Europa. Marin strategi 2030" (Our Navy for a Secure Sweden and a Strong Europe. Naval Strategy 2030). This book will later be reviewed here in Tidsskrift for Søvæsen.

Captain Lars Wedin is one of the authors of the last mentioned book. He is a prolific naval strategist and historian, and has published several books about this subject. He retired from the Navy in 2004 and is a member of the two mentioned Swedish societies. He is also a member of Institut de stratégie comparée in Par-

is and a member associé of the French Académie de marine. Currently Captain Wedin is editor of the Swedish Tidsskrift för Sjöväsenet.

With permission of Captain Wedin Tidsskrift for Søvæsen publishes a short presentation of the mentioned book from the website of the Center for International Maritime Security. The editorial board of Tidsskrift for Søvæsen evaluates that the presentation will be of interest to readers in Denmark.

Hans Christian Bjerg
Naval Historian



Captain Lars Wedin

The Royal Swedish Academy of War Science is presently undertaking a study of strategic and operational requirements for the Swedish Armed Forces in the 2030 timeframe. Its naval section has recently published its findings in a book, *Vår marin för ett tryggt Sverige och ett starkt Europa. Marin strategi 2030* (Our Navy for a Secure Sweden and a Strong Europe. Naval Strategy 2030).¹ This article discusses some of our findings.

Classic naval strategists – Mahan, Corbett, and Castex – basically saw naval strategy as consisting of three major alternative offensive strategies: attack on land from the sea, blockade, and commerce raiding, as well as the corresponding defensive strategies. Sea control (command of the sea is an older term) and its opposite, sea denial are key. French Admiral Raoul Castex summed it up nicely: “Depending on whether one has command of the sea or not, one may or may not:

- be in an offensive mode, intercept the communications at sea of the enemy and attack his territory from the sea;
- be in a defensive mode, guarantee one’s own communications and prevent the enemy from attacking one’s territory from the sea.”²

Today, the spectrum of maritime warfare is much broader and fluid. Some parts of this spectrum, such as nuclear deterrence, are only relevant to the navies of larger powers, but many are highly relevant also to coastal navies.

Geographically, Sweden is a maritime country dependent on sea lines of communications (SLOCs) for its international trade but also, increasingly, for domestic

transportation. Its biggest port is Gothenburg, but there are important ports along all its 2,700 kilometers of coastline. The sea around Sweden is divided into three operational areas by the straits of Öresund and the Åland archipelago. Strategically, Sweden borders the Arctic in the north, Russia in the east, the EU in the south and the Atlantic Ocean in the west. The country is not a member of NATO but enjoys a close partnership with the alliance. It is a member of the EU, and has close military relationships with other Nordic countries, especially Finland. The Swedish navy is modern and capable, but much too small for the tasks expected of it.

The Blue Society

The future of humankind lies at sea, which is demonstrated by the 70-80-90-99 rule: the sea covers 70 percent of the surface of the globe, 80 percent of its population lives near the sea, 90 percent of goods are transported on ships, and 99 percent of world’s digital information is carried by submarine cables.³ Two thirds of the world’s wealth is also produced at, or in, the sea. One could talk about a littoralization of the world’s population and thus of its economy.⁴ In sum these trends form what one could call a blue society – a society turned toward and dependent on the sea, its possibilities, and challenges.

Several important factors drive this development. It is well known that the globe’s major reserves of oil and gas lie beneath the sea; there are tens of thousands of platforms of different kinds and more than 100,000 people serve on them. Climate change drives the construction of an ever-increasing number of wind farms and other forms of at-sea power generation. Climate change also drives moving



Map of Sweden (via Britannica.com)

traffic of goods from roads to ships (and railways). Mineral resources at sea are increasingly important as well as resources for the biochemical and pharmacological industry. Fishing – catch of wild fish as well as fish farms – is of vital importance for a large part of the world's population. Shipping and related activities are vital for the economy. Just in the EU, some 574,000 people work in ports, a sector worth a collective €89 billion.^{5,6}

To conclude, the old adage of Corbett that "Command of the sea, therefore, means nothing but the control of maritime communications, whether for commercial or military purposes" is no longer sufficient. The sea itself is now intrinsically important. He is still correct, however, when he stated that naval warfare is not about "the conquest of territory."⁷

Littoralization in Scandinavia

Two extreme cases of littoralization are the interlinked mega-regions known as

Western Scandinavia and Greater Copenhagen. The former includes south-western Sweden and southern Norway while the latter covers the Danish and Swedish parts of the Öresund. 30 percent of Norway's and 33 percent of Sweden's populations live in Western Scandinavia which is responsible for the major part of Norway's and half of Sweden's GDP.⁸ A driving factor is the area's largest ports, Gothenburg and Helsingborg, which link the region with the global market. Greater Copenhagen is, from an economic point of view, an integrated area on each side of one of the world's most busy waterways, where around five million people live.

Even minor disturbances may create great economic danger to the countries in the region. Hybrid warfare could be a very effective mode of attack due to the dependence on vital infrastructure. For instance, just a suspicion of mines in the waterways would cause disruption; such a suspicion is relatively easy to spread through a disinformation campaign. Their actual use would cause great harm. Due to the archipelago covering the port of Gothenburg, preventive mine hunting would require significant resources.

The defense of such a littoral area with its thousands of islands, broad countryside, as well as modern cities, as well as extensive transport networks would be very complex. One might add the great sensitiveness of modern ports as well as infrastructure in general to attacks in cyberspace.

Infrastructure – Changing the Geography of the Littoral

Trends in building new infrastructure on the sea – the construction of wind

farms and diverse platforms for oil and gas including the deployment of Floating Liquefied Natural Gas (FLNG) and Floating (production) Storage and Off-load (F(P)SO) – change the operational seascape.⁹ These facilities are a sort of hybrid infrastructure, where they retain the permanence of land-based facilities but are located out at sea. In the Swedish context, only wind farms are relevant.

Windfarms may cover large areas and they produce noise that may conceal the presence of submarines. It is believed that a wind turbine has a radar cross section of around 10,000 meters squared. The movements of the blades affect a doppler radar, which is in current use in modern aircraft. Wind farms, covering large areas, constitute a new tactical environment. Submarines, especially midget submarines, and fast attack craft (FAC) may conceal themselves in such areas and would be very difficult to detect. In fact, during the Iran-Iraq war in the 1980s, Iran used its oil platforms as bases for their fast attack craft – the famous *Boghammar*.¹⁰ Sweden also has a goal of 100 percent renewable energy by 2040. Wind farms at sea are bound to play an important part in this program.¹¹ Consequently, such wind farms become strategically important and, hence, a target for warfare.

Another aspect of infrastructure is constituted of cables. Cables may be damaged accidentally or intentionally, but their information could also be intercepted by specialized submarines. It is believed that the Russians are very capable in this area. Stopping information through cable-cutting is a measure already used since the

Spanish–American War of 1898. Electrical power is also transmitted through cables on the seabed. The strategically important Swedish island of Gotland is highly dependent on electricity from the mainland. Sweden is also connected to the EU internal energy market through a network of such cables.^{12, 13, 14}

A final type of growing infrastructure is the bridges that connect Sweden, Denmark, and Germany. They are of clear strategic importance but vulnerable. They also constitute physical obstacles – modern aircraft carriers may not enter the Baltic Sea because the bridges are too low. The Great Belt and the Öresund have, historically, had great strategic importance. They still have as they link, or separate, the Baltic Sea from the Atlantic area.

In sum, infrastructure at sea is strategically important, but vulnerable. A complete command of the sea would constitute an efficient defense but such a command is likely impossible. Consequently, this is an area in need of tactical development.

Technology – A Force Multiplier

Naval officers tend to equate military capacity with the number of keels or missile tubes available. These metrics are important of course, but technology creates new possibilities. A primary observation is that distances, expressed as range, depend on technology: “The physical arena is as big as before when considered in linear dimensions, in kilometers. However, when expressed in passage time, it is much reduced.”¹⁵ Until now, range has been dependent on a ship’s organic sensors and weapons. Now, the use of drones changes this.



The Swedish Corvette VISBY

Drones will have an increasing role to play in surveillance, as decoys, and as weapon platforms over, on, and under the surface. Drones for undersea, surface and air use will be networked together. The future naval force will probably have a number of such drones for communications, targeting purposes, and as weapon delivery platforms. With the development of standard interfaces, drones will be able to communicate among themselves. This also means that one ship may use another's drone. Artificial Intelligence (AI) will make it possible for drones to cooperate actively and independently to a great extent.

For the Swedish Navy, there are a number of possible tactical uses. A critical one is the surveillance of the undersea domain in ports and important parts of archipelagos in search of mines and minisubs. Another is increasing the sensor range for ships on surveillance missions. Sweden could perceive cargo ships loaded with military

units that “suddenly” steer toward Swedish ports as an important threat.¹⁶ AI will help in detecting such moves early on.

Swedish corvettes will (finally) be equipped with medium-range anti-air missiles. This will give these ships quite a new role as part of the Swedish air defense, which has mainly depended on the Air Force. Sweden has bought the Patriot system, but the number of systems and missiles is not known and probably small. The contribution of the Navy, with its staying power at sea, could be significant. New ships may be constructed with built-in sensors in the hull, in engines, and weapon systems. This may make planned maintenance less important as the sensors will be able to report continuously on the condition of the material. The aspect of cybersecurity will, obviously, be very important in this context. These are just some examples of what new technology may have to offer a small navy.

Naval Diplomacy

Aircraft carriers are sometimes called “100,000 tons of diplomacy.” But even smaller navies and ships can be applied toward naval diplomacy. The general objective is to shape the strategic environment to one’s advantage, to reassure friends, and earn the respect of potential enemies. Naval presence is the basic action in the context of naval diplomacy; without presence, there is no diplomatic effect. Naval diplomacy and presence can cover a range of actions that are not clearly defined from one another, and may be engaged in simultaneously. Naval presence may produce a number of strategic effects (interdiction, coercion, creation of friendship and confidence) depending on the actions of the deployed naval force. But the result also depends on posture and credibility. This can be illustrated by the following formula: Diplomatic result = (action plus posture) times credibility. Naval diplomacy and presence can cover a range of actions that are not clearly defined from one another. Naval diplomacy also influences one’s own perceptions of others, and can help mitigate the assumptions that come with mirror imaging.¹⁷

Even a small navy like the Swedish Navy can engage in a range of naval diplomatic activities. To be present at sea with capable naval ships with well-trained crews is a priority in peacetime. It is also necessary in order to keep track of developments in the busy seas surrounding Sweden. Exercises with friends (the U.S., NATO, Finland, and others) create the necessary interoperability and mutual trust needed in crisis and war. It also has a deterring effect showing that they are able to fight together even though Sweden is not a formal member of NATO. Naval visits are a

classic and effective way of creating mutual friendships.

More controversial would be efforts to approach the Russian Navy. Russian presence in the Baltic and adjacent seas is a fact and perfectly legal according to the UNCLOS.¹⁸ All states in the area share an interest in the keeping of good order and safety at sea. The problem with Russia is, of course, its rather aggressive posture and its actions against Ukraine. However, simple exercises at sea could be a way of creating some degree of mutual trust. As the sea is free, such endeavors would be less controversial than activities on land.

Conclusion

A small navy like the Swedish Navy does not seek to be able to project power on a global scale – not even on a regional one. It cannot protect SLOCs in contested areas far away. But it can, and must, promote and defend its interests at sea in its own area of interest. It can also be a small but important player in larger contexts as shown, for instance, by the Swedish participation in Operation Atalanta off the coast of Somalia.¹⁹

In fact, even small navies will see enlarged requirements as a result of the increased importance of the sea in the context of the blue society – a society dependent on the sea and its use. This will include traditional missions like defense of territory against amphibious operations and protection of shipping. But it will also include new missions in the context of the increased importance of infrastructure at sea. Technology will create new possibilities also relevant for small navies, such as through drones, AI, and new missiles.

Representatives of major navies often tend to see smaller navies – without the whole panoply of naval might – as less relevant. But a small navy may be as relevant as a large one in the context of its own strategic environment, and where larger allies may depend on their success.

Lars Wedin is a retired Captain R Sw N. He is the editor of *Tidskrift i Sjöväsendet* which, since 1835, is the journal of the Royal Society of Naval Sciences founded in 1771. He is also a member of the Royal Academy of War Sciences.

References

- ^{1.} Odd Werin, Lars Wedin: *Vår marin för ett tryggt Sverige och ett starkt Europa. Marin strategi 2030*, Kungl. Krigsvetenskapsakademien, Stockholm, 2020.
- ^{2.} Raoul Castex: *Théories stratégiques*, Institut de Stratégie Comparée et Economica, Paris 1997, vol V, p. 87.
- ^{3.} Slightly adapted from Remarks by the Honorable Ray Mabus Secretary of the Navy 27th Annual Emerging Issues Forum: Investing in Generation Z Raleigh, NC Tuesday, 7 February 2012. <https://www.navy.mil/navydata/people/secnav/Mabus/Speech/emergingissues-final.pdf>
- ^{4.} République Française : *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, Paris, 2015. p. 5.
- ^{5.} Before Brexit and the Coronavirus Pandemic
- ^{6.} The EU blue economy report 2019, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2019.
- ^{7.} Julian S Corbett: *Some Principles of Maritime Strategy*, Conway Maritime Press, London 1972 [1911], p. 90
- ^{8.} OECD: *OECD Territorial Reviews: The Megaregion of Western Scandinavia*, OECD Publishing, Paris 2018, https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/oecd-territorial-reviews-the-megaregion-of-western-scandinavia_9789264290679-en#page15. www.greatercph.com/about
- ^{9.} See Lars Wedin: *Maritime Strategies for the 21st Century. The Contribution of Admiral Castex*, Paris, Nuvis, 2016, p. 164 – 165.
- ^{10.} <http://www.navalhistory.org/2013/04/18/operation-praying-mantis-18-april-1988>. Accessed March 10, 2014.
- ^{11.} <https://www.regeringen.se/debattartiklar/2017/12/vi-vill-gynna-vindkraften-till-havs/>
- ^{12.} See <https://www.submarinecablemap.com/>
- ^{13.} Lars Wedin: “L’île De Gotland. Clé De La Mer Baltique”, *Stratégique* 2019/1-2 (N° 121-122), p. 103-115.
- ^{14.} Hållbar och säker elförsörjning, Svenska kraftnät, 2020, <https://www.svk.se/sakerhet-och-hallbarhet/hallbarhet/hallbar-och-saker-elforsorjning>.
- ^{15.} Castex: *Théories stratégiques*, vol III, p. 153.
- ^{16.} The realism of this perception is open to some doubt but it is regarded as a fact in Swedish defense policy circles.
- ^{17.} Martin Motte: “Splendor Rei Naval”, *Stratégique*, no. 118, 2018, p. 81
- ^{18.} UN Convention on the Law of the Sea
- ^{19.} See Robert McCabe, Deborah Sanders and Ian Speller (eds): *Europe, Small Navies and Maritime Security. Balancing Traditional Roles and Emergent Threats in the 21st Century*, Routledge, 2019.

