

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Jens Claus Hansen



Nr. 1 - 1995

166. ÅRGANG



Bofors Electronics

Bofors Aerotronics

SATech Electronics

NobelTech

Samlet styrke under nyt navn

Tre stærke, svenske firmaer er nu gået sammen for at danne et endnu stærkere: NobelTech. Operativt opdelt i NobelTech Systems og NobelTech Electronics.

NobelTech Systems' produktprogram omfatter maritime kontrol- og ildledelsessystemer, landbaserede kontrolsystemer til flyvevåbnet og hæren samt systemer til civil flytrafikledelse.

NobelTech Electronics' virksomhed koncentrerer sig om områderne radar, optronik, ildledelsessystemer, modforanstaltninger, flyradio, mikrobølgeprodukter og ammunitionselektronik.

NobelTech har 2.200 medarbejdere og omsætter for 2,1 milliarder svenske kroner.

Ring eller skriv efter vores præsentationsbrochure og få mere at vide om os.



NobelTech

Nobel Industries

Dansk repræsentation: NobelTech Systems AB, Philipshuset, Prags Boulevard 80, 2300 København S
Telefon: 32882214. Telefax: 31571270

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Sejskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
Jens Claus Hansen
Forsvarsakademiet
Svanemøllens Kaserne
Ryvangs Allé 1
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33 - 5258

Ekspedition og regnskabsafdeling

(undtagen annoncer)
Fr. T. WETHJE
Søe-Lieutenant-Sejskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 64

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn
Bo Heisterberg- Andersen
Søværnets Materielkommando
Holmen
1433 København K
Telefon 31 57 22 55 - 4270

TRYKKERI:

Norrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 31 39 61 33

Forsidebillede: Inspektionsskibet THETIS og undervandsbåd af TUMLEREN-klassen.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD

SIDE

MEDDELELSER FRA REDAKTØREN 1

STATUS OG FREMTIDEN FOR 1. ESKADRE

Af kommandør P.A. Andersen 2

STATUS OG FREMTIDEN FOR 2. ESKADRE

Af kommandør A. Fiedler 13

INDHOLD	SIDE
STATUS OG FREMTIDEN FOR 3. ESKADRE <i>Af kommandør N.A. Bindner</i>	27
STATUS OG FREMTIDEN FOR 4. ESKADRE <i>Af kommandør Bjørn H. Riis-Hansen</i>	41
STATUS OG FREMTIDEN FOR 5. ESKADRE <i>Af kommandørkaptajn K.T. Madsen</i>	55
NAVAL BLUNDERS <i>Af premierløjtnant S. Thagaard Jensen</i>	65
MARINENS BIBLIOTEK	72

SYSTEMATIC

software engineering a/s

Software for:

- Command and Control
- Communication
- Electronic Warfare
- Message Formatting
- Real-time
- Graphic
- Simulation



Systematic Software Engineering A/S
Søren Frøche Vej 42K
8230 Åbyhøj
TF 86 15 18 66

TACTICS C3 and Fire Control System for Submarines



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup • Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99

MEDDELELSER FRA REDAKTØREN

STATUS FOR ESKADRENE

Tidsskrift for Søværnen har gennem en række artikler behandlet perspektiverne for søværnets fremtid. Se tidligere artikler af viceadmiral H. Garde, kommandørkaptajn H. Elbro og kommandørkaptajn H. Hornhaver. I dette nummer er der bidrag fra eskadrene dels som en opfølgning på de foregående indlæg, dels for at give status for eskadrene efter Holmens udflytning. Der vil i de efterfølgende numre være lejlighed til at kommentere eskadrechefernes indlæg. En række skibschefer vil i senere numre af tidsskriftet beskrive, hvorledes forandringerne har manifisteret sig i det operative miljø.

NYT TIDSSKRIFT

Tidsskriftet vil fremover blive udsendt i A-5 format, fordi Københavns Postcenter har stillet dette krav for at forestå udsendelse. Der forventes en årlig besparelse på omkring 25.000 kr. ved anvendelse af denne procedure. Det letter samtidig arbejdet for Søløjtnantselskabet, idet tidsskriftet leveres direkte fra trykkeriet til postkontoret.

STATUS OG FREMTIDEN FOR 1. ESKADRE

Af kommandør P.A. Andersen

INDLEDNING

Tidsskrift for Søværnen har i forbindelse med en løbende orientering om forholdene i søværnet anmodet de enkelte eskadrer om at give et bud på eskadrernes fremtidige virke og udviklingsmuligheder set i lyset af de senere års forandringer i det internationale sikkerhedspolitiske miljø.

Inden fremtiden vurderes, findes det for 1. Eskadres vedkommende hensigtsmæssigt med et kort historisk tilbageblik for at skitsere eskadrens vej til nutiden, idet den aktuelle situation naturligvis i stor udstrækning vil komme til at danne grundlag også for fremtiden.

VEJEN TIL NUTIDEN

1. Eskadre fejrede sit 400-års jubilæum i 1987. For at forstå eskadrens situation i dag er det imidlertid ikke nødvendigt at gå så langt tilbage i historien. De første ca. 370 år kan springes over.

I stedet påbegyndes historien i 1959, hvor finansudvalget godkendte bygningen af 2 helikopterbærende fiskeriinspektionsskibe til brug ved Grønland og Færøerne samt i Nordsøen.

Året efter blev der givet bevilling til yderligere 2 skibe.

Med bygningen af de 4 enheder af HVIDBJØRNEN-klassen og umiddelbart forud herfor de to inspektionsskuttere af MAAGEN-klassen indledtes en ny operativ koncept for inspektionstjenesten ved Grønland og Færøerne, idet tjenesten nu blev varetaget af enheder primært bygget til løsning af denne opgave og specielt konstrueret til sejlads i det nordatlantiske

område.

I grundprincippet er koncepten ikke senere ændret, selvom den på enkelte områder og specielt på fiskeriinspektionsområdet har antaget en anden karakter.

I 1974 indgik inspektionskutterne AGPA og AGDLEK i flådens tal, i 1976 inspektionsskibet BESKYTTEREN, i 1979 inspektionskutteren TULUGAQ og endelig de fire inspektionsskibe af THETIS-klassen i perioden 1991 - 92.

Modsat er HVIDBJØRNEN-klassen og MAAGEN-klassen udgået af flådens tal, således at status for 1. Eskadre i dag er 5 inspektionskibe med helikopter og 3 inspektionskuttere.

Et andet forhold, der har haft væsentlig indflydelse på 1. Eskadres situation i dag, er den i 1977 iværksatte udvidelse af det danske fiskeriterritorium fra 12 sømil til 200 sømil.

En udvidelse af dette omfang gjorde det klart, at der måtte ske en væsentlig forøgelse af aktiviteten. For 1. Eskadres vedkommende skete dette først og fremmest ved, at inspektionskibe og -kuttere fik dobbeltbemanding, hvorved eksisterende materiel kunne udnyttes mest muligt. Hertil kom forbedringer af enhedernes udstyr, især det elektroniske.

Den øgede aktivitet og anvendelsen af dobbeltbesætninger medførte, at inspektionseenhederne 1. april 1979 blev organiseret i en selvstændig eskadre, Inspektionskibseskadren, med Flådestation Frederikshavn som base.

1. april 1992 ændredes navnet til 1. Eskadre.

Efter den kraftige udvidelse af fiskeriterritoriet er målsætningen for fiskeriinspektionen,

- at fiskeriterritorierne og fiskeriet inspiceres med en sådan intensitet, at ulovligt fiskeri ikke kan foregå systematisk eller uobserveret over en længere periode,
- at konstaterede overtrædelser registreres med sådanne midler, at retsforfølgelse er mulig og
- at konstaterede ulovligheder bringes til ophør.

Til opfyldelse af målsætningen er det efter direktiv fra Forsvarskommandoen målet at have

- 1 - 2 inspektionsskibe med helikopter og 2 - 3 inspektionskuttere under operativ kontrol af Grønlands Kommando, og
- 1 inspektionsskib med helikopter samt lejlighedsvis 1 inspektionskutter under operativ kontrol af Færøernes Kommando.

Tages der højde for afholdelse af det nødvendige antal forskoler, periodiske eftersyn og dokninger samt vedligeholdelse, forudsætter tilstedeværelsen af det krævede antal enheder ved Grønland og Færøerne, at eskadren rader over 5 inspektionsskibe og 3 inspektionskuttere, samt at fuldt udrustede inspektionsskibe og -kuttere er dobbeltbemandede.

Det ses, at fiskeriinspektion og -kontrol indgår som en væsentlig opgave i forbindelse med dansk maritim tilstedeværelse ved Grønland og Færøerne.

Som for det øvrige Danmark gælder det imidlertid også for de nordatlantiske rigsdeler, at territoriet må overvåges og suveræniteten hævdes. Det vil derfor også af denne årsag være nødvendigt at opretholde en maritim tilstedeværelse ved Grønland og Færøerne.

Hertil kommer opgaver som søredningstjeneste, stationstjeneste, forureningsbekæmpelse, oceanografiske undersøgelser m.m.

ESKADRENS FREMTIDIGE VIRKE

I det foregående er der kort redegjort for det grundlag, som for 1. Eskadrens vedkommende skal danne springbrædt til fremtiden med hensyn til virke og udviklingsmuligheder.

Til vurdering af spørgsmålet tages udgangspunkt i "Aftale om forsvarets ordning 1993 - 94" af 13. november 1992. I følge aftaleteksten var hovedsigtet med denne aftale dels at afslutte arbejdet med gennemførelsen af aftalen af 14. marts 1989 om forsvarets ordning med senere tillægsaftaler af 26. januar 1990,

3. april 1991 og 14. maj 1992 med en række tilføjelser og justeringer, dels at påbegynde den nødvendige og hensigtsmæssige omstrukturering af dansk forsvar, som den ændrede sikkerhedspolitiske situation tilsiger.

Forud for de nævnte aftaler foregik et større udredningsarbejde vedrørende Forsvaret i 90'erne. Resultatet af dette udredningsarbejde foreligger i form af "Beretning fra Forsvarskommissionen af 1988".

Forsvarskommissionens beretning blev i nogen udstrækning og på enkelte områder overhalet indenom af de omvæltninger, der efterfølgende fandt sted i Østeuropa med Berlinmurens fald, Tysklands genforening, Sovjetunionens opløsning o.s.v. Derfor var det ikke overraskende, at Forsvarsministeriets Rådgivnings- og Analysegruppe (RAG) ved forligsaftalen af 13. november 1992 blev anmodet om bl.a. at analysere de sandsynlige fremtidige konfliktyper og konsekvenser for forsvaret.

Herudover blev RAG anmodet om at gennemføre en række specialanalyser, ligesom en række styrings- og arbejdsgrupper skulle behandle og fremsætte forslag på en række specifikke områder.

RAG rapport "Fremtidige konfliktyper og konsekvenser for forsvaret" af april 1994 er nu kendt. Det samme gælder en række specialanalyser og -rapporter.

Da rapporterne m.v. må formodes at skulle indgå i forhandlingerne omkring et nyt forsvarsforlig, har de selvsagt været imødeset med spænding og stor interesse.

Selvom det i skrivende stund er uvist, hvilke konklusioner politikerne måtte nå frem til, kan det foreliggende materiale vel give et fingerpeg om, hvad Forsvaret, Søværnet og dermed 1. Eskadre kan forvente sig af fremtiden.

For 1. Eskadres vedkommende må det konstateres, at eskadren ikke indtager nogen fremtrædende plads i det omfattende materiale, der foreligger indtil nu. Den fortsatte deltagelse i løsningen af opgaver ved Grønland og Færøerne vurderes således uændret.

Heller ikke fra politisk hold har der siden 1959 været sat spørgsmålstejn ved 1. Eskadres virke eller omfanget heraf. Dette gælder også politiske partier, der traditionelt ikke står i kø for at

tildele ressourcer til forsvaret.

Forholdet skyldes naturligvis, at de opgaver, der er pålagt 1. Eskadre, i stor udstrækning er civilt prægede. Selv de mere militært betonedede opgaver som farvandsovervågning og hævvelse af suverænitet er opgaver, Danmark som suveræn nation ikke kan afstå fra.

Hovedparten af opgaverne er også af en sådan karakter, at de ikke berøres af de stedfundne sikkerhedspolitiske forandringer. Eskadrens fremtidige virke er derfor alene afhængig af i hvilket omfang, opgaverne ønskes løst.

Som nævnt, er der ikke for øjeblikket tegn på, at der inden for en overskuelig fremtid vil ske ændringer i nedadgående retning, for såvidt angår 1. Eskadres virke. Tværtimod vil jagten på havets levende såvel som døde ressourcer kunne medføre krav om øget overvågning af de eksisterende økonomiske zoner, territorialfarvandet og havbunden.

Inspektionsskibet THETIS deltagelse i seismiske målinger i Nordatlanten/grønlandske farvande - det såkaldte KANUMAS-projekt - i sommerhalvåret er en anden opgave, der foreløbig løber til år 2000.

UDVIKLINGSMULIGHEDER

Meget forenklet kan det postuleres, at 1. Eskadres virke i fremtiden vil ligne nutiden. Dette betyder imidlertid ikke, at der ikke kan og bør ske en produktudvikling, og her har eskadren da en række ønsker.

Materiel.

Materiellmæssigt har 1. Eskadre med inspektionsskibene af THETIS-klassen modtaget en skibstype, der har vist sig særdeles velegnet til løsning af de pålagte maritime fredstidsopgaver ved Færøerne og Grønland. Skibene er udstyret med moderne overvågnings- og detektionssystemer, men i overensstemmelse med folketingsbeslutning af 31. maj 1985 er skibene herudover våbenmæssigt alene udstyret med en kanon og dydbomber. I tilknytning til folketingsbeslutningen er fastsat særlige vilkår for

en eventuel senere yderligere bevæbning. Der kræves således enten folketingsbeslutning eller særskilt beslutning mellem forsvarsforligets partier.

Den begrænsede udrustning med våbensystemer gør skibene mindre anvendelige til løsning af deres opgaver i spændingsperioder og krig, idet deres selvforsvarsevne må vurderes som utilstrækkelig.

I aftale om forsvarets ordning 1993 - 94 er følgende fastsat vedrørende deltagelse i NATOs Reaktionsstyrker:

"Dansk sømilitært bidrag til NATOs umiddelbare Reaktionsstyrker vil fra og med udgangen af 1995 bestå af en korvet og en ubåd. Bidraget til Alliancens Hurtige Reaktionsstyrker vil udover den nævnte korvet og ubåd bestå af 2 minerydningsfartøjer. Hertil kommer et dansk sømilitært bidrag på 1-2 inspektionsskibe og 1-2 inspektionskuttere under SACLANTs Hurtige Reaktionsstyrker, hvis aktiviteterne gennemføres inden for de danske enheders traditionelle operationsområde omkring Grønland og Færøerne".

Som eventuel deltager i SACLANTs Hurtige Reaktionsstyrker vil inspektionsskibe og -kuttere i nuværende konfiguration og som "Area Forces" kunne løse en række opgaver. Ud fra et professionelt synspunkt ville det dog være ønskeligt, om skibene besad sådanne egenskaber, at de fuldt ud kunne indgå i en multinational reaktionsstyrke. I det mindste bør skibene kunne tage vare på sig selv, således at de ikke risikerer at blive en hemske frem for en hjælp for den øvrige styrke.

Med den politiske beslutning om deltagelse i SACLANTs Hurtige Reaktionsstyrker er det eskadrens håb, at de pålagte våbenmæssige restriktioner i konsekvens heraf kan løftes og åbne mulighed for, at skibene udrustes primært med luftforsvarssystemer, men også med et egentligt ASW våbensystem som erstatning for eller til supplement af dydbomber.

De fremsatte ønsker gælder primært for THETIS-klassen, der må vurderes at have en levetid på endnu 25 - 30 år. For BESKYTTEREN og de tre inspektionskuttere, der for begge skibsklassers vedkommende forventes at have en levetid til kort efter århundredeskiftet, kan det derimod diskuteres, om det vil

være "cost-effective" at ofre større beløb på en våbenmæssig effektivisering. Til gengæld bliver spørgsmålet aktuelt, når der om nogle år skal opstilles Generelle Militære Krav i forbindelse med erstatningsanskaffelse for disse enheder.

Med tilgangen af THETIS-klassen har 1. Eskadre til løsning af de for øjeblikket pålagte opgaver ikke akut behov for nyt skibsmateriel inden for de nærmeste år. Det må imidlertid forventes, at der omkring århundredeskiftet skal tages stilling til en erstatningsanskaffelse for BESKYTTEREN og de tre eksisterende inspektionskuttere.

I denne forbindelse synes der at være to muligheder. Enten at bygge endnu en THETIS-klasse som erstatning for BESKYTTEREN samt tre inspektionskuttere eller at udarbejde et fælles projekt, hvor de to skibsklasser kombineres.

Hvilken model, der vælges, må i høj grad afhænge af det opgavekompleks, der forventes løst efter ca. år 2005. Forbliver opgaverne uændrede, vil der efter eskadrens vurdering fortsat være behov for 5 inspektionsskibe.

Uanset valg af model må det anses for hensigtsmæssigt, om den med THETIS-klassen og STANFLEX 300 indførte koncept videreføres, for såvidt angår standardisering og fleksibilitet. Ikke kun af materielmæssige men også af uddannelsesmæssige årsager.

Sejladsmønster.

Det eksisterende sejladsmønster ved 1. Eskadre giver kun i ringe omfang eskadren mulighed for at deltage i national øvelsesvirksomhed eller til sejlad i hjemlige farvande i øvrigt.

Nok deltager inspektionsskibene i dag i hjemlige aktiviteter, men dette sker oftest i forbindelse med forskoleperioder, hvor der også skal indøves en lang række sømandsmæssige og havarimæssige færdigheder, som er af afgørende betydning for tjenesten i Nordatlanten.

Det er 1. Eskadres ønske i højere grad at kunne deltage i nationale øvelser m.v., uden at dette influerer på gennemførelsen af de planlagte forskoler.

Deltagelse i PLAYEX/SQUADEX, hvor besætningens uddannelse kan vedligeholdes og rutinerne opnås, vil således

være særdeles ønskeligt. Dette gælder ikke mindst inden for ASW-området, hvor THETIS-klassen er i besiddelse af de nødvendige sensorer.

I et forsøg på at tilgodese ønsket om øget national øvelsesdeltagelse m.v. undersøges for øjeblikket, om en brydning med det gennem mange år etablerede sejladsmønster kan føre til det ønskede resultat. Der er imidlertid mange krav, der må opfyldes i forbindelse med dette arbejde.

Der kræves bl.a.,

- at pålagte opgaver fortsat løses i henhold til givne direktiver,
- at tildelte personel- og budgetmæssige rammer ikke overskrides,
- at der sikres en forsvarlig vedligeholdelse af materiel, og
- at der for personellet sikres balance mellem optjente og afviklede friheder.

De hidtidige undersøgelser viser, at det ønskede resultat vil kunne opnås under visse forudsætninger. Det er imidlertid altafgørende, at de opstillede forudsætninger kan opfyldes. Om dette realistisk er muligt, undersøges for øjeblikket i samarbejde med Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando.

Holder forudsætningerne, vil der set fra 1. Eskadres side kunne opnås en række fordele ved en omlægning af eksisterende sejladsmønster. Ikke blot vil der kunne skabes mulighed for en øget øvelsesdeltagelse, men der vil også være mulighed for en afkortning af de gennem de seneste år praktiserede togtlængder.

Personel

1. Eskadre er personelforvaltende myndighed for ca. 550 personel, heraf ca. 100 officerer omfattende graderne fra premierløjtnant til kommandør.

Overordnet planlægges og tilrettelægges personellet tjeneste i overensstemmelse med personelstrukturens krav, forsvarets personelpolitik samt gældende tjenesteplaner.

Det er eskadrens målsætning:

- At officerer af taktisk retning forretter tjeneste på laveste funktions niveau i ca. 2 år som subaltern officer i inspektionsskibe og som næstkommanderende i inspektionsskuttere. Efter gennemgang af videreuddannelsestrin I forrettes tjeneste på højere funktionsniveau i ca. 2 år som divisionsofficer i inspektionsskibe og som chef for inspektionsskuttere. På et senere tidspunkt kan det blive aktuelt at forrette tjeneste som næstkommanderende i inspektionsskibe (højeste funktionsniveau) og senere igen som chef for et inspektionsskib (chefniveau).
- Officerer af teknisk retning forretter tjeneste på laveste funktionsniveau som elektro- og driftsofficer i 2 - 4 år. Efter gennemgang af videreuddannelsestrin I kan forventes tjeneste på højere funktionsniveau i 3 - 5 år som først vedligeholdelsesofficer og herefter som teknikofficer.

Den opstillede målsætning er baseret på en ren P.83 - struktur og tager således ikke højde for, at der endnu findes personel tilhørende den gamle personelstruktur med dennes forskellige uddannelsesmæssige søjler.

Herudover påvirkes målsætningen naturligvis af Søværnets generelle personelsituation, omend i mindre omfang end gældende for så mange andre tjenestesteder.

Nås frem til et tjenesteforløb, som det skitserede, vil 1. Eskadre være sikret et godt og stabilt erfaringsniveau, som ikke mindst er påkrævet ved sejlads i grønlandske farvande med de specielle forhold, der her gør sig gældende i form af issejlads m.v.

Fordelingen af funktioner på de enkelte funktionsniveauer giver gode muligheder for at gennemføre den sejlene del af et samlet karriereforløb alene ved 1. Eskadre. Denne mulighed er dog næppe attraktiv for det store flertal af officerer, hvilket i stor udstrækning skyldes det særlige sejlads mønster, der

eksisterer ved eskadren, og som medfører længere perioder væk fra familien. I erkendelse heraf er der i tjenesteforløbet åbnet mulighed for en udveksling af personel med øvrige eskadrer og på de højere funktionsniveau er gjort plads til stabstjeneste o.lign.

1. Eskadre vil i denne sammenhæng finde en udveksling af officerer mellem eskadren og STANFLEX 300 for ideel. Årsagen hertil er det store systemsammenfald, der er mellem THETIS-klassen og STANFLEX 300.



Inspektionsskibet THETIS

AFSLUTNING

Baseret på det indtil nu foreliggende materiale vurderes sammenfattende, at der ikke inden for en nærmere årrække vil ske væsentlige ændringer, for såvidt angår 1. Eskadres virke. Eskadren vurderes således ikke i større omfang at bliver direkte berørt af de politiske forhandlinger, der vil finde sted i forbindelse med indgåelsen af et nyt forsvarsforlig.

Udviklingsmæssigt er det imidlertid eskadrens håb, at der i forbindelse med nævnte forhandlinger åbnes mulighed for en våbenmæssig udrustning af THETIS-klassen i form af især luftforsvars- og ASW-våben.

Internt er det endvidere eskadrens håb, at der kan findes frem til en model for en ændring af det eksisterende sejlads mønster. En model, der tilgodeser ønsket om en øget øvelsesdeltagelse i hjemlige farvande, men som også for personellets vedkommende kan medføre kortere togtlængder.

STATUS OG FREMTIDEN FOR 2. ESKADRE

Af kommandør A. Fiedler

INDLEDNING

I denne artikel vil der blive givet en status for forholdene i 2. Eskadre nu cirka to år efter flytningen fra Flådestation København til Flådestation Korsør og hvilke planer der foreligger omkring de sejlene enheders udvikling og opdatering med materiel i de kommende år. Herudover vil blive beskrevet, hvorledes eskadren løser de pålagte opgaver, samt hvilke ønsker der er til fremtidigt sejlene enheder. Søværnets nationale og internationale opgaver både nu og ud i en forudsigelig fremtid er detaljeret og grundigt beskrevet i artikler i dette tidsskrift i 1994, og jeg finder ikke at kunne bidrage med nye eller supplerende oplysninger dertil.

PLACERING

Eskadrestaben er lokaliseret i stueetagen af Flådestation Korsørs administrationsbygning, med den operative del af staben samplaceret med 4. Eskadres stab i den vestlige ende og eskadrenes Fællesdivision samt eskadrenes personelforvaltende myndigheder (PMYer) placeret i den midterste del af bygningen. De kontormæssige forhold, specielt for Fællesdivisionen og PMYerne, er snævre og bærer præg af, at der er sket indflytning i faciliteter, der tidligere har været anvendt til andre formål, foruden at de pladsmæssige forhold ikke tillader udvidelser af organisationen.

Eskadrens sejlene enheder er placeret med korvetterne i flådehavnens østside og STANFLEX 300 enhederne og orlogskutterne i vestsiden. Det er derfor nødvendigt med en vagt-

gruppe ved østkajen og en på vestkajen. Sidst i 1995 forventes det, at den gamle "Sten og Grus" kaj i havneområdet lige nord for flådestationen vil være repareret og indhegnet i tilknytning til flådestationen, hvorefter korvetterne vil blive placeret på flådestationens nye nordkaj. STANFLEX 300 enhederne og orlogskutterne vil derefter blive fordelt på øst- og vestkajen. Der må så oprettes yderligere en vagtgruppe i 2. Eskadre.

Den nuværende placering af skibene medfører et stort antal forhalinger, specielt af STANFLEX 300 enhederne i forbindelse med installationsarbejder, i 1994 ialt 1186. Dette forhold forventes forbedret i de kommende år i forbindelse med STANFLEX projektets færdiggørelse og ibrugtagning af flådestationens nordhavn, hvorved der bliver mere plads til at ligge langs med kajerne og ikke som nu i tre-skibs kvejl.

ORGANISATION



Eskadrestaben er organiseret med fire divisioner, i.e. operationer, teknik, forvaltning og fællesdivisionen for 2. og 4. Eskadre.

Operationsdivisionen består af en taktisk divisionsofficer, der har forudgående tjeneste i enhederne og derigennem et indgående kendskab til de operationer og forhold, som disse opererer og fungerer under. Operationsdivisionen styrkes på ad hoc basis med personel fra skibene til løsning af specifikke opgaver, og fremover vil der i vid udstrækning finde en yderligere delegering af planlægningsmæssige opgaver sted til de sejlede divisionschefer.

Teknikdivisionen består af eskadreteknikofficeren, eskadrevedligeholdelsesofficeren, der samtidig er teknisk koordinator for eskadrens STANFLEX 300 enheder, en eskadreelektronikofficer, en eskadreartilleriofficer, der samtidig er artilleriofficer i nøglekorvetten, og en eskadreteknikbefalingsmand, der er ældste maskinbefalingsmand for alle orlogskutterne samt eskadresanitetsbefalingsmanden. Sidstnævnte er også koordinator af erhvervspraktikanter i eskadren (i 1994 106 personer) og daglig leder for eskadrens sikkerheds- og miljøudvalg.

