

ÅBEN HIMMEL I ARCTIC?

Af *Trevor Lloyd*, Dartmouth College, Hanover, USA

Oversat af orlogskaptajn Janus Sørensen

En avisartikel publiceret i USA i april 1958* har ført til skarpe protester fra Sovjetunionen til de Forenede Nationer samt eventuelt til et forslag om, at større områder af det yderste nord skulle afmilitariseres eller i det mindste åbnes for inspektion for dermed at hindre muligheden for at foretage overraskelsesangreb over polarregionerne. Efter som Canada kun rangerer efter Sovjetunionen som en arktisk magt, fortjener disse forslag en undersøgelse set fra et canadisk synspunkt. Dette er hensigten med denne artikel.

Sovjets og den øvrige verdens interesse i brugen af polarregionen som rute for Amerikas strategiske bombere blev vakt, da Frank H. Bartholomew, præsident for United Press, beskrev et besøg på The Strategic Air Command Headquarters i Omaha, Nebraska. Han beskrev i en detailleret beretning en B-52 atombomber, som startede mod et mål i Sovjetunionen, efter at der var bleven observeret „blip“ på radarskærmen hos nogle fjerntliggende arktiske forposter. Eftersom, tilføjede han, raketter bruger ca. 30 minutter om at gå over polarregionen, og da radarstationer kan give ca. 15 minutters varsel, har bombere ingen tid at give væk. Hovedformålet med denne historie var tilsyneladende kun at forklare det såkaldte „Fail safe“ system, ved hvilket en saadan bomber bliver tilbagekaldt i tilfælde af en „blip“ viser sig at være, ikke en fjendtlig angriber, men blot et naturligt fænomen, flyvende gæs eller en omstrejfende „bush pilot“.

Artiklen trøstede måske bekymrede sjæle i Amerika, men iøvrigt forårsagede den kontroverser, der stadigt fortsætter. Sovjetunionens delegerede ved F. N. A. A. Sobolev protesterede hos Dag Hammarskjöld over, at amerikanske bombere „gentagne gange havde overfløjet de arktiske områder med retning mod U. S. S. R.s grænser“, og således var en alvorlig fare for verdensfreden. Endskønt State Department straks benægtede, at United States Air Force (USAF) udførte provokerende flyvninger over polarregionerne eller i nærheden af U. S.

*) The New York Times, 19. april 1958.

S. R., var det almindelige indtryk, at SAC-bombere* i virkeligheden udførte langdistance flyvninger over polarregionen, og at det mål, de var mest interesserede i, var U. S. S. R., hvad enten flyvningerne kunne betegnes som „udfordrende“ eller ikke. I alle tilfælde forelagde U. S. S. R. ikke sagen for Sikkerhedsrådet, da det blev klart, at 8 af dets 11 medlemmer gik imod et udkast til en resolution fra Sovjet.

Et resultat af striden forårsaget af de arktiske bombeflyvninger var indkaldelsen til en konference i Geneve den 10. november 1958 til en diskussion af spørgsmålet om at værne sig mod overraskelsesangreb fra en hvilken som helst retning de end måtte komme. Man har hørt mindre om de arktiske regioner i den sidste tid, uagtet disse områder vil være et vigtigt afsnit i enhver aftale, der bliver truffet. Før detaillerne i noget forslag til en overenskomst diskuteres, vil det være på sin plads at give et resumé af, hvad der er kendt om den nuværende placering af militære baser i det nordligste Amerika og Eurasien.