C-FLEX

Unparalleled situational awareness



C-Flex

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

THE ROYAL NAVY'S FUTURE FRIGATES – AN ANALYSIS

Denne analyse er medtaget, fordi den fremtidige britiske type 31 fregat er baseret på den danske Iver Huitfeldt klasse.

Laid down in December 1982, HMS CORNWALL the first of the Type 22 Batch 3 frigates class of four ships demonstrated that lessons had been learnt from the Falklands conflict earlier in the same year.

This article was submitted to the UK Defence Journal by Kelvin Curnow. Kelvin's particular area of interest is naval aircraft and aircraft carriers. He is a keen writer and over the past fifteen years he has had a number of articles published in different journals.

The weapons fit were dramatically revised in comparison to the previous two Batches. They were completed with a 4.5 inch (114mm) Mk.8 gun for Naval Gunfire Support (NGS) which proved essential in the Falklands but was missing from the Batch 1 and 2 ships.

The first generation Aérospatiale (now MBDA) Exocet anti-ship missiles (AShMs) found on the earlier ships were replaced by eight McDonnell Douglas (now Boeing) Harpoon AShMs. Demonstrating that the weapons fitted to the ships in the Falklands Task Force had failed to counter the Exocet threat with disastrous consequences, a Hollandse Signaal (now Thales) 30mm Goalkeeper close-in weapons system (CIWS) was included in the design. The follow-on design, the Type

23 Duke class, the first of which was laid down in December 1985, reflected many of the features of the Batch 3s, but with notable differences.

The BAeD (now MBDA) GWS-25 Sea Wolf surface-to-air missiles (SAMs) previously carried in two six round launchers were replaced by GWS-26 Vertical Launch Sea Wolf (VLSW) contained in 32 cells. This addressed problems which had been encountered in the Falklands with the box launchers where failures in the mechanical hardware causing firing failures. The necessity to reload after twelve firings was also addressed by switching to vertical launching systems (VLSs).

The VLSW has now been replaced by the far more capable MBDA Sea Ceptor missile. For the first time on a RN ship the Type 23 introduced substantial radar cross-section reduction measures. Not so positive was the deletion of a dedicated CIWS as a cost cutting measure. The design features found on the Type 23s, which like the later Type 22s stemmed from lessons taken from the Falklands conflict, would set the pattern for current warships designed for the RN.

THE TYPE 26 FRIGATE

Commenced in 1998, under what was then known as the Future Surface Combatant (FSC) programme, by March 2010 this had developed to become the Global Combat Ship programme following the announcement of a four-year £127M de-



Type 23 Frigate HMS Portland fires a Sea Wolf missile.

sign contract being awarded to BAE Systems. The Type 26 City class will feature some considerable improvements over the Type 23. Weighing 5,400 tons (8,000 tons at full load) the Type 26 is twice the tonnage of its predecessor and follows a pattern set by the RN of building ships of at least double the size and weight of those they succeed.

Originally planned to replace the Type 23 on a one-for-one basis, the 2015 Strategic Defence and Security Review (2015 SDSR) stated that only eight of the frigates would be built, not the originally planned thirteen. This decision was taken to reduce costs, as was the decision to delay the start of construction from late 2016 until 20 June 2017 when the build of HMS GLASGOW the first of three Batch 1 ships of the class commenced. Of the other two Batch 1 vessels HMS

CARDIFF was laid down on 14 of August 2019 with construction of HMS BELFAST yet to commence. HMS EDINBURGH, HMS BIRMINGHAM, HMS SHEFFIELD, HMS NEWCASTLE and HMS LONDON will form Batch 2.

The total cost of the programme will amount to some £8B+.

Despite it being designed to replace the increasingly obsolescent Type 23, many of the weapons and systems on the Type 26 will have already been proven on the earlier vessel, notably the BAES Type997 Artisan (Advanced Radar Target Indication Situational Awareness and Navigation) 3D radar and the Sea Ceptor SAM. Also carried over are the Thales 2087 low frequency variable depth towed array sonar and the Ultra Electronics 2150 bow sonar. Each ship's single Rolls



Royce MT30 Gas Turbine is the same as that fitted to the Queen Elizabeth class carriers.

The BAES Outfit DNA(2)/CMS-1 Combat Management System (CMS) will also be a carry-over from both the Types 23 and 45. Likewise its helicopter, either the Leonardo Merlin HM2 or the Leonardo Wildcat HMA2 along with their attendant weapons will already have been in RN service for some time before HMS GLASGOW is commissioned in 2027. Whereas the equipment of the Type 45 was 80 per cent new, in the Type 26 only 20 per cent will be new.

This ensures that despite the £1B price tag per frigate costs are kept down by using proven technologies and equipment, and expenditure can be concentrated on aspects of the design to ensure that it is a generation ahead of offerings from other ship builders.

The claim by BAES that the Type 26 is the world's most advanced anti-submarine frigate is largely based on noise reduction which is achieved by a mixture of engineering solutions building on knowledge gained via the Type 23 programme. These include hull shaping, internal pipework design and fixing equipment on shock and vibration-resistant mountings. Noise reduction has been achieved by mounting the MT90 gas turbine in an acoustic enclosure designed to minimise vibration and radiated noise. The Type 26 is powered by a Combined Diesel-Electric OR Gas Turbine (CODELOG) arrangement with four MTU 20-Cylinder 4000 M53B engines providing the diesel generator power. These are also contained in acoustic enclosures which are on mounts de-

signed to isolate them from the frigate's hull structure. Noise reduction is further aided by the aft two diesel generators being mounted above the waterline.

The vessels will carry the BAES 5 inch 127 mm L54 Mark 19 gun and will be fitted with a 24 cell strike-length Lockheed Martin Mk 41 VLSs which are sited forward of the bridge. The VLSs will make possible the carriage of the Raytheon Tomahawk Land Attack cruise Missile (TLAM), the Lockheed Martin RUM-139C Anti-Submarine ROCKet (ASROC) and the Lockheed Martin AGM-158C Long-Range Anti-Ship Missile (LRASM). Other possible weapons will include the MBDA SCALP (Système de Croisière Autonome à Longue Portée – Long Range Standoff Cruise Missile) Naval (or MdCN Missile de Croisière Naval – naval cruise missile), or the Anglo-French MBDA CVS401 Perseus cruise missile currently under development. However, none of these weapons are currently in RN service and at this point there is no commitment to purchase any new munitions.

It may well be that the Type 26 enters service with the 5 inch gun, two Phalanx CIWS, twenty four Sea Ceptor missiles and the Thales Martlet, MBDA Sea Venom ASHMs together with BAES Stingray torpedos carried by the on-board helicopters. With its primary role designated as an anti-submarine frigate it appears extraordinary that any attack on a submarine will be reliant on getting the ship's helicopter aloft, something which cannot occur in extreme weather conditions. It is not fitted with the Magazine Launched Torpedo System (MLTS) carried on the Type 23s which would allow the frigate

to fire Stingray anti-submarine torpedoes from an internal magazine.

By way of comparison the Franco-Italian FREMM (Frégate européenne multi-mission – European multi-purpose frigate) are equipped with B-515 launchers for the EuroTorp MU-90 torpedo while the Italian frigates are also equipped with the MBDA MILAS anti-submarine rocket system. The frigate also carries the NH90 anti-submarine helicopter which is also armed with the MU-90. Ironically in the 1970s and 80s RN ships were equipped with the Australian GAF Ikara ASW missile, generally accepted to be a superior weapons system to the ASROC.

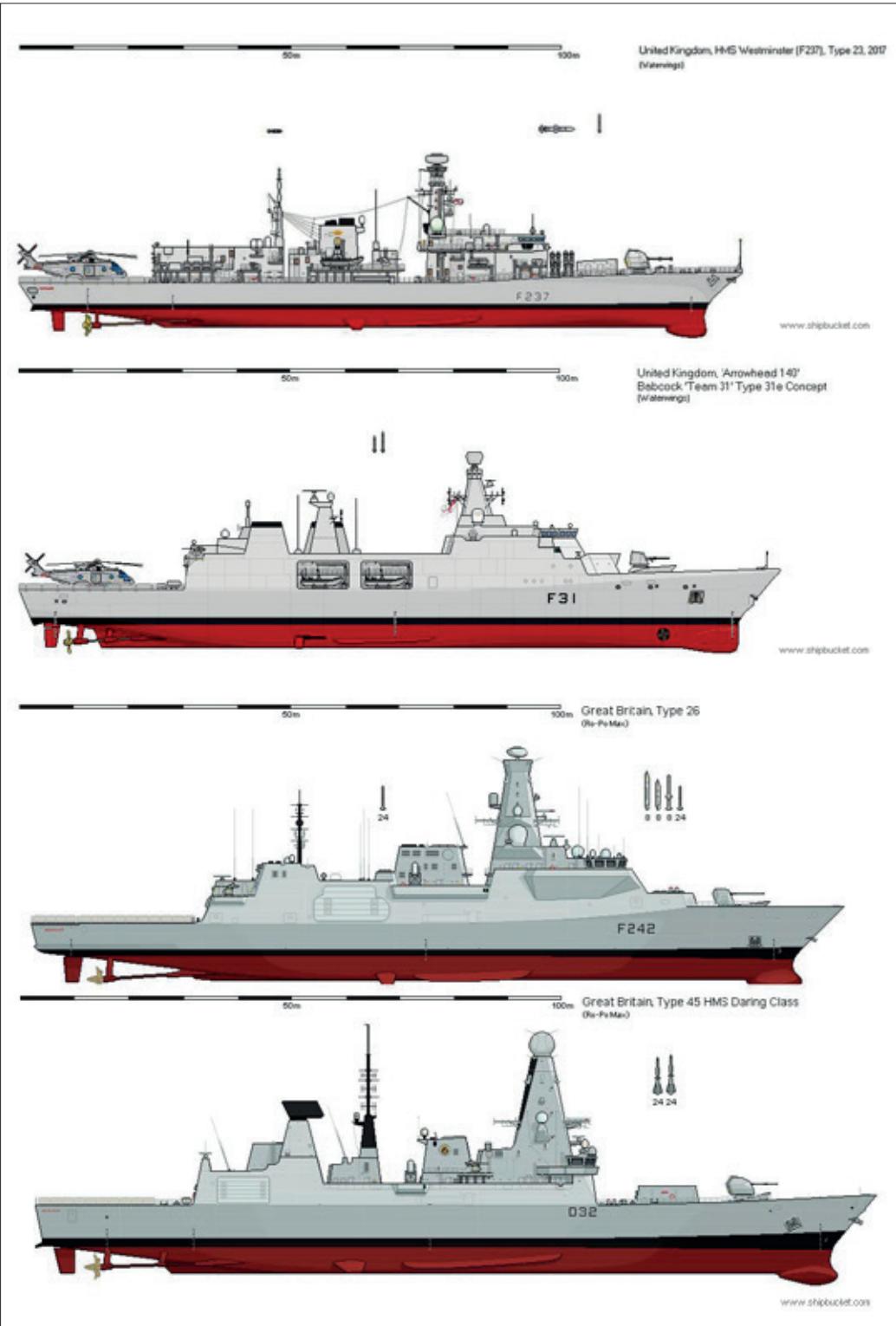
While the Type 26 is primarily an anti-submarine frigate procuring single role vessels for the RN which is ever decreasing in size must be examined. In this respect the effectiveness of the vessel in the air defence role must be questioned. This may be compromised by the Artisan radar/Sea Ceptor missile combination. It is claimed by BAES that Artisan radar has a high level of resistance to jamming. Like the BAES SAMPSON radar it provides air surveillance, target identification and air traffic management services. Unlike the Type 45s which have a BAES S1850M dedicated air search radar, the Type 26 frigates must rely on Artisan for all surveillance and targeting functions.

The RN believes that this issue is offset by the Sea Ceptor missile system which requires no dedicated tracker/illuminator radars. The Mach 3 Sea Ceptor missile is cued by the ship's target indication data and incorporates a datalink for mid-course guidance updates before it uses its own active seeker to guide it to its target. Ar-

tisan, like the SAMPSON radar, sits atop a tall mast giving it a good radar horizon and this feature is enhanced by the Sea Ceptor which does not require line-of-sight in order to engage its target. However, unlike SAMPSON which features two back-to-back planar arrays which rotate at 30 revolutions per minute (RPM) leaving no area of the sky without coverage for less than 0.5 seconds, Artisan rotates at 30 RPM which means that with its single array the radar picture is updated every two seconds.