Forvaltningsdivisionen er organiseret i en økonomisektion og en personelsektion. Den ledes af en kaptajnløjtnant, der samtidig er leder af økonomisektionen samt eskadrens personelofficer. Personelsektionen er eskadrens PMY og den ledes af en chefsergent assisteret af en marineoverkonstabel. Med henblik på at kunne udføre lønrapportering på alt eskadrens personel er personelsektionen suppleret med en oversergent og en marineoverkonstabel.

Eskadrenes Fællesdivision Korsør er Regnskabsførende Institution (RI) for myndighederne 2. Eskadre og 4. Eskadre og indgår organisatorisk som en del af 2. Eskadres stab med Chefen for 2. Eskadre som Chef RI. Fællesdivisionen er organiseret i en administrationssektion, et sekretariat og en forplejningssektion. Fællesdivisionen ledes af en orlogskaptajn, der samtidig er leder af sekretariatet. Sektionerne ledes af seniorsergenter, og i bemanningen indgår både civilt og militært personel.

Eskadrestaben er med det tilkommanderede personel, suppleret med personel tilkommanderet ud over norm, i stand til at løse de nuværende pålagte opgaver. Personel ud over norm er specielt nødvendige til løsning af de delegerede opgaver inden for personel- og økonomiforvaltningsområdet, men for øjeblikket arbejdes der på en justering af eskadrens bemandingsreglement, således at dette afspejler den faktiske løsning af pålagte arbejdsopgaver.

Eskadrens sejlede enheder er inddelt i divisioner efter skibstyper, således at korvetterne alle indgår i Division 21 med en kommandørkaptajn som divisionschef og STANFLEX 300 enhederne i Division 22, 23 og 24 med to kaptajnløjtnanter som divisionschefer og en orlogskaptajn som ældste divisionschef. Orlogskutterne danner division 29 med en premierløjtnant som divisionschef.

ESKADRESTABENS OPGAVER

Personelforvaltning.

Som personelforvaltende myndighed administrerer og fordeler personelsektionen ialt 480 personer, hvoraf de 56 er værnepligtige. Dilemmaet i forvaltningen er for de teknisk avancerede korvetter og STANFLEX enheder specielt karakteriseret ved skismaet mellem, at mange bemandingsposter kræver en lang uddannelse og oplæring for at nå et anvendeligt erfaringsniveau, og at der i søværnet gennem mange år har været tradition for en meget fleksibel og omskiftelig anvendelse af den enkelte person. I fremtiden bør der stræbes efter lang tjenestetid i den enkelte stilling og i samme skibstype, hvis materiellet skal udnyttes hensigtsmæssigt. En tjenestetid på fire år i operative og tekniske stillinger vil fremover ikke være urealistisk.

Samme forhold er også ved at udvikle sig for de forvaltningsmæssige stillinger, hvor der kræves et indgående kendskab til forvaltningsmæssige regler, direktiver og praksis hos den enkelte medarbejder, hvad enten det er en officer, mellemlider eller en konstabel.

På det sidste er der iværksat en prøveordning, hvor eskadren

selv skal udarbejde og forhandle eskadrens bemandingsreglementer. På nuværende tidspunkt er disse godkendt for alle sejlene enheder og kun eskadrestabens udestår.

Budgettering.

Eskadren er ansvarlig for udarbejdelse af budget for de planlagte aktiviteter og for den økonomiske gennemførelse. Dette har medført en intensiv dialog med Søværnets operative Kommando og med eskadrens enheder, således at der skabes sammenhæng mellem mål og midler og ikke mindst en stor økonomisk ansvarlighed hos de, der bruger pengene; især de sejlene enheder.

Typeansvar.

Eskadrestaben har kontrollen og koordineringen af eskadreflådechefens ansvar som typechef for tre meget forskellige skibstyper med tilhørende våben- og sensorsystemer. Dette indebærer en tæt kontakt med flådestationens værksteder og materielkommandoenes sagsbehandlere for at afhjælpe opståede fejl og mangler samt at sikre klargøringen af de enheder, der skal afgå til operativ tjeneste i danske farvande eller ved internationale opgaver.

På baggrund af indhøstede erfaringer, især ved udsendelse af korvetterne til internationale opgaver, har eskadren afholdt materielkoordineringsmøder under ledelse af eskadreteknikofficeren med deltagelse af den enkelte enheds tekniske personel og besluttende personel fra materielkommandoen og fra flådestationen, således at der kan opstilles en godkendt plan for vedligeholdelse, eftersyn og reparationer med udpegning af ansvarligt personel og fastlæggelse af terminer. Dette møde følges op med møder i stigende hyppighed efterhånden som afsejlingstidspunktet nærmer sig.

Operativ planlægning.

I tæt samarbejde med operationsafdelingen i Søværnets operative Kommando deltager eskadrens operationsdivision i planlægning, koordinering og gennemførelse af sejlprogrammet og øvelsesdeltagelse for eskadrens enheder. Hertil kommer afprøvningen af nyt materiel i STANFLEX 300 enhederne med til-

hørende prøvesejladser, der skal inkorporeres i programmet for skibenes deltagelse i farvandsovervågningen.

Tidligere var eskadreoperationsofficeren meget beskæftiget med planlægning og gennemførelse af øvelsesaktiviteter, men de andre arbejdsopgaver er nu blevet så tidskrævende, at øvelsesarbejdet er delegeret til korvetterne og STANFLEX divisionscheferne på skift i samarbejde med eskadrestaben og under ansvar over for eskadrechefen.

SEJLENDE ENHEDERS OPGAVER

I den almindelige dagligdag, hvor søværnet løser de fredstidsmæssige opgaver med farvandsovervågning og øvelsesaktiviteter, udfører STANFLEX 300 enhederne og orlogskutterne i tørn patruljetjeneste under taktisk kontrol af marinedi- strikterne. Til enhver tid er der 2 STANFLEX enheder og 3 orlogskuttere på tjeneste enten i søen eller i havn på en times sejlvarsel. Patruljeperioderne er 3 uger for patruljefartøjerne og 2 uger for kutterne, hvilket tilgodeser en hensigtsmæssig afvikling af frihed og daglig tjeneste ombord, mens enhederne har liggeperioder på flådestationerne.

Siden januar 1994 har eskadren haft en korvet klar på 48 timers varsel til afsejling for at indgå i de umiddelbare reaktionsstyrker eller en korvet indgår i STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC.

Korvetterne og STANFLEX enhederne deltager i størst muligt omfang i alle nationale maritime øvelser og i NATO øvelser i nærområdet, for derigennem at opnå og vedligeholde den størst mulige operative kunnen på alle de sømilitære områder inden for våbenanvendelse og operationer. Korvetternes deltagelse i embargooperationer, bl.a. den fredsbevarende operation SHARP GUARD, med anråbelse, boarding og kontrol af handelsskibe, har intensiveret og udviklet de nationale øvelser i disse discipliner, således at enhederne og deres boardinghold er kvalificerede til at kunne klare skarpe situationer på et højt trusselsniveau.

STATUS FOR DE SEJLENDE ENHEDER**Korvetterne.**

Korvetterne indgik i flådens tal i begyndelsen af firserne. De er fra nu af og indtil århundredeskiftet ved midten af deres forventede operative levetid, og de har i perioden gennemgået løbende opdateringer og fornyelser. Det som trænger sig på er en fornyelse af varslingsradaren (AWS-5) og kampinformationssystemet (CEPLO), der begge er teknisk slidte og ikke har den forventelige operative driftsikkerhed. Herudover vil det være ønskeligt om der installeres et effektivt antiubådsvåbensystem, måske med tilhørende variabel dybdesonar (VDS). Beboelsen for personel med lukafer og banjer under hoveddækket trænger også til en gennemgribende renovering og modernisering, foruden at skibene skal udrustes med et klimaanlæg med større kapacitet end det nuværende luftkølesystem.

Søværnets Materielkommando og eskadren arbejder på specifikationerne for dette mid-life-update (MLU) som forventes iværksat for korvetten PETER TORDENSKIOLD i 1996 og afsluttes med NIELS JUEL i 1999/2000. Korvetterne vil derefter kunne bevare operativ status indtil perioden 2010 - 2015.



Korvetten OLFERT FISCHER

STANFLEX 300 enhederne (ikke MCM).

Søværnet har nu modtaget 13 af de ialt 14 enheder efter STANDARDFLEX 300 (STANFLEX 300 eller SF300) koncepten. Den sidste enhed vil tilgå eskadren medio 1995 for udrustning under Søværnets Materielkommando. En af enhederne er udrustet som minerydningsfartøj i 3. Eskadre, og 2. Eskadre vil til oktober overføre yderligere en enhed til 3. Eskadre som MCM enhed. De øvrige enheder er udrustede som farvandsovervågningsenheder, heraf to enheder med VDS modul ombord. En enhed afprøver det torpedovåbensystem, som til sin tid skal udgøre en del af kampenhedens samlede våbensystem. Samtidig udfører nogle enheder afprøvning og evaluering af den nye tredimensionale varslingsradar (TRS- 3D).

STANFLEX enhederne er afprøvet med fuld minelast ombord under forskellige vejrconditioner og ved krappe manøvrer, og det er eskadrens vurdering, at skibene er fuldt operative som hurtigtgående små minelæggere. Dermed er søværnets mineberedskab og lægningskapacitet tilført et stort og fleksibelt potentiale. I de kommende fem år vil der tilgå HARPOON moduler, SEASPARROW moduler og våbenmoduler til antiubådsbekæmpelse. Moduler til specialopgaver er i operativ drift, og eksempelvis har patruljefartøjet GRIBBEN været anvendt som søopmålingsfartøj i danske farvande i 1994 med meget godt resultat. Eskadren og Søværnets Materielkommando arbejder fortsat på udvikling af det potentiale, der ligger i fartøjernes anvendelse til civilorienterede opgaver.

STANFLEX projektet gennemføres i overensstemmelse med de fastlagte tidsplaner og på nuværende tidspunkt er enhederne fuldt operative som patruljefartøjer i farvandsovervågningen og som minelæggere. I 1995 forventes sonarsystemet (VDS) i antiubådsrollen at blive fuldt operativt og der påregnes taget beslutning om hvilket antiubådsvåbensystem, der vil blive kontraheret.

Første kampenhed vil sandsynligvis være operativ i 1998 med alle våbenmodulerne ombord, men eskadren påbegynder i 1995 den operative opkøring af besætningerne til kamprollen gennem deltagelse med 2 enheder i den årlige torpedo-

missilbådsøvelse BOLD GAME. Fremover planlægges der på et tæt samarbejde imellem STANFLEX enheder og WILLEMOES enheder i alle taktiske øvelser.

Eskadrens samarbejde med Den mobile Vedligeholdelsesafdeling (MOVA) i 4. Eskadre for servicering af STANFLEX enhederne på 1. og 2. echelon niveau fungerer meget tilfredsstillende og har bidraget betydeligt til det samlede projekts effektive gennemførelse. MOVA besidder i dag en stor ekspertise på enhedernes skrog, maskineri, sensorer, elektroniske systemer og modulsystemer.



Patruljefartøjet STØREN

Orlogskutterne.

De ni orlogskuttere blev bygget i slutningen af tresserne og begyndelsen af halvfjerdserne, og har lige siden fungeret som arbejdshestene i farvandsovervågningen og ved løsning af specialopgaver. Kutternes skrog, maskineri og aptering er løbende vedligeholdt og renoveret, således at de med det gældende eftersynsprogram vil kunne bibeholdes til operativ tjeneste indtil perioden 2005 - 2010.

Eskadren finder, at der skal gennemføres en renovering af næsten alt materiel i styrehuset, således at den babylonske installation af instrumenter m.m. gøres funktionel og hensigtsmæssig under anvendelse af nutidig teknik. Kutterne ønskes udstyret med selvstyrer, moderne ekkolod, ny dagslysradar evt. med ARPA facilitet og med ny radiostation, idet den gamle er af ældre dato.

Eskadren er i samarbejde med Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando i gang med at udarbejde et arbejdsprogram for denne mindre opdatering af kutterne, som ikke behøver at være særlig økonomisk bekostelig.

FREMTIDIGE OPGAVER FOR DE SEJLENDE ENHEDER

Grundlaget for de opgaver, som eskadrens enheder skal være med til at løse i den overskuelige fremtid, er godt beskrevet i den gældende forsvarslov, som bl.a. anfører, at søværnets enheder skal kunne deltage i forsvaret af NATO's område, og kunne demonstrere solidaritet ved indsættelse sammen med reaktionsstyrker i overensstemmelse med alliancens strategi. Herudover skal enhederne på mandat fra FN eller OSCE direkte eller stillet til rådighed gennem NATO, kunne bidrage til løsning af konfliktforebyggende, fredsbevarende, fredsskabende, humanitære og andre lignende opgaver.

Som en generel og tidløs opgave skal søværnet medvirke til Danmarks forsvar og til hævdelse af Danmarks suverænitet.

En korvet planlægges til at kunne indgå i NATO's umiddelbare reaktionsstyrker, og Forsvarsministerens Rådgivnings- og

Analysegruppe (RAG) har i rapporten om "Fremtidige konflikttyper og konsekvenser for forsvaret" af april 1994 anbefalet, at søværnet herudover bidrager med et kommando- og støtteskib til de umiddelbare reaktionstyrker, og med yderligere en korvet samt 7 kampskibe (STANFLEX 300/torpedo-missilbåde) til de NATO area forces, som skal operere i Danmarks nærområde til indledende krisestyring i regionen og som supplement til reaktionsstyrkerne, når de udfører krisestyings- og forsvarsoperationer i området.

I den i januar 1995 udgivne rapport fra RAG om "WILLEMoes-klassen, Fremtidige opgaver og anvendelse mv." er der bl.a. anført følgende:

"Med den nuværende og forudsete sikkerhedspolitiske situation og de deraf følgende opgaver bliver alsidighed, fleksibilitet og udholdenhed, herunder evne til fjernere og længerevarende operationer og indsats i krisestyingsøjemed, tillige afgørende kriterier..... peger mod i højere grad at anvende større platforme, som med større alsidighed, sødygtighed og en udholdenhed, der måles i uger og ikke timer og dage, vil være mere anvendelige i forbindelse med krisestyring mv. i en bredere geografisk ramme".

SEJLENDE ENHEDER OG FREMTIDENS OPGAVER

Korvetterne.

Korvetterne har deltaget i internationale operationer siden 1990, hvoraf den ene deployering strakte sig over et år og de øvrige over perioder på ca. tre måneder. Konklusionen fra disse togter har været, at korvetterne er godt og alsidigt udrustede med sensorer, kommando- og kommunikationssystemer samt våben til både eget forsvar og angreb på overflade- og luftmål. Besætningens størrelse tillader opretholdelse af kampberedskab i et trusselsmiljø over en periode på normalt omkring en uge, samtidig med at skibet kan udføre eksterne kontrolopgaver (boarding) af handelsskibe. Korvetternes sødygtighed er underlagt visse begrænsninger grundet skibsstørrelsen, foruden at denne også er en begrænsende faktor for korvetternes evne til

at kunne oplagre kritiske forsyningsgenstande ombord, herunder mængden af medbragt proviant.

At korvetterne ikke er udstyret med egen helikopter til opklaringsopgaver og overførsel af kontrolholdet, anses på nuværende tidspunkt for en mangel i den operative evne, og det vil fra at være en ønskelig egenskab over de næste fem år udvikle sig til at blive et operativt krav for deltagelse i internationale operationer, hvor større danske orlogsskibe skal arbejde sammen med multinationale flådestyrker.

Korvetterne har udført deres opgaver i international sammenhæng meget tilfredsstillende og høstet mange rosende ord for deres indsats fra styrkecheferne, og de vil også i resten af deres operative levetid kunne deltage i NATO, FN og OSCE operationer med de begrænsninger som skibsstørrelsen sætter for sødygtighed, udholdenhed og forsyningsmæssig kapacitet. Den manglende helikopter vil de andre enheder i styrken skulle kompensere for.

STANFLEX 300 (ikke MCM).

På nuværende tidspunkt vil STANFLEX 300 enhederne kunne udføre opgaven farvandsovervågning i internationale operationer, men enhedernes sømilitære evne er endnu af begrænset værdi, da kun kanonsystemet er operativt. Kampversionen forventes først fuldt operativ i 1998, hvorefter Danmark vil kunne tilmelde en særdeles kampkraftig mindre enhed med meget stor selvforsvarsevne til NATOs reaktionsstyrker.

STANFLEX 300 enhedernes besætninger er gennem deres tømvisse tjeneste i farvandsovervågningen veluddannede i særlige sømandsmæssige færdigheder, såsom eftersøgnings- og redningstjeneste, assistance til andre skibe, afvisning og kontrol af skibsfarten samt søopmåling, transportopgaver og forureningsbekæmpelse.

Disse enheder vil kunne blive et meget anvendeligt bidrag til både fredsbevarende, fredsskabende og humanitære/ civile opgaver i internationalt regie samt som fremtidens patrulje- og kampfartøjer i det hjemlige forsvar.

Orlogskutterne.

De ni orlogskuttere, inklusive dykkerskibet LÆSØ, vil for en mindre og overskuelig økonomisk investering kunne indgå som patruljefartøjer i farvandsovervågningen og til specialopgaver i de næste 10 til 15 år. Derefter bør de erstattes af moderne fartøjer af en simpel og robust type, dog gerne lidt større end de nuværende, således at specielt beboelses- og opholdsforholdene forbedres.

Større enheder.

Eskadren ønskes ved årtusindeskiftet tilført et antal større enheder til udførelse af de internationale opgaver i FN og OSCE sammenhæng og til deltagelse i NATO reaktionsstyrker. Disse større enheder kan med fordel bygges på THETIS-klassens grunddesign med samme modulariserede standardsystemer inden for sensor-, kommando- og våbensystemer som i STANFLEX 300 enhederne.

Enhederne skal være udrustet med helikopter og med våbensystemer til såvel selvforsvar som angreb, herunder også antiubådskrigsførelse. Besætningens størrelse skal tilgodese samme opgaveløsninger som korvetterne og udholdenheden skal forøges til tre uger i søen med mulighed for genforsyning af olie i perioden. Ved udholdenhed skal i denne sammenhæng også forstås, at enhederne er udstyret med effektive sensor-, kampinformations- og våbensystemer, der er optimalt driftsikre og lette at vedligeholde.

Såfremt enhederne konstrueres dertil, vil de tillige kunne fungere som minelæggere, til transport af militære køretøjer, som hospitalsskib, som kommandoskib og som logistisk støtteskib for deployerede STANFLEX 300 enheder.

Sådanne større enheder vil tilføre søværnet og dansk forsvar et stort potentiale til indsættelse i internationale operationer, og de vil være et vægtigt bidrag fra dansk side til bevarelse af fred og stabilitet i verden samt ved hjælpearbejde i humanitære operationer overalt på kloden.

AFSLUTNING

I 2. Eskadre indgår i dag effektive enheder, der allerede deltager i løsningen af internationale opgaver i FN regie; under Golfkrigen direkte og i Adriaterhavet stillet til rådighed gennem NATO. Eskadrens evne til at levere enheder til denne opgave vil forøges i de kommende år gennem færdiggørelse af STANFLEX 300 konceptens enheder, der tilfører flåden fleksible, udholdende og sødygtige enheder med gode sensorer, kommando- og kontrolfunktioner og en forbedret luftforsvarsevne i forhold til andre enheder af tilsvarende størrelse.

Søværnets opgaver i danske farvande kan i samarbejde med flådens øvrige enheder løses effektivt i det kommende tiår af korvetterne, STANFLEX 300 enhederne og orlogskutterne.

Jeg finder, at de forudseelige opgaver i fremtiden, og med den forventelige udvikling på det sømilitære område ved deltagelse i multinationale flådestyrker, vil gøre det ønskeligt, at søværnet tilføres større kampenheder specielt konstrueret til deltagelse i fredsbevarende, fredsskabende og humanitære konfliktforebyggende operationer overalt i verden.

Disse enheder skal bygges i henhold til de principper, der allerede er anvendt i moderniseringen af flådens sejlene materiel, nemlig standardisering og fleksibilitet.

STATUS OG FREMTIDEN FOR 3. ESKADRE

Af kommandør N. A. Bindner

INDLEDNING

I fortsættelse af en række artikler i tidsskriftet, der orienterer om dansk forsvars internationale engagement samt operative og materielmæssige perspektiver for søværnet, er eskadrene bedt om at give deres bud på eskadrenes fremtidige udviklingsmuligheder.

Inden 3. eskadres fremtidige virke vurderes, vil eskadrens situation i dag blive præsenteret.

Forøvrigt kan man med en vis ret sige, at fremtiden - set i relation til NATO's nye styrkestruktur - for 3. eskadres enheder begyndte den 26 maj 1974, hvor ministrygeren AARØSUND som den første danske enhed indgik i NATO's stående minerydningsstyrke (Standing Naval Force Channel), som idag kategoriseres som en umiddelbar reaktionsstyrke. Siden 1974 har samtlige skibstyper i eskadren (undtagen FLYVEFISKEN-klassen) deltaget i perioder af varierende længde og i varierende antal i denne styrke.

3. ESKADRE I DAG

Mineskibseskadren blev etableret i NOV 1975 ved sammenlægning af minelægger- og ministrygereskadrene og blev baseret på Holmen. I 1985 flyttede ministrygerne og kabelminelæggerne til Korsør og fra 1 APR 1992 flyttede både eskadrestaben, de store minelæggere og kabelminelæggerne til Frederikshavn, hvorimod minestygerne forblev i Korsør. Ligeledes pr. 1 APR 1992 ændrede eskadren navn til 3. Eskadre.

Eskadren er organiseret i 3 divisioner:

- DIV 31 med minelæggere af FALSTER-klassen.
- DIV 32 med kabelminelæggere af LINDORMEN-klassen.
- DIV 33 med minestrygere af SUND-klassen, og siden 8 APR 1992 endvidere den første STANFLEX 300 i minerydningsrollen (FLYVEFISKEN).

Herudover har eskadren permanent stillet en FALSTER-klasse til rådighed for Chefen for Skoledelingen som skoleskib.

En nærmere gennemgang af enhederne og deres fremtid vil blive foretaget senere.

Eskadrestaben.

Til at assistere eskadrechefen i hans ledelsesmæssige funktioner er staben formeret i en operations-, teknisk- og forvaltningsdivision, ialt bestående af 5 officerer, 1 chefsergent, 1 seniorsergent og 1 marineoverkonstabel. Fællesdivisionen under 1. Eskadre yder den nødvendige administrative støtte. I lighed med andre eskadrer delegeres en del fagsagsområder og planlægning af øvelsesaktiviteter til de 3 divisionschefer i de sejlede enheder.

Eskadren er pålagt at føre tilsyn med henlagte sæsonudrustede enheder (SKA - og SKB både, SVANEN og THYRA samt DANNEBROG) ved flådestation Frederikshavn samt at opstille disse enheder i henhold til deres udrustningsplaner. Funktionerne i forbindelse hermed styres af staben og udføres med personel fra eskadrens enheder, flådestationen og særligt udpeget personel.

Eskadren assisterer endvidere Skoledelingen og DANNEBROG med budgettering, budgetopfølgning og -kontrol.

Personel.

Eskadren er udover at være personelmyndighed (PMY) for 3. eskadres enheder tillige PMY for Skoledelingen og DANNEBROG og forvalter mellem 380 og 450 personer, heraf 100 værnepligtige, når de sæsonudrustede enheder er bemanded. Det varierende antal personer skyldes det varierende antal elever,

der er tilkommanderet.

Sejlende enheders opgaver.

Udover at deltage i (assistere) farvandsovervågningen og indgå i SAR-beredskabet, er enhedernes aktiviteter koncentreret om enhedsuddannelse og operativ samvirkeuddannelse med det overordnede mål, at eskadren råder over veluddannet personel og enheder, der er trænet til et niveau, der sikrer forsvarlig, professionel løsning af minelægnings- og minerydningsopgaver, og som kan måle sig med tilsvarende allierede flådeenheder. Uddannelsen og træningen foregår i det væsentligste til søs og i størstedelen af tiden som flerskibsøvelser med varierende deltagerantal. Herunder opfyldes endvidere kravet om friskning og uddannelse af mobiliseringsbesætninger.

Eskadrens minelæggere gennemfører parallelt med hovedopgaverne skolesejls for vagtchefelever, kadetter, kadetaspiranter og marineelever i de perioder af året (3-6 måneder), hvor Skoledelingens kapacitet hertil er utilstrækkelig. Denne opgave har kunnet løses med tilfredsstillende resultat ved fleksibel planlægning og med en relativ lille forøgelse af sejldage.

Eskadren deltager hvert år med en enhed (ministryger) i NATO's stående minerydningsstyrke, som regel i to perioder af hver 2 - 3 måneders varighed. Periodevis stilles endvidere en minelægger til rådighed som kommandoplatform for denne styrke.

I SEP sidste år afvikledes for første gang en "partnerskab-for-fred" øvelse for minerydningsstyrker mellem Tyskland, Polen og Danmark benævnt BALTIC ENDEAVOUR. Fra dansk side deltog minerydningsfartøjet FLYVEFISKEN. Det forventes, at denne type øvelse vil fortsætte i de kommende år, eventuelt udvidet med minerydningsenheder fra flere Østersønationer.

FREMTIDENS OPGAVER

Minevåbnet generelt.

Minelægning er et væsentligt nationalt krisestyringsinstrument. Forsvarsministerens Rådgivnings- og analysegruppe (RAG) anfører i sin rapport "Forsvarets rolle i krisestyring" af marts 1994 følgende:

"En forøgelse af det militære beredskab beror på en lang række beredskabsforanstaltninger, der hver især kan betragtes som en krisestyringsforanstaltning. Som et eksempel fra den øvre del af spektret kan nævnes bl.a. ombordtagning af miner. I den øverste del af spektret findes foranstaltninger som overtagelse af kontrollen med skibs- og lufttrafik og udlægning af miner m.v. Selvom mineudlægning generelt tilhører den øverste del af krisestyringsspektret, kan dens praktiske gennemførelse signalere varierende opfattelse af situationens alvor. I den nedre del kan formålet f.eks. blot være at muliggøre bedre kontrol med skibstrafikken. I den øvre del kan der være tale om mere omfattende mineudlægning med henblik på blokering af passage eller som led i etablering af et egentligt anti-invasionsforsvar:"

Defensive mineringer vurderes også fremtidigt at være et centralt element i såvel mulige krisestyringsforanstaltninger som i søforsvaret af Danmark.

I sin artikel "Dansk forsvars internationale engagement" skriver viceadmiral H. Garde følgende om det udvidede forstærkningsbegreb i NATO strategien:

" Et udvidet forstærkningsbegreb indebærer, at alle styrke kategorier kan indgå i en forstærkningsrolle, og at såvel indsættelse af reaktionsstyrker som forskydning af hovedforsvarsstyrker fra mindre til mere truede områder betegnes som en forstærkning. Begrebet indebærer endvidere en grad af gensidighed, hvorfor Danmark må være rede til at deltage med styrkebidrag for at demonstrere solidariteten i en

given situation".