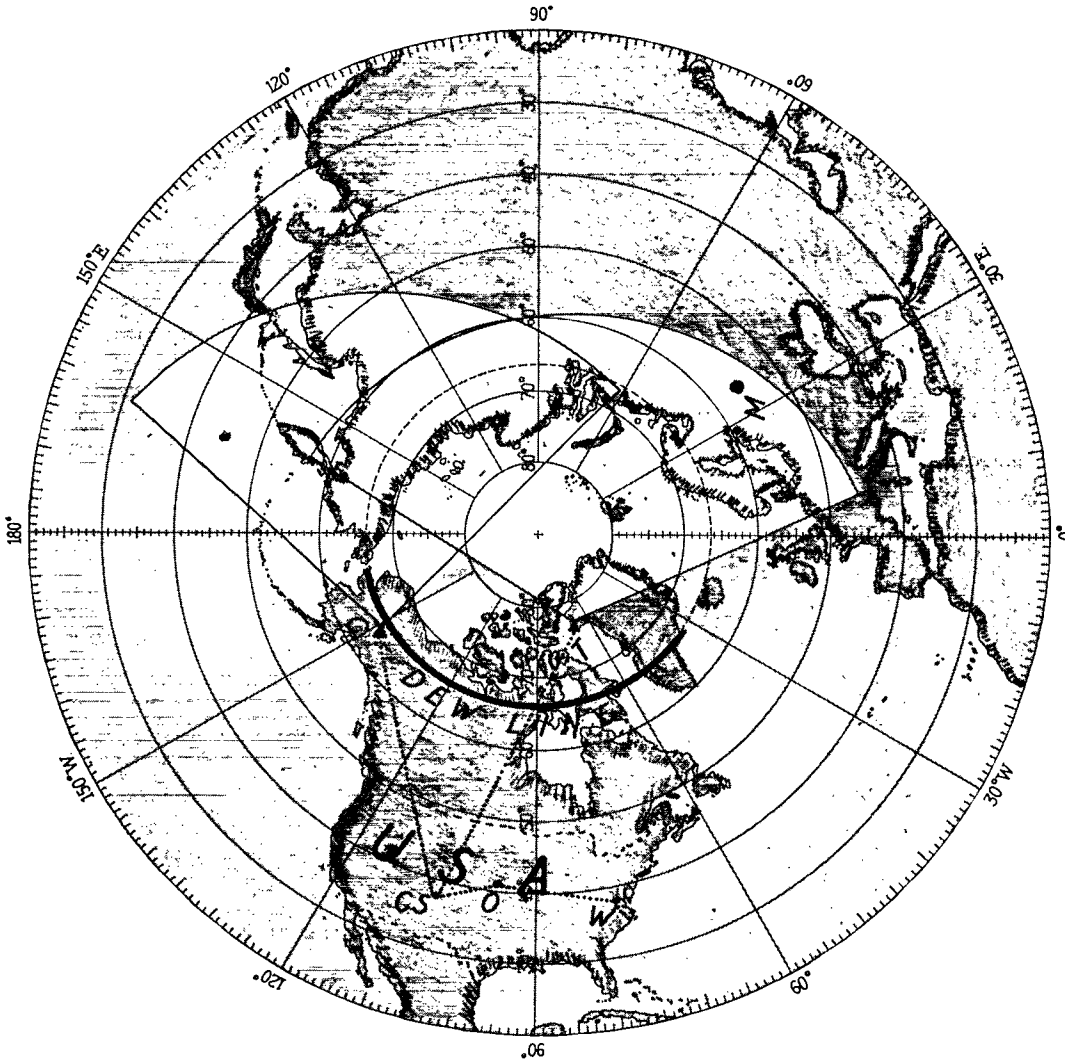
Alaska er den eneste del af arktisk Nordamerika, der har store luftdefensive og -offensive baser. Siden den 2. verdenskrig har luft-, flåde- og hærstyrker opretholdt en gennemført patruljering af sø- og luftområder nær Sovjets grænser.