Once detected the target's position can be updated frequently on which basis it can create a tactical picture. Conversely, the effective radar range is limited because Artisan cannot stare in any one direction for very long it cannot put so much energy onto a target. The effectiveness of using a single mechanically scanned radar can also be compromised by how violently an incoming AShM manoeuvres. A lack of targeting information would also mean that Sea Ceptor must then rely on its own seeker which may then put the AShM dangerously close to the frigate.

In addition to the Sea Ceptor the other legacy weapon which will equip the Type 26 is the ubiquitous Phalanx CIWS. The continuing viability of the Phalanx to provide a 'last ditch' defence against incoming AShMs must be questioned considering its inauspicious combat record. Given its past failures in the face of relatively unsophisticated first and second generation AShMs the probability of it being effective against the latest generation of missiles is very low. To compensate for its growing obsolescence the US Navy has been augmenting the Phalanx by equipping its ships with the Raytheon RIM-116 Rolling Airframe Missile (RAM). Future



US developments for short-range defence will possibly rely on the AN/SEQ-3 Laser Weapon System.

The UK equivalent is the MBDA Drag-onfire laser directed energy weapon currently being developed by the Defence, Science and Technology Laboratory (Dstl). At this point laser weapons have proven to be capable of shooting down drones, though whether or not enough power can be generated by a ship for the laser to be capable of shooting down supersonic or hypersonic ASHMs remains to be seen. The performance of lasers is also downgraded by bad weather and smoke, so at best such weapons would be complementary to gun/missile defences. All of this remains very much in the future, for the present however, the Phalanx as a weapons choice for the Type 26 signals no progression in ‘last ditch’ defence.

The June 2018 decision by Australia to purchase nine Type 26 frigates as the Hunter class could see the RN purchasing the same radar fit to be mounted on the Australian vessels, the CEAFAIR 2 Active Phased Array Radar and CEAMOUNT Active Phased Array Illuminator. The CEAFAIR/CEAMOUNT radar combination radically changes the size and design of the main mast with six diamond shaped arrays for each radar mounted on the mast. The radar will be integrated with the Lockheed Martin designed Aegis combat management system and Saab Australia 9LV tactical interface. CEAFAIR employs a unique microwave tile-based design. The combination of the microwave tile and the Digital Beam Forming (DBF) backend provides the CEAFAIR radar with the capability to perform simultane-

ous 360 degree 3D volume air search, surface search, fire control support and target classification in cluttered and jamming environments.

The CEAMOUNT radar provides target illumination and missile uplink simultaneously for multiple semi-active radar homing missiles and would probably not be purchased by RN with both the Aster and Sea Ceptor being active radar homing missiles. The CEAFAIR/CEAMOUNT combination requires considerably more power than the Artisan, is heavier and takes up more space. Claims were made in the Australian press that the Type 26 would require a substantial redesign and the vessels would grow to 10,000 tonnes. These claims were subsequently denied by BAE Australia which suggest that the claim the original design had growth potential built in would appear correct. The total cost of the Australian programme is AUD\$35B which reflects the far more sophisticated fit out of the Hunter class giving it a capability to provide area air defence and operate in conjunction with the RAN’s Hobart class destroyers via Cooperative Engagement Capability (CEC).

An alternative to the Australian radar could be to mount both the SAMPSON and S1850M radars on the Type 26 hull as proposed for the Type 4X destroyer. This would give the Type 26 area air defence capabilities equivalent to those of the Type 45s and make them more of a multi-role frigate rather than a single role ship. As with the Hunter class concerns have been raised with respect to the Type 26’s ability to be fitted with a large mast capable of mounting a SAMPSON radar with the commensurate increase in weight. These have been addressed in UK De-

fence Journal interview with Paul Sweeney, former MP for Glasgow North East and former shipbuilder. The possibility of building the Type 26s in different configurations delivers the possibility not only of an ongoing ‘drumbeat’ of construction but also economies of scale.

THE TYPE 31 FRIGATE

Announced as part of the 2015 SDSR, the Type 31 will comprise a class of five vessels, described as light frigates, replacing the cancelled Type 26 frigates. A contract for the ships was formally awarded to Babcock Group on 15 November 2019 for their Arrowhead 140 design. Based on the Danish Iver Huitfeldt class the Type 31 weighs 5,700 tonnes making them heavier than the Type 23, hence it is misleading to describe them as ‘light frigates’. Compared to the BAES 3,677 ton Leander design submitted in competition with the Arrowhead 140, the Babcock ship ensures greater growth potential for adding weapons and sensors in the future. Costing an average of £250M per vessel there is the possibility that more will be built and the RN’s surface fleet expanded.

To keep the costs down it had been conjectured that the Type 31 would employ weapons and sensors transferred across from the Type 23s as each was decommissioned. It came as somewhat of a surprise when it was announced that the ships would be armed with one Bofors 57mm Mk110 and two Bofors 40mm Mk4 guns and use the Thales TACTICOS Baseline 2 combat management system (CMS) and the Thales NS110 AESA radar. These are found on no other RN ship. The Type 31s will also have a 24 cell VLS for Sea Ceptor missiles (although the latest illustra-

tions show only 12 cells) and carry either a Wildcat or Merlin helicopter. The RN’s earlier experience with light frigates, the Type 21 Amazon class, were ill-equipped particularly with respect to anti-air weapons and consequently suffered two sinkings in the Falklands War.

The Type 31 in comparison will carry cutting edge weapons and sensors and prove far more survivable in a shooting war, especially when operating in concert with Type 45s and Type 26 where each type will provide complementary capabilities. Operating alone, they would prove useful in patrolling the Gulf, the Strait of Hormuz and on anti-piracy duties off Somalia. Moreover, the increasing deficit in RN personnel would be offset by building ships of this type which require smaller crews. The Type 23s require a crew of 185, the Type 31 in comparison will require 80-100 officers and ratings.

With the Type 31 contract being awarded to Babcock the UK will have two frigate designs in production simultaneously. Moreover, each design will be armed with different weapons and equipped with different radar systems which will be complementary to each other. The move away from a BAES monopoly on warship construction will ensure that going forward the RN will have access to a wider range of weapons and systems. A primary example of this is the decision to equip the Type 31s with the Thales NS110 AESA 4D E/F band dual axis two panel radar. The radar scans at a rate of 30rpm and simultaneously scans in azimuth and range. It has a maximum air search range of 152nm (280km) and can simultaneously track 1,000 targets.



Babcocks 'Arrowhead' design for the Type 31e programme.

An Identification Friend or Foe (IFF) interrogator antenna is integrated with the main radar as part of the multi-purpose platform. Also integrated are the: X-band Scout Mk3 frequency modulated continuous wave (FMCW) radar for low probability of intercept (LPI) and high resolution surface search; an IR-camera; the automatic identification system (AIS) for commercial ship tracking; and, Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) civil aircraft tracking antennas. Not as sophisticated as a radar with four flat panel arrays the NS110 is nevertheless scalable with the addition of transmit/receive (T/R) modules and as an AESA radar uses superior technology to the Artisan.

Without a medium-calibre gun the Type 31 will be incapable of providing NGS. Nevertheless, for its intended roles in low-medium intensity conflicts the frigate is very well equipped to provide air defence against aircraft, UAVs and AShMs and against surface threats posed by fast attack craft. The 40mm gun is arguably superior to the Phalanx as a CIWS by delivering a heavier weight of fire further away from the ship. The gun has a rate of fire of 300 rounds per minute (rpm) and has a maximum range of 7.8 miles (12.5km). The 57mm gun can fire up to 220 rounds per minute out to a range of 10.6 miles (17km). Both guns can fire the BAE FUZE Pre-fragmented, Programmable and Proximity-fused

(3P) ammunition and can quickly switch to engage a range of air and surface targets.

The Mk110 can fire BAES Ordnance for Rapid Kill of Attack Craft (ORKA) projectile which is a one shot-one kill round fitted with an imaging semi-active seeker. It can be guided to its target through laser designation or autonomously by downloading an image of the target prior to firing.

In development is the US Defense Advanced Research Projects Agency's (DARPA's) Multi-Azimuth Defense Fast Intercept Round Engagement System (MAD-FIRES) point defence anti-missile missile which will be fired from the gun. When factors such as the rate of fire and the amount of explosive per shell into account the Bofors gun actually achieves a higher amount of explosive fired per second compared to the Leonardo 76mm gun.

The primary air defence weapon, the Sea Ceptor, combined with the two gun systems provides good protection against saturation attacks from the widest range of air threats short of hypersonic missiles.

Propulsion will be provided by four MTU 20V 8000 M71 engines, each delivering over 8,000 kW in a Combined Diesel And Diesel (CODAD) arrangement. This is the same layout found in the Iver Huitfeldt class which does not make either type particularly well suited to an anti-submarine (ASW) role although care has been taken to reduce the acoustic signature. Nevertheless there is provision for mounting a sonar on the hull, and the

Danish vessels do feature the Atlas ASO 94 hull mounted sonar.

The Iver Huitfeldt class also mount four launchers for MU-90 ASW torpedoes, a feature also lacking on the Type 31. This reflects the reality that the Danish vessels are designed to perform a wider variety of roles than the Type 31 as demonstrated by their ability to carry thirty-two Raytheon SM-2 IIIA SAMs in Mk 41 VLSs, twenty-four RIM-162 Evolved Sea Sparrow Missiles (ESSMs) in Mk 56 VLSs, and eight to sixteen Boeing Harpoon Block II AShMs.

This indicates the possibility for growth in the future for the Type 31 thanks to the modular design of the ship permitting an increase in top weight, something which has inhibited adding weapons to previous RN ships. (Witness the inability to add Phalanx CIWS to the Type 42s without removing the ship's boats.) The Type 31 has a large flight deck and hangar, plus flexible mission bays amidships offering future growth potential.

What is not clear at this point is if the Type 31s are going to use some form of the StanFlex modular mission payload system as found on the Danish vessels. Such a system would greatly enhance the flexibility of the design and permit the addition of additional weapons with greater straightforwardness.

FUTURE POSSIBILITIES

Like the Type 26 the Type 31 will go to sea with a minimal weapons fit particularly with respect to ship-launched ASW weapons, long-range SAMs, land-attack cruise missiles (LACMs) and AShMs despite both vessels having the ability

to be so equipped. Both designs feature mission bays which provide the possibility that the frigates will carry unmanned surface vehicles (USVs). The RN has already carried out successful trials with the Elbit Systems UK Seagull USV.

The Seagull has multi-mission capability, being able to perform ASW, Mine Counter Measures (MCM), Electronic Warfare (EW), Maritime Security (MS), Hydrography and other missions. Two vessels can be controlled from the same MCS (Mission Control System) and the Seagull is capable of both manned and unmanned modes of operation. Employing USVs for a wide range of missions will provide a force multiplier for the host vessel. The problem remains that neither the Type 26 nor 31 will carry on-board ASW weapons.

Prospectively to be announced in the upcoming 2021 Integrated Review of Security, Defence and Foreign Policy is a decision on the Interim Surface to Surface Guided Weapon (I-SSGW) requirement which will be purchased to arm the eight towed-array sonar equipped Type 23s. The possibilities to fulfil this requirement are the Lockheed Martin Long Range Anti-Ship Missile (LRASM), the Kongsberg Naval Strike Missile (NSM) and the Saab RBS15 Mk 4 ‘Gungnir’ (Odin’s Spear). These will undoubtedly transferred to the Type 26s as each Type 23 leaves service.

With no prospect of additional AShMs being available, the Type 31s will rely on Wildcat helicopters armed with Martlet and Sea Venom missiles to provide an anti-ship capability. Here the same problem exists as with ASW weapons; if the helicopter is not airborne the frigate effective-

ly possesses no anti-ship capabilities. In the Gulf where the greatest surface danger comes from Iranian fast attack craft a combination of the Type 31’s 57mm and 40mm guns and the missile equipped Wildcats are particularly well suited to counter such a threat. However, initially there are no plans to equip the frigates with heavier AShMs, undoubtedly because of cost.

A possible answer to this dilemma could come by retaining the Harpoon Block 1C missiles currently arming the Type 23s and due to be retired from service in 2023. Rather than retiring their stocks of the Block 1C the USN is modifying and upgrading the missiles to Block II+ which features an improved GPS guidance kit and a networked enabled data link that enables the missile to receive in-flight targeting updates. At a cost of USD\$240,000 (£185,000) per round this is a very cost-effective solution for providing long range anti-shipping strike and land attack. This solution makes further sense if the Boeing Poseidon MRA1 aircraft are armed with the air-launched version of the Harpoon.

CONCLUSION

The Royal Navy has wisely chosen two designs which are considerably larger than any frigates which have preceded them. There is ample space in both designs for future growth should decisions be made to either update or add additional weapons and sensors.

Indeed this will prove necessary throughout the life of the ships as the type and lethality of threats grow. Unfortunately, as demonstrated with the Type 45 where Mk 41 VLSs have not been fitted to the ships, despite space specifically in place

for them, under-investment in both the Type 26 and Type 31 will see their potential limited.

At a time when there is an increasing threat from a resurgent Russian Navy to not see the ships developed to their full potential would be negligent.

References

Powering the stealthy submarine hunter – Type 26 frigate propulsion system in focus, Save the Royal Navy, accessed 12 September 2020, <<https://www.savetheroyalnavy.org/powering-the-stealthy-submarine-hunter-type-26-frigate-propulsion-system-in-focus/>>.

Will the Type 26 frigate deliver a punch commensurate with its price tag? Save the Royal Navy, accessed 11 September 2020, <<https://www.savetheroyalnavy.org/will-the-type-26-frigate-deliver-a-punch-commensurate-with-its-price-tag/>>.