Minevåbnet (de minelæggende enheder) indgår i NATO's nye styrkestruktur som hovedforsvarsstyrker. Minelægningsopgaver i NATO's område uden for nærområdet kan således ikke udelukkes. Sandsynligheden for at Danmark vil afsætte minelægningsstyrker til opgaver udenfor nærområdet, såfremt en anmodning fra NATO foreligger, skal ikke nærmere vurderes, idet det vil være en eksklusiv politisk afgørelse i den pågældende situation. Der skal i denne forbindelse blot peges på, at søværnet principielt kan bidrage til opgaver uden for nærområder på følgende måder, enten hver for sig eller som en kombination heraf:

- Mineplanlægningsassistance,
- minelægningsenhed(er),
- miner.

Da forholdet mellem minebeholdning, lægningskapacitet og foreliggende minelægningsopgaver i nærområdet vurderes at være velafbalanceret, vil en eventuel afgivelse af miner til anvendelse uden for nærområdet kunne medføre en større eller mindre forrykkelse af denne balance.

Sammenfattende konkluderes det, at minevåbnet fortsat har en central rolle i forsvaret af nærområdet. Opgaver uden for nærområdet kan ikke udelukkes, f.eks. i form af, at lægningskapacitet stilles til rådighed for lægning af andre NATO-nationers miner.

Miner.

I perioden fra 1986 og til idag har minebeholdningen undergået noget, der ligner en total fornyelse. Ældre minetyper er løbende erstattet med den nye anti-invasionsmine SAI, bundminen SGM80 og den kabelkontrollerede minetype 19. De to første miner er udviklet i et samarbejde mellem Danmark og Tyskland, hvorimod sidstnævnte type er rent dansk udviklet. De nye miner er udstyret med moderne mikroprocessor teknik, som gennem en avanceret signalbehandling giver mineplanlæggeren en hidtil uset

fleksibilitet i dimensioneringen af minefelter.

Minelægningskapacitet.

Søværnets egentlige minelæggere er FALSTER- og LINDORMEN-klasserne. STANFLEX 300 har minelægning som en af mange roller. Torpedomissilbådene af WILLEMOES-klassen har en mindre minelægningskapacitet, der gør dem særligt egnede til taktisk minering.

Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe anfører i rapporten "Fremtidige konflikttyper og konsekvenser for forsvaret" af april 1994 følgende vedrørende de egentlige minelæggere:

"Minelæggere af FALSTER-klassen er anskaffet i begyndelsen af 1960'erne. De er beregnet til og anvendelige i nærområdet, men er kun begrænset anvendelige i fjernere områder, primært på grund af begrænset alsidighed, fleksibilitet, sødygtighed samt en yderst begrænset selvforsvarsevne. De kan dog i nogen udstrækning anvendes til kommando- og støtteskibsfunktioner for minerydningsenheder og lignende, ligesom de fortsat kan anvendes som skoleskibe i og uden for nærområdet. Klassen gennemgår en begrænset levetidsforlængelse, og den tekniske tilstand må derefter betegnes som værende acceptabel, med en mulig levetid til omkring år 2005 (afhængig af det enkelte skibs tilstand)."

"Kabelminelæggerne af LINDORMEN-klassen er anskaffet i slutningen af 1970'erne. De er som de store minelæggere anvendelige i nærområdet, men er kun begrænset anvendelige i fjernere områder. De kan dog i nogen udstrækning anvendes til kommando- og støtteskibsfunktioner for minerydningsenheder og lignende. Den tekniske tilstand er god, med forventet levetid til efter år 2005."

Levetidsforlængelsen af FALSTER-klassen nærmer sig sin afslutning og har udover renovering af det skibs- og maskintekniske område omfattet et nyt operationsrum med plot-datasystem og minecomputer, der fuldautomatiserer hele

minelægningsprocessen. Herudover er artilleripjecerne blevet modificeret, SEAGNAT chaff-raketter indført og i øjeblikket pågår installation af et let missilsystem STINGER. Udover at levetidsforlængelsen har virket meget motiverende for besætningerne, der føler, at de har fået en relativ moderne "arbejdsplads", har den betydet en tiltrængt effektivisering i samarbejdet med flådens andre enheder, specielt korvetterne.

Siden 1982 har LINDORMEN-klassen i perioder indgået i NATO's stående minerydningsstyrke (STANAVFORCHAN) som kommandoskib og forsyningsenhed, en rolle som klassen har gjort god fyldest i. Kabelminelæggerne anvendes derudover som torpedoindbjæringsfartøjer, en kapacitet, som er af særlig betydning i vinterhalvåret, hvor de små torpedoindbjæringsbåde ofte ikke kan operere på grund af vejrforholdene. Enhederne vil i perioder fremover fungere som udcheckningsplatform for vagtchefelever i den udstrækning FALSTER-klasse enhederne ikke har kapacitet hertil. For løsning af hovedopgaven, lægning af kabelkontrollerede minefelter, er skibsklassen optimal. Da den endvidere er teknisk ukompliceret og relativ billig i drift, vurderer eskadren, at det er lønsomt at bibeholde skibstypen længst muligt. En afløser for skibstypen bør dog være mere alsidig, f.eks. en STANFLEX 300 enhed.

I 1993 indgik en FALSTER-klasse som kommando- og støtteskib i STANAVFORCHAN for første gang. Enheden vurderes særlig velegnet i denne alternative rolle, som ikke er ny, idet FALSTER-klassen i nationalt regi ofte har været anvendt som kommandoplattform under større øvelser samt som depotskib for ubåde og torpedobåde. Sammenlignes FALSTER-klassens nuværende konfiguration med de enheder, som andre nationer deltager i STANAVFORCHAN med som kommando- og støtteskib, vurderes FALSTER-klassens anvendelighed absolut i den øverste del. Især klassens mulighed for genforsyning af minerydningsenhederne med olie og vand bedømmes positivt, idet disse relativt langsomme enheder derved undgår forlægninger til et forsyningsområde, hvorved deres "on-task" tid optimeres.

Et troværdigt minevåben kræver, at det med kort varsel klart

kan signaleres, at nationen besidder evnen og viljen til minelægning. Der vil således være behov for minelæggere, der i længere perioder (måske måneders varighed) under "alle" vejrforhold skal kunne deployeres med fuld minelast om bord, således at de med kort varsel kan iværksætte indledende selektiv minelægning i såvel kystnære som åbne farvandsområder. Disse egenskaber besidder FALSTER-klassen. Med tilgang af STANFLEX 300 enhederne er søværnet tilført en relativ stor og meget fleksibel minelægningskapacitet. Det vurderes dog ikke, at STANFLEX 300 enhederne besidder førnævnte egenskaber som "Altvejrs" - minelæggere. Det vurderes derfor, at FALSTER-klassen til sin tid bør erstattes med en større skibstype. På grund af STANFLEX 300-klassens supplement til lægningskapaciteten, kan minekapaciteten i den større skibstype reduceres i forhold til den nuværende kapacitet i FALSTER-klassen. Dette skaber mulighed for at konstruere en "multi-purpose" enhed, der har minelægning som blot een rolle/evne blandt mange andre. Chefen for 2. Eskadre har i sin artikel under afsnittet "større enheder" nærmere beskrevet en potentiel afløser for FALSTER-klassen.



Minelæggeren SJÆLLAND

Minerydning generelt.

I årene fra 1945 til 1952 var der i dansk interesseområde 107 minestrygere under kommando i en international styrke, der havde ansvaret for minestrygningen af hele området. Danmark havde da lidt over 50 enheder klassificeret som minerydningsfartøjer.

Som følge af behovet for beskyttelse og sikring af den civile skibsfart, for beskyttelse af maritime forbindelseslinier og interesser, herunder modtagehavne for allierede forstærkninger, behovet for national militær handlefrihed samt behovet for evnen til rydning af egne minefelter i henhold til folkeretslige forpligtelser, vurderes søværnet også i fremtiden at have et behov for at kunne foretage minerydningsoperationer.

Minerydningspotentiel.

Minemodforholdsregler ("mine countermeasures" (MCM)) består af et trestreget system af minerydningskomponenter:

- Minestrygning.
- Minejagt.
- Minedykning ("Clearance Diving Team" (CDT)).

Minestrygning.

Til minestrygning råder søværnet over minestrygerne af SUND-klassen, hvoraf der fortsat er to tilbage af oprindeligt otte enheder. De er bygget midt i 50'erne og er planlagt udfaset i de nærmeste år i takt med tilgangen af STANFLEX 300 med minerydningsmoduler. Enhederne er nærlig udslidte og kun ved en påskønnelsesværdig indsats fra Søværnets Materielkommando (SMK), Flådestation Korsør tekniske afdeling og ikke mindst enhedens egen maskinbesætning kan minestrygeren GRØNSUND fortsat deltage i STANAVFORCHAN, hvilket bedst kan illustreres ved COMSTANAVCHAN signal efter den sidste deltagelse i styrken:

"WELL DONE. HDMS GROENSUND HAS PERFORMED EXCEPTIONALLY WELL DURING THE LAST THREE MONTHS. DESPITE SOME BREAKDOWNS I HAVE COME TO TRUST GROENSUND IMPLICITLY. GROENSUND IS STILL A SMART, VERY PROFESSIONAL AND CAPABLE SHIP, A CHARMING OLD LADY SOMETHING OF WHICH THE CREW CAN BE PROUD."

Ved udfasning af SUND-klassen vil søværnet ikke længere råde over en minestrygningskapacitet.

Minejagt.

Til minejagt råder søværnet over STANFLEX 300-enheden FLYVEFISKEN med det første minerydningsmodul, som forventes operativt i den nærmeste fremtid. De to næste moduler forventes operative medio 1996 og 1997. Herudover er det planlagt at anskaffe yderligere to moduler.

SF 300 minerydningsmodul (MCM-modul) er verdens første fjernstyrede, ubemandede minejagtsystem. Andre nationer arbejder med udvikling af lignende systemer, idet minerydningsopgaver mod moderne miner vurderes så risikable, at de mest hensigtsmæssigt udføres af ubemandede fartøjer. Der er derfor stor international interesse for det danske system, hvilket giver sig udslag i en omfattende besøgsvirksomhed i FLYVEFISKEN, som iøvrigt vil præsentere systemet ved "International Maritime Defence Exhibition 1995" i marts måned i Greenwich i samarbejde mellem SMK og Naval Team Denmark. SMK har ved udtænkningen af koncepten og ikke mindst ved valg af delkomponenter udvist stor fremsynethed, og en stor grad af fremtidssikring er indbygget i systemet.

Da systemet endnu ikke formodes kendt i detaljer i en større kreds af tidsskriftets læsere, gives herved en oversigt over komponenterne, der indgår i systemet:

- En STANFLEX 300 enhed som moderenhed for modulet, hvilket indebærer bl.a. udnyttelse af enhedens våbensystemer, C3 system og underbringelsesfaciliteter.

- Et dedikeret MCM C3 system som interfaces til STANFLEX 300 enhedens C3 system og installeres i en standard container. MCM C3 systemet består af en række databaser, der indeholder generelle ruteoplysninger sammenholdt med registrering af kendte objekter på havbunden samt registrering af nye objekter. Til hjælp for sonaroperatørerne indeholder C3 systemet et computerstøttet detektions- og klassifikationssystem for beregning af lokaliserede objekters størrelse.
- To fjernstyrede overflade droner (minerydningsdroner (MRD)), der hver slæber en "Multi-Beam Side Scan Sonar".
- Et "high speed" og "low speed" kommunikationslink til overførelse af henholdsvis sonardata fra minerydningsdronen (MRD) til STANFLEX enhed og kontrolordrer fra moderenhed til MRD.
- En fjernstyret undervandsdrone, der kontrolleres fra STANFLEX enheden og identificerer (med videokamera) og evt. neutraliserer (med en sprængladning) fundne objekter. Disse funktioner kan i visse tilfælde også udføres med STANFLEX enhedens egne minedykker.

STANFLEX 300 minerydningsystemet er en afgørende forbedring af minerydningspotentiellet. Systemets fleksibilitet gør det endvidere velegnet til meget andet end alene at søge efter miner. Nærliggende andre opgaver for systemet kan f. eks. være:

- Eftersøgning af vragele fra nedstyrtet fly.
- Lokalisering af skibsvrag.
- Lokalisering af mistet (farlig) dækslast.
- Genfindning af tabt øvelsesmateriel som f.eks. torpedoer og øvelsesminer.



FLYVEFISKEN med minerydningsdrone

Ved aftalen om forsvarets ordning 1993 - 1994 blev det bestemt, at søværnets bidrag til de hurtige reaktionsstyrker bl.a. skulle omfatte 2 STANFLEX 300 i minerydningsrollen. MCM-systemet findes velegnet også til operationer uden for nærområdet. På grund af MRDs relative lille størrelse må deployering af disse til fjernereliggende områder dog påregnes i de fleste tilfælde at skulle foregå som transport med f. eks. en større søværnsenhed eller på civil køl.

Minejagts effektivitet er bl.a. afhængig af havbundens beskaffenhed. Områder med mange sten og kraftig mudret bund, hvor en mine synker ned helt eller delvist, vil vanskeliggøre og i visse tilfælde umuliggøre minejagt. Dette er tilfældet i de fleste farvandsområder, herunder det danske. Ved udfasning af SUND-klassen vil søværnet miste sin minestrygningskapacitet. En mulighed kunne være at tilføre STANFLEX 300 minerydningssystemet en fjernstyret, ubemandet minestrygningsdrone som f. eks. det tyske TROJKA-system eller en videreudvikling heraf. Erstatning for evnen til egentlig minestrygning er i øjeblikket under vurdering.

Minedykning.

Taktisk minedykning (Clearance Diving) anvendes på lægere vanddybder, hvor skibsbårne systemer ikke kan operere. Søværnet råder over et antal minedykkere, der samtidig forretter tjeneste ved forskellige depoter. Disse dykkere danner hold for løsning af såvel fredstidsopgaver som taktisk minedykning i forbindelse med øvelsesaktiviteter og egentlige minerydningsopgaver i spændings- og krigssituationer. Disse hold er ikke underlagt og har ikke hidtil egentligt samarbejdet med eskadren.

Indfasning af STANFELEX 300 minerydningssystemet medfører, at taktisk minedykning i højere grad end tidligere integreres i den samlede minerydningsopgave. Det forudses, at STANFLEX 300 minerydningsenheden hyppigt vil have et behov for ekstern dykkerassistance i såvel øvelsessituationer som under egentlige minerydningsoperationer. Der vil således være et operativt behov for egentlig samvirkeuddannelse mellem STANFLEX 300 enheder i minerydningsrollen og de taktiske minedykkerhold.

AFSLUTNING

Det danske minevåben var i den kolde krigs tid bl.a. karakteriseret ved et meget højt beredskab. De senere års forandringer i det internationale sikkerhedspolitiske miljø har skabt basis for en vis reduktion af beredskabet, hvilket for 3.Eskadre har medført tilpasning af det bemandings- og udrustningsmæssige niveau af minelægningsenhederne. Disse tilpasninger vurderes i det væsentligste tilendebragt.

3. Eskadre besidder i dag en grundstruktur af enheder med professionelle besætninger, der kan løse pålagte opgaver og som træner i og udvikler viden, taktik og procedurer inden for minelægning og minerydning.

Udviklingen idag og de nærmeste år vil være koncentreret om en udbygning af minerydningskapaciteten ved indfasning af foreløbig 3 minerydningsmoduler med tilhørende STANFLEX 300 enheder i division 33. På sigt er planlagt anskaffet

yderligere 2 minerydningsmoduler. Der er behov for udvikling og indfasning af et antal minetrykningssystemer, når SUND-klassen udgår. Med denne udvikling vil eskadren kunne løse alle minerydningsopgaver såvel i nærområdet samt deltage i mulige internationale opgaver.

FALSTER- og LINDORMEN klasserne vil et godt stykke ind i næste årtusind fortsat kunne varetage minelægningsopgaverne og yderligere assistere i skoleskibsvirksomheden og lejlighedsvis kunne virke som kommando- og støtteskib for multi-nationale minerydningsstyrker. Der vil også i fremtiden være behov for større, sødygtige og udholdende enheder, der kan opbevare minelasten under dæk og som vil være istand til at kunne lægge miner under alle vejrforhold i kystnære og åbne farvande. RAG-rapporten "Fremtidige konflikttyper og konsekvenser for forsvaret" af april 1994 anfører følgende vedrørende erstatning for den nuværende minelægningskapacitet i 3. Eskadre:

"Skibstypen må besidde alsidige, fleksible og balancerede egenskaber, som muliggør effektiv anvendelse i bredere geografisk ramme og må bl.a. kunne varetage nød- og katastrofehjælp, læge- og hospitalshjælp, redning, søredning, evakuering, personel- og materieltransport (bl.a. af elementer fra Den Danske Internationale Brigade og andre militære enheder), kommando-, støtte- og forsyningskibsfunktioner (herunder støtte til bl.a. minerydningsenheder/-styrker og udsendte enheder), skoleskibsfunktioner, overvågning, suverænitetshævdelse, minelægning (med minelast under dæk), luftforsvar, antiubådskrigsførelse og antioverfladekrigsførelse."

STATUS OG FREMTIDEN FOR 4. ESKADRE

Af kommandør Bjørn H. Riis-Hansen

MÅLET FOR 4.ESKADRES VIRKSOMHED

Indledningsvis må det være relevant kort at skitsere målet for eskadrens virksomhed, der kan udtrykkes som følger:

4. Eskadre(4.ESK) skal gennem uddannelse af personel, opretholdelse af materielberedskab og ved operativ, taktisk og teknisk udviklingsvirksomhed sikre evnen til at opstille

- en indsatsklar torpedomissilbådsstyrke talmæssigt afpasset de aktuelle beredskabskrav og med en maksimal styrke på 10 enheder,
- en indsatsklar mobil landbaseret kommandostation (MOBA) med indtil tre radarhoveder, heraf et primært og et sekundært(Team), operationsrum med tilhørende kommunikationsmidler samt med personel til bevogtning og nærforsvar af egen enhed,
- to indsatsklare mobile landbaserede sømålsmissilbatterier integreret i MOBA,
- en indsatsklar mobil landbaseret støtteenhed (MOVA) med evne til under alle beredskabsforhold at yde vedligeholdelses- og reparationsstøtte primært til enheder af WILLEMOES- og FLYVEFISKEN-klassen og sekundært til andre skibsklasser,
- 1-2 mindre tankfartøjer.

Løsning af eskadrens opgaver medfører en lang række administrative funktioner, der varetages af eskadrestab og en integreret administrativ og operativ organisation omfattende alle eskadrens elementer.

Eskadren har som målsætning for sin virksomhed endvidere at anvende og uddanne det tilkommanderede personel således, at den enkelte gives udviklings- og karrieremuligheder, der både

tilgodeser eskadrens formål og opgaver og tillige skaber grundlag for efterfølgende anvendelse i anden tjeneste og på stadig højere funktionsniveauer.

ESKADRENS ENHEDER OG MATERIELTILSTAND

Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe (RAG) har i januar offentliggjort rapporten: "WILLEMOES-klassen, fremtidige opgaver og anvendelse m.v.", hvorfra der i denne artikel vil blive fremdraget visse fakta og beskrivelser. Ligeledes vil et historisk tilbageblik nogle steder være på sin plads for at vurdere den aktuelle og fremtidige situation.

Man skal endvidere i den forbindelse erindre sig, at søværnets fremtid i høj grad hænger sammen med den til enhver tid forekommende materielarv. Tilførslen af 14 STANFLEX-enheder (oprindeligt 16) er således erstatning for tidligere udfasede enheder af DAPHNE-, SUND- og SØLØVEN-kl, og berører derfor ikke umiddelbart 4.ESK koncept eller WILM-kl som sådan.

En beskrivelse af eskadrens materielle situation baserer sig først og fremmest på en vurdering af, om materiellet kan leve op til de operative opgaver, som eskadren er pålagt at løse.

WILLEMOES-klassen.

WILLEMOES-klassen (WILM-kl) på 10 enheder tilgik søværnet i årene 1976-78. De blev bygget som 250 tons displacementsenheder med et stålskrog og med en overbygning, som af vægthensyn blev udført i aluminium. Med tiden er displacementet, grundet modifikationer, hævet til ca. 270 tons, dog stadig med en betydelig stabilitet og fartoverskud i behold.

Byggemetode og materialevalg tilsagde dengang en estimeret levetid på 20-25 år. Omfattende stålarbejder gennem de sidste 10 år har dog bevirket, at enhederne idag fremtræder i en sådan stand, at levetiden uden betænkelighed vil kunne udstrækkes til år 2005.

Hovedfremdrivningen er tre gasturbiner med tilsammen knap 13000 HK, som virker på tre propellere med vendbare blade. Til

lav krydsfart og havnemanøvrer bruges to GM dieselmotorer på tilsammen 900 HK. Strømforsyning leveres af tre FODEN diesellaggregater. Alle installationer overvåges og kontrolleres fra et bemandedt kontrolrum udstyret med førstegenerations skibsautomatik. WILM-kl maskinmateriel afspejler naturligvis 1970'ernes teknologiske niveau og formåen, men fremtræder måske netop derfor som et konventionelt, driftsikkert, robust og forholdsvis simpelt udstyr, som til dato har levet op til de stillede krav. Dette forventes også at gøre sig gældende fremover til klassens udfasning - ikke mindst p.g.a. store reservedelsbeholdninger og en meget omfattende KNOW-HOW.

Mens der på det skibstekniske område ikke er sket revolutionerende ændringer siden bygningen af klassen, er der på det våbentekniske og elektroniske område foretaget betydelige modifikationer, systemudskiftninger, materielændringer og nyinstallationer, således at enhederne idag fremstår som relativt moderne og kraftigt armerede og meget effektive enheder.

Armeringen består af op til 8 HARPOON sømålsmissiler, 76 mm OTO Melare til sø- og luftmål, 2 sømålstorpedoer af typen TP 613 samt minelægningskapacitet. STINGER luftmålsmissiler tilgår enhederne i løbet af i år. Desuden er enhederne udstyret med SEAGNAT og 103 mm chaffsystemer. Alle våbensystemer er fuldt integrerede i skibets hovedcomputer med central måludpegning, og med diverse lokale back-up og reservemuligheder.

Enhederne er udrustet med 9GR overfladevarslingsradar, RAN 11 luftvarslingsradar, Scanter MIL navigationsradar samt fra i år med yderligere en FURONO havne- og navigationsradar, som også vil have en ganske udmærket taktisk anvendelsesmulighed.

Operationsrummet, der huser skibets "command team", er bygget op omkring det forholdsvis nye Taktisk Data System(TDS) styret af en central computer med to LINK-kanaler og med interface til alle våben- og sensorsystemer. O-rummet blev totalt ombygget med installation af TDS i 1987-88, og det har idag overvundet alle børnesygdomme og fremstår særdeles velfungerende.

Enhederne er desuden udstyret med søværnets almindeligt

forekommende kommunikationsudstyr og kryptosystemer, der opfylder de givne krav til og betingelser for kommunikation med egne og allierede enheder samt civile myndigheder.



Missiltorpedobåden WILLEMOES

Den Mobile Base (MOBA).

Med erfaringer fra Royal Navy's Coastal Forces Mobile Unit blev MOBA etableret i begyndelsen af 50'erne efter "de for hånden værende søms" princip som et både operativt og logistisk støtteelement. Med tiden er materiellet løbende blevet udskiftet og tilpasset de krav og opgaver, som blev pålagt MOBA OPS, henholdsvis MOBA LOG. I 1992 blev MOBA LOG udskilt fra MOBA som selvstændig enhed (MOVA).

MOBA har 3 mobile radarhoveder og kan normalt operere med 2 af disse samtidigt. Den ene radar opererer da ved hovedbasen, MOBA, og det andet er deployeret med et team,

MOBA TEAM. På denne måde kan MOBA dække et ganske stort område, hvor MOBA TEAM bruges til at dække blinde vinkler eller lukke taktisk vigtige huller i et operationsområde. MOBA's radarer er konventionelle overfladevarslingsradarer af samme type som WILM-kl's, og en opgradering med egentlig luftvarslingsradar af 3D-typen er påkrævet.

MOBA har et stort antal rekognoscerede standpladser - sites - over hele landet, uden at operationerne dog er begrænset til disse.

Den Mobile Vedligeholdelsesafdeling (MOVA).

MOVA har som nævnt baggrund i den tidligere MOBA LOG, men med tilførslen af STANFLEX til søværnet blev opgaverne kraftigt udvidet og enheden derfor udskilt selvstændigt under Chefen for 4.ESK. MOVA fremstår derfor idag med et relativt stort antal personelnormer, et udvidet og ændret opgavekompleks og med nyt og mere omfattende materiel opbygget over en standardkoncept bestående af luftaffjedrede køretøjer med veksellad, hvorpå luftkonditionerede containere er monteret.

MOVA råder over i alt 10 dykkere med tilhørende udstyr, bl.a. med faciliteter til videooptagelser under vand med tilhørende monitor og kommunikation på land.

FAXE-klassen.

SKINFAXE og RIMFAXE er 450 tons kysttankskibe, bygget i USA i slutningen af 2. verdenskrig. De er helt civile i byggemetode og opfylder derfor ingen militære krav til hverken chøksikring, ABC-lukning eller bevæbning etc. Fremdrivningsmaskineriet er stadig det oprindelige ældre GM dieselmotorkoncept og strømforsyningen er baseret på 110 volt jævnstrøm.

Navigations- og kommunikationsudstyr dækker lige netop behovet, men trods en ringe udrustning og alderspræget materiel opfylder skibene på udmærket vis 4.ESK behov for olieleverancer under alle forhold.

Den ene enhed er til stadighed fuldt operativ og følger WILM-kl i alle øvelsesaktiviteter, mens den anden er i "nøglebådsstatus" og kun deltager på ad-hoc basis i øvelser 2-

3 gange om året.

ESKADRENS OPGAVER

Søværnet skal, som en del af dansk forsvar, kunne løse opgaver i overensstemmelse med lov om forsvarets formål, opgaver og organisation mv. af 8. december 1993. Det er herunder en kendsgerning, at hovedopgaven fortsat er at kunne forsvare riget, hvilket principielt omfatter tidløse og nationalt betonede opgaver i nærområdet. WILM-kl, og i øvrigt hele 4.ESK, er specielt egnede til og fortrolige med disse opgaver, og enhederne repræsenterer en betydelig del af flådens potentiale i denne sammenhæng. Generelt set har torpedo- og missilbåde tilført respektive flåder stor effekt i forhold til bådenes størrelse og bemanning.