Da det er den eneste del af verden, hvor Sovjet's og USA's territorier ligger nær hinanden, er det en særlig vanskelig zone, hvor lokale konflikter kan forventes. Den eneste omhyggeligt anlagte forsvarsbase udenfor Alaska i arktisk Nordamerika er Thule. Medens den teknisk set er oprettet under overopsyn af NATO og nominelt på dansk grund, er den faktisk en enklave under USA, underlagt umiddelbar kontrol af The Strategic Air Command, omend med den overvejende myndighed i De Forenede Staters forsvarsministerium. Den nuværende overordentligt stort anlagte militærbase har udviklet sig fra en beskeden vejrstation, oprettet kort efter den anden verdenskrig, og dens opførelse medførte nedlæggelsen af en grønlandsk koloni, oprettet af den berømte polarforsker Knud Rasmussen og Peter Freuchen. Thulebasen er velkendt af enkelte canadiere, da den benyttes til mellemlandning under forsyningstjenesten af canadiske og amerikanske vejrstationer.

Den normale militære luftrute mellem USA og Thule har i nødstilfælde to fordelagtigt beliggende mellemlandingsstationer. Disse er de under den sidste verdenskrig anlagte flyvebaser: Søndre Strømfjord nær polarkredsen i Vestgrønland og Frobisher i den sydlige del af Baffin Land.

I forbindelse med den militære anvendelse har disse en stedse stigende betydning som mellemlandingsstationer for de internationale civile flyveruter. Søndre Strømfjord blev først benyttet af SAS i november 1954 og har siden været besøgt af mange tusinde transitflyvningspassagerer.

* Strategic Air Command-bombere.



De to amerikanske fjernvarslingsystemer:

DEW-Line, der fjernvarsler langdistancebombere, og BMEWS, Ballistic Missile Early Warning System, der fjernvarsler raketter. Clear, Alaska, (C) og Thule, Grønland, (T) er BMEWS stationer. Deres rækkevidde er 8000 km. Varslingerne går til hovedkvarteret i Colorado Springs, Colorado, (C O) og sendes herfra via hovedkvarteret for den strategiske luftkommando i Omaha, Nebraska, (O) til Pentagon i Washington D. C. (W).

Der er, hvad man måtte forvente, anledning til uoverensstemmelser mellem de to grupper, der benytter stationerne, og der har lejlighedsvis været nogen gnidning på Søndre Strømfjord.

Modsat denne base bliver Frobisher ikke drevet af USAF, og den amerikanske interesse her er stort set kun, at tankmaskiner kan få service, og at man kan få oplysninger om vejret på Thule-ruten.

Den tidligere USAF-base Narssarssuaq i Sydgrønland har vist sig uegnet for moderne jetjagere og er derfor nu overgivet til Danmark, hovedsageligt til brug for lokal lufttrafik. Landingsstrippen på Ikateq i Østgrønland, som anlagdes under den sidste verdenskrig, blev nedlagt i 1945*.

To nye landingsbaner er siden da anlagt, en på Station Nord i NØ-Grønland, der drives af Danmark og benyttes af luftfartøjer til befordring af passagerer og forsyninger til den derværende vejstation. Det meste sendes via Thule. Det sidste arbejde var anlæg af en anden østgrønlandsk landingsstrip nær Angmagssalik ved den østlige ende af „DEW-line“ (Distant Early Warning). Hensigten med denne base er forsyning af radarstationen og evt. andre formål.

Thulebasen er for tiden den eneste base af offensiv karakter. Den hører i sin helhed med til forsvaret af Nordamerika, og forståeligt nok er den beskyttet ved anlæg af raket-installationer og kampluftfartøjer. Basen er udelukkende bemannet med USA-personel, når undtages en dansk forbindelsesofficer og nogle menige.

Der er så vidt vides ingen offensive luftbeskyttelsesforanstaltninger i arktisk Canada, de derværende startbaner blev anlagt under den sidste verdenskrig, og en del af dem med henblik på betjening af de fjernere, nordenfor liggende vejstationer og de nyanlagte radarstationer. Af de førstnævnte kan nævnes flyvebaserne i Churchill, Southhampton Island, Chimo og Frobisher Bay, og af de sidstnævnte kan anføres en større flyvebase ved Resolute Bay. Denne er, skønt bemannet af Royal Canadian Air Force (RCAF), væsentligt et transport- og videnskabeligt center og er derfor ikke udrustet i militært øjemed.