Norman Friedman, Australian frigate decision analysed, Australian Naval Institute, accessed 10 September 2020, <<https://navalinstitute.com.au/australian-frigate-decision-analysed/>>.

See my earlier commentary on the failures of the Phalanx CIWS: Kelvin Curnow, Improving the Type 45 Destroyer, UK Defence Journal, accessed 11 September 2020, <<https://ukdefencejournal.org.uk/improving-the-type-45-destroyer/>>.

George Allison, Feasibility study looking at fitting Australian CEAFAR radar on future British ships to be launched,

UK Defence Journal, accessed 11 September, <<https://ukdefencejournal.org.uk/feasibility-study-looking-fitting-australian-ceafar-radar-future-british-ships-launched/>>.

Stephen Kuper, BAE sets the record straight on Hunter Class concerns, Defence Connect, accessed 12 September 2020, <<https://www.defenceconnect.com.au/maritime-antisub/6356-bae-sets-the-record-straight-on-hunter-class-concerns>>.

George Allison, The Type 4X Destroyer – An early look at an early concept, UK Defence Journal, accessed 22 September 2020, <<https://ukdefencejournal.org.uk/the-type-4x-destroyer-an-early-look-at-an-early-concept/>>.

<<https://www.thalesgroup.com/sites/default/files/database/document/2019-11/NS100-V04.pdf>>.

Jed Cawthorn, Type 31 Light Frigate – Weapons options, UK Land Power, accessed 18 September 2020, <<https://uklandpower.com/2019/09/19/type-31-light-frigate-weapons-options/>>.

French Navy FTI Frigate: From 57mm to 127mm, Naval Gun System Choice Still Open, Navy Recognition, accessed 23 September 2020, <<http://navyrecognition.com/index.php/news/naval-exhibitions/euronaval-2016/4535-french-navy-fti-frigate-from-57mm-to-127mm-naval-gun-system-choice-still-open.html>>.

According to the RAF website the aircraft are to be initially armed with US weapons without specific reference to the type of munition. <<https://www.raf.mod.uk/aircraft/poseidon-mral/>>.

KONVENTIONERNE PÅ HAVET HAR SPILLET FALLIT

Af Maria Skipper Schwenn, direktør for sikkerhed,
miljø og maritim forskning i Danske Rederier.

38 dage tog det. Så længe måtte 27 migranter sidde strandet ombord på tankskibet Maersk Etienne i Middelhavet. Det er helt uacceptabelt, og nu begynder arbejdet for at få klare aftaler om, hvem der bærer ansvaret i fremtiden.

Når man vender tilbage fra sommerferie i august, skal man af og til lige ryste ferien af sig og 'op i gear' bag skrivebordet igen. Sådan plejer det i hvert fald at være, og sådan begyndte august også i år.

4. august modtog vi meldingen om, at et skib fra af vores medlemmer – produkttankeren Maersk Etienne fra rederiet Maersk Tankers, havde samlet 27 migranter op i Middelhavet. En melding, som ikke umiddelbart rystede os, da vi ved, at sandsynligheden for at møde nødstedte migranter bestemt eksisterer i Middelhavet. For blot få år tilbage var danske rederiene ofte involveret i redningsoperationer. I 2014 fx blev 3.253 nødstedte samlet op af dansk opereret handelsskibe. Dengang gik der godt et døgn, så var de nødstedte landsat i en havn anvist af myndighederne.

Men da vi kom lidt længere hen i august i år, udviklede tingene sig slet ikke, som når danske handelsskibe tidligere har samlet nødstedte migranter op. Denne gang blev skibet, rederiet og migranterne fanget i et storpolitiske spil, hvor det – for

Maersk Etienne's primære behov, nemlig sikker og hurtig landsætning – ikke synes at være en løsning i sigte. Vi skulle op i allerhøjeste gear for at finde en løsning denne gang.

Vigtig trafikåre

De seneste 5-10 år er den øst-vestgående skibstrafik oftere begyndt at støde ind i problemer fra en nordgående trafik: De migranter, der søger mod Europa fra Nordafrika i små, skrøbelige gummibåde og joller, som ikke har mange chancer for at nå hele vejen over Middelhavet.

Cirka 19.000 skibe gik sidste år igennem Suez-kanalen og en meget stor del af dem er handelsskibe på vej til og fra gennem Middelhavet. Og når op til ca. 100.000 migranterne om året sejler på tværs af den trafikåre i det centrale Middelhav, hænder det, at handelsflåden og besætningerne må træde til og assistere redningstjenesterne. Når kaptajnen på et skib får et nødkald eller observerer nogen i havsnød, så handler de. Det gjorde kaptajnen på Maersk Etienne også, da han blev bedt om at sejle mod en mindre jolle med 27 migranter for at assistere. Det er indiskutabelt, at skibet straks sætter kurs mod de nødstedte. Det har skibsføreren både juridisk og moralsk pligt til, og dermed er der ingen overvejelser om politik eller økonomi. Det ligger i enhver ordentlig sømands DNA, at man hjælper andre på havet, uanset om det er



en færge eller en gummibåd, som er ved at gå ned. Det har søfolk altid har gjort, og det bliver de ved med.

Problemets er bare, at efter handelsflåden har gjort det eneste anstændige og hjulpet mennesker i risiko for at drukne, risikerer det assisterende handelsskib at blive en kastebold i et politisk spil om flygtninge- og migrationspolitik. Konventionerne er klare, når det gælder besætningens pligt, men bliver mere uldne, når det efterfølgende ansvar skal placeres. For hvem har ansvaret? Kyststaten, migranterne har forladt? Landet, som har redningsopgaven i det farvand, de er samlet op? EU? Malta? Italien? Tunesien?

Bare en løsning

Fra kontoret i Amaliegade kunne vi hurtigt se, at denne sag ikke ville blive nem at løse. Vi begyndte en dialog med blandt

andet Udenrigsministeriet om situationen og stod for dialogen mellem rederiet og derigennem kaptajnen og de danske myndigheder. Førsteprioriteten var naturligvis at sikre, at alle ombord havde det godt. Her gjorde besætningen på Maersk Etienne alt, hvad de kunne for at gøre det tåleligt for migranterne at opholde sig ombord på et skib, som ikke er bygget til ekstra passagerer.

Gennem hele forløbet betød det – for os - ikke ret meget, hvem der formelt havde ansvaret, og hvad løsningen blev. Vi efterlyste først og fremmest en løsning nu og her. Vi kunne og kan ikke acceptere, at migranter, besætning og rederier bliver taget som gidsler i et storpolitiske spil, og at medlemmernes skibe bliver brugt som en brik i et spil om migranter, hvor politikere og myndigheder ikke kan blive enige om, hvad man stiller op med dem.

38 dage for længe

Som dagene og ugerne gik, blev situationen mere tilspidset. Tre migranter sprang i desperation overbord, men blev heldigvis hurtigt reddet op igen. Det viste, at situationen var ganske uholdbar, og at der var behov for hjælp. På Maersk Etienne gik der 38 dage, før migranterne kunne forlade skibet. Og det var ikke, fordi der var fundet en politisk løsning, men fordi Maersk Etienne's kaptajn over radioen kaldte på lægehjælp. NGO-skibet, Mare Jonio fra italienske Mediterranea Saving Humans svarede på kaldet, gik om bord med en læge, som foretog en faglig vurdering af situationen. Lægen konkluderede, at det ikke var medicinsk forsvarligt at have migranterne om bord, og at de hurtigst muligt skulle fra borde på Maersk Etienne.

Det bringer mig til den lidt kedelige konklusion, at de internationale konventioner på området har spillet fallit, idet de er for blødt formuleret uden håndfaste forplig-

tigelser for de forskellige involverede lande. Konventionerne er ganske enkelt ikke gearet til dagens politiske virkelighed. Vi ved i Danske Rederier, at det er meget vanskelig problemstilling at løse, og at løsningen ikke er dansk alene. Som en start har vi taget initiativ til en arbejdsgruppe bestående af Danske Rederier og relevante danske myndigheder, som skal drøfte mulige løsninger på problemerne. Vi er allerede i gang med arbejdet, og vi vil gerne kvittere for, at myndighederne deler vores opfattelse af, at der er et problem, som skal kigges på. Problemerne i Middelhavet er ikke et dansk problem, det er et europæisk problem, og tager man de fejlslagne konventioner med ind i ligningen, er det også et globalt problem. Nu er vi i gang med at se på, hvad vores danske indspil kan være. Vi vil gøre det til en prioritet for Danske Rederier at bidrage til, at der kommer en løsning, og at løsningen skal være international. Det er nemlig ikke et spørgsmål om hvis, men om hvornår handelsflåden igen samler migranter op.

Det får du hos GF

1 Del i overskuddet på alle dine forsikringer.

Hvert år gør vi regnskabet op, og kunderne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år.

2 Personlig og nærværende rådgivning.

Som kundeejet selskab har vi en særlig forpligtelse til at yde god service. Derfor går vi ekstra langt for at give god sagsbehandling, når skaden sker.

3 Et lokalt kontor tæt på dig.

Vi har kontorer i hele landet, så du er aldrig langt fra din lokale GF-afdeling.

4 Rabat, når du samler flere forsikringer hos os.

Hos GF belønner vi dig, hvis du samler flere forsikringer hos os.

5 Stærk autohjælp.

Har du din bilforsikring i GF, kan du for 350 kr. om året udvide forsikringen med vores fordelagtige autohjælp.

Det er nemt at skifte til GF

Du skal ikke selv gøre noget, når du vil skifte til GF. Vi klarer nemlig det hele og opsigter også dine nuværende forsikringer. Vil du høre mere om fordelene ved at være forsikret i GF?

Så kontakt os på tlf.: 49 17 01 94 og få et uforpligtende tilbud.



Overskud
til hinanden

GF Officerer og Civile under Forsvarsministeriet

Strandvejen 59 · 2100 København Ø · Tlf. 49 17 01 94 · www.gf-officerer.dk

GF Officerer og Civile under Forsvarsministeriet tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringsselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringsselskaber.

DEN FORTABTE SJÆL

Af KL Magnus Krogsgaard

Det er vores fælles ansvar, at vi gør det meningsfyldte i bløde værdier tydeligere på alle niveauer og særligt overfor politiske beslutningstagere. Det er det for, at beslutninger, der ligner salget af Holmen, i fremtiden kan blive truffet på et mere nuanceret grundlag.

Dårligere søofficerer er konklusionen bag uddannelsen på Svanemøllens Kaserne. Eller – Salget af Holmen var århundreds fejtagelse, der forbliver tiet. Fangede jeg din opmærksomhed? Velkommen til den morderne verden med breaking news og overskrifter der forårger. Hvis blot der er ti procent sandhed i en overskrift, er det den, vi går med. Sådan kan det i hvert fald synes, når man i sit moderne newsfeed scroller henover den ene oneliner efter den anden. Overskrifterne er samtidig blevet de vigtigste. Det hører til sjældenhederne, at hele artikler bliver læst. Og således til sjældenhederne at den nuancerede artikel kan skabe så objektivt et billede som muligt for den enkelte læser. Og bare så du ved det om mig, inden du læser videre: Jeg er den eneste objektive person, jeg nogensinde selv har mødt.

Hvor meget sandhed er der så i ovenstående clickbait? Bedøm selv!

Kultur og de bløde værdier er vigtige. De er både nu og i fremtiden en tungtvejende årsag til, at ansatte i Søværnet og særligt søofficerer påbegynder og forbliver i tjenesten. Et hvert der betyder

at kæmpe for Danmarks sikkerhed og interesser. En sikkerhed som bliver sat tydeligt på dagsordenen i disse år. Som søofficerer skal vi omfavne alle facetter af tjenesten. Vi skal skabe sikkerhed og i yderste instans gå i krig. Vi skal agere alt fra krigeren til diplomaten med sømanden befindende sig et sted derimellem. Vi er samtidig embedsmænd i denne demokratiske stat, hvor politiker-vælde pryder det ganske danske. Med Kodeks VII i hånden er det vores pligt og ansvar at oplyse de politiske magthavere tilstrækkeligt om de fagligt grundede værdier og løsningsmuligheder, så de kan træffe de bedste beslutninger for fremtiden ud fra deres politiske overbevisning.

Vi skal være forsigtige med, at vi ikke lader det gå ubemærket hen, når politikerne sælger (for billigt) ud af vores værdisæt. Quintus området, der udgør 26.500 kvadratmeter af Holmen i København, blev i 1997 solgt for ni millioner kroner. En værdi, der med nybyggede og istandsatte boligprojekter for velhavere, er mangedoblet siden. Nu skal hovedparten af den 120.000 kvadratmeter store Nyholm sælges fra. Beslutningen er med forsvarsforliget 2018-23 taget, og så skal vi som den udøvende magt, blot tage til efterretning, hvad vi næste gang skal huske at fortælle politikerne om værdien af 300 års historie, inden det bliver skyldet ud med badevandet. Det er klart, at den svære argumentation ligger i de bløde værdier, når man står overfor McKinsey regnearket,

der tydeligt viser et plus ved salg. I det danske samfund er vi længe blevet opdraget med, at følelser ikke kan eller skal argumenteres. Der skal sagligt grundlag til og etos skal i baggrunden, når vi bygger vores argumenter op. Hvad er det så for en værdi, jeg mener, at vi har tabt?