WILM-kl blev oprindeligt konstrueret med hovedvægten på invasionsforsvar og operationer mod fjendtlige overfladestyrker i den vestlige Østersø og danske farvande. Enhederne er desuden velegnede til krigs- og kriseopgaver omfattende overvågning, beskyttelse af minelægning og minefeller samt etablering og opretholdelse af søherredømme i lokale farvandsafsnit i snævert samarbejde med andre danske og allierede enheder. Af fredstidsopgaver skal særligt fremhæves deltagelse i overvågning, suverænitethåndhævelse og myndighedsudøvelse i de danske farvande samt opretholdelse og videreudvikling af det operative samarbejde med specielt den tyske og den norske flåde, men også andre allierede flåder.

WILM-kl har fortsat en tilfredsstillende anvendelighed i nærområdet i denne henseende, og der er gennem årene oparbejdet en solid operationserfaring og taktisk ekspertise.

4.ESK indgår idag i Danmarks bidrag til NATO's maritime reaktionsstyrker som "Area Forces" for indledende krisestyring i nærområdet, uden dermed dog på nogen måde at være bundet til dette. Inden for de maritime styrker i NATO har der vist sig et stigende og erklæret behov for træningsmuligheder med og imod missilbåde grundet udviklingen henimod mere kystnære operationer samt den maritime udvikling i potentielle

konfliktområder.

Alle deltagere, nationale som allierede, har således draget stor nytte af 4.ESK ekspertise i senere øvelser som US BALTOPS og BRIGHT HORIZON, hvor et af hovedformålene netop har været at træne større overfladestyrker i operationer med og mod missilbåde i kystnære farvande. Erfaringen viser i øvrigt, at bekæmpelse af torpedomissilbåde foretages mest effektivt med - torpedomissilbåde.

4.ESK deltager desuden i den årligt tilbagevendende NATO TYPE-øvelse BOLD GAME med deltagelse af torpedo- og missilbåde samt helikoptere fra Tyskland, Norge og England.

Eskadren planlægger endvidere deltagelse i en øvelse omkring Skotland medio 95 med tre enheder og en FAXE samt MOBA og delvis MOVA, og i selskab med en norsk torpedobådseskadre. Denne deltagelse sker på opfordring fra den engelske flåde, men tilfredsstiller samtidigt eskadrens ønske om på ny at demonstrere evnen til operationer i periferien af det såkaldte "nærområde" samt eskadrens behov for forskellige våbenøvelser, som ikke umiddelbart er mulige i dansk område.

MOBA.

MOBA er idag en landbaseret mobil taktisk enhed, som leverer taktisk støtte til WILM-kl. Opgaverne er i tidens løb blevet udvidet og omfatter generelt:

- relæ virksomhed mellem danske og allierede operative myndigheder samt danske og allierede enheder
- disponering af danske og allierede helikoptere, der er under Chefen for 4. Eskadres taktiske kontrol
- taktisk kontrol med danske og allierede fly, der indsættes mod mål på søen (TASMO)
- disponering og indsættelse af underlagte missil- batterier
- etablering og drift af hovedkvarter for Chefen for 4.ESK ved overgang til forøget beredskab, herunder taktisk kontrol med styrker af størrelser op til TASK GROUP.

MOBA's styrke ligger først og fremmest i mobiliteten, og i et indgående kendskab til bådene, deres personel og taktiske

doktriner.

Grundet mobiliteten tillægges MOBA normalt større overlevelsessevne end faste installationer.

MOBA kan i fredstid operere med fuld effekt i op til 36 timer. Under længerevarende operationer må nøglepersonellet tørne om posterne med en vis nedsættelse af effektiviteten til følge. Ved deployering af et team vil udholdenheden være yderligere nedsat.

Under forøget beredskab vil der blive tilkommanderet ekstra personel til MOBA således at MOBA og MOBA TEAM vil kunne operere med fuld effekt 24 timer i døgnet.

Udover at være hovedkvarter for Chefen for 4. ESK, fungerer MOBA endvidere som forbindelsesled til andre allierede enheder på land og til søs.

MOBA står overfor en modernisering af såvel taktisk datasystem som kommunikationsfaciliteter. Hertil kommer tilførslen af de landbaserede missilbatterier - 2 mobile batterier med hver 8 HARPOON missiler.

MOVA.

MOVA's overordnede opgaver er at yde typespecifik reparations- og vedligeholdelsesassistance til enheder af WILM- og FLYVEFISKEN-kl, samt andre enheder i søværnet. Opgaverne omfatter desuden justering, kalibrering og idriftsættelse af materielssystemer samt assistance ved skift af armering, herunder håndtering af containere til STANFLEX. Således udførtes ca. 100 containerhandlinger i 1994.

Under 4.ESK øvelsesvirksomhed opretter MOVA base i nærheden af skibenes operationsområde til umiddelbar assistance for reparation og levering af reservedele og andre forsyninger. MOVA medtager da containere indeholdende elforsyning, værktøj, reservedelslagre, beboelse, kommandocentral og radiostation samt almindelige lastvogne, kran, tankvognstog, kabys, vand og et antal mindre køretøjer. MOVA's assistance under øvelser sikrer således en meget høj og kontinuerlig operativ status for de sejrende enheder.

Til daglig, uden for øvelsesperioder, assisteres WILM-kl i et vist omfang med reparationer og periodisk vedligeholdelse af

våbensystemer. Desuden udføres på døgnbasis eftersyn og løbende reparation af STANFLEX-enheder for at sikre en kontinuerlig farvandsovervågning.

Internationale opgaver.

Opgaver uden for nærområdet omfatter deltagelse i freds- krise- og konflikt- samt evt. krigsmæssige operationer i FN, OSCE eller NATO regi. En nærmere konkretisering af indsættelsesområder og opgavernes præcise karakter er vanskelig, men de seneste regionale konflikter har i maritim henseende udspillet sig i kystfarvande.

Internationale operationer vil med indsats i kystnære områder udmærket kunne løses af eskadren. Operationerne kan omfatte embargo, blokade eller andre sanktioner, og de kan eksempelvis omfatte opgaver som:

- overvågning
- bording
- maritim gennemtvungelse af aftaler
- kontrol med geografiske nøgleområder
- lods- og eskortetjeneste
- beskyttelse af kystnær skibstrafik
- egentlige kampopgaver

Forudsat at opgaverne skal løses i kystnære farvande, kan WILM-kl have visse fordele sammenlignet med en større enhed. Uden detaljeret at beskrive løsningen af de enkelte opgaver, tænkes enhederne anvendt i divisioner, som i denne forbindelse vil være at sammenligne med en større enhed (fregat eller destroyer). Fordelen vil være, at et større geografisk område kan dækkes og skift mellem de enkelte opgaver hurtigt kan finde sted. Bordning af et handelsskib tænkes ligeledes udført af en division ad gangen.

Det er i denne forbindelse værd at bemærke, at den tyske flåde hvert år forlægger en eskadre missilbåde til Middelhavet, og at man fra april i år planlægger indsættelse af en sådan eskadre i operation SHARP GUARD i Adriaterhavet. Der vil her givet blive indhentet væsentlige erfaringer, som specielt 4.ESK vil følge med stor interesse.

Logistisk støtte til operationer uden for nærområdet tænkes gennemført ved deployering af MOVA. Transport kan enten foregå med jernbane/skib eller via landevej med egne vogne. Der er ligeledes behov for et tankskib med henblik på olie- og andre forsyninger, idet enhederne her samtidig vil få mulighed for at hvile ud, inden de atter indsættes.

4. ESK operationer vil om nødvendigt kunne ledes fra MOBA eller et større forsynings- og kommandoskib med tilhørende kommunikationsmidler, da WILM-kl. er mindre egnet som kommandoplatform til kontinuerlige operationer gennem længere perioder. En helikopter til både operativ og logistisk støtte vil øge fleksibiliteten, men er ikke et absolut krav. Et helikopterdetachement kan med egne containere baseres ved MOBA.

Ovennævnte koncept er øvet gennem de sidste par år med stort udbytte for alle involverede parter, og det er som nævnt et af hovedformålene med den planlagte deltagelse i øvelsen ved Skotland i år at demonstrere og øve denne kapacitet.

FREMTIDEN

RAG-rapporten siger bl.a. at "såvel operative som økonomiske hensyn taler for en bevarelse af WILM-kl. potentiale. Samtidig anbefaler man en tilførsel af STANFLEX i kamprollen (KAMPFLEX) til 4.ESK.

En af 4. ESK hovedopgaver fremover bliver således KAMPFLEX integrering i eskadren, og som en start på denne proces er Chefen for 4.ESK udpeget som formand for modtagelseskommisionen for STANFLEX i kamprollen. Det vurderes at være en åbenlys fordel at oparbejde KAMPFLEX i 4.ESK, der har mulighed for kommandomæssig og taktisk tæt integration af den enkelte enhed og samtidig har en organisation med kapacitet til at fokusere på den meget vanskelige udvikling, der forestår.

Under BOLD GAME 1995 i april-maj deltager to STANFLEX i simuleret kamprolle for første gang og på lige fod med missil- og torpedobådene, og her drages uden tvivl

værdifulde erfaringer til brug for den kommende integration.

RAG-rapporten konkluderer ligeledes, at WILM-kl på kort og mellemlangt sigt bør bevares i sin nuværende materielmæssige tilstand til omkring år 2005. Således bør de igangværende periodiske eftersyn fortsættes, så alle enheder får mindst et ordinært periodisk eftersyn efter afslutning af den igangværende runde. PE vil herefter kunne erstattes af hyppige periodiske dokninger hen imod udfasningstidspunktet.

Våben- og elektroniksystemer vil også med almindelig vedligeholdelse og færdiggørelse af igangværende modifikationer kunne holdes på et acceptabelt operativt niveau inden for denne tidsramme.

Der synes blandt civile og militære chefer på det våben- og skibstekniske område at være en tendens til næsten udelukkende at fokusere på det nye sofistikerede og endnu ikke implementerede materiel, hvorimod de afprøvede og velfungerende systemer behandles som sekundære. Denne holdning er til en vis grad forståelig, - for uden teknologisk ambitiøse visioner vil søværnet stagnere; men som tidligere nævnt hænger søværnets fremtid snævert sammen med materielarven, og måske bør WILM-kl netop derfor nyde stor bevågenhed i perioden indtil et nyt projekt ad åre kan erstatte klassen på værdig vis.

På længere sigt skal en beslutning om bevarelse eller evt. erstatning træffes i lyset af de fremtidige sikkerhedspolitiske overvejelser. Såfremt klassen skal bevares ud over 2005 må der forudses behov for nyanskaffelser og yderligere systemmodifikationer for at honorere kravene til fremtidens våben- og elektroniksystemer. Bl.a. vil det være hensigtsmæssigt med implementering af modificeret ildledning til HARPOON i stil med de landbaserede batterier, således at alle missiletts muligheder kan udnyttes. Ligeledes vil radar- og kommunikationssystemer skulle udskiftes.

En evt. erstatning for WILM-kl vil afhænge af nærmere studier. Det er dog værd at bemærke sig vore nabolandes planer og projekter i den henseende.

I Norge er den endelige beslutning om udvikling af en ny og moderne torpedomissilbådstype netop truffet. Der bliver tale om

meget hurtigtgående dobbeltskrogsfartøjer(60-70 knob) med en relativt kraftig bevæbning, et displacement på ca. 260 tons. Den næste prototype er planlagt at tilgå flåden i 1997, og et antal på ca. 8 enheder planlægges anskaffet op til år 2005. Det er i denne forbindelse bemærkelsesværdigt, at en af specifikationerne til den nye klasse er et krav om, at enhederne skal kunne operere "out of area" med henblik på deltagelse i internationale opgaver. De nuværende 12 HAUK-kl bliver derudover moderniseret på våben- og sensorside. Således har man i år installeret LINK 11 på to af disse enheder på forsøgsbasis.

Svenskerne eksperimenterer ligeledes med mindre enheder af dobbeltskrogstype og med højt fartpotentiale og kraftig bevæbning. De nærmere detaljer er ikke eskadren bekendt.

MOBA.

For MOBA forestår først og fremmest modtagelse og implementering af det Mobile Missilbatteri(LBSSM). Det ene batteri vil efter planen være operativt i marts og skal således på forsøgsbasis deltage i øvelse i uge 8.

På kort og mellemlang sigt bør der endvidere ske en meget tiltrængt materiefornyelse. Det gælder i særdeleshed en del af det rullende materiel, men også radar- og radioudstyr bør udskiftes med mere moderne udstyr til løsning af pålagte opgaver. Specielt er manglen på et LINK 11 mærkbar set i lyset af MOBA's opgaver, herunder den centrale rolle som forbindelsesled til andre allierede enheder.

Generelt vil MOBA i fremtiden være velegnet til at udføre flere og mere alsidige opgaver, såvel regionalt som internationalt.

MOVA.

Fremtiden for MOVA såvel på kort som mellemlangt sigt vil være at koncentrere sig om en stadig udbygning af servicefaciliteter og forøgelse af udstyr og reservedele.

MOVA's opgavekompleks vil naturligt blive forøget i takt med tilgang af STANFLEX-kl i forskellige konfigurationer. Såfremt det endeligt besluttes at give MOVA ansvar for varning, opbevaring og vedligeholdelse af STANFLEX-

containere vil dette kræve yderligere tilgang af materiel og personel.

FAXE-kl.

FAXE-kl vil med udførelse af almindelig vedligeholdelse og gennemførelse af eftersyn kunne holde adskillige dekader endnu, set ud fra en skibsteknisk betragtning.

På sigt må det overvejes at udskifte det elektriske system til 440 volt 60 Hz, da det er vanskeligt at vedligeholde jævnstrømsanlægget. Endvidere vil en udskiftning af den nedslidte og til tider upålidelige styremaskine kunne forudses.

AFSLUTNING

4.ESK styrke og fleksibilitet ligger i det taktisk/logistisk/administrative koncept bygget op omkring bådene, FAXE'erne, MOBA og MOVA.

Det specielle operationsmønster og tætte interne samarbejde, som altid har kendetegnet torpedo- og missilbådmiljøet er helt unikt. Det samme gør sig gældende for de specifikke og meget målrettede uddannelser af alle personalekategorier, som finder sted. Det er et faktum, at 4.ESK står for en væsentlig del af den samlede taktiske og tekniske uddannelse og "on the job"-træning af især yngre officerer og stampersonel i søværnet.

Af operative, tekniske og uddannelsesmæssige årsager er en fredstidsmæssig størrelse på 6 operative WILM-kl acceptabel; eskadren klarer sig idag med 5 enheder, men med deraf følgende begrænsninger omkring uddannelse og mobiliseringskapacitet.

WILM-kl er operativt og materielmæssigt velfungerende enheder, som fortsat vil udgøre en væsentlig del af den danske flådes kamppotentialer frem til omkring år 2005.

4.ESK er i øvrigt økonomisk set relativt billig i drift, idet der i forhold til enhedernes kamppotentialer og de opgaver, som eskadren løser, må siges, at være "bang for the buck".

Ved allierede flåder er der en tydelig tendens til at lægge stadig større vægt på kystnære operationer med deltagelse af torpedo- og missilbåde. Eskadren har det potentialer og den

erfaring som vore allierede efterlyser til øvelser i og uden for nærområdet.

4. ESK er en "kampeskadre", som udover løsning af visse fredstidsopgaver primært træner sine krigsopgaver. Hovedopgaven for det danske søværn, og dermed 4.ESK er fortsat at opretholde et troværdigt maritimt forsvar, troværdigt både for den danske befolkning og for potentielle modstandere.

STATUS OG FREMTIDEN FOR 5. ESKADRE

Af kommandørkaptajn K.T.Madsen

INDLEDNING

Når fem eskadreachefer er blevet bedt om at beskrive de enkelte eskadrens fremtidige virke, kan dette meget nemt ende i fem næsten enslydende artikler med næsten ens opremssninger af opgaver, organisation, personel, økonomi og meget mere. Min medfølelse med selv den mest ihærdige læser tvinger mig derfor til at anskue 5. Eskadres fremtidige virke ud fra en lidt utraditionel synsvinkel. Jeg har valgt at gå meget let hen over dele af eskadrens virke, idet jeg er bekendt med at disse områder dækkes fuldt ud af mine kollegaer. En gentagelse vil ikke frembringe nye informationer ud over mindre og uvæsentlige detaljer.

5 ESKADRE HERUNDER FRØMANDSKORPSET

Eskadren består af tre klart adskilte dele, nemlig Frømandskorpset (FKP), ubådene og staben.

Frømandskorpsets personel består af ledelse, hjælpepersonel samt frømænd, der enten er i aktiv tjeneste eller har mobiliseringsstatus.

FKP har af SOK fået pålagt opgaver i relation til den seneste sikkerhedspolitiske udvikling. Udover flådens hidtidige kampopgaver under den kolde krig - i.e. bekæmpe fjenden på stor afstand - har flåden måttet "genopdage" behovet for at kunne disponere orlogsgaster til "klodsholdsopgaver".

Korpset indgår i dag som en taktisk integreret del af flåden, hvor FKP dels løser opgaver med andre af flådens enheder tildelt FKP, eller dels ved at stille personel til rådighed for flådens skibe til supplement af deres besætninger.

Frømandskorpset skal kunne løse pålagte opgaver i flådens operationsområde. Disse opgaver omfatter:

- Boarding/entring.
- Taktiske fartøjsoperationer.
- Operationer over kysten.
- Taktiske dykkeroperationer.

I fredstid er en af korpsets vigtigste opgaver, bortset fra uddannelse og hjælp til politiet, at yde personelstøtte til søværnets skibe.

Personel fra FKP har været tilkommanderet korvetterne i Adriaterhavet under operation SHARP GUARD, dels for uddannelse og træning af korvetternes besætninger og dels som nøglepersonel i deres boardingparty. Tilsvarende støtte er planlagt for fremtiden.

FKP's materiel er løbende blevet udskiftet. Selvfølgelig findes områder, hvor materiellet ikke er det mest moderne, men lige som andre tjenestesteder mærkes den økonomiske stramning. Et særligt forhold i materielsituation er selve anskaffelsen, der ofte foregår over driftsbudgettet på grund af beløbenes størrelse. Ved pludselige besparelser på driftsbudgettet rammes korpset ofte af udskydelser på materielsiden.

Henset til klassifikationen af mange af korpsets opgaver vil en yderligere uddybning af fremtiden for FKP ikke blive behandlet her. Det bør dog slås fast, at korpset på grund af de særlige maritime opgaver ikke vil kunne undværes i fremtidens søværn.

Undervandsbådene.

Søværnet råder over to forskellige typer undervandsbåde. NARHVALEN og NORDKAPEREN, der er af typen 205, var de sidste skibe, der blev bygget på det gamle Orlogsværft i København. Bådene, der er bygget på licens efter tyske tegninger, blev søsat i slutning af 60'erne og er flere gange siden

blevet moderniseret. Bådene, der kaldes NARHVALEN-klassen, er i øjeblikket midt i en større levetidsforlængelse, der vil gøre dem i stand til at forblive operative indtil ca. år 2005. Levetidsforlængelsen omfatter blandt andet modifikation af sensorerne, der for fleres vedkommende har samme alder som bådene.

De tre andre ubåde er af nærlig samme type; - kaldet type 207. TUMLEREN, SÆLEN og SPRINGEREN blev bygget i Tyskland til den norske marine i den første halvdel af 60'erne, og er således ældre end de dansk byggede ubåde af NARHVALEN-klassen. Ved udfasningen af DELFINEN-klassen valgte man fra politisk side at anskaffe 3 brugte norske ubåde, der var blevet til overs, da Norge købte nye.

Undervandsbådene blev ved overtagelsen skåret midt over og forlænget næsten to meter, hvilket gør dem næsten 50 tons større end NARHVALEN-klassen. Meget af den oprindelige indmad blev fjernet og erstattet af nyt udstyr, men væsentlige dele som motorer, generatorer, kabler, rør og lignende er de originale. Bådene fremstår i dag som anvendelige kystubåde, men alderen er ved at gøre sig gældende.

De eksisterende undervandsbåde vil i løbet af de næste 10 år falde for aldersgrænsen og skal erstattes. Yderligere levetidsforlængelser er ikke mulige, idet bådene i næste århundrede må anses for ikke kun taktisk, men også teknisk forældede. Uheldigvis indtræffer dette tidspunkt samtidigt med, at ikke kun søværnet, men også de øvrige værn, har behov for store materieludskiftninger. Undervandsbådene udgør dog stadigvæk, trods alderen, en relativ driftsøkonomisk skibstype med stor udholdenhed. Bådene har ligeledes fortsat en stor overlevelsese- og selvforsvarsevne, der under krigsmæssig indsættelse minimerer risikoen for persontab.

På personelsiden nyder ubådene godt af den eksisterende prioritering af våbnet. De operative ubåde vil med den nuværende personeludvikling i løbet af kort tid være fuldt bemanded. Der har i perioder været tvivl om behovet for fuld bemanning af undervandsbådene, men da besætningen går totørr, er længere varende sejlads med en underbemandet undervandsbåd ikke mulig. I øjeblikket foretages sejlads med

ubådene ved at overføre personel fra en af de fuldt operative til den båd, der mangler besætningsmedlemmer. Denne situation er på mange måder meget utilfredsstillende og medvirkende til en ekstra belastning af de eksisterende besætninger. Ud over at give ekstra sejltid med heraf følgende behov for frihedsafvikling, giver situationen ikke tilfredsstillende regnskabsmæssige forhold, når regnskabsførere ikke kun varetager regnskabet i egen båd, men også må assistere i en båd uden regnskabsfører.

Staben.

Eskadrens stab, der hovedsagelig kun varetager opgaver i forbindelse med undervandsbådene, består i øjeblikket af tre officerer, fire seniorsergenter og tre menige. Staben er dels placeret i samme bygning som de øvrige eskadrer i Frederikshavn og dels i en bygning ved ubåds kajen. I denne bygning findes desuden et mindre lager og værksteder, hvor bådernes besætninger kan foretage de reparationer, som andre skibe kan foretage om bord.



Undervandsbåd af TUMLEREN-klassen

UNDERVANDBÅDENES OPGAVER

Efter denne korte status over 5. Eskadre vil en kort beskrivelse af de fremtidige opgaver være på sin plads, således at den udholdende læser får mulighed for at kontrollere om mål og midler hænger sammen.

De fremtidige opgaver for undervandsbådene er selvfølgelig baseret på søværnets samlede fremtidige opgaver, som blandt andet omfatter:

Regionale opgaver:

- Konfliktforebyggelse, krisestyring og effektiv modstand mod angreb på dansk område samt egentlig forsvar af Danmark og tilstødende nærområde i samarbejde med de øvrige værn og allierede styrker, herunder at kunne modtage og støtte allierede forstærkningsstyrker. Løsningen af andre opgaver må ikke hindre søværnet i rettidigt og effektivt at kunne løse denne hovedopgave.
- Efterretningsindhentning, overvågning og varsling, hævdelse af Rigets suverænitet og interesser til søs samt løsning af maritime fredsopgaver, herunder maritime opgaver til støtte for den civile del af samfundet.

Mobile opgaver:

- Bidrag til FN, OSCE og NATO til konfliktforebyggende, fredsbevarende, fredsskabende, humanitære og andre lignende operationer.
- Deltagelse i konfliktforebyggelse, krisestyring og forsvar inden for NATO's område, bl.a. ved deltagelse i Alliancens reaktionsstyrker.

Undervandsbådes fredstidsopgaver.

I fredstid findes et nationalt behov for undervandsbåde til visse former for informationsindhentning. Her kan blandt andet

nævnes etablering af det efterretningsmæssige grundlag, hvorfra ændringer i den sikkerhedspolitiske situation kan erkendes. Undervandsbåde er desuden på grund af deres særlige sensorer et væsentligt element i suverænitets håndhævelsen mod andre ubåde. Ved overvågning mod fremmede ubåde er egne undervandsbåde ofte et særdeles effektivt system, idet disse vil bevæge sig i samme medium og have samme opfattelse af miljøet som den ubåd, der jages. Netop sensorsystemet gør undervandsbåde velegnede til især detektion og identifikation af andre ubåde.

Ifølge den politiske aftale om forsvarets ordning fra november 1992 skal en dansk undervandsbåd fra og med udgangen af 1995 indgå som et sømiltært bidrag til NATOs reaktionsstyrker. En sådan deltagelse bidrager ikke kun til demonstration af Alliancens solidaritet, men øger samtidigt nationens udenrigspolitiske indflydelse.

Endelig deltager undervandsbåde i uddannelsen af søværnets anti-ubådsstyrker, specialstyrker og farvandsovervågningens anti-ubådssensorer. Opgives et selvstændigt dansk ubådsvåben, vil nationen hurtigt miste forståelsen for ubådsoperationer.

Ovenstående opgaver vil næppe ændres i den nærmeste fremtid. I fremtiden kan muligvis også tilføjes opgaver i forbindelse med assistance til det civile samfund.

Undervandsbådes opgaver under kriser.

I forbindelse med kriser øges beslutningstagernes behov for informationer. Undervandsbåde vil ligesom søværnets andre enheder få til opgave at intensivere overvågningen og varslingen. Erfaringer under kriser har vist, at en nation, der ønsker at skjule visse aktiviteter, vil have sværere ved at skjule disse, når overvågningen kan foregå uopdaget. Under en krise vil en regering have et særligt stort behov for nationale informationer, idet informationer fra fremmede magter kan være sorterede og bearbejdede.

Ubådene vil desuden være et vigtigt led i regeringens krisestyring, idet ubådene både kan deployeres skjult og synligt. Ved en skjult deployering og uset tilstedeværelse i et operationsområde sikres en fortsat overvågning samtidigt med at

situationen ikke eskaleres. Ved den synlige deployering sikres at regeringen overfor modparten tilkendegiver den alvor, hvormed situationen opfattes. Ubåde er netop på grund af deres ultimative våbensystem og forholdsvis store usårlighed et klart politisk signal. I en tilspidset krise kan ubåde desuden være de eneste enheder, der både har evnen til at løse opgaven og overleve.

Under kriser udenfor nærområdet kan der fra dansk side være et ønske om dansk deltagelse for at vise nationens engagement og sikkerhedspolitiske interesse. Ubåde vil her fremstå som en velegnet skibstype, ikke kun på grund af overlevelsesevner og selvforsvarsevner, men også fordi deltagelsen vil være indenfor både politisk og økonomisk realistiske rammer.

Krisestyrimæssigt vil ubåde på grund af deres skjulte tilstedeværelse begrænse en modparts handlefrihed, især fordi moderne ubådene ofte råder over et bredt våbenspektrum, der ikke kun omfatter torpedoer, men også miner eller missiler samt muligheder for landsætning af specialstyrker.

Også i fremtiden vil undervandsbåde være særdeles egnede til at løse opgaver i områder, hvor en modpart ønsker at skjule aktivitet, eller hvor hans militære kapacitet gør indsættelse af andre enheder meget risikabelt.

Krigsopgaver.