Disse stationer er underlagt trafikministeriet. Flyvebaserne til betjening af radarstationerne kan dog hurtigt ændres til andre formål, og antagelig er tiden ikke fjern, da alle flyvebaser i det nordlige Canada vil blive bemannet med canadisk personel.

Defensive faciliteter indbefatter de velkendte radar-forposter, som strækker sig fra vest til øst tværs over Canada mellem 50°–70° nord. De er anlagt for i tide at kunne give varsel, hvis fjendtlige luftfartøjer skulle nærme sig Nordamerikas hjerte: de mere beboede og industrialiserede områder. Disse er naturligvis stort set USA samt områderne omkring den østlige ende af de store søer og St. Lawrence dalen i Canada.

De landbaserede radarstationer, som udgør forpostkæderne, er ført ud søværts ved hjælp af en række af radarforpostskibe og af „long-range luftfartøjer“ udrustet for radarobservationer. De 3 hovedvarselslinier er PINE TREE

*.Startbanen er endnu i en sådan tilstand, at den f. eks. jævnligt benyttes af islandske luftfartøjer under befordring af passagerer til og fra Angmagssalik.

sydligst, MID CANADA noget længere mod nord og DEW LINE langs nord-siden af det canadiske fastland og derfra tværs over midten af Baffin Land.

De overordentlig store udgifter, der var forbundet med at skabe og vedligeholde en sådan indviklet række af stationer, var langt mere, end Canada kunne og ville yde, og disse blev derfor hovedsageligt dækket af USA. Bemandingen af nogle af disse stationer er i USA's hænder og er underlagt NORAD Defence Center i Colorado, hvor en mindre gruppe af RCAF-personel er tilkommanderet USA's stab.

I 1958 udstraktes DEW LINE til Grønland med hovedstationer såvel på øst-som vestkysten og en hjælpekæde på selve indlandsisen.

Kort sagt, Canada har et af de mest udviklede systemer af radar-forsvars-advarselsstationer, en kæde gennem landområder, som hidtil ikke har været besøgt eller kendt. Disse radarlinier, som gennemkrydser det høje nord, og deres forsyninger og bemanding er en stor og kostbar operation. De kræver en særlig stor betjeningsstab, hovedsageligt fra Amerika, og medfører meget store udgifter for såvel USA som Canada. Konstrueret, som de er, til forsvar mod bemandede bombemaskiner, hersker der tvivl om deres brugbarhed mod raketter, og man har forståelsen af, at endnu et system med færre, men større stationer er ved at blive bygget, således at man i tide får advarsel om denne ny fare.

Man ved kun meget lidt om forsvaret i det arktiske Sovjet, skønt det må antages, at et sådant findes over store områder. Om disse stationers effektivitet vides intet officielt.

Da Sovjetunionen påbegyndte arktisk forskning for en menneskealder siden, må det antages, at nogle af de fjerne, nordligt beliggende flyvepladser, som blev brugt dengang, nu er forsvarsinstallationer, f. eks. på Rudolf Øen i Franz Joseph Arkipelaget, det område, hvorfra Sovjets transpolarmaskiner startede mod Canada i 1937.

Formentlig er et af formålene med Sovjets Polarhavs rute at bringe forsyninger til de nordligt beliggende stationer, og den ny atomdrevne isbryder *Lenin* skal yde en betydelig hjælp i dette arbejde.

De kommercielle luftfartøjers rutinemæssige flyvninger over de nordpolare områder i de sidste år har bortvejret enhver tvivl om den arktiske luftrutes anvendelighed og sikkerhed. Der er nu almindelig enighed om, at terrænet, klimaet og andre fysiske forhold i området snarere er en hjælp for det moderne luftfartøj.