Argumentationen, der blev tabt til fordel for regnarket, er todelt. For det første mistede vi flådens tilstedeværelse i hovedstaden. Søofficerer skal være på søen. Skibe skal være på søen og udføre den opgave staten har pålagt dem. Vi er begrænset af to flådestationer i forholdsvis tyndt befolkede områder. Vi kan ikke umiddelbart fremvise en kampvogn eller en F16 (35) kørt i stilling. Man kan ikke umiddelbart tage en fregat med på en messe, og langs kajen på Langelinie er det kun et tilløbsstykke for de i forvejen indviede og interesserede. Staten har brug for befolkningens viden om og opbakning til Søværnet, så de internationale forpligtigelser og ønsker fortsat kan opnås. Det gjorde vi godt med flådens placering i hovedstaden. Søfolkene var tydelige i gadebilledet og på havnen. Tydelige som hærrens gardere, der flot marcherer fra Rosenborg. Det bliver sværere for søens folk nu. For det andet mistede vi en stor del af den følelse om samhørighed med Flåden som livet på Holmen gav os ansatte. En samhørighed der for mange er årsagen til, at de fortsat modtager kongens mønt.

Værdien af et værnsfælles campus på Svanemøllen kan ikke opveje den negative værdi af at fjerne søværnsidentiteten fra søfolkene på hele Holmen, men særligt på Søværnets Officersskole. En værdi hæren indså og kæmpede for at forblive på Frederiksberg Slot. For en ung søofficer kan

det undre, at vi ikke har formået at oplyse om, måske endsige selv gennemskuet, de konsekvenser, der også blev ud af at afhænde Nyholm og flytte officersskolen til hærkasernen på Svanemøllen. Rammerne er vigtige. Og de følelser, som Holmen og dens historie har givet, er vigtige. "[C]ulture is to an organization what personality is to an individual"¹. Enhver vil primært definere sig ved sin personlighed. Vi har som mennesker følelser, og det er, udover rationalet, følelserne, vi tager med i kampanjen for Danmark. I Danmark er patriotisme knap så udbredt som fx i USA, der jo også bruger 3.2% af sit BNP på de væbnede styrker. Den nuværende regering har med sin sikkerhedsdagsorden anerkendt dette, og det skal deraf være vores opgave at gøre klart, hvilke værdier der skal oprettes og bibeholdes for, at vi stadig har ansatte, der vil kæmpe for staten. Vi skal have ansatte, der vil kæmpe for disse værdier i en længere årrække, til en lavere løn og med afsavn som vi ville være foruden på den anden side af hegnet.

Uden korps- og kulturånd vil en stor del af lysten til at blive og fortsætte med at være søofficer forsvinde. En stor del af kulturånden ligger i de kulturbærende rammer, vi omgiver os med. Det er mit håb, at jeg med dette indlæg kan skabe en debat og diskussion om vigtigheden af kultur og korpsånd for ikke kun officerer, men særligt hele Søværnet. Det er mit håb, at vi i fremtiden vil have større fokus på at fastholde og videreføre den kultur, der rettelig er Søværnets. En søofficer er af en særlig støbning. For at kunne analysere vigtigheden af den særlige korpsånd og kulturhistorie for folk i flåden vil det kræve et udgangspunkt i antropologi og kulturforståelse. Men når den udgift til undersøgelse af en blød

værdi kun skaber negativ værdi på regnearket, hvordan vejleder vi så politikerne herom? De fleste vil altid starte analysen på overfladen, da det er det nemmeste. Og hvis ikke netop argumentationen om værdierne er på plads, så kommer man ikke videre.

Selv valgte jeg tjenesten som søofficer ud fra en intuitiv fascination om hvervet og systemet. Denne fascination blev kun forstærket ved mødet med Georg Stage, Svanen/Thyra, SSG Søren Henning på sergentskolen og derefter særligt mødet med Holmen og Officersskolen. Det er rigtig mange timer, der blev lagt i studierne sammen med kollegaerne. Hver morgen stod jeg i aulaen ved maleriet af Slaget i Køge Bugt samt udsigten til Københavns Havn, Elephanten, Toldboden, Mærsk, Amaliekaen, Amalienborg, HDMS Dannebrog osv. Det er bl.a. de følelser med tilknytning til havet og flåden der gør, at jeg fortsat finder værdi i min egen kamp for systemet og har takket nej til de civile tilbud, der indtil videre er kommet.

Tradition skal ikke være til for traditionens skyld, men oppebære en nutidig værdi. Det er klart, at tradition ikke absolut skal gå forud for effektivitet og innovation, men det er i samspillet mellem netop tradition og disse, at den kulturbærende korpsånd og fællesskabsfølelse skal findes. Det er her, at sammenholdet skabes. Jeg er bange for, at det er ved at forsvinde. Som en unavngiven kadet har udtalt til mig: ”at have min daglige gang på Svanemøllens Kaserne giver primært indtrykket af at skulle være togfører, alternativt indmelde mig i hæren; jeg får ingen følelse af Søværn her”. Tradition findes både i vores gjøremåder og de materialer og bygninger vi omgives af.

Der kan være en værdi i begge, hvis man forstår at værdisætte dem. Gennem de seneste 300 år er det kommet naturligt, at søfolk i hele søværnet har fundet en følelse af sammenhold og fællesskab - noget der er værd at kæmpe for – i Holmen. Det skal nu genfindes andetsteds.

Kultur og identitet er ikke kun det, der kan ses på overfladen, men det øjensynlige i Holmen har samtidig overskygget den bagvedliggende værdi for Søværnet. I resten af verden har det danske Søværn i mange år kunnet bryste sig af at være det ældste søværn, og der har overfor andre kulturer været værdi i, at vi fortsat befandt os på lokationer, der havde historie og tradition. Den amerikanske professor i organisationspsykologi, Edgar H. Schein, forklarer kultur således: Det umiddelbare, og sådan som de fleste vil præsentere en given organisationskultur, er det, vi kan se på overfladen (hvad Professor Robert A. Cooke kalder ”Klima”). Så en passende analogi kunne være en åkande-sø. Der kan være fine blomster og måske ænder som forbipasserende kan stoppe op og kigge på. Men hvad der derimod gør, at planterne på overfladen kan gro, og at ænderne kommer forbi, er alt det, man ikke umiddelbart kan se. Alt det under overfladen som danner grundlag for den givne visuelle kultur. Det er samtidig elementer, som er nemme at overse, hvis analysen ikke er dybdegående nok.

Staten viste tidligere værdien af ansattes kamp for staten ved tjenestemandsansættelse og andre bemærkelsesværdige kompensationer for lavere løn og afsavn. De er tabt. Staten gav tidligere menigt ansatte og stregbefalingsmænd en mulighed for civil uddannelse efter gennem



en årrække at have gjort sig fortjent til dette. Det er tabt. Hvorfor skulle en ung søofficer forblive i tjenesten i dag? Hvorfor skulle den halvunge søofficer vende retur efter at have gjort brug af sin ledelseserfaring på den anden side af hegnet? Med en flerårig rekruttering, der har slået et på tromme for at officersskolen er en overbygning på lederuddannelsen som et springbræt eller et ståsted for livet, er jeg bange for, at vi lige om lidt er for få. Vi skal ikke stavnsbinde ansatte, men vi skal heller ikke lægge op til at turen på Svamemøllen nu er en betalt uddannelse med

praktisk erfaring som alternativ til de bachelorstuderendes kandidatoverbygning. Jeg undlader med vilje at gå ud af stien omhandlende akkreditering i niveauer af uddannelse i denne forbindelse. Hvad er det så, der mangler, og som jeg påstår vil gå ud over Søværnet i kommende generationer?

Kultur er mulig at ændre, hvilket dog er svært, hvis den er bundet i tradition, som flåden har været så dygtig til i mange år. Den hollandske professor Geert Hofstede anfører kultur som den lim, der binder

organisationer og samfund sammen. En organisationskultur kan delvis styres. Vi har først og fremmest behov for en åben debat af, hvad det er der er vigtigt for os. Som verden er i dag, har vi måske derefter behov for en konsulentundersøgelse til at underbygge vores påstande om værdi i det bløde; hvilket bliver svært (læs: dyrt). Den virtuelle oplevelse af sammenhold har i den igangværende pandemi vundet fremskridt, men samtidig tydelig vist, at den ingenlunde kan erstatte det fysiske fremmøde og det fællesskab, der bliver skabt, når vi i passende rammer arbejder eller slapper af med vores kollegaer². Med salget af Holmen afskrives muligheden for at skabe sammenhold på tværs af rang og gren. Vi har her afskrevet muligheden for at have Søværnets hovedsæde med sjæl, plads og højt til loftet; til tanker og samtaler om værdier af hård og blød art. Med symposier og 12-12 seminarer kommer vi et stykke af vejen, men der mangler noget.

Det er blevet sværere at komme med sin mening i den generelle danske kultur, men særligt underlagt Forsvarsministeriet skal man i disse år passe på at træde ved siden af. Der er generelt blevet lave til loftet i Holmens Kanal 9, selvom forsikrings-imperiet Hafnia byggede sit finanshovedkvarter efter ekstravagante og højloftede standarder tilbage i 1910. I en tid, hvor alt skal frem i lyset og ingen ubønhørigheder eller værdier kan tåle at foregå i det skjulte, er det vigtigt, at vi netop omtaler, hvad der giver mening at beholde, og hvad der ikke hører til. I disse krænkelsens år, hvor man som tilskuer til en hvilken som helst situation med rette kan føle sig krænket og udbrede sine følelser med hekseafbrænding til følge, bliver det sværere at komme igennem med

sagligt funderede argumenter for værdier, der kan synes gammeldags. Argumenterne synes i hvert fald i den offentlige debat at blive færre og færre. En stor del af dette har at gøre med Søværnets fortalte sjæl, der synes at skrumpe yderligere med manglende modhandling i kølvandet.

Det er netop debatten om værdier, som vi skal have skabt. Det er rettelig politikerne, der tager beslutningerne om de store linjer for forsvarrets virke. Men det er samtidig vores pligt som ansatte med indsigt i vores eget virke og lyst til at være her at komme ud med disse fagligt funderede holdninger. Hvis vi i resten af systemet tier stille, og kun lader politikerne få input fra den snævre kreds i den lavloftede bygning i centrum af København, så er det netop spiralen mod afgrunden, som jeg frygter. Salget af Holmen var en fejl. Denne fejl bør ikke gentages, og det er vores pligt, at vi herfra gør det meaningsfyldte i de bløde værdier tydeligere på alle niveauer, så lignende beslutninger i fremtiden kan have et mere nuanceret grundlag at blive truffet på.

God vind!

KL Magnus Krogsaard

¹ James Q. Wilson, *Bureaucracy: What Government Agencies Do and Why They Do It* (New York: Basis Books, 1989), 91

² The Martec Group, Case Study – Working Remotely During COVID-19, <https://www.martecgroup.com/wp-content/uploads/2020/11/The-Martec-Group-WFH-COVID19-Summary.pdf>



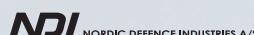
Naval Team Denmark™

– more than an export club



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

TERMA®



DESMI



THALES



SYSTEMATIC

RiskIntelligence



AFFILIATED MEMBER



AFFILIATED MEMBER



AFFILIATED MEMBER



AFFILIATED MEMBER



DEN BRITISKE FLÅDES "NELSONKOMPLEKS. " ILLUSTRERET MED ET EKSEMPEL FRA FØRSTE VERDENSKRIG.

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

Indledning

Siden den britiske flådes grundlæggelse i 1546 har den været en central del af Englands og fra 1707 Storbritanniens historie. Den britiske flådes sejre og nederlag har været med til at forme landets historie og udseende, og stolthed over flådens virke har sammen med navnene på de søofficerer, der har ledt flåden igennem sejre og nederlag, altid været central børnelærdom for den britiske befolkning.

Navne som Sir Francis Drake (1542-1596), Sir Richard Grenville (1542-

1591), Sir Walter Raleigh (1554-1618), Edward Hawke (1705-1781), James Cook (1728-1779) samt ikke mindst Horatio Nelson (1758-1805)x har også tjent som inspiration for den britiske flådes officerer, befalingsmænd og gaster. Ikke mindst admiral Nelsons sejr ved Trafalgar den 21. oktober 1805 cementerede den britiske flådes position som verdens førende sømagt. Sejren over den talmæssigt overlegne fransk-spanske flåde stadfæstede samtidig Nelsons position som den britiske flådes absolut største søhelt.



"The last fight of the Strongbow and the Mary Rose, 17th October, 1917." Maleri af Montague Dawson. Kunstrerrens gengivelse af kampen er ikke korrekt, idet de to britiske destroyere ikke lavede et fælles angreb, men blev nedkæmpet enkeltvis. ([reddit.com](https://www.reddit.com))¹

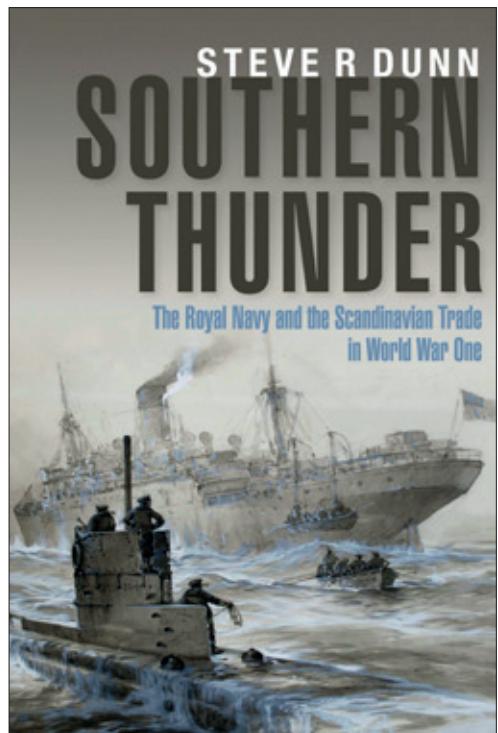


Admiral Horatio Nelson (1758-1805), der faldt under slaget ved Trafalgar efter at have ledt den britiske flåde til sejr over den forenede fransk-spanske flåde.
(forsvarsgalleriet.dk)

Mangt en britisk søofficer har efterfølgende ønsket at vise, at han også besad "The Nelson Touch" – evnen til at vinde en sejr for England og vise at "Britain rules the waves." I "The Nelson Touch" lå elementer som dristighed, mod, uforudsigelighed og ikke mindst aggressivitet over for fjenden - også i situationer, hvor en britisk skibschef fandt sig selv i en ufordelagtig taktisk situation. Citater som Nelsons "Engage the enemy more closely", "No captain can do very wrong if he places his ship alongside that of the enemy" eller "When in doubt, steer for the sound of the guns?" bliver fra første dag indpodet i de kommende britiske søofficerer. Bag citerne og historierne om de britiske søhelte lå den tanke, at en britisk søofficer skulle være offensiv i sin taktiske ageren over

for fjenden – selv i situationer, hvor fjenden var overlegen, idet aggressiv taktisk optræden kunne kompensere for f.eks. talmæssig underlegenhed.