Undervandsbåde vil i krigstid give dybde i forsvaret. Uanset fjendes søherredømme og luftoverlegenhed vil ubåde være de eneste enheder, der er i stand til at præstere en kontinuerlig tilstedeværelse i et fremskudt område. Henset til bådenes operationsform vil vejrmæssige begrænsninger i realiteten være ikke eksisterende. Ubåde giver geografisk og tidsmæssig dybde i forsvaret, og stiller en fjende over for et særdeles stort problem, som kun kan løses ved enten en afslørende og længere varende ubådsjagt, der aldrig vil være helt succesfuld, eller ved at løbe spidsrod forbi de deployerede ubåde. Erfaringer fra tidligere krige viser, at de ressourcer, som en fjende må bruge til ubådsjagt lagt overstiger ressourcerne til ubådene.

I nærområdet er det af hensyn til NATOs princip om integreret og solidarisk forsvar vigtigt, at danske ubåde indsættes side om side med ubåde fra andre NATO-lande.

Ved støtte til FN, OSCE eller NATO kan forberedelse til egentlig magtanvendelse blive nødvendig som politisk signalmiddel eller advarende foranstaltning. Ubåde kan ligeledes blive inddraget i krigshandlinger ved fredsgennemtvungende operationer, beskyttelse af international skibsfart eller selvforsvar.

Også i fremtiden skal søværnet i en krig kunne etablere og fastholde et søherredømme i vigtige farvandsafsnit. Ved at kunne bestride en fjendes søherredømme i andre farvandsafsnit etableres det ønskede dybdeforsvar, der muliggør forsvaret af Danmark eller andre områder af Alliancen. Undervandsbåde kan være de eneste enheder, der vedvarende er i stand til at bestride et fjendtlige søherredømme.

ESKADRENS FREMTIDIGE VIRKE

Dansk forsvar har en lidt kryptisk rolle. Den højest prioriterede opgave er forsvaret af kongeriget mod en ikke navngiven eller specificeret fjende. Forsvaret skal desuden medvirke til at hævde landets udvidede sikkerhedspolitiske interesser.

Det er almindeligt anerkendt, at demokratier ikke går i krig med hinanden. Dette skyldes vel de forfatningsmæssige beslutningsprocedurer og ideologisk modvilje mod at føre krig mod et andet folk. Betragtes nærområdet, er alle stater i nærheden demokratiske, hvorfor der ved en umiddelbar betragtning ikke er noget behov for forsvaret. Men den sikkerhedspolitiske situation er desværre dynamisk. Den øjeblikkelige stabile situation kan hurtigt afløses af instabilitet. Spørgsmål kan stilles til stabiliteten af demokratierne i nogle af de tidligere østlande. Udviklingen i Tjetjenien bør give stof til eftertanke.

De samarbejdende demokratier er omgivet af en række stater, der må betegnes som både udemokratiske og krigsvillige. Disse stater forkaster ofte den i vesten anerkendte demokratimodel og vores værdinormer. Selv om de demokratiske stater ofte lader mindre brud på folkeretten eller menneskerettighederne gå upåagtet hen, vil en konstant

eftergivenhed kun resultere i større og større brud på de demokratiske staters normer. Disse overvejelser har resulteret i de eksisterende opgaver for forsvaret.

Søværnets enheder skal derfor være både mobile og alsidige, og skal kunne indsættes i såvel nærområdet som i fjernere egne. Dette gælder også for undervandsbådene, der i fremtiden ikke kun skal være det yderste bolværk i en konflikt i nærområdet, men også være i stand til at blive indsat i hidtil ukendte farvandsafsnit.

En indsættelse i nærområdet blev ofte øvet under den kolde krig, hvorfor ubådenes egnethed i dette område er almindeligt anerkendt. Evnen til at indsætte en ubåd i reaktionsstyrkerne er også afprøvet i forbindelse med ubådes deltagelse i STANAVFORLANT, selv om ubådenes deltagelse her har været begrænset til farvandet omkring Nordeuropa. Deltagelse i fjernere farvandsafsnit har ikke været prøvet endnu.

Skal en ubåd være parat til at indgå i reaktionsstyrkerne, må denne båd være såvel materielmæssigt som personelmæssigt i orden. Båden skal kunne operere i havområder med højere temperaturer og saltholdigheder end i Østersøen, ligesom besætningen skal være uddannet til at kunne operere båden under de forhold, som den kan risikere at komme ud for.

Beredskabsmæssigt vil dette betyde, at eskadren i fremtiden permanent skal holde en båd og en besætning på et niveau, der gør den egnet til en sådan deltagelse. Henset til besætningernes begrænsede størrelse og ubådes operationsformer vil en besætning ikke kunne indsættes i mange måneder, uden at en afløsning finder sted. Eskadren bør derfor også have en besætning, der er undervejs til at blive færdiguddannet, således at denne besætning i løbet af nogle måneder kan afløse den oprindelige besætning. Denne besætning skal i løbet af den afsatte tid kunne færdiguddannes til "krigsindsats", hvorfor en sådan besætning ikke vil have tid til at tage sig af almindelig skolesejlad eller målsejlad for overfladeenheder. Eskadren bør derfor også råde over en besætning, der kan varetage disse funktioner.

Den kvikke læser har allerede her bemærket, at tre sejlene både er minimum. Da samtidigt en ubåd normalt er på et

længere varende eftersyn og en er på et kortere varende periodisk eftersyn; er 5 undervandsbåde også nødvendig i fremtiden.

Ved indsættelse i et fremskudt operationsområde vil operationsmønstret formodentlig bestå af en indsats af nogle ugers varighed efterfulgt af et havneophold på 10 til 14 dage for eftersyn, reparation og genforsyning. Uanset bådene kan indsættes i op til 6 uger, vil en indsættelse af denne længde formodentlig kun blive gennemført i egentlige krigsoperationer. Eskadren bør også råde over personel, der er i stand til at hjælpe og aflaste besætningen i en ubåd i reaktionsstyrkerne, når denne ankommer til en havn. Dette personel kan være fra staben, fra en af værftsbesætningerne eller fra "skolebåden".

FREMTIDEN

De eksisterende ubåde vil kunne operere indtil begyndelsen af næste århundrede. Den næste generation af undervandsbåde må fra begyndelsen være bygget med den størrelse, kampkraft, udholdenhed, mobilitet og fleksibilitet, som gør dem meget egnede til at løse af opgaverne. Den nuværende generation af ubådsfolk skal ikke kun sejle den nuværende generation af ubåde, men også medvirke ved uddannelsen af det personel, som kommer til at sejle med de nye både.

Eskadren står over for en meget krævende, men også spændende fremtid.

MANDEN DER GIK PÅ VANDET

Det følgende indlæg "The Man Who Walked on Water" er venligst oversat af premierløjtnant S.Thagaard Jensen, Søværnets Officersskole. Det bringes med tilladelse fra Guinness Publishing Ltd and Geoffrey Regan 1993.

Det er forundt meget få mænd som ledere fulstændigt at kunne beherske deres profession, således de fremstår som orakler for deres undergivne. Dette var dog tilfældet med Viceadmiral Sir George Tryon, chef for den Britiske Middelhavsflåde i 1891. Tryon var på alle måder en overvældende person; høj, bredbrindet med et stort sort skæg og en skarp hjerne, der konstant arbejdede på metoder til, at forbedre underlagte enheders og mandskabers præstationer. Med en jagttagers ord: "Han udførte sit hverv med så stor dygtighed, at han kunne bevise, at ingen anden admiral kunne stå for en sammenligning". Og her var hele problemet. Ingen af hans officerer, uanset hvor stor deres erfaring måtte være, turde sætte spørgsmålstegn ved en sådan autoritets ordre, en mand der så ud til at kunne "gå på vandet".

Tryon havde nået toppen gennem dygtighed. Hans intellekt gav ham mulighed for at dominere alt omkring sig, som en af hans kollegaer skrev: "De fleste mennesker følte, at der ikke var nogen grund til at diskutere med George Tryon, og at det var klogest stiltiende at samtykke". Men netop dette forhold bragte ham til fald. Tryon var utilfreds med det manglende engagement, som han fandt hos størstedelen af officererne i flåden, og han gjorde det til sin opgave at opildne initiativet hos sine yngre kollegaer. Tryons personlighed var dog så stærk, og hans karriere havde indtil dette punkt været så succesfyldt, at de fleste af de officerer der gjorde tjeneste under ham netop kun ønskede at modtage hans ordre. Når Tryon forsøgte at prøve dem og udvikle deres færdigheder, frygtede de at stille deres utilstrækkelighed til skue og længtes efter den sikkerhed, der opstod, når Tryon fortalte dem, hvad de skulle gøre. En af de

officerer, der stærkest følte sådan, var ingen anden end Kontreadmiral Sir Hastings Markham, Tryons nærmeste undergivne, en frygtsom, traditionsbunden vanetæinker, der kun var opsat på at undgå problemer og tækkes sine overordnede mest muligt.

Da Tryon fik kommandoen over Middelhavsflåden, beyndte han at indføre nye ideer og udfordrede det eksisterende system. Følgelig mødte han ingen modstand - kun systemets træghed. De sædvanlige procedurer var blevet komfortable. Tryon blev aldrig komfortabel. Sir Geoffrey Phipps Hornby påpegede, at under Tryon "er de spøgefulde drillerier som tidligere karakteriserede Middelhavsflåden forsvundet". En del af problemet var Tryons eget "TA-system", som han var ivrig efter at indføre ved sin nye tjeneste. Tryon sagde selv, at det mere var et "følg lederen" system end et egentligt signalsystem. "Jeg har længe været optaget af vigtigheden i, at kunne lede en flåde længere end til det punkt, hvor lærebøgerne stopper... Det forekommer mig, at en flåde, der kan manøvreres uden at skulle vente på en masse signalrepetitioner, vil være en stor fordel". Dette var ikke særligt beroligende for hans undergivne således at skulle stå overfor en serie evolutioner uden tilhørende signaler. Ideen var, at Tryon skulle sætte signalet "TA" og så skulle resten af flåden følge flagskibets bevægelser. Tryon havde tilsyneladende ikke tænkt på, hvad der ville ske, hvis flagskibet blev uskadeliggjort under kamp. "*The Times*" beskrev det nye system som: "Usundt i teorien og farligt i praksis", men hvor Tryon selv kunne forsvare sit nye system, var der ingen, der turde fortælle ham, at han tog fejl. Kontreadmiral Markham var jo langtfra en mand, der ville udtrykke tvivl om sine foresattes dispositioner. Hans tretten måneder under Tryon var på det nærmeste et mareridt, der kun blev afbrudt, når han tog på udflugter til Mellemøstens historiske seværdigheder. Under øvelser viste Markham sig ude afstand til at leve op til de konstante prøver Tryon gav sin flåde for at holde den i form. Tryon var heller ikke sen til at give udtryk for utilfredshed med Markham, en del af det endda offentligt. Om end Tryon ikke var tyran, så fandt han sig ihvertfald ikke i følger.

Den 22. juni 1893 stod Middelhavsflådens elleve

panserskibe til søs fra havnen i Beirut for at lave evoleringer. Det var havblik og varmen var trykkende. Tryon følte sig sløv efter en større frokost. Mandskabet ombord på flagskibet *Victoria* var sat til at arbejde. De fem dages landlov ved Beirut basarer, skulle "renses ud af kroppen". *Victoria* var et splinternyt slagskib, kun tre måneder gammelt, og konstruktionen var en af de værste i den Britiske flåde nogensinde. Dets lave forskib forsvandt ofte totalt i svær sø og skibet rullede slemt. Dets store kanoner, der nok gjorde det til det sværest bestykkede skib på havet, blev frygtet mere af besætningen end af nogen fjende. Når hovedarmeringen blev affyret, krøllede trykbølgen ofte dækket, beskadigede broen, og malerarbejdet blev helt spoleret. På mange områder blev *Victoria* og dets søsterskib *Sans Pareil* betragtet som "dødssejlere" selv af deres egne besætninger.

Admiral Tryon tænkte ikke på det den stille sommereftermiddag i 1893. Han ønskede istedet at sætte chefer og besætninger i sin flåde på en virkelig svær prøve. "Jeg ønsker at formere enhederne i to kølvandslinier (efter den danske evolutionsbog benævnt kolonneorden) med 6 kabellængders afstand, og derefter vende om ved at anvende indadvendt drej" sagde han pludseligt til Staff Commander Thomas Hawkins-Smith. Omgående følte Hawkins-Smith, der var noget galt, 6 kabler var kun 1200 yards, og hvis de to kolonner skulle dreje indad, ville de nemt komme ubehageligt tæt på hinanden. Han samlede mod til sig og svarede Tryon: "Det vil være nødvendigt at anvende mindst 8 kabellængder, Sir". Tryon tænkte et øjeblik og samtykkede, "Ja, det bliver 8 kabellængder". Men da Lord Gilford, Tryons signalofficer, kom ind på lukafet sagde Tryon: " Vil du lave et signal der formerer divisionerne i to kolonner, tværs af hinanden med 6 kabellængders afstand". For at stadfæste dette gav han Gilford et stykke papir, hvorpå der kun stod "6". Signalofficeren gik uden spørgsmål ud for at sætte signalet. Få minutter blafrede flagene i vinden og ordren var blevet bekræftet af de øvrige slagskibe i flåden. Idet han så op fra sit arbejde på den forreste bro følte Hawkins-Smith et øjeblik usikkerhed -jo, det var det forkerte signal. Han løb hen til Gilford. "Har De ikke lavet en fejl? Admiralen sagde der skulle være 8 kabellængder mellem kolonnerne!". Gilford viste

ham papiret med det nedskrevne tal, men det tilfredsstillende dog ikke Hawkins-Smith, han sendte Gilford tilbage til Tryon selv. Admiralen var ikke tilfreds med at nogen stillede spørgsmål ved hans ordrer og sagde bryskt til Gilford, "Lad de seks kabellængder stå".

Nu var Gilford sikker på, at der var noget galt. Han vidste at drejecirklerne for skibe som *Victoria* og Kontreadmiral Markhams flagskib *Camperdown*, som var i spidsen for den anden kolonne, var otte kabellængder tilsammen. Tryon måtte have begået en fejl måske forvekslet drejeradius med drejediometer. Manøvren var fuldkommen umulig, og det var der i det mindste to andre officerer - Hawkins-Smith og Victorias chef, Kommandør Archibald Maurice Bourke - der var enige med ham i. Men som Bourke bemærkede: "Åben kritik af ens foresatte er ikke i samklang med sand disciplin"; således var der ikke andet at gøre end at bide tænderne sammen og håbe på det bedste.

Flåden var nu på vej mod den syriske kyst med en fart af ni knob og en eller anden form for manøvre var nødvendig inden skibene løb på grund. Tryon var gal; hvorfor var *Camperdown* ikke begyndt at dreje endnu? Markham forsinkede hele manøvren! Tryon beordrede følgende signal sat til *Camperdown*: "Hvad venter De på?". Det var en offentlig irettesættelse, og nu måtte Markham adlyde, uanset hvilke konsekvenser det end måtte få. Han havde den helt klare opfattelse, at Tryon ville vende sin kolonne først, men det var ikke tilfældet; de to flagskibe drejede mod hinanden samtidigt. I det han prøvede at skjule sin ængstelse sagde Bourke til Admiralen. "Vi bliver nok nødt til at gøre noget, sir, ellers kommer vi for tæt på" (*Camperdown*). Men Tryon ignorerede ham, skræmt af manglerne i sin egen geometri. Bourke hævdede stemmen: "Vi kommer for tæt på, sir, Vi skal gøre noget, sir! Må jeg bakke?". Tryons svar var kun en hvisken: "Ja, De må bakke". "Begge skruer fuld kraft bak!", brølede Bourke, men da var det alt for sent, en kollision var uundgåelig. Bourke beordrede de vandtætte luger lukket - det kunne i det mindste hjælpe til at redde skibet. Da *Camperdown* kom ned mod *Victoria*, var Tryon og Markham indenfor råbeafstand af hinanden og Tryon holdt

hænderne som en tragt og råbte "Bak menneske - bak!", et forlorent håb, idet *Camperdowns* stævn borede sig ni fod ind i siden på *Victoria*, tvang det store skib 70 fod sideværts og beskadigede det totalt.

Ironisk nok fik Tryon i kollisionsøjeblikket overrakt et signal fra *Camperdown*. Det var Markhams svar på Tryons spørgsmål om, hvorfor *Camperdown* ikke var begyndt at dreje. Det var enkelt og i sammenhængen helt tåbeligt "Fordi jeg ikke helt forstod Deres signal". Mindre end 50 yards væk stod Markham med sine officerer og så med rædsel på den skade de netop havde givet flådens flagskib. Tryon brølede derover: "Hvorfor bakkede de ikke ...?" Der var egentlig ikke mere at sige, men Tryon sagde noget der virkede ynkeligt og tragisk for en mand som ham: "Det hele er min skyld..!", mumlede han.

Flådens øvrige slagskibe var beyndt at sætte både i vandet for at redde Tryons besætning, men Admiralen opgav ikke sit skib så let. Han gav dem vredt ordre til at holde op med at sende både - efter hans mening var *Victoria* ikke ramt så hårdt. Men han tog fejl. Det katastrofalt lave forskib var allerede overskyttet, og vandet fossede ind gennem hver eneste åbne luge og køje. *Victoria* fik styrbord slagside, og vandet begyndte at skylle gennem åbningerne ved kanontårnene. Fem minutter efter kollisionen havde stævnen sat sig femten fod. Alt skete hurtigt nu. Nu indså Tryon resultatet af den fejl, han begik ved at afslå tilbuddet om hjælp. Fire minutter efter beyndte *Victoria* at synke. Maskinbesætningen havde ikke fået nogen ordre om at stoppe maskinerne og forlade deres poster - de omkom alle! En af dem der var så heldig at overleve var John Jellicoe - dengang løjtnant men senere chef for "The Grand Fleet" under 1. verdenskrig. Han havde ligget på infermeriet på *Victoria* med Malta feber (en infektionssygdom der også kaldes Middelhavsfeber) og undslap iført pyjamas hjulpet af den unge kadet Phillip Roberts-West.

Tryon gjorde ikke noget forsøg på at redde sig selv. Med tabet af sit flagskib var hele hans verden faldet sammen. Han havde fejlet og ville ikke kunne leve med vanæren. Det var bedst på den måde. Hawkins-Smith, som så ham stå "fuldstændig rolig og fattet til det sidste", sagde: "Tryon døde,

som han havde levet - en tapper mand".

En så stor personlighed kunne naturligvis ikke bare forsvinde, men måtte efterlade sig legendens spor. Sådan var det da også med Admiral Sir George Tryon. På tidspunktet for sin død blev han af en del gæster set på trappen til sin kones hus i Eton Square, London i forbindelse med en af hendes storslåede selskaber !

Sammen med Tryon døde ialt 357 officerer og besætningsmedlemmer som følge af en fuldstændig uforklarlig katastrofe, der foregik på et hav så fladt som et stuegulv og med en sigtbarhed så perfekt, som ingen sømand nogensinde har oplevet. Efter at have afholdt en dyster begravelse til søs, beordrede Markham flåden til Malta. Efterhånden som slagskibene anløb Grand Harbour, opstod der en højtidelig sørgestemning, men kun indtil *Camperdown* stod ind, stævnen lå lavt, men musikkorpset spillede lystige melodier på agterdækket. Admiral Sir Charles Dundas, der så Markham vende tilbage, sagde: "Jeg kan huske, at jeg tænkte, det havde været mere passende med lidt tilbageholdenhed ved en sådan lejlighed". På den anden side havde *Camperdown* jo ikke meget at fortryde, den havde gjort nøjagtigt det, den var bygget til: vædret og sænket et skib af sin egen type.

Den Britiske presse tog hurtigt fat på spørgsmålene om hvorfor *Victoria* var sunket i havblik efter et stød så langt forefter og på kun ti minutter. Var der alvorlige konstruktionsfejl i den Britiske panserskibsflåde som fremmede sømagter - specielt Frankrig - kunne udnytte? London avisen *Standard* skrev: "Der hersker en frygtelig mistanke om, at de principper, der har været fremherskende indenfor skibsbygning i Royal Navy i så mange år, viser sig at være uholdbare". Rent faktisk var *Victorias* konstruktion mage til den, der var anvendt i alle de øvrige britiske slagskibe på det tidspunkt. Konsekvenserne for det Britiske søhærredømme var ganske betydelige.

Den uundgåelige krigsret blev afholdt på Malta og nåede frem til den konklusion, at Sir George Tryon havde været ansvarlig for katastrofen, men påtalte også, at Markham ikke havde ydet større modstand mod den fatale ordre, før han beyndte det drej, der førte til kollisionen. Krigsretten

synspunkter blev ikke godt modtaget i militære kredse. Hertugen af Cambridge sagde beklagende at: "Der er på det seneste blevet sagt en del om, at undergivne skal have frihed til at betvivle, eller ikke adlyde ordrer fra en foresat. Disiplin skal være loven, og den skal regere overalt. Det er bedre at lave fejl på grund af ordrer, end at fejle på trods af ordrer". Nu ville Tryon jo nok have betakket sig for en sådan gravskrift. Han havde netop prøvet at bevise overfor cheferne i flåden, at de skulle vise mere initiativ. Han ville ikke have accepteret den tanke, at Markham skulle have været en slave af hans ordrer. Det er blevet sagt, at Tryons ordrer blev fejltolket af hans officerer. Tryon ville have *Camperdown* til at sejle udenom, mens *Victoria* sejlede om på den anden side af Markhams tidligere position. Det er muligt, men Tryon ønskede mere af officererne, der var oplært til blindt at adlyde ordrer, end de kunne opfylde. Markham fik aldrig nogen betydningsfuld post. Admiralitetet lagde ikke skjul på, at det mente, at *Camperdown* var blevet dårligt ledet under ulykken. Men intet af dette hjalp til at genopbygge Sir George Tryons minde. Hans eneste fejl havde været nok til, at ødelægge en pletfri karriere uden sidestykke. Det er ensomt at være chef. Ingen får nogensinde at vide, hvad Tryon tænkte på, da han gav ordre til den manøvre, der slog ham ihjel. Man kan kun være enig med Admiral Kerr, som sagde: "Sir George Tryon var ikke en mand, der syntes om at blive udspurgt eller afhørt".

Der følger en ny Naval Blunder i næste tidsskrift.

Extract from **The Guinness Book of Naval Blunders**.
Copyright Guinness Publishing Ltd and Geoffrey Regan
1993.

MARINENS BIBLIOTEK
NYANSKAFFELSER
NOVEMBER OG DECEMBER 1994

RETSVÆSEN

Strandings-Lov af 14. Jan. 1876. (Dansk, islandsk, engelsk, fransk tekst).

Kbh. 1876. 43 s.

HISTORIE

Allaway, Jim: The Navy in the News 1954-1991.

London 1993. 107 s. ill. index.

Allaway, Jim: More Navy in the News 1954-1994.

London 1994. 119 s. ill. index.

Ebbert, Jean & Marie-Beth Hall: Crossed Currents. Navy Women from WW I to Tailhook.

New York 1993. 321 s. ill. index. bibl.

Frihavnen 100 år. Særnr. af Københavns Havneblad nr. 9/1994.

Kbh. 1994. 47 s. ill.

Greenhill, Basil & Ann Giffard: Steam, Politics and Patronage. The Transformation of the Royal Navy 1815-54.

London 1994. 256 s. ill. index. bibl.

Grønnedal.

Grønnedal u.år. 17 s. ill.

Jacobsen, Kurt & Jess Myrthu: Fra prikker og streger til tele- og datakommunikation. GN Store Nordiske Telegraf- Selskab's 125-års jubilæum 1. juni 1994.

Kbh. 1994. 78 s. ill. kort.

Lund, Ed.: Danebrog. Danmarks Palladium. En jistorisk Skildring af Danebrogs Oprindelse og Brug gennem Tiderne.

Kbh. 1919. 64 s. ill.

Petersen, Rasmus: Dagbog holdt af Rasmus Petersen. S/S "Great Northern" fra 2. august 1870 til 4. januar 1871.

Kbh. 1994. 65 s. ill.

Søværnet i Frederikshavn.

Frederikshavn u.år. 22 s. ill.

Vikingerne i England. (Udstillingskatalog).

London 1981. 192 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Bjerg, Hans Chr.: 9. April - og den næste generation.

Kbh. 1989. 24 s. ill. bibl.

Gibson, Charles D.: The Ordeal of Convoy NY 119.

Camden 1992. 180 s. ill. index. bibl.

Kurowski, Franz: Jäger der sieben Meere. Die berühmtesten U-Boot-Kommandanten des II. Weltkriegs.

Stuttgart 1994. 508 s. ill. index. bibl.

Müller, Wolfgang & Reinhard Kramer: Gesunken und Verschollen. Menschen- und Schiffsschicksale Ostsee 1945.

Herford 1994. 288 s. ill. kort. bibl.

Rahn, Werner & Gerhard Schreiber (red.): Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945.

Bd. 51: November 1943.

Bd. 52: December 1943.

Herford 1994. 588 & 574 s.

Ruhe, William J.: War in the Boats. My World War II Submarine Battles.

Washington 1994. 303 s. ill. index.

Smith, Peter C.: Arctic Victory. The Story of Convoy PQ 18.

u.st. 1994. 238 s. ill. index. bibl.

POLITIK

Bach, Per: Holdningsmåling - Resultater for Hæren 1989-1991, Søværnet 1986-1990, Flyvevåbnet 1986-1990 samt udviklingen i resultater for værnepligtige menige i perioden 1977-1990/91. FCLPUB 131.

Kbh. 1992. 14 s.

Kousgaard, Erik: Befolkningens forsvarsvilje MAJ 75 til APR 92.

FCLPUB 130.

Kbh. 1992. 6 s. ill.

SKIBE & SKIBBYGNING

Bøggild, Hansaage: Skibsudsmykninger. Gallionsfigurer og skibsnavneplader på Bornholm.

Rønne 1979. 184 s. ill. bibl.

Gillmer, Thomas C.: Old Ironsides. The Rise, Decline, and Resurrection of the USS Constitution.

Shrewsbury 1993. 239 s. ill. index. bibl.

Jane's Fighting Ships 1994-95.
Coulson 1994. 886 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's Fighting Ships. Recognition Handbook.
Coulson 1994. 633 s. ill. index.

Van der Vat, Dan: Stealth at Sea. The History of the Submarine.
London 1994. 374 s. ill. kort. index. bibl.

Ware, Chris: The Bomb Vessel. Shore Bombardment Ships of the Age of Sail.
Serie: Conway's Ship Types.
London 1994. 111 s. ill. index. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN m.v.

Ballard, Robert D.: The Lost Ships of Guadalcanal.
Toronto 1993. 228 s. ill. index. bibl.

Hofmann, Sven-Erik: Målfølging med autonom undervattensfarkost.
Serie: FOA rapport C 20967-2.1.
Sundbyberg 1994. 58 s. bibl.