Det er også en kendsgerning, at langdistanceatombombere kan og vil benytte de korteste polarruter mellem Nordamerika og Sovjetunionen i tilfælde af krig.

Fra Thule til Moskva er der kun 4500 km, d. v. s. lidt mere end luftdistancen fra New York til San Francisco, medens Chicago kun ligger 800 km længere væk fra

den nærmeste sovjet-arktiske base. Der eksisterer allerede raketter, som kan nå deres mål ad storcirkelruten i polarområdet, og når giganter som den 9600 km-rækkende Atlasraket bliver almindeligt benyttet, vil der sikkert ikke være mulighed for at skjule sig for sådanne angreb fra disse høje breddegrader.

Den atomdrevne undervandsbåds succes med sejlads i polarbassinet fornylig frembyder en helt ny trussel og nedsætter betydeligt de offensive våbens rækkevidde. Amerikanske undervandsbåde udstyrede med 2400 km langdistance raketter, stationeret passende steder udfør Sovjetunionens arktiske kyster kan således nå mål, der strækker sig fra den sydligste del af Sverige langs en linie, der løber syd om Moskva, Ural og Irkutsk til Kamshatka i Stillehavet.

Disse nye tekniske fremskridt rejser spørgsmålet om, hvorvidt den korte rute over polarbassinet nu er en hovedfare med henblik på U S A's og Sovjetunionens forsvar mod angreb. Foster Dulles fremsatte så sent som i oktober 1958 sin mening herom: „ . . . det er sandsynligvis den linie, som enhver fjende i tilfælde af en omfattende krig først vil forsøge at skyde en breche i.“ Og han fortsatte med at sige, at han var glad over, at de nøje sammenkædede bestræbelser fra Canada og Amerika havde resulteret i anbringelsen af afskrækkende og defensive styrker på de pågældende steder. Som anført består disse af radarvarslingsystemer som giver forsvarerne ca. 15 minutters varsel om raketters ankomst, og som vil tillade afværgende, formentlig offensive, styrker at angribe mål i Sovjetunionens polområde.

Det er indlysende, at sådanne gensidige ødelæggelser ville blive stærkt reducerede, såfremt større områder, som omgiver polarbassinet, kunne blive holdt udenfor mulighederne af iværksættelsen af sådanne overraskelsesangreb.

Bortset fra muligheden af et angreb fra søsiden, ville tilstedeværelsen af et sådant „fredet“ område i betydelig grad formindske sandsynligheden for et direkte angreb på det kontinentale U S A, fordi et sådant ville kræve transatlantiske eller transpacific ruter for luftfartøjer eller raketter. Detaillerne af U S A's forslag på disse områder er der gjort rede for nedenstående.

Manglen på entusiasme hos Sovjetunionen for forslaget er utvivlsomt delvis spørgsmålet om elementær geografi. Medens U S A vedblivende er relativt langt fjernet for muligheden for angreb undtagen over polarregionerne, kan mål i Sovjet tilintetgøres ved samtidigt angreb over en bred front strækkende sig fra England langs en sydlig kurs til Japan. Hvad bombemaskiner baseret i U S A kunne udrette ved at flyve over Arktis ville yderligere forøge størrelsen af det tilintetgørende angreb. Med andre ord, farerne for Sovjet er i højeste grad de traditionelle: angreb fra vest, syd og øst. I øjeblikket har U S A langt mere at frygte fra nord.

U S A's forslag om „Arctic Sky Inspection“, som det var benævnt af New York Herald Tribune, blev meget anbefalet, og det blev direkte støttet af Dag Hammar-

skjöld den 29. april ved en særlig henvendelse til sikkerhedsrådet. Forslaget gik ud på et inspektionssystem dækkende alle områder indenfor polarkredsen sammen med en sektor i det nordlige Stillehavs-område, gående østpå så langt som 140° vestlig længde, vestpå til 160° østlig længde og sydpå til 50° nordlig bredde. Til dette „nøglehul“-formede areal kom endvidere resterne af Kamschatka og øerne, der strækker sig syd herfor til Japan. „The Alaska Panhandle“* var således ikke dækket af planen.