Denne prægning af de britiske søofficerer fik stor betydning for den britiske flådes operationer. Da Første Verdenskrig brød ud i 1914 drog historierne og søhelte med den britiske flåde til søs, og kom til at påvirke flådens operationer – på både godt, og som denne beretning viser – også på ondt.



"*Southern Thunder. The Royal Navy and the Scandinavian Trade in World War One*" kan bestilles via www.stevedunn.com.

Den britiske historiker Steve Dunn udgav i 2019 bogen "Southern Thunder", der fortæller historien om krigen til søs 1914-1918 i Nordsøen, i de norske og i de østlige britiske farvande. Bogen indeholder bl.a. en beretning om et lidet

kendt søslag i Nordsøen i oktober 1917, som kan bruges som et godt eksempel på at ovenstående påvirkning ikke var udelukkende positiv. Søslaget havde tilmed en dansk vinkel, som fornævnte forfatter ikke har haft mulighed for at inkludere i sin beskrivelse, hvorfor der er grobund for med denne artikel at udvide hansellers udmærkede beskrivelse af slaget.³

Steve Dunns bog kan varmt anbefales til alle med interesse for krigen til søs 1914-1918.



Den britiske flåde vandt under ledelse af admiral John Jellicoe en klar strategisk sejr over den tyske flåde under slaget ved Jylland den 31. maj - 1. juni 1916. Jellicoe har imidlertid efter slaget fået en del kritik for at have været for defensiv i sin taktiske dispositioner under slaget. Mange hjemme i England havde forventet en Nelsonsk sejr, hvor den talmæssigt underlegne tyske flåde var blevet udraderet. Jellicoe havde dog været sin opgave voksen – at tilsikre, at den tyske flåde ikke slap ud i Atlanterhavet, hvor den kunne true de vigtige konvojer. Det krævede ikke en nedkæmpning af den tyske flåde, men blot at tyskerne blev stoppet og tvunget tilbage i havn. Og det blev de. (forsvarsgalleriet.dk)

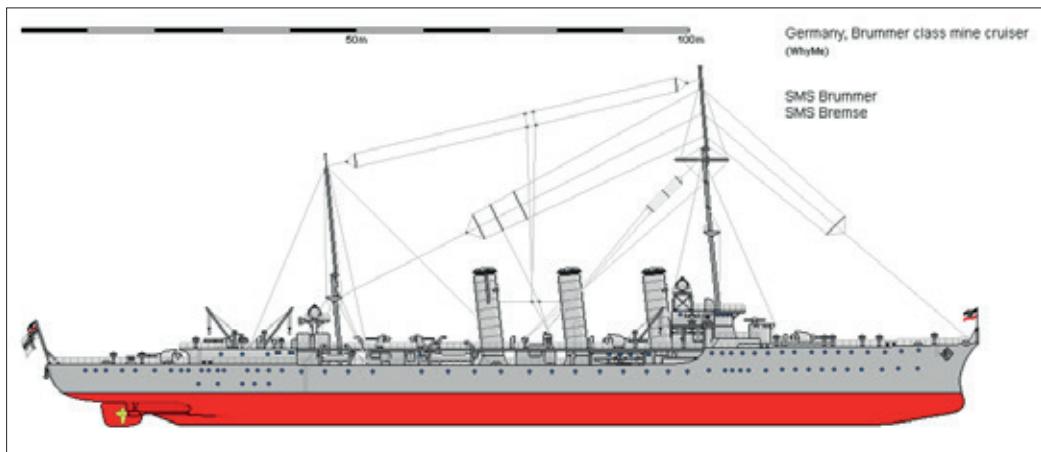
Brummer og Bremse

Baggrunden for søslaget i oktober 1917 var det tyske forsøg på at sulte England til

overgivelse. Under krigen sejlede danske, svenske, britiske og norske fragtskibe mange vigtige forsyninger mellem Norge og England og en del af disse sejladser foregik på ruten fra den shetlandske by Lerwick og den norske by Bergen. I de første krigsår havde de tyske ubåde gode jagtmarker her, og især efter den tyske erklæring om uindskrænket ubådskrig i februar 1917 blev mange fragtskibe fra de ellers neutrale lande ofre for tyske torpedoer, granater eller miner, hvis ikke tyskerne ligefrem valgte den nemme løsning at gå om bord i skibene og sænke dem ved at anbringe sprængladninger el-



Trots Danmarks neutralitet gik 305 danske handelsskibe tabt under verdenskrigen 1914-1918: 218 blev sænket af undervandsbåde, 30 blev minesprængt, 16 blev ødelagt på anden måde, og 41 forsvandt sporløst. 702 danske søfolk mistede livet. Her ses Nordsøen med markeringer visende de danske skibs-tab. Den røde markering viser stedet, hvor Bremse og Brummer sænkede S/S Margrethe den 17. oktober 1917.



Bremse og Brummer var oprindeligt bestilt af den russiske flåde, men krigens udbrud stoppede den handel, og de kom i stedet til at til at udgøre den kejserlige tyske flådes Brummer-kasse lette minelægningskrydsere. Søsat i 1915 og 1916 tjente de den tyske flåde frem til krigens slutning. Begge blev interneret i Scapa Flow efter krigens afslutning og blev også begge sænket her af egne besætninger den 21. juni 1919. Krydseren havde et displacement på 5800 tons og en topfart på 28 knob. Mest bemærkelsesværdigt var deres lange rækkevidde på 6700 sømil. De var bevæbnet med hver fire 150 mm og to 88 mm kanoner, to torpedorør og havde plads til op til 400 søminer. Skibene medbragte dog ingen miner på det her beskrevne tog. Besætningen var 309 mand. (shipbucket.com)

ler ved at åbne for skibets bundventiler. De mange sænkninger var med til at den britiske flåde i foråret 1917 besluttede sig for at begynde at konvojere handelsskibe, bl.a. på ruten mellem England og Norge. Det medførte øjeblikkeligt et markant fald i antallet af sænkninger foretaget af tyske ubåde.

For tyskerne var et angreb på overførsel af forsyninger på den nævnte rute imidlertid af så stor vigtighed, at den tyske flådes ledelse i efteråret 1917 besluttede at sende de to lette krydsere *Bremse* og *Brummer* til området for at angribe de allierede konvojer, som de måtte støde på her.

Søsterskibene *Bremse* og *Brummer* var lette minelægningskrydsere og havde til-

med den fordel på den planlagte operation, at de med deres tre skorstene kunne minde om de britiske lette krydsere af Country-klassen – et element, der blev understøttet af en beslutning om inden afsejlingen at male skibene i samme mørkegrå farve, som de britiske orlogsskibe benyttede. *Bremse* og *Brummer* afgik fra Wilhelmshaven den 16. oktober 1917.

Ud af morgendisen

Samme dag som *Bremse* og *Brummer* afgik fra Wilhelmshaven, afgik en britisk konvoj fra Bergen med kurs mod Lerwick på Shetlandsøerne. Konvojen bestod af 12 handelsskibe: britiske *City of Cork* og *Ben Cleugh*, belgiske *Londonier*, norske *Dagbjørn*, *Habil*, *Silja*, *Sorhaug* og *Kir-*

stine, svenske *Visbur*, *H. Wicander* og *Stella* og danske *Margrethe*. Eskorten bestod af de to britiske destroyere *Mary Rose* og *Strongbow* og de to trawlere *Elise* og *P. Fannon*. Begge destroyere var af M-klassen og bevæbnet med tre 102 mm kanoner og fire torpedorør, mens de to trawlere hver var udstyret med en enkelt 76mm kanon. Eskortens udseende viser tydeligt, at den britiske flåde anså truslen fra ubåde som den største fare for konvojens skibe.

Da solens stråler ved 0530-tiden den 17. oktober begyndte at hæve sig over horisonten, lå *Strongbow* et stykke foran konvojen. Vejret var præget af tåge og høje bølger og sigtbarheden blev anslæt til cirka 4000 yards. Konvojen sejlede med syv knobs fart, da man klokken cirka 0605 fra destroyerens bro i morgendisen observerede to krigsskibe. Den tyske krigslist virkede, idet de to skibe indledningsvis blev identificeret som to lette krydsere af Country-klassen, der med cirka 25 knobs fart stod mod konvojen. Fra broen på *Strongbow* blev det aftalte identifikationssignal morset mod krydserne, men der kom intet svar, før krydserne nåede ind på under 3000 meters afstand. Chefen for *Strongbow*, 31-årige kaptajnløjtnant Edward Brooke, gav nu ordre til klart skib og til at tænde op under destroyerens tredje kedel, så farten kunne øges til 24 knob, men inden ordrene kunne effektueres, åbnede de to uidentificerede krydsere ild mod *Strongbow*. Den korte afstand taget i betragtning kan det ikke overraske, at *Strongbows* videre tjeneste i den britiske flåde blev kort. Granater fra den første tyske salver ramte destroyeren midtskibs og ødelagde dens maskine, og få minutter senere havde den præcise tyske beskydning sat alle *Strongbows* kanoner ud af spillet.

Det lykkedes *Strongbows* besætning at affyre to torpedoer mod de tyske krydsere, men selv om afstanden var kort, ramte ingen af torpedoerne deres tiltænkte mål. Trods de mange træffere, som ramte destroyeren i de følgende minutter, forblev den flydende i cirka 2½ time, i hvilken tid det lykkedes 39 af skibets 86 mand at slippe fra borde i live. Dens radiorum var dog blandt de første rum om bord, der blev ødelagt af den tyske ild, og det var derfor ikke muligt for destroyeren at advare resten af konvojen eller flådens hovedkvarter hjemme i England om det igangværende angreb.

Efter sænkningen af *Strongbow* satte de to krydsere kurs mod konvojens handelseskibe. De forsøgte at slippe væk ved at sprede sig, men handelsskibenes lave topfart gjorde det svært at slippe væk fra de to tyske krydsere, hvis ild snart begyndte at ramme de flygtende fragtskibe. Bare i tiden 0615-0645 gik fire af konvojens handelsskibe til bunds, og flere blev sat i brand.

Eskortens anden destroyer, *Mary Rose*, lå på styrbord side af konvojen, cirka 9-10 sømil foran det forreste handelsskib. Herfra var konvojen ikke synlig fra destroyerens bro, men fra broen observerede udkiggen ved sekstiden ildglint og hørte lyden af kanontorden fra den side af konvojen, hvor *Strongbow* befandt sig. Skibschefen, den 33-årige kaptajnløjtnant Charles L. Fox, vidste ikke, hvad der lå bag det observerede, men gav straks ror-gængerens ordre til med højeste mulige fart – 25 knob, at: "*steer in the direction of the firing.*" Fox antog, at konvojen var under angreb fra en tysk ubåd, og gav ordre til at der skulle slås klart skib og gøres klar til kamp.



Mary Rose blev søsat i oktober 1915 og fik en meget kort karriere i den britiske flåde. Destroyeren var 82 meter lang og havde et displacement på ca. 1000 tons. Bevæbningen bestod af tre 102mm kanoner, to 40 mm kanoner og to dobbelte 53cm torpedorør. Den havde en topfart på 34 knob og en besætning på 98 mand. Model af Jim Baumann. (www.modelwarships.com)⁴

Cirka tre minutter senere blev to krydsere observeret fra *Mary Rose*. Afstanden til dem var cirka 7000 yards, og med destroyerens projektør blev der straks signallet til krydserne, at de skulle oplyse deres identitet. Da de ikke svarede, gav kaptajnløjtnant Fox ordre til at åbne ild.

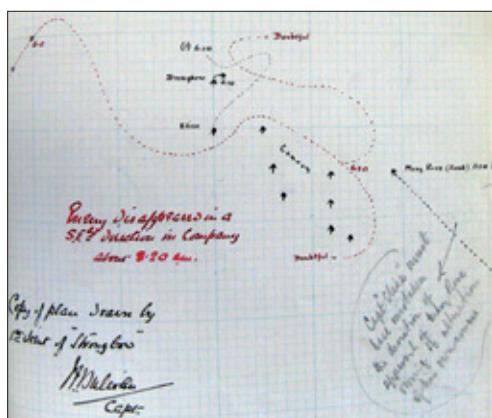
Fox havde nu to mulige taktiske valg. Hans modstandere var åbenlyst *Mary Rose* overlegne, og Fox kunne vælge enten at trække sig tilbage, sende et signal til flådens hovedkvarter og så skygge krydsen, indtil forstærkninger nåede frem. Det ville dog overlade konvojens handelsskibe til de tyske krydsere, og ville med stor sandsynlighed betyde, at alle konvojens handelsskibe ville blive sænket. Fox' andet valg var at forsøge et torpedoangreb på det nærmeste af de tyske krydsere, og det var det valg, som Fox traf. At angribe to lette krydsere med én destroyer var modigt og helt i den britiske flådes ånd. Umiddelbart lader det også til, at Fox' taktik kom som en overraskelse for tyskerne, idet *Mary Rose* nåede ind

på 6000 yards afstand, før de to krydsere åbne ild mod destroyeren.