Karzhavin, B.A.: Lineinogo korablya NOVOROSSISK. (Slagskibet NOVOROSSISKs forlis). På russisk, dansk resumé.
Serie: De hemmelige arkiver - yderst hemmeligt.
Sankt Petersburg 1992. 207 s. ill.

Karzhavin, B.A.: Gibel OTVAZHNOGO. (OTVAZHNYs forlis). På russisk, dansk resumé.
Serie: De hemmelige arkiver - yderst hemmeligt.
Sankt Petersburg 1994. 367 s. ill.

Romanov, D.A.: Tragediya podvodnoi lodki KOMSOMOLETS. (Undervandsbåden KOMSOMOLETSs tragedie). På russisk, dansk resumé. Sankt Petersburg 1993. 192 s.

HÅNDBØGER

Gebauer, Jürgen & Egon Krenz (red.): Marine Enzyklopädie.
Berlin 1994. 464 s. ill. bibl. Ej til udlån.

Jane's All the World's Aircraft 1994-95.
Coulson 1994. 807 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's C4I Systems 1994-95.
Coulson 1994. 319 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's Land-Based Air-Defence 1994-95.
Coulson 1994. 321 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's Radar and Electronic Warfare Systems 1994-95.
Coulson 1994. 727 s. ill. Ej til udlån.

Jane's Underwater Warfare Systems 1994-95.
Coulson 1994. 368 s. ill. index. Ej til udlån.

Den store Danske Encyklopædi. Bd. I: A-Arnøy. ff.
Kbh. 1994. 616 s. ill. Ej til udlån.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER NOVEMBER OG DECEMBER 1994

Jim Allaway: The Navy in the News 1954-1991.

Konvojen afsejlede - efter flere dages udsættelse - fra New York den 19. september 1944 og nåede engelsk havn efter 31 dages hård sejlad.

Gennem bogen bliver man vidne til de ofte store spændinger mellem de civile søfolk, som bemandede konvojens enheder og det militære personel i eskorten.

Franz Kurowski: Jäger der Sieben Meere. Die berühmtesten U-Boot-Kommandanten des II. Weltkriegs. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1994.

Endnu en bog om den tyske u-bådskrig. Af 39000 mænd i 863 u-både mistede 27000 livet.

23 u-bådschefer er omtalt og beskrevet med overvejende vægt lagt på de operationer, de deltog i, så det er mere en bog om u-bådskrigen, end det er personalhistorie.

William J. Ruhe: War in the Boats. My World War II Submarine Battles. Brassey's Inc., Washington 1994.

U-bådskrigen 1941-45 var også hård for den amerikanske flåde. 52 amerikanske u-både gik tabt sammen med mere end 3500 u-bådsfolk, (næsten 22 %).

Forfatteren, pensioneret captain, var een af dem, der overlevede. Som 26-årig løjtnant førte han journal over otte patruljetogter mod japanerne i det sydlige Stillehav, og på basis heraf er bogen skrevet.

Den er let læselig og giver et godt indtryk af livet i en u-båd - som en nu pensioneret engelsk søofficer udtalte:

"Hvis den havde været skrevet, da jeg var chef for u-båds-skolen, ville jeg have bestemt den til obligatorisk studium".

Chris Ware: The Bomb Vessel. Shore Bombardment Ships of the Age of Sail.

Conway Maritime Press, London 1994.

Som måske et af de første "special-krigsskibe" var "bombarderskibet" beregnet til at beskyde faste mål såsom byer, fæstninger og havneanlæg og meget anvendt af den engelske flåde i årene 1689-1815.

Bogens 1. del beskriver udviklingen fra den franske indførelse af denne specielle type krigsskib i 1680'erne og anvendelsen, belyst ved navnlig Englands deltagelse i Syvårskrigen, Den amerikanske Frihedskrig og Napoleonskrigene.

2. del går i detaljer med hensyn til skibet som sådan: konstruktion, rigning, bestykning, sluttende med en omtale af fartøjstypens anvendelse ved polarekspeditioner.

A.H.

MARINENS BIBLIOTEK MEDDELELSE

Marinens bibliotek, der siden august 1931 har haft til huse i Søkvæsthuset, Overgaden oven Vandet, flytter i løbet af marts 1995 til nye lokaliteter på Marinestation Holmen. Biblioteket vil derfor være lukket for ekspeditioner fra 6. marts til 3. april, hvor flytningen forventes at være overstået og biblioteket åbner for publikum. De nye lokaler er beliggende på Nyholm i umiddelbar nærhed af Nyholmsbroen og Maskingraven.

Adressen bliver:
Marinens Bibliotek
Vej 20, Bygning 37
Holmen
1433 København K
Tlf.: 31547382 (udlån)
Tlf.: 31543293 (bibliotekar).
Fax: 32963171.

Biblioteket vil være åbent mandag til fredag kl. 0900-1500. Tirsdag desuden til 1800 (bemærk ændring).

Adgang til biblioteket vil kunne foregå gennem Værftsbrovagten for enden af Prinsessegade, alternativt med Marinestationens færgebåd (gratis) fra Nordre Toldbod for enden af Esplanaden til Maskingraven. Afgang ca. hver 30 minut, et kvarter over og et kvarter i hel. Sidste afgang mandag og tirsdag kl. 1700 og onsdag, torsdag, fredag kl. 1600. Kongebrovagten på Refshalevej vil også kunne benyttes til kl. 1630.

Passerseddel for civile lånerne vil blive udleveret ved indpassage på Marinestation Holmen.

01179 KHC 503 000
SØFARTENS BIBLIOTEK

BLEGDAMSVEJ 114

2100 KØBENHAVN Ø



ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Jens Claus Hansen



Nr. 2 - 1995
166. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
Jens Claus Hansen
Forsvarsakademiet
Svanemøllens Kaserne
Ryvangs Alle 1
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33 - 5256

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Orlogskaptajn J.P. Bonde Petersen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Dvergåden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 64 05 52
Giro 2 04 77 66

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn
Bo Heisterberg- Andersen

2

TRYKKERI:

Norrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh., ApS
Norrebrogade 56
2200 København N
Telefon 31 39 61 33

Forsidebillede: Parade 11. maj 1945 for den engelske kontreadmiral Holt og chefen for det danske Søværn, viceadmiral Vedel, ved overdragelsen af den første del af Holmen til den danske Flåde.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD

SIDE

MEDDELELSER FRA FORMANDEN 80

MARITIME PARTNERSKAB FOR FRED ØVELSER
Af orlogskaptajn Arne Mikkelsen 83

INDHOLD	SIDE
FORWARD ... FROM THE SEA <i>Af flådemminister J. H. Dalton m. fl.</i>	98
WHAT "FROM THE SEA" DIDN'T SAY <i>Af kommandør E.D. Smith</i>	113
KALININGRAD OBLAST <i>Af orlogskaptajn B. Bechmann Olesen</i>	122
SØE-LIEUTENANT-SELSKABETS LOVE 1993 <i>Af kommandør J.B. Pranov</i>	147
NAVAL BLUNDERS <i>Af premierløjtnant S. Thagaard Jensen</i>	153
NEKROLOG	159

SYSTEMATIC

software engineering as

Software for:

- Command and Control
- Communication
- Electronic Warfare
- Message Formatting
- Real-time
- Graphic
- Simulation

```
package AIR_TRACK_PACKAGE is
    type ALTITUDE_TYPE is delta (0.0 range 0.0 .. 120.0);
    type DISTANCE_TYPE is delta (0.0 range 0.0 .. 90.0000);
    task AIR_TRACK_DATA is
        entry SET_SMOOTHED_ALTITUDE(ALTITUDE: out
            entry GET_DISTANCE(DISTANCE: out
                entry SYNCHRONIZE,
            end AIR_TRACK_DATA.
    with SENSOR_IO_SERVICE, INTERRUPT_MANAGER, UNSIG)
end AIR_TRACK_PACKAGE;
```

```
separate AIR_TRACK_DATA is
    task BODY_AIR_TRACK_DATA is record
        sensor_data: SENSOR_DATA;
        altitude: ALTITUDE;
        distance: DISTANCE;
        smoothed_sensor_data: SMOOTHED_SENSOR_DATA;
        smoothed_sensor_data_return: SMOOTHED_SENSOR_DATA;
        sensor_io_service: SENSOR_IO_SERVICE;
    end BODY_AIR_TRACK_DATA;
end BODY_AIR_TRACK_DATA;
```

Systematic Software Engineering AS
Søren Fritsch Vej 42K
8230 Åbyhøj
Tlf 86 15 16 66

TERMA Elektronik AS

TERMA

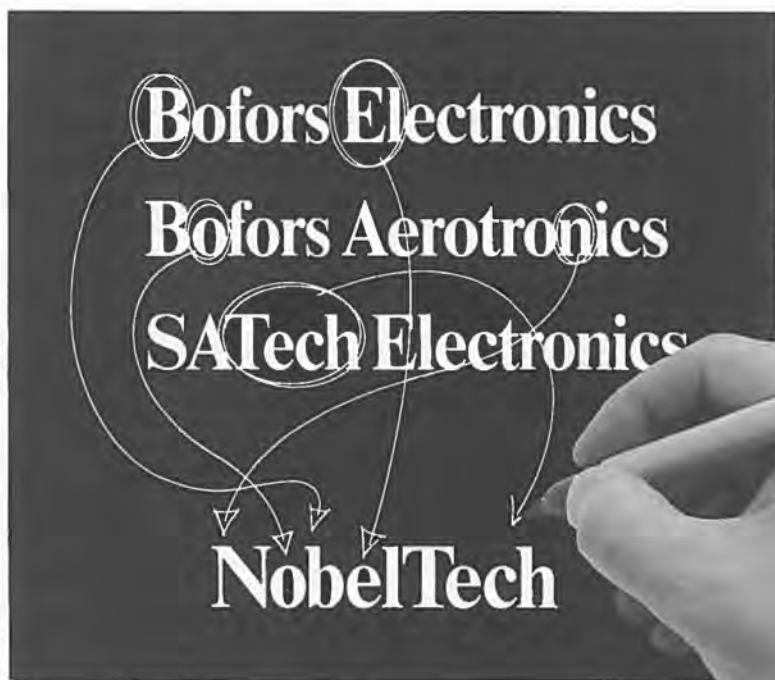
TACTICS

C3 and Fire Control System for Submarines



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup • Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99



Samlet styrke under nyt navn

Tre stærke, svenske firmaer er nu gået sammen for at danne et endnu stærkere: NobelTech. Operativt opdelt i NobelTech Systems og NobelTech Electronics.

NobelTech Systems' produktprogram omfatter maritime kontrol- og ildledningssystemer, landbaserede kontrolsystemer til flyvevåbnet og hæren samt systemer til civil flytrafikledelse.

NobelTech Electronics' virksomhed koncentrerer sig om områderne radar, optronik, ildledningssystemer, modforanstaltninger, flyradio, mikrobølgeprodukter og ammunitionselektronik.

NobelTech har 2.200 medarbejdere og omsætter for 2,1 milliarder svenske kroner.

Ring eller skriv efter vores præsentationsbrochure og få mere at vide om os.

 **NobelTech**
Nobel Industries

Dansk repræsentation: NobelTech Systems AB, Philipshuset, Prags Boulevard 80, 2300 København S
Telefon: 32882214. Telefax: 31571270

MEDDELELSER FRA FORMANDEN

I henhold til lovenes paragraf 16 fremsætter Selskabet hvert år prisspørgsmål over emner, hvis belysning må anses for at være i overensstemmelse med Selskabets formål.

I de sidste mange år er der stort set ikke indkommet besvarelser, og vi kan have en forventning om, at dette mønster også vil tegne sig i fremtiden, og en vigtig del af Selskabets virksomhed altså ikke foregår i praksis.

I bedømmelsesrådet, der består af kommandør E. Rode, kommandørkaptajn J. Ludvigsen og orlogskaptajn B. Fabricius, er situationen drøftet igennem, og der er udarbejdet forslag til nye emner for prisopgaver. Forslagene er alle emner, der må betegnes som et bidrag til maritim og militær oplysning. De henvender sig endvidere alle mod fremtidige vilkår, hvorunder vor marine må forventes at virke: Emnerne er:

1. STANDARD FLEX 300- OPERATIONER UDEN FOR OPERATIONSOMRÅDET

På baggrund af en redegørelse for søværnets opgaver i internationalt regi samt de heraf afledte operative og logis-tiske krav til enheder, der deltager heri, gennemføres en analyse af SF-300 skibstypens muligheder og begrænsninger ved deltagelse i løsningen af disse opgaver. Der bør forud for analysen udarbejdes en kort beskrivelse af SF-300 koncepten, og analysen bør munde ud i konkrete forslag vedrørende skibstypens muligheder for at deltage ved løsningen af sådanne opgaver.

2. MARITIM DOKTRINUDVIKLING

På baggrund af en redegørelse for søværnets opgaver samt en analyse af den maritime doktrinudvikling i NATO og i andre vestlige lande ønskes en vurdering af behov og muligheder for

at udvikle et dansk maritimt dokrinkompleks.

3. SØMILITÆRE VÅBENKONTROLFORANTALTNINGER

Med baggrund i en redegørelse for sømilitære våbenkontrolforanstaltninger - herunder tillidsskabende foranstaltninger - ønskes en analyse, der belyser de sikkerhedspolitiske konsekvenser ved sådanne aktiviteter samt en vurdering af fremtidig anvendelse i regionalt regi.

4. KOMMANDOSKIB

På baggrund af en kort redegørelse for forsvarets opgaver, herunder CJTF koncepten (COMBINED JOINT TASK FORCES) og det deraf afledte behov for mobile værnsfælles hovedkvartersfaciliteter, ønskes en analyse af de operative og tekniske krav til et eventuelt kommandoskib. På baggrund af analysen opstilles kravene til et sådant skib.

5. EN STUDIE EFTER FRIT VALG

De første fire emner er fremsat som maritime opgaver på Forsvarsakademiet (FAK) VUT II/L-SWtabskursus . Således sikres, at der i FAK regi vil være besvarelser af de fire emner. Det er naturligvis op til forfatterne, om de ønsker at indsende besvarelsen til Selskabet, eller om opgaven evt. ændres før indsendelse. Man kunne tænke sig, at den kritik der gives på FAK, indarbejdes i opgaven inden den afleveres til Selskabet.

Naturligvis står det som sædvanligt frit for øvrige medlemmer at besvare opgaven, ligesom den frie studie ikke skulle lægge begrænsninger på medlemmernes sædvanlige muligheder. Det er både bedømmelsesudvalget og bestyrelsens opfattelse, at lovene ikke forhindrer et sådant opgavesammenfald med andre institutioner. Kun proceduremæssigt kan det naturligvis argumenteres om lovenes bestemmelser vedrørende

anonymitet er 100% opfyldt. Da bedømmelsesudvalget ikke fremtager oplysninger fra FAK, og da hvilket som helst medlem kunne have afleveret besvarelsen, må anonymiteten med rimelighed være til stede. Mange af de prisspørgsmål der tidligere er fremsat i Selskabet, ville det alligevel have været muligt med et kvalificeret gæt og lidt rundspørgeren at kende forfatteren.

Ved indkomne besvarelser er det behandlingsudvalget, der indstiller om besvarelsen antages til videre behandling i Selskabet.

Bedømmelsesudvalget og bestyrelsen skal således konkluderende anbefale, at denne procedure forsøgsvis følges for det kommende år i håbet om at få nogle opgaver ind til fremme af Selskabets formål "til gavn for dets medlemmer og det danske søværn". Alternativt videreføres den gamle procedure, som i praksis viser sig ikke at give noget udbytte.

Emnerne har som forslag været fremlagt både i København og i Frederikshavn, uden nogen medlemmer ved de efterfølgende møder har givet nogle indsigelser.

MARITIME PARTNERSKAB FOR FRED ØVELSER

Af orlogskaptajn Arne Mikkelsen

INDLEDNING

I begyndelsen af oktober måned 1994 blev der afholdt den første egentlige "Partnerskab for Fred" (PfP) flådeøvelse i NATO regi.

Øvelsen COOPERATIVE VENTURE var sammen med de to øvelser for hærstyrker, COOPERATIVE BRIDGE (Polen i SEP) og COOPERATIVE SPIRIT (Holland i OKT), det indledende kapitel for NATO i bestræbelserne på at omsætte den indgåede aftale fra januar 94 i egentlige øvelser med PfP-nationerne. Der har tidligere været afholdt forskellige øvelser med deltagelse fra disse nationer; men ikke i NATO regi. De tidligere tiltag fandt sted under NACC paraplyen. Efterfølgende vil øvelserne alle blive benævnt som øvelser med PfP-deltagelse.

Samarbejdet med PfP-nationerne har ligeledes udmøntet sig i det såkaldte "Military Cooperation Programme" (MCP). Det har sin oprindelse i NACC regi under den gren, som hedder "military contacts/military cooperation activities". I forbindelse hermed blev observatører fra de enkelte nationer inviteret til at overvære en øvelsesdag til søs. De fandt typisk sted som led i større arrangementer med briefinger, meningsudvekslinger omkring oplevelserne til søs samt evt. tjenestestedsbesøg. Ligeledes har observatører sejlet med de enkelte enheder i en del af øvelsesperioden. Det er tilstræbt, at den sidstnævnte form primært var et tilbud til yngre officerer med maksimalt samme rang som skibschefen.

Disse tiltag tjener alle samme formål, at fremme samarbejdet med PfP-nationerne og dermed forebygge den mulige mistillid, som tidligere kan have været tilstede. På længere sigt kan der skabes mulighed for at udsende en PfP- flådestyrke til et

konfliktområde for at håndhæve mulige FN resolutioner.

Reelle resultater af MCP programmet er allerede synlige. Under øvelse BOLD GAME 94 deltog to yngre observatører fra Litauen og Letland ombord på de danske torpedomissilbåde i første fase af øvelsen. Der rapporteres, at den fortsatte udrustning af disse to landes enheder er inspireret af dette besøg.

Set fra NATO-enheders side er der dog væsentlig forskel på MCP deltagelse og deltagelse af egentlige flådeenheder fra Pfp-nationerne i øvelsesvirksomheden. MCP deltagelse kan finde sted som led i det almindelige øvelsesmønster, hvorimod Pfp-deltagelse i overskyggende grad præger øvelsens indhold, niveau og træningsudbytte for besætningerne.

Formålet med denne artikel er at beskrive udviklingen i øvelser med Pfp-deltagelse og den nuværende status. Hvilke erfaringer er indhentet, og hvordan kommer vi bedst videre.

Indledningsvis vil proceduren for planlægningen af disse øvelser samt erfaringsgrundlaget kort blive gennemgået.

Det politiske udbytte af de afholdte øvelser skønnes at have været stort, men vil ikke videre blive behandlet, om end det er vanskeligt at adskille de to.

DET FORMALISEREDE GRUNDLAG

Det grundlæggende dokument for øvelsesaktivitet med Pfp-nationerne foreligger nu i 4. og endelig draft. "The Overall NATO/Pfp Exercise Concept" er udarbejdet af SACEUR i samarbejde med SACLANT. Det er i princippet godkendt af Partnership Coordination Cell (PCC).

Dokumentet skal alene dække alle oplysninger omkring programsættelse, planlægning, udførelse samt efterfølgende evaluering af NATO/Pfp-øvelser. Ligeledes er de økonomiske aspekter omkring øvelserne grundigt beskrevet. Det skal i den forbindelse fremhæves, at politikken omkring "funding" ikke er godkendt af de enkelte nationer.

Principperne for øvelsernes planlægning og afvikling ligger tæt op af de gængse NATO procedurer, som beskrevet i NADREX serien. Væsentlige punkter som presserelaterede

oplysninger samt de lovmæssige aspekter i forbindelse med øvelsernes afvikling er også udførligt behandlet.

Dokumentet i sin helhed giver de enkelte Pfp-nationer et godt indtryk af procedurerne for øvelsesplanlægning. Herunder hvad en øvelsesordre dækker samt forklaring på de mange anvendte NATO termer.

Processen for den enkelte øvelse kan opdeles i fem hoveddele: programsættelse, planlægning, udførelse, evaluering samt efterfølgende rapportering.

Udarbejdelse af øvelsesprogrammet og godkendelse heraf er en længerevarende proces som fremgår af bilaget. Forslag kan komme fra de enkelte nationer gennem Militær Komiteen (MC) for NATO landenes vedkommende, eller gennem PCC for partnernes vedkommende. Hertil kommer NATOs egne ønsker, som fremsættes af kommandovejen til MNC'erne. Forslagene passerer i sidste ende den Militær Politiske Styrings Komite (PMSC) inden endelig godkendelse i Det Nordatlantiske Råd (NAC).

Øvelser åbne for Pfp-deltagelse skal være direkte relateret til områderne fredsbevaring, humanitære operationer samt søredning. I øvrigt må Pfp-deltagelsen ikke "udtynde" øvelsesudbyttet for NATO deltagerne, som det fremhæves i dokumentet.

På længere sigt arbejdes på at få planlægningen ind i en 5 års cyklus. Øvelsesprogrammet det første år skal ligge fast. Det næste år skal foreligge tentativt og programmet for de resterende 3 år skal indeholde oversigt over forventede øvelser.

Planlægningen af den enkelte øvelse skal foregå over sammenlagt fire konferencer og ideelt starte cirka et år i forvejen. Den første planlægningskonference (PRE-IPC) afholdes med deltagelse af Officer Scheduling the Exercise (OSE), Officer Conducting the Exercise (OCE), PCC samt deltagere fra den nation, hvor øvelsen skal foregå. Her fremstilles et udkast til øvelsesspecifikation (EXSPEC) og datoer (milestones) for den resterende del af planlægningen fastsættes. Den økonomiske forudsætning for øvelsen behandles ligeledes her.

Gennem PCC inviteres Pfp-nationerne til at deltage i øvelsen på baggrund af udkastet til øvelsesspecifikationen. I

princippet skal alle PFP-nationerne inviteres til at deltage med enten enheder eller observatører.

Den næste planlægningskonference (IPC) er åben for alle potentielle øvelsesdeltagere. Formålet er at tilrette øvelsesspecifikationen, så den kan godkendes af alle deltagende nationer. Ligeledes kan et indledende udkast til øvelsesordren behandles med en tentativ styrke tilmelding fra nationerne.

På den tredje konference (MPC) begynder planlægningen i detaljer af den enkelte øvelse. Alle deltagerne har godkendt de overordnede rammer for øvelsen, og OCE vil typisk fremlægge en mere eller mindre færdig øvelsesordre. Konferencen bruges til at udarbejde øvelsesordren, så den ved konferencens afslutning foreligger i et godkendt udkast.

Den sidste konference (FPC) afvikles tæt på den egentlige øvelse. Deltagerne har modtaget øvelsesordren, og den er blevet behandlet af de deltagende enheder. Formålet med denne konference er at afklare problemer/ændringer, som er opstået siden sidste konference.

I princippet er det en forudsætning for at deltage i den egentlige øvelse, at den enkelte nation har deltaget i hele planlægningsprocessen samt de tilhørende studieperioder. Denne proces opfattes for PFP-nationerne, som en ligeså vigtig del, som selve øvelsen.

SACEUR inddeler planlægningen af øvelsen i tre blokke. Den første blok omfatter IPC samt en studieperiode. Studieperioden omfatter ikke de deltagende enheder, men er beregnet på "high ranking officers" på stabs-/hovedkvarterniveau. Den anden blok indeholder MPC samt workshop(s). Deltagelse i workshop(s) er tiltænkt chefer og operationsofficerer fra de deltagende enheder. Typisk emner er udførelsen af PFP-disciplinerne på taktisk niveau. Afviklingen tænkes udført som egentlige undervisnings- lektioner, gruppediskussioner osv. Den sidste blok omfatter afviklingen af den egentlige øvelse.

Øvelsens udførelse, evaluering samt efterfølgende rapportering følger helt den gængse øvelsesprocedure for NATO.

Ingen af de afviklede PFP-øvelser har fulgt den ovenfor skitserede procedure. De har i stedet alle været præget af meget kort tid til rådighed for planlægningen.

ERFARINGSGRUNDLAGET

I vores nærområde startede øvelserne med Pfp-deltagelse i 1993. Den første øvelse var den amerikansk ledede US BALTOPS i juni 1993. Øvelsen afvikles hvert år i denne måned. Den har hidtil haft til formål at demonstrere, at amerikanske enheder kan og vil øve i Østersøen, som Sovjetunionen tidligere betegnede som "et lukket hav". Øvrige deltagere har været danske, tyske og hollandske enheder. I 93 inviteredes ligeledes de øvrige nationer, som har kyststrækninger ud til Østersøen. Øvelsesperioden blev udvidet fra en uge til to uger. Den første uge var afsat til basiske øvelser med Pfp-deltagelse. Den anden uge bevarede som hidtil med de oprindelige deltagere. US BALTOPS ændrede koncept blev gentaget i 94, og planlægningen for 95 følger det samme spor. Deltagerkredsen er siden yderligere blev udvidet med belgiske, engelske samt norske enheder.

Det var dog først efter den egentlige Pfp-aftale i JAN 94, at udviklingen for alvor tog fart. En trilateral ministrygningsøvelse afvikledes i området omkring Fehmaren i august med fartøjer fra Polen, Tyskland og Danmark - BALTIC ENDEAVOUR 94.

Den blev efterfulgt i begyndelsen af oktober af COOPERATIVE VENTURE. Øvelsen afvikledes i området mellem Kristianssand og Stavanger. Der var deltagende enheder fra Belgien, Norge, Canada, Polen, Danmark, Rusland, Tyskland, Spanien, Italien, Sverige, Litauen, Storbritannien, Holland og USA.

COOPERATIVE VENTURE var inddelt i tre faser. I den første fase samledes enhederne i Kristianssand. Her blev den forlængede weekend brugt til at forberede den næste fase til søs. Briefinger gennemførtes og besætningerne besigtigede hinandens udstyr samt etablerede radioforbindelse mellem enhederne. Der gennemførtes ligeledes et omfattende sports - og socialt program. Søfasen strakte sig over 4 dage og var sammensat af basiske discipliner, som er en forudsætning for at få en flådestyrke af denne art til at fungere. Herudover øvedes embargo operationer for første gang med Pfp- deltagelse. Fasen afsluttedes med VIP/medie dag. Den sidste fase afsluttede

øvelsen i Stavanger med reception samt debriefing. Ansvarlig for øvelsens planlægning og gennemførelse var CINCEASTLANT.

Det er for nærværende planen at såvel US BALTOPS som BALTIC ENDEAVOUR og COOPERATIVE VENTURE i fremtiden skal afvikles en gang årligt.