Uden tvivl var valget af polarkredsen gjort for at finde grænsen, der på samme tid var nøjagtig og ikke beregnet på at være til fordel for hverken den ene eller den anden part. I virkeligheden er den naturligvis til større fordel for U S A, eftersom Sovjetunionens beliggenhed på relativt højere breddegrader har mere territorium indenfor zonen end De Forenede Stater. Bortset fra, hvad der findes i Alaska, var Thule den eneste amerikanske luftbase, der var dækket af planen.

Der er formetlig mange Sovjetbaser nord for Polarkredsen. Bortset fra detaljer havde projektet imidlertid den fordel, at det var relativt simpelt og specifikt. Det dækkede et område, hvor militariseringen er relativ ny, og hvor internationalt samarbejde indenfor både videnskab og udforskning længe har været igang.

I virkeligheden bruges Spitsbergen - der allerede er demilitariseret - som et eksempel på et system, der kan udstrækkes til alle arktiske områder.

Desuden forsøger planen at holde det meget følsomme Nordpacificske område udenfor den zone, hvor mulige militære konflikter kan opstå.

Set fra Sovjetunionens synspunkt kan der rettes den betydningsfulde indvending mod planen, at dens udførelse ville tillade international inspektion af store områder af Sovjetunionen og ikke en eneste tønde land af det kontinentale Amerika. Virkeligt eller ikke er det et klart og godt forhandlingsgrundlag, og en godkendelse af forslaget ville være velkommen i Canada.

Den del af landet nord for polarcirklen, der er blottet for offensive baser i øjeblikket, kunne måske også blive fritaget for de defensive militære installationer og atter underlægges de myndigheders kontrol, der er interesserede i videnskabelige studier, industriel udfoldelse og uforstyrret velfærd for den indfødte befolkning.

Muligvis var det af større betydning, at en åbning af det nordlige luftrum ville tillade nationerne at genoptage planlæggelsen af en egentlig kommerciel polar-flyvning, som den der blev afbrudt kort før den sidste verdenskrig, da sovjetrussiske luftfartøjers langdistanceflyvninger indvarslede et tidsafsnit for transpolar samkvem.

De nuværende intercontinentale, kommercielle luftruter på de høje breddegrader, der både er fantasirige og forhåbentlig indbringende, løber kun nærmest langs pol-

* med ordet panhandle (egentlig: stegepandeskaft) betegnes i USA et smalt fremspringende stykke land specielt fra en stat.

bassinet. Vejen mellem Nordamerika og Eurasien, som kunne anvendes var den nordlige del af Sovjetunionen slået op på vid gab for international flyvning. Det ville være en virkelig polarrute.

Den direkte rute fra New York til Tokio ville da gå tværs over Queen Elisabeth Islands og den fra Vancouver til Bombay over Nordpolen.

Så mange fordele kan opnås ved en eventuel demilitarisering af nordpolsområdet, at selv en ufuldstændig begyndelse fortjener fremme. Derfor var det meget beklageligt, at Sovjetunionen ikke ville gå med til forslaget om inspektionen i den arktiske zone.

Dersom Canada, der har langt mindre at vinde end Amerika, havde stillet forslaget og dersom det ikke havde været et mindre iøjnefaldende forsøg på at lægge en dæmper på Sovjets kampagne mod USA's bombemaskiner, havde det måske været lettere at få vedtaget.

Der mangler endnu muligheden for en direkte canadisk tilnærmelse til Sovjetunionen med henblik på en reducere af spændingen indenfor polarregionen og en yderligere kulturel og industriel udfoldelse i området. En sådan canadisk henvendelse har måske bedre muligheder for at lykkes.

Et udslag af en sådan tilnærmelse måtte være en demilitarisering af hele nordlandet.