Mens destroyeren stod ind mod de to krydsere, forsøgte dets radiorum at få et signal afsted til flådens overkommando, men det lykkedes *Bremse* og *Brummer* at "jamme" signalet, så det ikke nåede den tiltænkte modtager.

Den tyske beskydning af *Mary Rose* var hård, men destroyeren nåede ind på mellem 2000 og 3000 yards afstand uden at blive ramt. For at kunne affyre dets fire torpedoer mod krydsen, måtte *Mary Rose* dreje rundt, og under denne manøvre blev *Mary Rose* ramt af en granat, der eksploderede i maskinrummet og satte destroyerens maskineri ud af spillet. Destroyeren tabte fart og lå snart helt stille. I de følgende minutter blev *Mary Rose* truffet gentagne gange af tyske granater. Snart var samtlige kanoner om bord ødelagt og en stor del af besætningen dræbt eller såret. Omkring kl. 07.00 gav kaptajnløjtnant Fox ordenen "*every man for himself.*" De overlevende fik sat en redningsflåde

i vandet og begyndte at ro væk fra den synkende destroyere. Kaptajnløjtnant Fox blev om bord på *Mary Rose*, hvor han sidst blev set på vej mod sit lukaf for at ødelægge destroyerens kodebøger m.v. Kort efter gik en af de tyske krydsere ind på blot 200-300 meters afstand af *Mary Rose* og affyrede på denne korte afstand et antal salver, der fik den britiske destroyer til at synke. Af destroyerens 98 mands besætning omkom de 88, heriblandt kaptajnløjtnant Charles L. Fox.⁵



I forbindelse med krigsretten den 3. december 1917 blev der udarbejdet dette kort visende slagets forløb den 17. oktober. Øjenvidner var uenige om størrelsen af den tyske styrke, der endte med at blive anslået til at have bestået af fire lette krydsere og fire destroyere.

Den danske vinkel

Efter sænkningen af *Mary Rose* fortsatte *Bremse* og *Brummer* deres angreb på konvojen. De for her frem med stor voldsomhed, og gav ikke skibenes besætninger tid til at gå i bådene, inden ilden fra krydserne nækkede skibene.

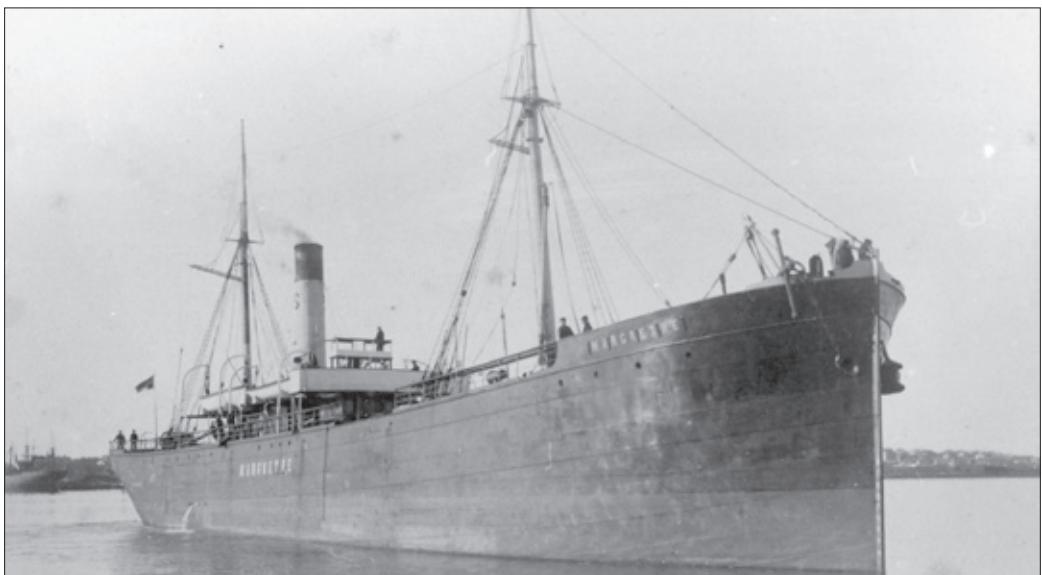
Som nævnt bar et af konvojens handelseskibe *Dannebrog* agter, hvor navnebrættet

viste *Margrethe* af Aalborg. Det 1241 tons dampskeb var afsejlet fra Aalborg den 12. oktober. Rejsens mål var Methil på den østlige kyst af Skotland, og *Margrethe* sejlede i ballast. For at komme sikkert frem, havde skibets reder valgt en rute, der gik via den norske by Bergen, hvor *Margrethe* kunne indgå i en britisk beskyttet konvoj over Nordsøen til Lerwick.

Konvojen afgik den 16. oktober, hvor vejret var "stormfyldt med regnlykning og høj sø." Næste morgen var vejret blevet lidt bedre, og klokken 0645 (dansk tid) observerede *Margrethes* kaptajn J. Olsen fra dampskebets bro de to krydsere foran konvojen. Krydserne blev også fra *Margrethes* bro indledningsvis vurderet til at være britiske, og deres opdrukken gav derfor ikke anledning til nogen reaktion om bord i konvojens skibe. De ændrede sig dog med ét da de to krydsere åbnede ild mod først *Strongbow* og kort herefter mod konvojens handelsskibe.

Margrethe blev hurtigt ramt af tyske granater, og der udbrød brand om bord. Besætningen blev straks kaldt på dækket og trods beskydningen lykkedes det at få begge skibets redningsbåde sat i vandet. Af de 17 mand om bord nåede de 16 om bord i redningsbådene, inden disse blev sat i vandet. Det 17. besætningsmedlem kom for sent, og måtte springe i det kolde vand og svømme hen til den ene redningsbåd, førend han kom om bord. Mens *Margrethes* besætning herefter roede væk fra det nu brændende dampskeb, oplevede de i flere tilfælde at granater fra de tyske skibe traf vandet tæt på *Margrethes* to redningsbåde. Det er dog usikkert, om dette var resultatet af direkte beskydning eller var tilfældigt.

Det tog cirka 30 minutter, før de to red-



Dampskibet Margrethe blev bygget i Stettin i 1880. Det var på 1241 bruttoregistertons og var i 1917 ejet af Aktieselskabet »Aalborg Dampskibsselskab«. Margrethe var ved angrebet den 17. oktober påmalet neutralitetsflag og således tydeligt et neutralt dansk fragtskib, hvilket de tyske krydsere dog ikke tog hensyn til. Det var den tyske flådes holdning, at så længe de neutrale skibe sejlede i britiske konvojer var de legitime mål. (Mu-seet for Søfart)

ningsbåde var så langt fra de tyske krydsere, at de ikke længere blev beskudt. An derledes hårdt var det imidlertid gået ud over Margrethe, der ”havde nu faaet flere Træffere, Kommandobro med Bestikhus stod i lys Lue, Kedlerne var ramt og eksploderet og en Sprænggranat eksploderede ligeledes i Agterlasten.”⁶

Trots disse skader sank dampskibet umiddelbart ikke. En time senere returnerede de to tyske krydsere og pumpede endnu et antal granater ind i det brændende skib, der dog først gik endeligt til bunds klokken 10.45.

Fem kvarter før det skete, havde tyskerne indstillet deres angreb på konvojen. Da var to britiske destroyere og ni handels skibe ødelagt eller sænket, og kun de to

britiske fragtskibe og det belgiske slap væk.

Margrethes besætning blev senere samme formiddag samlet op af en af de to britiske trawlere, der efter at have samlet yderligere et antal overlevende op, satte kurs mod Lerwick, hvortil de ankom kl. syv om aftenen.

Ti af *Mary Rose*'besætning overlevede og blev samlet op af en redningsbåd fra den norske damper *Silja*, der også var blevet sænket af de to tyske krydsere. Sammen med fem mand fra det norske skib nåede de overlevende fra den britiske destroyer efter 44 timer til søs i sikkerhed på norsk land nær Bergen.

I mellemtíden havde *Brummer* og *Bremse* sat kurs mod Wilhelmshaven, og

selv om den britiske admiral David Beatty var til søs med en større flådestyrke for at lede efter netop de to krydsere, som radioaflytninger havde fortalt var stået til søs, nåede begge vel retur til den tyske flådebase.

Søslaget den 17. oktober 1917 var en klar tysk sejr. *Brummer* og *Bremse* sænkede to destroyere og ni handelsskibe på i alt 10.428 tons. Cirka 300 britiske, svenske og norske mænd omkom, mens ingen af de tyske krydsere led tab.

Tyskerne udtrykte efterfølgende anerkendelse overfor den måde, som *Mary Rose* og *Strongbow* havde ofret sig i forsøget på at redde konvojen.

Lessons learned

Fra britisk side var der også ros. Den 3. december 1917 gennemførte den britiske flåde en krigsretssag ved flådebasen ved Chatham. Den skulle undersøge årsagerne til tabet af de to destroyere og konvojens skibe og eventuelt fastlægge et ansvar for det skete. De overlevende officerer og besætningsmedlemmer blev afhørt. Krigsretten, der blot varede én dag, konkluderede om chefen og besætningen på *Mary Rose*, at "... their conduct was in accordance with the highest traditions of the Service, and it is much to be regretted that the gallant action fought by them resulted in the loss of their vessel."

Trots de flotte ord udtrykte krigsretten dog samtidig kritik af kaptajnløjtnant Fox' taktiske dispositioner. Kaptajnløjtnant Fox kunne jo af åbenlyse årsager ikke selv være til stede for at forklare sig, men det var krigsrettens vurdering, at Fox burde have sikret, at der blev sendt et radiosignal til den britiske flådes overkom-

mando om de tyske krydseres tilstedeværelse før han angreb. At Fox havde forsøgt at sende sådan et signal, mens han angreb, vidste den britiske flåde ikke på dette tidspunkt, og kritikken var ikke værre end at krigsretten konkluderede, at "*The inquiry reveals an episode not less glorious to the Navy than that in which Sir Richard Grenville perished. Military conduct may be open to criticism, but on the moral side neither action can be overestimated.*"

Richard Grenville var en britisk søofficer, der faldt under et søslag ved Azorerne den 1. september 1591, hvor en britisk flådestyrke på 22 skibe blev overrasket af en spansk eskadre på 55 skibe. Mens resten af den britiske flådestyrke trak sig tilbage, optog Richard Grenville, der var chef for linjeskibet *Revenge*, kampen med de spanske skibe og takket være hans indsats lykkedes det de britiske skibe at slippe væk. Grenville og störstedelen af *Revenge*'s besætning omkom under kampene, der er sammenlignelig med Iver Huitfeldts selvopoffrelse under slaget i Køge Bugt i 1710.

Ved netop at sammenligne kaptajnløjtnant Fox' dispositioner med Grenvilles understregede krigsretten, hvordan den britiske flådes historie og traditionerne indvirkede på de britiske søofficerers dispositioner, selv 326 år efter det skete. Samtidig er det dog værd at påpege, at krigsretten ignorerede det faktum, at Fox netop ikke var en ny Grenville. I 1591 havde Grenvilles opoffrelse betydet, at resten af den britiske flåde undslap og kunne løse opgaver på ny. I 1917 betød Fox' opoffrelse af sit skib og mandskab ikke redning af konvojen eller at fjenden blev tilføjet nævneværdige tab. At dette element forblev unævnt kan dog skyldes et ønske hos den britiske flådes ledelse om, at den store tyske sejr ikke

skulle krones med den ekstra gevinst at det skyldtes, at den britiske flåde havde fejlet!



Den britiske søofficer Richard Grenville (1542-1591) (Wikipedia)

Sænkningen af konvojen fik den britiske flåde til at øge antallet af eskortefartøjer på ruten Bergen-Lerwick, men inden det kunne effektueres gentog tyskerne *Bremse* og *Brummers* succesfulde angreb. Den 12. december 1917 angreb en tysk flådestyrke bestående af fire destroyere igen en konvoj på ruten mellem Norge og England. Mod de fire destroyere, havde de to britiske destroyere og fire bevæbnede trawlere, der beskyttede en konvoj bestående af seks handelsskibe, ikke mange chancer. Den britiske destroyer *Partridge* og samtlige trawlere og handelsskibe blev sænket, uden at den tyske styrke led tab. Ingen var der blandt de sænkede skibe et, der førte Dannebrog. Denne gang

motorskibet *Maracaibo*, der blev sænket af tyske granater. Inden da var det dog lykkedes skibets 13 mand store danske besætning at nå i bådene og i sikkerhed. Angrebet førte til en yderligere styrkelse af den britiske flådes tilstedeværelse i området omkring Shetlandsøerne, og tyske overfladeenheder forsøgte ikke igen at angribe de allierede konvojer i området.

Litteratur

Clemmesen, M. H., "Den lange vej mod 9. april. Historien om de fyrré år før den tyske operation mod Norge og Danmark i 1940." København 2010.

Dunn, S.U., "Southern Thunder. The Royal Navy and the Scandinavian Trade in World War One." Seaforth Publishing 2019.

Handelsministeriet, "Samling af over Kragsforliste Danske Skibe i Aarene 1914-1918." København 1921.

¹. <https://www.printsandfineart.co.uk/product/53924/GM852/montague-dawson-the-last-flight-of-strongbow-and-the-mary-rose>

². Dette citat er tilskrevet Nelson, men det er usikkert, om det virkelig er sagt af ham.

³. Det her behandlede søslag beskrives i Dunns bog på siderne 158-172.