Målet for Pfp-øvelserne er todelt. De skal dels medvirke til at udvikle en fælles forståelse for maritime operationer. Ligeledes skal den multinationale flådestyrke trænes i at udføre fredsbevarende operationer, søredning samt humanitære operationer. Det er vigtigt at lægge mærke til, at der ikke drejer sig om at øve taktiske operationer med koordineret våbenindsats. I foråret 94 afvikledes i Sortehavet en øvelse under bulgarsk ledelse. Den første med Pfp-deltagelse i dette område. Øvelsesoplægget var en humanitær konvoj, som skulle beskyttes under forlægningen fra a. til b. Afviklingen nærmede sig det, vi normalt forstår ved en taktisk øvelse. Det er ikke målet med Pfp- øvelserne, ej heller et niveau vi om ønskeligt bliver klar til at udføre i dette regi de nærmeste år. Under COOPERATIVE VENTURE var følgende basiske discipliner/delmål programsat:

- kommunikationsprocedurer.
- assistance til havari bekæmpelse.
- sømandskabsøvelser som slæbning, manøvrering og refueling under gang.
- helikopter operationer som "cross deck" og hoisting.
- embargo operationer herunder farvandsovervågning og bording.
- basiske skydeøvelser
- søredning.
- personel rotation mellem de enkelte enheder.

Listen er medtaget for at illustrere, hvilket niveau vi i øjeblikket befinder os på. Det skal samtidig bemærkes, at en del af de nævnte discipliner var planlagt mere avanceret end hidtil oplevet i denne sammenhæng.

STATUS

De afholdte øvelser med PFP deltagelse har indtil nu i det store hele bekræftet de tidligere opnåede erfaringer. Det betyder ikke at udviklingen står stille, men at det går forholdsvis langsomt fremad. Gennemgangen af de indhentede erfaringer vil derfor i overvejende grad kunne koncentrere sig om øvelse COOPERATIVE VENTURE. Erfaringerne herfor er grundig dækket i en øvelsesrapport fra CINCEASTLANT fra 20 JAN 1995. De indhentede erfaringer kan opdeles i følgende hovedpunkter:

a. Planlægning.

Indledningsvis er det nødvendigt gennem hele planlægningsprocessen at erindre, at det er noget forholdsvis nyt, man beskæftiger sig med. Alt hvad der tidligere kunne tages for givet, skal der først etableres procedurer for.

Det er umuligt at forudsige hvilke repræsentanter fra PFP-nationerne, som møder frem på IPC. Det kan være personel fra den stedlige ambassade, eller officerer fra de planlagte deltagende enheder til admiraler fra flådekommandoen. Erfaringen tilsiger, at alle store beslutninger vedrørende øvelsen skal tages på IPC af hensyn til den efterfølgende planlægning. Det er derfor nødvendigt, at deltagerne er i stand til at træffe policy beslutninger og dermed har mandat til at forpligte deres nation. Det kan volde visse vanskeligheder med den blandede deltagelse.

Det er ligeledes vigtigt i en tidlig fase at vide hvilke enheder, som agter at deltage i øvelsen. Specielt antal og størrelse er en vigtig planlægningsfaktor. På tredjedagen af MPC`et for COOPERATIVE VENTURE dukkede pludselig en medarbejder fra den litauiske ambassade op og tilmeldte en Grisha-kl., hvorefter han forlod mødet igen. Sådanne hændelser er ikke ualmindeligt i PFP-sammenhæng, men det bør tilstræbes at have klarhed over deltagelsen allerede på IPC`et.

Det bør i den forbindelse erindres, at postgangen gennem de diplomatiske kanaler kan være meget langsommelig. Det er ikke muligt at sende signaler til involverede enheder eller deres

operative kommandoer. Et udkast til en øvelsesspecifikation eller en øvelsesordre kan være meget lang tid undervejs. Skal det tilsendte materiale oversættes forlænges tiden yderligere. Det er ikke usædvanligt, at enheder møder op til øvelsen uden at have modtaget øvelsesordren. Det er muligt at "sprænge et par trin over" i kommandovejen til partnerne, men det resultere ikke i nogen tidsbesparelse, da de overspringne trin skal høres/orienteres inden beslutningen tages. Telefax anbefales anvendt i videst muligt omfang.

Problemet med de rette deltagere går igen til MPC'et. Til denne konference er det nødvendigt, at øvelsesplanlæggere fra de involverede kommandoer deltager. Ligeledes kan de tilmeldte enheder være repræsenteret i mere simple øvelser. Deltagere fra diplomatiet samt senior officerer fra kommandoerne har ikke den detaljerede viden, som er nødvendig i den videre planlægning.

Sproget på konferencerne er engelsk, og de fleste deltagere behersker sproget rimeligt. Det er dog vigtigt at huske, at de mange gængse NATO forkortelser er ukendte for PFP-nationernes deltagere.

Det har ikke været klart hvem i de enkelte nationer, som skulle modtage informationer for videre planlægning af øvelsen, mellem MPC og øvelsens start. En koordineret planlægning i denne periode har derfor ikke været mulig. Det anbefales på MPC at etablere "point of contacts" på planlægger niveau.

b. Gennemførelse.

En to ugers øvelsesperiode bør bestå af minimum 7 dage i havn. Der er behov for en længere periode i havn inden starten på fasen til søs. Perioden skal bruges til at briefe i detaljer om programmet til søs, stifte kendskab med de forskellige enheders udstyr samt træne procedurer i syntetiske spil. Sagt med andre ord en fem dages Harbour Practice Programme (HPP) med følgende indhold:

- Kommunikations check / NAVCOMEX med stigende sværhedsgrad.
- Fleetwork.
- Serial diskussion bl.a. indenfor havari-, bording- og RAS øvelser.

Perioden giver ligeledes operatørene tid til planlægning. Komplekse serials til søs kræver 2 møder, et indledende og et endeligt planlægningsmøde. De kan ideelt afvikles i starten og slutningen af ugen. Perioden skal også bruges til at lære hinanden at kende gennem sports og sociale arrangementer, såvel formelle som spontant planlagte. En særdeles vigtig del af PFP-øvelserne.

Programmet til søs skal afvikles i serials af hensyn til overskueligheden samt for at tilsikre, at alle enheder får et stort øvelsesudbytte. Indledningsvis bør enhederne trænes i mindre grupper, som består af samme skibstyper. Grupperne tildeles hver sit farvandsafsnit. De enkelte serials skal være korte med klare og tydelige mål. Afviklingen i mindre grupper tilsikrer, at alle enheder får muligheden for at lede mindst en serial.

Der skal lægges vægt på, at alle føler, at de deltager på lige fod i øvelsen. Om nødvendigt skal der tages individuelle hensyn. Et eksempel herpå kunne være altid at have et statisk mål opankret i planlagte skydeområder. Det kan ikke forventes, at alle partnerne er klar til/indstillet på at skyde mod slæbemål. Ovennævnte vil alligevel give dem mulighed for at deltage i serien.

c. Kommandostruktur.

I de hidtil afviklede øvelser har styrken været inddelt i en task organisation. Programmet har som nævnt været opdelt i serials, og afviklingen har været ledet af en CTG. CTU/CTE'erne har ikke været tildelt opgaver. PFP-nationerne har haft svært ved at forstå denne kommandostruktur. Fremover bør en task organisation kun anvendes, hvis det opbyggede scenarie gør det nødvendigt (freeplay).

Øvelsen til søs skal ledes af en Exercise Commander (EC) og kommandostrukturen bevares simpel og enkel. Det kan ligeledes anbefales at skabe en multinational stab omkring EC. Formålet er igen todelt. Dels at vise/lære partnerne, hvordan en styrke til søs ledes. Dels at bruge partnerne som rådgivere vedrørende egne styrkers begrænsninger og muligheder.

d. Kommunikation

Kommunikation har indtil nu været øvelsernes akilleshæl. De to væsentligste årsager hertil er manglende kompatibelt udstyr, samt at begrænsningerne for partnernes udstyr stadig ikke oplyses. Sidstnævnte har været et vigtigt incitament til at bevare de enkelte serials simple.

Den manglende mulighed for at kommunikere via fjernskrivere (INTERFORCE RATT) er i virkeligheden det største og alt overskyggende problem. Proceduren med at forklare ændringer af programmet på HF voice evt. via forbindelsesofficeren er meget langsommelig og tidskrævende. De begrænsede engelsk kundskaber er yderligere med til at understrege behovet. Under COOPERATIVE VENTURE lykkedes det at etablere RATT forbindelse til de svenske enheder. Grundet forskellig sende hastigheder samt tilstedeværende kryptoudstyr, uden mulighed for frakobling, har det ikke været muligt at etablere forbindelser med øvrige partnere. Andre muligheder er installation af forældet LINK 14 udstyr i enhederne. NMT og telefax er anden mulighed i vores område.

Voice kommunikation er foregået primært på VHF eller HF, hvor UHF i de fleste tilfælde havde været at foretrække. De fleste VHF kanaler er prædestineret til civile formål. HF er mindre egnet til afvikling af serials grundet den ofte kraftige baggrundsstøj. Ved nærmere undersøgelse har det vist sig, at stort set alle enheder er i stand til at kommunikere på UHF i båndet 220 - 400 Mhz.

Kommunikationsplanen bør indeholde rapporteringsnet (HF) samt taktiske net (UHF). Et af HF-nettene kan afsættes til koordinationsnet med døgnbemanding på alle enheder. I den forbindelse skal den forudgående briefing lægge vægt på en omhyggelig orientering om, hvilke frekvenser der sendes på i forhold til de indstillede (assigned/window freqs). VHF skal primært anvendes som sikkerhedsnet. Visuel signalering bør ligeledes øves/anvendes.

Alle deltagere skal opfordres til at udsende en enkel OPSTAT UNIT. Ud over at angive begrænsninger for kommunikationsudstyret bør den indeholde enhedens dybgang,

max. - min. fart samt RAS muligheder.

e. Sømandsskab og andre basiske øvelser

Der har ikke eksisteret noget standard set af serials til de øvelser, som er afviklet indtil nu. Det samme er tilfældet for procedure f.eks for etablering af et overflade billede. Øvelsesordren har derfor måtte indeholde nødvendige oplysninger til afvikling af de enkelte serials. Derudover har det udviklet sig til en praksis, at de forskellige serials briefes i detaljer inden øvelsens start. Forholdene er dog i bedring, idet de manglende NATO publikationer i omskrevet form langsomt er ved at blive frigivet til PffP-nationerne. Ud over EXTAX 768 drejer det sig om EXTAC 1000 serien.

Det er et udtalt ønske fra partnerne, at der ønskes mere interaktion mellem NATO og PffP-nationerne. Derfor skal der lægges større vægt på basiske øvelser, som involverer en stor del af besætningen. Det kunne være øvelser i overførsel med båd/helo, sanitetsøvelser, havariøvelser, mand over bord øvelser samt elementære sømandsskabsøvelser som jackstay/ slæbning. Ønsket om samhörighed og fællesskab er ikke kun forbeholdt officerer.

De tidligere øvelser har alle haft formationssejlad for den samlede styrke på programmet. Afviklingen har voldt en del problemer af flere årsager. De enkelte formationer er beskrevet i EXTAC 768, men der er mindre tydeligt, hvordan enhederne kommer fra den ene til den anden formation. Formationerne har bestået af en blanding af mindre enheder og fregatter, hvilket ikke har lettet "station keeping". Erfaringen er derfor, at man bør undgå store formationer. Ligeledes skal afstanden mellem enhederne være mindst 2000 yards om natten.

f. Mere avanceret operationer - eks. embargo operationer

Det har hidtil været for tidligt at øve avancerede operationer. Årsagen hertil er allerede beskrevet, men i korthed skal kommunikationen virke, de basiske procedure være beskrevet i publikationer samt træningsniveauet være udviklet hertil. Ingen af disse forhold er tilstede endnu.

En embargo demonstration samt etablering af et

overfladebillede i nøje afgrænset område kan betegnes som de mest avancerede operationer til dato. Partnerne vil gerne øve embargo operationer, men vil være mere involveret. Derfor anbefales at øve bording i mindre scenarier med et meget begrænset deltagerantal. I øvrigt ser man gerne fasen til søs placeret i et fælles scenario, som udgangspunkt for de enkelte serials. Herved undgås en opfattelse af, at målet er løsning af et vis antal opgaver (serials) og ikke opfyldelse af et overordnet mål jf. formålet med PfP- øvelser.

Ophugning af et overfladebillede var en stor udfordring for de deltagende enheder. Især procedurene omkring rapporteringen voldte en del kvaler, hvilket igen kan henføres til de tidligere nævnte årsager.

g. Forbindelsesofficerer

Det har udviklet sig til en fast bestanddel af PfP- øvelserne, at der finder en udveksling af forbindelsesofficerer sted. Hver partner nation har sejlet med mindst en NATO forbindelsesofficer, og ligeledes har hver NATO Commander haft mindst en fra partner. Det har vist sig at være en uvurderlig hjælp under fasen til søs. Generelt kan følgende fordele fremhæves:

- Mange problemer kan løses via NMT/VHF, som skyldes den korte planlægningsperiode. Den tænkes her på den nødvendige fleksibilitet ifm. ændring af programmet.
- Uddybende forklaring af procedurer og manøvrer.
- En mulighed for chefen til at diskutere planer inden udsendelse til styrken.

Forbindelsesofficerernes medvirken i EC's stab er tidligere dækket.

WAY AHEAD

Den fremtidige udvikling i PfP-øvelser har vi som nation kun begrænset indflydelse på. Den afgøres af de individuelle

nationer. Ønskerne fremføres gennem PCC og kommer til udtryk i "Individual Partnership Programme" (IPP). Det afspejler den enkelte nations ønske om processens hastighed, egne muligheder samt udgangspunkt. PCC modtager ligeledes NATOs "Partnership Work Programme" (PWP), som skitserer NATOs tilbud til partnerne. En sammenkobling af disse to programmer afgøre den fremtidige udvikling.

Følgende forhold bør være styrende for vores tilbud til partnerne. Der er meget forskel på de enkelte partners evner og muligheder, men viljen har de til fælles. Tilbudene skal derfor udformes, så alle kan være med. Vi må alle lære at kravle, før vi kan gå. Et udmærket princip at følge i PFP-sammenhæng.

Østersøen er et velegnet farvand til PFP-aktiviteter. Det skyldes muligheden for deltagelse med mindre enheder fra de forskellige nationer, som har kyststrækninger ud til dette område.

Der bør manes til forsigtighed for ikke at overbelaste partnerne. Flere af de nye nationer har et begrænset antal enheder, og det er typisk den samme enhed, som deltager i alle aktiviteterne. Økonomien er ligeledes ofte begrænset.

Et vist hensyn til egne enheders træning bør ligeledes afspejles i antallet af øvelsestilbud til partnerne. Selv om PFP deltagelsen ikke må "udtynde" øvelsesudbyttet for NATO enhederne, må det accepteres, at udbyttet er begrænset i forhold til gængse NATO øvelser. Afvikling af øvelserne sker på bekostning af mere avancerede øvelser med alliancen, da deltagelsen sjældent giver mulighed for en forholdsmæssig udvidelse af aktivitetsprogrammet.

Med ovennævnte hensyn i mente er min overbevisning, at det nuværende niveau med en til to øvelser med PFP deltagelse er passende på årsbasis i nærområdet. Ingen af deltagerne har kapacitet eller ressourcer til mere. Alle bør derfor væbne sig med tålmodighed. Erfaringsniveauet vil derfor langsomt udvikle sig sideløbende med de nødvendige publikationers frigives til partnerne. Ligeledes vil det forhåbentlig betyde en øget mulighed for at kommunikere med partnerne. SACEURs øvelsescyklus lægger op til joint øvelser i 1998, hvilket efter min mening umuligt kan accelereres, nok snarere det modsatte.

KONKLUSION

PfP-øvelser er kommet for at blive, og al begyndelse er tidskrævende og omstændelig. En accept af disse to forhold er nødvendig; men vil ligeledes lette evnen til omstilling og dermed skabe en hurtigere tilpasning til PfP- øvelsesformen.

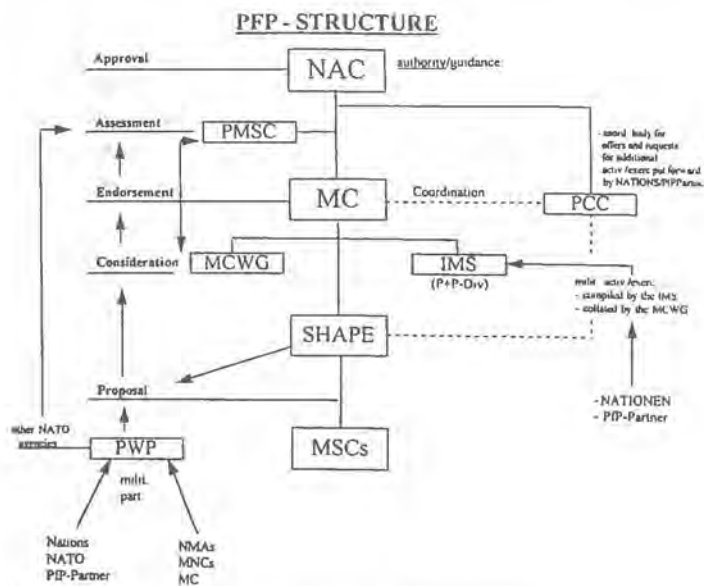
På skibsniveau bør man gå langsomt frem og sikre, at de basiske procedurer er kendt og trænet inden mere avancerede øvelsesformer introduceres. Individuelle hensyn bør om nødvendigt tages. Øvelser til søs skal briefes omhyggeligt inden afgang fra havn. Alt sammen med det formål ikke at "hægte" nogle af partnere af i starten. Der skal ligeledes ydes en stor indsats indenfor fordeling af de nødvendige publikationer til partnerne, samt for at tilsikre kompatibelt kommunikationsudstyr er tilstede. Herunder især muligheden for INTERFORCE RATT.

Sideløbende med at PfP-nationerne uddannes på enhedsniveau, skal officererne uddannes til multinationale operationer. Officererne skal gennem deltagelse i planlægning af øvelserne samt workshops få en forståelse for NATOs procedurer og arbejdsformer. Der skabes yderligere forudsætninger for en øget forståelse, når såvel partnere som egne officerer indgår i den multinationale øvelsesstab.

Sammenholdt er vores erfaringsniveau for afvikling af øvelser med PfP-deltagelse dog stadig meget begrænset. Det er derfor vigtigt, at al indhentet erfaring bliver samlet og fordelt til de nødvendige myndigheder.

Erfaringerne i Danmark samles i Søværnets operative Kommando (SOK), som har været meget involveret i planlægningen af de hidtil afviklede øvelser. For tiden foregår planlægningen af COOPERATIVE JAGUAR 95, som afvikles 2 - 13 OKT på dansk område med deltagelse af alle tre værn. Der er ikke en joint - men en "tri-service" øvelse, som kun har et generelt scenario tilfælles. COMBALTAP er OCE. SOK er en af de tre værnsspecifikke OCE'er, COMICAOC I og COMLANDJUT er de øvrige. De her skitserede erfaringer inddrages i størst muligt omfang i planlægningen af COOPERATIVE JAGUAR. Når øvelsen er afviklet vil vores erfaringsbase være væsentligt udvidet, og vi er formodentligt et

skridt nærmere muligheden for at kunne udsende en PFP-flådestyrke på mandat af FN.



- NAC: North Atlantic Council
- PMSC: Political-Military Steering Committee
- MC: Military Committee
- MCWG: Military Committee Working Group
- IMS: International Military Staff
- PCC: Partnership Coordination Cell
- PWP: Partnership Work Programme

Partnerskab for fred strukturen

FORWARD ... FROM THE SEA

Af John H. Dalton, Flådeminister Admiral Jeremy M. Boorda, Flådechef General Carl E. Mundy, Jr. Chef for Marinekorpset Oversat fra United States Naval Institute Proceedings, december 1994 af kommandør Asger G. Bagge

I 1992 fastlagde det fælles flåde/marinekorps dokument "Forward From the Sea" det strategiske koncept, der skulle bringe De Forenede Staters flåde og marinekorps videre fra den kolde krig og ind i det 21 århundrede (United States Naval Institute, november 1992 "From the Sea", USNI Proceedings, november 1992, s.92-96). Dokumentet signalerede en ændring i fokus og derfor i prioriteringer for flåden og marinekorpset, væk fra operationer på det åbne hav og til styrkeprojicering og anvendelse af flådestyrker for at kunne påvirke begivenheder i de kystnære områder i verden, dvs. havområder grænsende op til verdenshavene, der kan bringes under kontrol, og som er sårbare over for slagkraften af søbårne styrker.

Formålet med De Forenede Staters flåde er fortsat at projicere nationens styrke og indflydelse til fremmede havområder og kyster i både fred og krig. "Forward... From the Sea" ajourfører og udvider det strategiske koncept udtrykt i dokumentet fra 1992 med henblik på at behandle specielt den enestående indsats flådeekspeditionsstyrker kan yde under fredstidsoperationer når kriser og regionale konflikter dukker op. "Forward ... From the Sea" forstærker rammen i vort strategiske koncept samtidig med, at det bekræfter kursen og farten for flåden og marinekorpset, som var nedlagt i det oprindelige dokument.

Med udgivelse af "From the Sea" i september 1992, annoncerede flåden og marinekorpset en væsentlig ændring i operativ fokus og en ændret rækkefølge af de koordinerede prioriteringer for deres virke. Dette fundamentale skift var en direkte følge af ændringer i det strategiske landskab - væk fra

opgaven der bestod i at tage sig af en global maritim trussel til fordel for projicering af styrke og indflydelse ad søvejen som reaktion på regionale udfordringer.

I de to år der er gået, siden "From the Sea" blev det strategiske koncept, har regeringen udgivet udvidede retningslinier for den rolle, militæret indtager i det nationale forsvar. En omfattende gennemgang af strategi og styrkebehov resulterede i et skift i forsvarsministeriets fokusering, imod nye farer - blandt hvilke den væsentligste er aggression udført af regionale magter - og imod nødvendigheden af, at vore militære styrker er i stand til hurtigt at projicere afgørende militær styrke for at beskytte De Forenede Staters vitale interesser og forsvare venner og allierede. Ved at definere vor nationale strategi med henblik på at reagere på disse nye farer, forstærkede denne gennemgang vigtigheden af at fastholde flådestyrker udsendt i fremskudte områder og anerkendte den indflydelse operationsniveauet i fredstid har på størrelsen af flådens og marinekorpssets struktur. Udover at anerkende de enestående bidrag som flåden og marinekorpsset kan yde indenfor områderne styrkeprojicering og fremskudt tilstedeværelse, blev behovet for, at flåden skulle styrke de nationale strategiske mål, gennem vort fortsatte bidrag til strategisk afskrækkelse, søoverlegenhed og maritim dominans samt vedrørende strategisk søtransport, gentaget.

"Forward ... From the Sea" beskæftiger sig med disse bidrag til vor nationale sikkerhed. Fundamentalt er flåden konstrueret til at udkæmpe og vinde krig. Vore seneste erfaringer understreger imidlertid den forudsætning, at den væsentligste rolle flådestyrker har i situationer forud for et krigsudbrud, er at være *til stede* i fremskudte områder med det formål at *forhindre* konflikter og *kontrollere* opdukkende kriser.

Flådestyrker udgør således fundamentet for fremskudt tilstedeværelse i fredstid og vort svar på oversøiske kriser. De bidrager væsentligt hertil i en overgangsfase fra krise til konflikt, men også til at sikre overholdelse af fredsbetingelser. Sammenfaldende hermed har De Forenede Staters militære områdekommandoer aldrig før haft så stærkt brug for de helt specielle egenskaber indbygget i flådeekspeditionsstyrker - som

det med al tydelighed fremgår af operationerne i Somalia, Haiti, Cuba og Bosnien, så vel som den fortsatte medvirken i de Forenede Nationers opretholdelse af sanktioner imod Iraq.

DEN STRATEGISKE NØDVENDIGHED

De Forenede Staters økonomiske, politiske og militære interesser er i deres natur og indhold i sandhed globale interesser. På mange måder er de at finde hinsides oceanerne, og de har i høj grad berøringspunkter med interesser etableret af andre eksisterende og opdukkende regionale magter. Det er i verdens kystnære områder De Forenede Staters flåde, opererende fra baser i internationalt farvand, kan påvirke begivenheder i land til støtte for vore interesser.

(Se figur 1: Continuum of forward Operations)

Forði vi er en maritim nation, er vor strategi nødvendigvis "trans-oceanisk". Vore vitale interesser - interesser som De Forenede Stater er beredt til at gå i krig for - ligger i den modsatte ende af "havets hovedlandeveje" eller strategiske adgangslinier, som strækker sig fra De Forenede Stater til de fjerneste egne af kloden. Ikke overraskende falder disse strategiske linier og deres endepunkter sammen med områder hvortil vi rutinemæssigt har sendt søbårne ekspeditionsstyrker: Atlanten, Middelhavet, Stillehavet, Det Indiske Ocean, Det Røde Hav, Persergolfen og Det Caribiske Hav. Nedskæringer i økonomiske ressourcer dikterer imidlertid, at vi fokuserer vore mere begrænsede rådige styrker til de højest prioriterede og mest umiddelbare udfordringer, selv indenfor disse områder af både historisk og strategisk vital interesse for De Forenede Stater.

Flådestyrker er i særdeleshed veludrustede til at iværksætte hele spektret af militære operationer til støtte for vor nationale strategi. De fortsætter den historiske rolle flådestyrker tidligere har spillet i det forebyggende diplomati og på andre måder til støtte for vor oversøiske politik. Hvad mere er: fremskudte flådestyrker - bemandede, udrustede og øvet med henblik på kamp - spiller en væsentlig rolle som en demonstration af både en hensigt og en evne til, sammen med vore NATO- eller andre

allierede, så vel som andre venligtsindede magter at forsvare fælles interesser. Sluttelig: hvis afskrækkelse slår fejl i en krisesituation og en konflikt bryder ud, vil søbårne styrker være i stand til at iværksætte umiddelbare reaktioner fra søen. Dette kunne indebære intervention for at give beskyttelse med henblik på at sikre adgangen for opfølgestykker, som i givet fald vil blive bragt ud, støttet og holdt forsynet fra det kontinentale U.S.A.

Kort fortalt vil fremskudte søstridskræfter udgøre det kritiske operative bindeled mellem fredstidsoperationer og indledende behov for at imødegå en krise under udvikling, eller en større regional uventet udvikling.

FREMSKUDT TILSTEDEVÆRELSE I FREDSTID

Flådestyrker er et uundværligt og enestående instrument i De Forenede Staters udenrigspolitik. Ved gennemførelse af rutinemæssige havneanløb i regioner og nationer, som er af særlig interesse, og opretholdelse af større styrker til fremme af mangeårige regionale sikkerhedsinteresser, således som det har fundet sted ved UNITAS øvelserne i Sydamerika, understreger den amerikanske flåde De Forenede Staters diplomatiske initiativer i udlandet. Den afgørende betydning af en troværdig tilstedeværelse i de oversøiske områder er således også særligt understreget i præsidentens nationale sikkerhedsstrategi for 1994:

"tilstedeværelse demonstrerer vore forpligtelser overfor allierede og venner, styrker regional stabilitet, giver U.S.A. fortrolighed med operative betingelser i de oversøiske områder, fremmer fælles træning med styrker fra venligtsindede nationer og etablerer muligheder for indgriben i rette tid."