⁴. <http://www.modelwarships.com/reviews/ships/hms/mary-rose/700-jb/jb-review.html>

⁵. <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/D7604197>

⁶. Handelsministeriet 1921, s. 579.

MARITIM BULLETIN

Af Niels Holland

Sydkorea har besluttet at bygge mindst en “light carrier” med et deplacement på omkring 30.000 tons inden 2030. De nye hangarskibe, der er lidt større end den japanske Izumo-klasse, skal operere F-35B’s. Med de nye hangarskibe vil Sydkorea råde over en velbalance- ret flåde, der også består af destroyere, fregatter, amphibious assault ships og ubåde.

Beslutningen skal hovedsagligt ses i lyset af en fjendtlig nabo samt den omstændighed, at både Kina og Japan har eller er ved at anskaffe hangarskibe af varierende størrelser. Med hangarskibe vil Sydkorea være i stand til at udfører angreb på Nordkorea fra forskellige retninger. Dertil kommer fremtidige operationer i urolige områder, hvor Sydkorea har fx maritime interesser. Sådan som det tidligere er set vedrørende pirateri ved Afrikas Horn. Dertil kommer at stort set al handel med Sydkorea foregår via søvejen grundet Sydkoreas nabo.

Pirateri og kapringer fortsætter stadig rundt omkring i verden og især i Guineabugten. Et eksempel på dette er kemikalietskibet Curacao Trader, der den 17. juli blev angrebet 230 sømil syd for den nigerianske havneby Lagos. 13 besætningsmedlemmer blev bortført og først frigivet seks uger senere den 24. august. Den 7. november blev det Singaporeflaget men danskejet tankskib Torm Alexandra angrebet i Guineabugten 162 sømil

fra land. Besætningen kom i sikkerhed i skibets citadel, og blev kort efter reddet af en italiensk fregat, der befandt sig i området. Angrebet på Torm skibet var det sjette inden for en uge.

Anne Steffensen der er direktør for Danske Rederier, har i et møde med forsvarsminister Trine Bramsen luftet sine bekymringer over den alvorlige situation i Guineabugten. Ifølge Anne Steffensen har Trine Bramsen allerede kontaktet nogle europæiske lande og er “meget ivrig efter at se, om hun kan være med til at sammensætte en international koalition”. Ifølge Danske Rederier er det nødvendigt med “en koalition af de villige, der vil være til stede - forhåbentlig militært i regionen.”. 90 procent af verdens kidnapninger til søs sker i Guineabugten.

Den 20. november var der et møde mellem forsvarsministeren og bestyrelsесformanden for Danske Rederier. Efter dette møde udtalte forsvarsministeren, at hun forsøger at få opbakning blandt andre europæiske lande til en militær indsats. Også i europæisk farvand har der været problemer med ubudne gæster om bord i skibene. Således bordede britiske specialstyrker tankskibet Nave Andromeda i den Engelske Kanal, for at uskadeliggøre syv blind passagerer, der var blevet voldelige efter at besætningen havde opdaget dem.

Den nye **Coronavirus** (Covid19) har i løbet af 2020 været skyld i mangt og me-

get, heriblandt at mange søfarende ikke kan blive afløst pga. rejserestriktioner, karantæne og nedlukningen af mange fly-ruter. Den Internationale Maritime Organisation (IMO) anslår at omkring 400.000 søfarende ikke er blevet afløst selv om deres kontrakter er udløbet. I henhold til Maritime Labour Convention (MLC) bør en udmønstring ikke være længere end 11 måneder. På nuværende tidspunkt er der eksempler på søfarende der har væretude i mere end 16 måneder. Ligeledes er der eksempler på at søfarende ved sygdom og skader ikke kan få behandling i land. IMO, FN og en række andre organisationer har forsøgt at råbe verdenssamfundet op, således at besætningsskift bliver lettere. Ifølge IMO er der på verdensplan gen-nemsnitligt knap 1 million søfarende, der gør tjeneste på omkring 60.000 lastskibe.

Ifølge en rapport fra olieselskabet Shell, er **brint** og **brændselsceller** de teknologier, der har det største potentiiale til at hjælpe skibsfarten til at nå målet om at blive CO₂ neutral i 2050. Shell vil derfor fremme sin forskning inden for anvendelse af flyden-de brint, da brug af brint også forventes anvendt i andre industri- og transportsektor er, hvilket bør gøre brint mere omkostningseffektivt end andre nul-udledende

brændstoffer. Processer med de færreste transformationer i forhold til at levere energi til skibe, er sandsynligvis de mest effektive og vil i sidste ende have de laveste omkostninger. Shell anser brugen af LNG som et godt alternativ i overgangs-perioden inden nul-udledende brændstof bliver kommersielt tilgængeligt engang i 2030'erne.

Det tidligere britiske hangarskib **HMS Hermes** er sendt til skrotning. Bygningen af skibet blev påbegyndt under 2. verdenskrig, men blev ved krigens slutning sat i bero. I 1952 blev bygningen sat i gang igen, og i 1959 blev skibet operativt. Skibet huskes nok bedst fra dets deltagelse i Falklandskrigen i 1982. I 1986 blev skibet solgt til Indien, hvor det fik navnet INS Viraat. Her var skibet operativt i godt 30 år inden det blev taget ud af tjeneste i 2017. Under indiske flag blev det til 2.250 dage til søs, hvor der blev tilbagelagt 588.288 sømil. Skibet deltog ligeledes i en fredsbevarende mission ved Sri Lanka i 1989 og i 1999 i Kargil krigen. Den 27. september 2020 ankom INS Viraat til Alang Beach for at blive skrottet. Med 58 års tjeneste blev HMS Hermes/Viraat det hangarskib der har været længst tid i tje-neste.

PORTRÆT AF EN SØOFFICER
KOMMANDØRKAPTAJN
JOHAN CHRISTOPHER HOLST
1705-1752

af Hans Christian Bjerg



Kommandørkaptajn Johan Christopher Helst (1705-52. Ukendt kunstner)

I 1722 indførtes den første uniform for søofficerer i den dansk-norske søetat. Indtil udgangen af 1732 var det tilladt at "forbruge deres nuhavende andre klæder". Den indførte uniform var en rød jakke med gyldne opslag på ærmerne. Fra 1. januar 1749 ændredes denne uniformering til en grå overmundering med rød undermundering. Ændringen skete efter en afstemning blandt Søetatens officerer.

Der er bevaret relativt få portrætter af søofficerer fra den første halvdel af 1700-tallet. Af disse har vi indtil nu kun haft kendskab til ét, der viser hvorledes den uniform, der blev anvendt 1722-1748, så ud. Det er portrættet af kommandørkaptajn, senere schoutbynacht (kontreadmiral), Christian Peter Flensburg (1692-1767). Han blev kommandørkaptajn 1744. Der er ikke noget portræt af Flensburg i Topsøe-Jensen og E. Marqvards bog om danske søofficerer fra 1935, men der er senere dukket et portræt af ham op som er i privateje. Det pågældende portræt er gengivet i forbindelse med nærværende artikel. Det er udført 1747 af maleren U. F. Beenfeldt (1714-1782), der var en meget benyttet portrætmaler. Flensburg bærer på uniformen Marstrand-medaljen. Han var med Tordenskiold i forbindelse med erobringen af fæstningen Karlsten i 1719.

Nu er der imidlertid fremkommet endnu et portræt af en søofficer iklädt den røde uniform anvendt 1722-1748. Maleriet har forunderligt nok været i privateje og været ukendt. Det forestiller kommandørkaptajn Johan Christopher Holst (1705-1752). Der er tale om et værdifuldt fund, nu solgt på Bruun Rasmussens Auktioner med hammerslag på 8.000 kr. Heller ikke omtalen af ham i Topsøe-Jensen og E. Marqvards bog har været forsynet med

noget portræt. Dette gengives også her i nærværende artikel.

Johan Christopher Holst blev officer i 1726. Han gjorde tjeneste i den engelske flåde 1727-32, og var chef for fregatten "Falster", der 1747-49 afleverede præsenter til Deyen af Algier. Hjemkommen blev han 1751 næstkommanderende for Søcadetcompagniet, for året efter at blive udnævnt til chef for kompagniet. Udnævnelsen til kommandørkaptajn kom først 18.5.1752. Forinden var han den 1.4. samme år blevet sendt til Marokko med fregatten "Christiansborg" for at slutte sig til fregatten "Falster", der allerede lå ved Marokko. På vejen til Marokko døde han imidlertid om bord 11.6.1752, og blev begravet på The Isle of Wight. Holst nåede således kun at være chef for Søcadetacademiet i et år.

På Søværnets Officersskole er ophængt portrætter af alle chefer for skolen siden oprettelsen i 1701. Dog har der mangler et portræt af J.C. Holst. Hidtil har der i portrætrammen i stedet været anført hans navn. Nu vil der blive sat et portræt af Holst i den pågældende ramme.

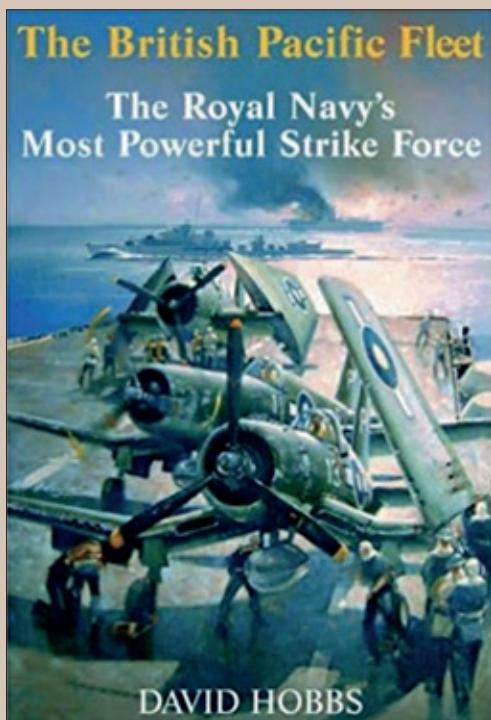
Desværre lykkedes det ikke i forbindelse med auktionen hos Bruun Rasmussen at sikre, at dette unikke portræt blev sikret i Søværnets geni, men nu fortsætter i privateje.



*Kommandørkaptajn
C. P. Flensburg.
Malt 1747 af
U. F. Beenfeldt
(Privateje)*

THE BRITISH PACIFIC FLEET THE ROYAL NAVY'S MOST POWERFUL STRIKE FORCE

Af Niels Holland



ISBN 978 1 5267 0283 8
462 s. ill. Vejl.pris 16,99 pund
Forlag: Seaforth Publishing
www.seaforthpublishing.com

David Hobbs er tidligere orlogskaptajn og pilot (både fly og helikoptere) i Royal Navy. Efter 33 års tjeneste blev han pensioneret i 1997 og arbejdede derefter 8 år som kurator i Fleet Air Arm museet i Yeovilton. Derudover har han skrevet over 20 bøger samt skrevet for flere magasiner.

For danske læseres vedkommende er kendskabet til den britiske flådes indsats

under 2. verdenskrig hovedsageligt koncentreret til jagten på det tyske slagskip Bismarck, kampen mod de tyske ubåde i Atlanten, kampene mod italienerne i Middelhavet samt den japanske sækning af slagskibet Prince of Wales og slagkrydseren Repulse december 1941. Derimod er det stort set ukendt at den stærkeste flådefærdelse som Royal Navy indsatte under krigen var deres Stillehavsfærd. Denne flåde blev dog først skabt efter den allierede landgang i Normandiet den 6. juni 1944.

Bogen indledes med baggrunden for og formålet med den britiske Stillehavsfærd, hvilket dels var at genskabe Storbritannien som en stormagt i området samt at lære hangarskibsoperationer af amerikanerne. I de foregående tre år havde amerikanerne stort set selv kæmpet mod japanerne i Stillehavet, dog havde briterne i en periode i 1943 udlånt hangarskibet Victorious til den amerikanske Stillehavsfærd.

Bogen skildre den britiske Stillehavsfærdes indledende operationer mod Japanerne i det Indiske Ocean, hvor raffinaderier og andre mål på Sumatra angribes i sidste halvdel af 1944. Disse angreb fungerede ”uddannelse” af flåden inden den skulle indsættes i Stillehavet. Senere forlægges flåden til den Australiske østkyst, hvor etableringen af baser og reparationsfaciliteter skildres.

Fra Australien forlægger flåden nordover

under kommando af admiral Sir Bruce Fraser (Lord Fraser of North Cape (1888-1981)), der ledede den styrke der sænkede det tyske slagskib Scharnhorst nord for Norge den 26. december 1943. I marts 1945 sluttede den britiske Stillehavsfåde sig til den amerikanske 5. flåde under admiral Spruance og indgik efterfølgende i denne som task force 57. Herefter deltages der først i operation Iceberg I og II (invasionen af Okinawa) samt efterfølgende i angrebene på de japanske hovedører.

På det tidspunkt, hvor den britiske Stillehavsfåde operere sammen med amerikanerne, er den japanske flåde stort set ophørt med at eksistere, men det japanske luftvåben er stadig aktivt. Under kampeene bliver flere britiske hangarskibe ramt

af japanske selvmordsfly, men grundet de britiske hangarskibes pansrede dæk er skaderne minimale.

Efter den japanske overgivelse i august 1945, beskrives den britiske Stillehavsfådes indsats vedrørende repatriering af allierede fanger fra de japanske fangelejre, hvorefter afviklingen af Stillehavsfåden også beskrives.

Der er tale om en meget detaljeret bog, med mange billeder, der beskriver en side af den britiske flådes historie der er stort set ukendt for de fleste danskere. Bogen kan derfor anbefales til dem der ønsker at vide noget om den del af historien. Er man ikke til mange detaljer, skal man holde sig fra bogen.

*Idet den binder krigerne
omfawner den videnskaberne*