I fredstid opbygger den amerikanske flåde "interoperabilitet", dvs. evnen til at operere sammen med venligtsindede og allierede styrker, således at vi i en fremtidig situation med lethed kan indgå med fuld vægt i formelle

multinationale aktioner, eller indgå som part i "ad hoc" koalitioner sammensat med det formål at reagere på krisesituationer, der opstår med kort varsel. Deltagelse, både i NATOs stående flådestyrker og i forskelligartede øvelser med flåder, fly- og landstyrker fra koalitions partnere langs Stillehavets vestlige kyststrækninger, Norske Havet, Den Arabiske Golf og Middelhavsområdet, udgør en solid basis for at opretholde evnen til at operere sammen med vore venner og allierede.

Hertil kommer den udstrakte hånds politik overfor de tidligere Warszawapagt lande igennem NATOs "Partnerskab for Fred Program", som yderligere vil opbygge solidaritet og "interoperabilitet". Vi har allerede gjort solide fremskridt i udvidelse og intensivering af vort samarbejde med de østeuropæiske flåder ved hjælp af øvelser som *Baltops 94* og *Breeze 94*, hvori der indgik enheder fra Bulgarien, Estland, Letland, Lithauen, Polen, Rumænien, Rusland og Ukraine.

De Forenede Staters fremskudt placerede flådestyrker der er deployeret langt fremme har også medvirket til humanitær bistand og katastrofehjælp fra Filippinerne til Bangladesh til Rwanda - med tilsvarende meget positive resultater.

Uanset, at flådetilstedeværelse inkluderer en række flåde- og marinekorpsenheder til søs og på land i venligtsindede nationer, udgør hangarskibskampgrupper vor grundlæggende tilstedeværelses "byggeblokke" med deres alsidige, og til mange formål anvendelige, flåde-fly-eskadriller og amfibiske beredsskabsgrupper - medførende marinekorps specialenheder. Disse meget fleksible flådeenheder er i høj kurs hos De Forenede Staters militære områdekommandoer, netop fordi de kan stilles til rådighed for områdecheferne i fremskudte områder. De er forberedt til at skulle reagere på en lang række uventede situationer og samtidig forberedte til deltagelse i allierede øvelser, som igen udgør grundpillen i "interoperabilitet".

Vi har også vendt vor opmærksomhed mod undersøgelse af flådemæssige muligheder, som kunne medvirke til at udbygge konventionel afskrækkelse. Med henblik herpå, vil fremskudt placerede overfladekrigsskibe, krydsere og destroyere, medførende områdedækkende ballistisk missilforsvar, ved at

udstrække et troværdigt forsvar til at omfatte venligtsindede og allierede nationer, spille en stadig mere væsentlig rolle i forsøget på at forhindre udbredelsen af ballistiske missiler. De kan etablere et troværdigt forsvar. Ved at bibeholde midler til at forstærke deres sikkerhed mod angreb, kan vi måske reducere sandsynligheden for at nogle af disse nationer vil udvikle deres egne offensive muligheder. Vore anstrengelser vil derved sinke våbenudbredelsen og forstærke den regionale stabilitet.

Herudover vil flåden, selv om vi har ændret vægten henimod fremskudt tilstedeværelse og styrkeprojicering fra søen, fortsat tilvejebringe en robust strategisk nuklear afskrækkelse ved at holde strategiske missilubåde til søs. Så længe det er De Forenede Staters politik at fastholde en tilfredsstillende strategisk afskrækkelse klar til indsættelse, vil vore strategiske missilubåde, med deres meget gode evne til overlevelse, forblive afgørende for nationens sikkerhed.

CRISIS RESPONSE

Flådestyrker bliver bygget til at udkæmpe og vinde krige ligesom den øvrige del af vort militære arsenal. For at vi med succes kan afskrække en fredsbrøder, må vi være i stand til at reagere hurtigt og med succes til støtte for de amerikanske områdekommadoer. De styrker, der er udsendt til at deltage i rutinemæssige øvelser og aktiviteter, og på denne måde underbygger fremskudt placering, er også de styrker, som mest sandsynligt vil blive pålagt at reagere hurtigt på en krise i udvikling. Muligheden for, at en krise eskaleres, nødvendiggør, at tilstedeværelsesstyrker skal være sammensat med henblik på at løse de opgaver, de kan blive stillet overfor. På denne måde stilles der til rådighed for områdekommadoerne troværdige krisestyringsmuligheder i tilfælde af, at normale tilstande eller udviklinger ikke indfinder sig som vi forventer.

Ved at bygge på allerede udsendte styrker kan vi, hvis situationen skulle kræve det, koncentrere et større antal hangarskibskampgrupper, amfibiske angrebsgrupper med marinekorpsekspeditionsenheder ombord, og om nødvendigt

projicere vor marinekorpsekspeditionsstyrke i land ved at udnytte de strategiske søtransportenheder. En sådan koncentration af flådeenheder kan blive fulgt op af udsendelse af hær- og flystyrker, som alle i forening vil skabe en styrke i stand til at gennemføre hele spektret af krigsoperationer, der måtte blive nødvendige.

De Forenede Staters krigsskibe er amerikansk territorium, hvad enten de er i havn i en venligtsindet nation, befinder sig i internationale stræder eller på det åbne hav. De Forenede Staters flådestyrker, der opererer fra stærkt mobile "flådebaser", i fremskudte områder, er derfor fri af politiske hindringer, som måtte hæmme eller på anden måde begrænse "spillerummet" for landbaserede operationer i fremskudte områder. Denne sidstnævnte faktor er en enestående og fordelagtig egenskab, som fremskudt placerede flådestyrker besidder. I mange kritiske situationer er De Forenede Staters flådestyrker de eneste styrker, der, til brug for områdekommadoerne, kan tilvejebringe en række af fleksible handlemuligheder - inklusiv præcise forholdsregler til at kontrollere eskalering - for at kunne reagere hurtigt og hensigtsmæssigt på hurtigt udviklende begivenheder på det operative og taktiske niveau.

Hvad enten de er bragt ind fra tilstødende områder eller fra deployerings baser i det kontinentale U.S.A., er flådestyrker helt enestående placeret, udrustet og uddannet til at gennemføre en række forskellige reaktioner i tilfælde af en uventet international krise. Deres operative fleksibilitet og evne til at reagere er allerede dokumenteret. De seneste eksempler er opført i Figur 2: Sharing of Major Forces Between Theaters/Operations.

REGIONALE KONFLIKTER

Flådestyrker kan yde et afgørende bidrag til en større regional situation i overgangsfasen fra krise til konflikt. Fremskudt placerede flådestyrker, fungerende som tilstedeværelsesstyrker og forstærket som svar på en krise i udvikling, kan udgøre overgangsstyrker, mens landstyrker bliver bragt til området.

Ved at benytte "byggeklodsmetoden" kan De Forenede

Staters flådestyrker "skræddersys" med konkrete egenskaber. Den resulterende ekspeditionsstyrke - i princippet bygget op omkring operative styrker af flåde størrelse og en fremskudt marinekorps ekspeditionsstyrke - kan udgøre en yderst fleksibel enhed med henblik på løsning af en lang række opgaver, bl.a. langtrækkende angreb fra luften og en tidligt gennemført landgang med henblik på at muliggøre eller lette ankomst af opfølgestykker.

Ved at sætte focus på kystnære områder, kan flåde- og marinekorpsenheder besætte og forsvare fremskudte baser - havne og flyvepladser - med henblik på at muliggøre ankomst af landbaserede fly- og landstyrker, samtidig med, at de kan levere de nødvendige kommando og kontrolfunktioner til brug for fælles og allierede styrker. Styrke-projicerings-muligheder tilvejebragt af specielt tilpassede flådeekspeditionsstyrker kan bidrage til at reducere effektivitet i et indledende angreb og derved ultimativt være med til at sikre, at kampen vindes. Nøglerne til denne fortrop-opgave er effektive midler *på stedet* for at udnytte og dominere det kystnære område i den tidligst mulige fase af fjendtlighederne.

Yderligere vil de enestående egenskaber, der er uløseligt forbundet med søbårne taktiske flystyrker, når de opererer fra søbårne baser eller fremskudte flybaser, såvel som kapaciteten til at medvirke til fortsatte kampoperationer på land, give vore områdekommmandoer fleksibilitet ved gennemførelsen af kystnære operationer. Gennem hele det 20. århundrede har marinekorps og fly/land-styrker - indledningsvis landsat som "fortropenheder" - kæmpet og bidraget afgørende i enhver større land konflikt. På samme måde har taktiske flådefly bidraget afgørende nårsomhelst, der var behov for nationens flystyrker til kampens førelse.

I tilfælde af en fremtidig regional konflikt, vil De Forenede Staters flåde være pålagt en afgørende rolle ved beskyttelsen af vitale søtransporter ad de strategiske adgangslinjer til det område, hvor konflikten er i gang, herunder flyvepladser og havne til udlosning. Vor succes i en større regional konflikt vil afhænge af levering af tungt materiel og genforsyning af større landstyrker og flyvende enheder, der er placeret fremskudt.

Søtransport er nøglen til gennemførelsen af støtte til sådanne styrker i værnsfælles operationer, og vi har forpligtet os til at besidde en betydelig national kapacitet på dette område.

VÆRNSFÆLLES OG KOMBINEREDE OPERATIONER

Ingen af værnene besidder alle de muligheder, der er nødvendige for at reagere på enhver situation og trussel. De Forenede Staters nationale strategi stiller krav om, at de militære værn opererer i fællesskab for at sikre, både at vi kan operere med succes indenfor alle krigsførelsens områder, og for at vi kan gøre brug af vor militære styrke over hele spektret af forudseelige situationer: fred, krise, regional konflikt samt under genoprettelse af fred.

Den forstærkede kampkraft, der tilvejebringes ved integration af alle de rådige våbenarter, som er det vi forsøger at opnå ved værnsfælles operationer, er indbygget i flådeekspeditionsstyrker. For eksempel integrerer og fokuserer hangarskibskampgruppen på mangeartet teknologi og kampkapacitet for at sikre en dominerende indsats på selve luft-, overflade- og undervandskampområderne, nødvendig for opfølgende kamphandlinger. Videre er marinekorpsekspeditionsstyrker, der gør brug af den kombinerede våbendoktrin for fly/land styrker (MAGTF), de mest alsidige ekspeditionsstyrker, der eksisterer. Etableret ved lov som "styrker af kombineret våbensammensætning, i samordning med flystøtteenheder", er MAGTF ekspeditionsstyrker fly/land-formationer, beregnet til hurtigt at kunne udvides, i stand til at operere baseret på søen, på land eller på begge samtidigt. De udgør modellen for fælles fly/land-kampenheder, der udvikles i en tid, hvor konflikter bliver mindre i størrelse og de rådige styrker bliver færre.

Flådeekspeditionsstyrker har i lang tid opereret som integrerede elementer i fælles styrker og optrådt sammen med andre fælles eller allierede sø-, land-, fly- eller rumstyrker. På samme måde, som komplementære muligheder mellem flåden og marinekorpset forstærker den samlede styrke, vil det, at vi kombinerer mulighederne og ressourcerne fra de andre værn og

de tilsvarende fra vore allierede resultere i afgørende militær styrke.

FASTHOLDELSE AF DEN NYE MÅLSÆTNING

Den nye målsætning for flåden forbliver fokuseret på evnen til at projicere styrke fra søen i de kritiske kystnære regioner i verden. Vi forbliver forpligtet til at sammensætte vore flådeekspeditionsstyrker på en sådan måde, at de har evnen til værnsfælles operationer, med særlig vægt på fremskudte operationer fra søen, tilpasset de nationale behov. Nylige flådeministerielle budget beslutninger, som resulterede i en reel forøgelse af midler til kystnær krigsførelse og midler til styrkeprojicering, illustrerer det skift i prioriteringer, der er foregået siden udgivelsen af "From the Sea". Vi fortsætter således med at forbedre vort beredskab til styrkeprojicering i de kystnære områder, men vi farer med lempe, for ikke at vort beredskab til det fulde spektrum af opgaver og funktioner, som vi har ansvaret for, sættes over styr.

I de to år der er gået siden dokumentet "From the Sea" blev udgivet, har vi udvidet og udnyttet dets traditionelle fokus på ekspeditionsstyrker. "Ekspeditions-" antyder en særlig tænke måde, en kultur og en forpligtelse overfor styrker, der er bygget til at blive placeret fremskudt og til at reagere hurtigt. Vor nye målsætning giver nationen:

Flådeekspeditionsstyrker
Tilrettet til nationale behov
Med inbygget evne til værnsfælles operationer
Opererende "Forward ... From the Sea"

KONKLUSION

"From the Sea" var det indledende skridt til at demonstrere hvordan flåden og marinekorpset reagerede på udfordringerne i det nye sikkerhedspolitiske klima. Vor strategi og politik

udvikler sig fortsat, mens vi lærer af de seneste erfaringer og forbereder os til udfordringerne og mulighederne i en dynamisk verden. Flådestyrker spiller en fundamental og varig rolle til støtte for den nationale sikkerhedsstrategi indenfor følgende 5 områder:

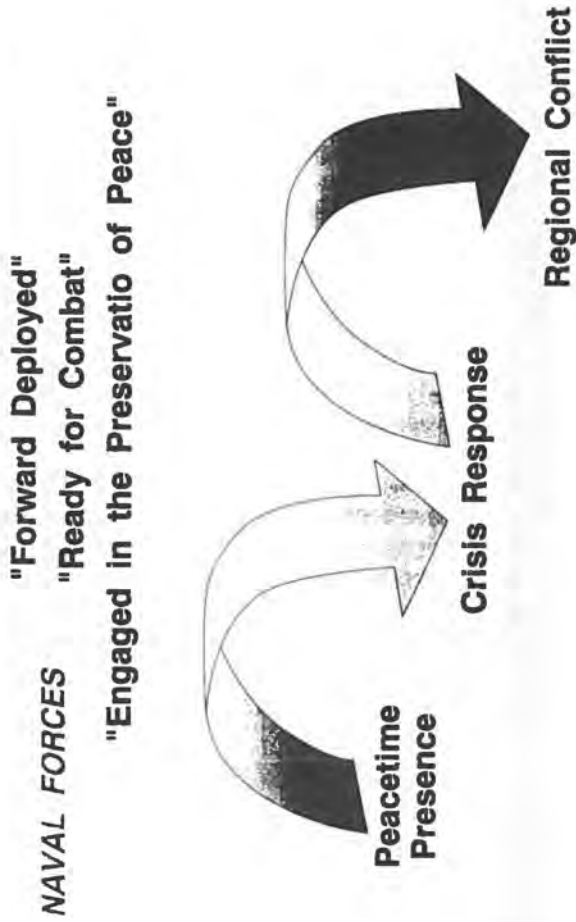
Styrkeprojicering fra søen ind på land
Søoverlegenhed og maritim dominans
Strategisk afskrækkelse
Strategisk søtransport og
Fremskudt flådetilstedeværelse.

Vi vil fortsætte med at udføre disse roller for at beskytte De Forenede Staters vitale globale interesser, borgere, allierede og venner, hvor som helst de måtte være i fare.

Den kolde krig er måske forbi, men behovet for De Forenede Staters lederskab og tilsvarende militære kapacitet eksisterer fortsat. Mange af vore mest vitale interesser er oversøiske, og flåden og marinekorpset er forberedt på nye udfordringer - *fremskudt* placeret, *kampklare*, og *opsatte* på at bevare freden.

Translated from: United States Naval Institute Proceedings, december 1994 by A.G. Bagge. Copyright United States Naval Institute Proceedings

Figure 1.: A Continuum of forward Operations



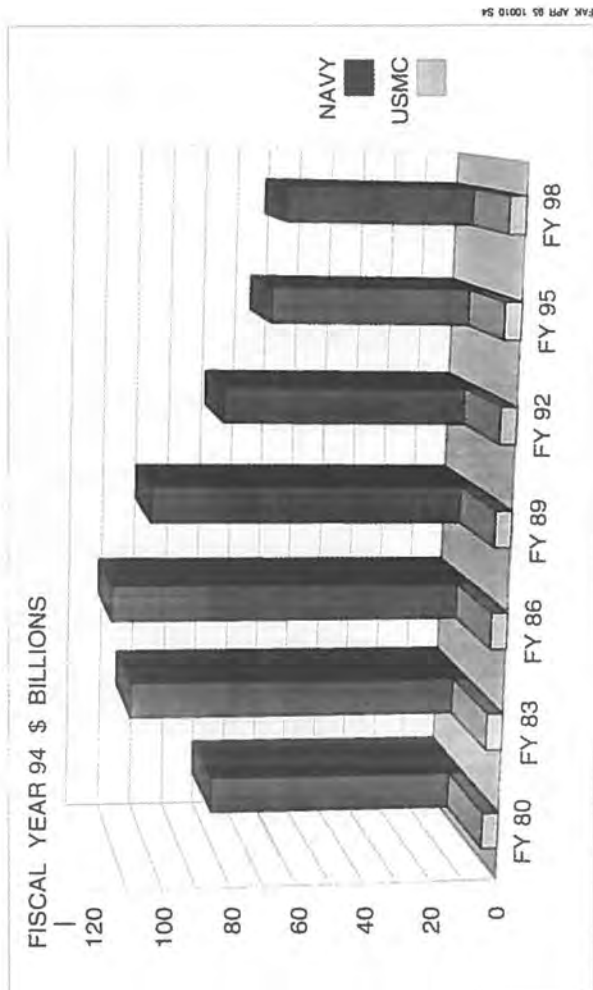
Figur 1: Continuum of forward Operations

Figure 2: **Sharing of Major Forces Between Theaters/Operations**

Date	Forces	Original Deployment	Crisis Location
December 1992	USS <i>Ranger</i> Battle Group USS <i>Tripoli</i> Amphibious Ready Group/15th Marine Expeditionary Unit (SOC)*	Persian Gulf	Somalia Humanitarian Relief
January 1993	USS <i>Kitty Hawk</i> Battle Group	Somalia	Persian Gulf Strike Operation Against Iraq
June 1993	USS <i>Theodore Roosevelt</i> Battle Group	Mediterranean/Adriatic	Red Sea Support of Tomahawk Strike Against Iraq
October 1993	USS <i>America</i> Battle Group USS <i>Guadalcanal</i> Amphibious Ready Group/ 22nd Marine Expeditionary Unit (SOC)*	Mediterranean/Adriatic	Somalia Response to Increasing Casualties on Land
April 1994	USS <i>Peleliu</i> Amphibious Ready Group/ 11th Marine Expeditionary Unit (SOC)*	Somalia	Mombasa Support of Distant Runner-Rwanda Noncombatant Evacuation Operations
August 1994	USS <i>Tripoli</i> Amphibious Ready Group/15th Marine Expeditionary Unit (SOC)*	Mombasa	Entebbe, Uganda
October 1994	USS <i>George Washington</i> Battle Group USS <i>Tripoli</i> Amphibious Ready Group/15th Marine Expeditionary Unit (SOC)*	Mediterranean/Adriatic	Persian Gulf/Red Sea Iraq

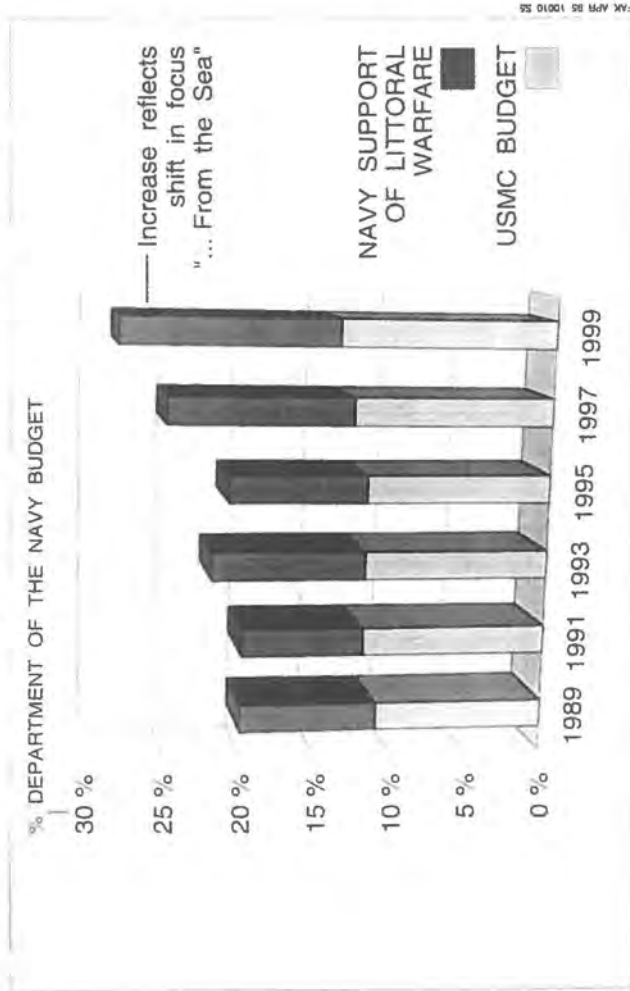
* SOC - Special Operations Capable

Figure 3: Department of the Navy Budget History



Figur 3. Departement of the Navy Budget History.

Figure 4: **Department of the Navy Support of Littoral Warfare**



Figur 4. Departement of the Navy Support of Littoral Warfare.

WHAT "... FROM THE SEA" DIDN'T SAY

*Kommandør Asger G. Bagge har venligst anmeldt: "What ...
"From the Sea" Didn't Say" af kommandør E.D. Smith fra
Naval War College Review Vinter 1995.*

Det amerikanske tidsskrift, som er et officielt forum for diskussion af emner af interesse for det amerikanske forsvars sømilitære del, udgives af Naval War College, Newport, Rhode Island, og udkommer 4 gange om året.

Vinter 1995 nummeret indeholder en artikel af kommandør Edvard D. Smith, Jr., U.S. Navy: *What "... From the Sea" Didn't Say*, hvori han beskriver "tilblivelsen" af ... *From the Sea* tilbage i 1991 og 92. Kommandør Smith var med i udredningsarbejdet fra dets start i oktober 1991 til det var tilendebragt i april 1992. Han skriver, at formålet med arbejdet i arbejdsgruppen "Naval Forces Capabilities Planning Effort" (NFCPE) var at skabe et nyt strategisk koncept. Den konkrete baggrund var et direktiv udgivet af flådeminister H.L. Garrett III til flådechefen og chefen for marinekorpsset: Vurder de styrkemuligheder De Forenede Staters flåde har behov for ved indgangen til det næste århundrede. Den øvrige baggrund var den internationale situation med sammenbruddet af Sovjetunionen, og det forfejlede forsøg på at styrte Mikhail Gorbachovs regering. Læg hertil den nyligt afsluttede Golfkrig, politisk pres om nytænkning fra kongressen og bevillingsmæssige problemer.

NFCPE-arbejdet blev opdelt i 3 faser. I den første fase, hvor gruppens medlemmer var fra stabene i Pentagon, vurderede NFCPE hvad der var forandret og hvad der ikke var forandret i det nationale sikkerhedsbillede, og hvad dette ville betyde for flådens rolle og fremtidige opgaver. Man skulle gå helt tilbage til nul-punktet og spørge: Hvad er det, der gør, at nationen skal have en flåde ? Hvad er det, der berettiger til at bruge skatteborgenes penge til at bygge og vedligeholde flåden ?

I næste fase blev gruppen udvidet til også at omfatte

medlemmer fra den operative flåde m.v. Formålet med denne fase var, at udvikle det nye strategiske koncept på baggrund af vurderingerne i første fase. Det afgørende spørgsmål i denne fase var omkostninger. Hvilke opgaver kunne løses for hvilke beløb ? Hvilke slags styrker var der behov for i fremtiden ? Eller mere direkte: Hvilke opgaver skulle løses, og hvilke styrkemuligheder skulle der til for at opnå dette ?

I den sidste fase skulle styrkestrukturen defineres i detaljer. Denne fase er fortsat i gang.

Det blev tidligt i arbejdet klart, at det dokument, der skulle udtrykke resultatet, måtte være kort og enkelt. Det kunne ikke i nogen som helst form indeholde detaljer, men måtte henholde sig til en beskrivelse af det strategiske koncept, og i korte træk opridse den styrkemæssige kapacitet, der var nødvendig.

Formålet med kommandør Smiths artikel er, ved at beskrive nogle af de forhold der ligger til grund for konceptet at sprede lys over, på hvilken baggrund det blev til.

Han beskriver herefter de hovedområder, i relation til flådens mulige roller og opgaver, **der var forandrede** i det nationale militære sikkerhedsbillede.

Sovjetunionens sammenbrud.

Den "kolde krigs" afslutning; behovet for strategisk afskrækkelse i en anden betydning end alene nuklear afskrækkelse; atomvåbensspredning og spredning af andre massevåben, inklusiv truslen om biologisk og kemisk krigsførelse, var hovedemnerne. Hvilke alliancer ville opstå i kølvandet af den kolde krigs afslutning, og hvordan ville verdens sikkerhedsbillede kunne bevares og fungere uden en overordnet bipolar trussel? Hvad ville NATO udvikle sig til?

Med erfaringerne fra Golfkrigen synes det åbenbart, at flådens historiske roller som "tilstedeværelsesstyrke" og "krisestyringsinstrument" måtte tillægges større vægt, og effektiv afskrækkelse måtte ses i et ganske andet og udvidet perspektiv end tidligere.

Den globale økonomiske afhængighed.

Det blev klart for arbejdsgruppen, at De Forenede Staters økonomi var afhængig af den økonomiske udvikling mange andre steder i verden og omvendt, at denne fælles afhængighed var direkte forbundet til sikkerhedsproblemerne ikke bare i relation til adgang til ressourcer, men også således, at generel stabilitet i verdenshandelen var en national sikkerhedsinteresse. Det var ikke et spørgsmål om at genindføre "kanonbådsdiplomati", men om at "tilstedeværelsesoperationer", sammen med andre virkemidler, økonomiske/handelsmæssige, overfor potentielle aggressorer, kunne virke stabiliserende og kriseforebyggende.

Til gengæld ville en sådan rolle medføre behov for, at flåden kunne blive beordret til at skulle operere overalt på kloden, og videre, at sådanne operationer ville skabe behov for et ikke tidligere kendt internt regeringssamarbejde.

Den teknologiske udvikling.

Hvordan bør man forholde sig til en fortsat og uforudsigelig teknologisk udvikling? Under det meste af den kolde krig havde den militære og civile teknologiske udvikling været adskilt, med den militære side bedst økonomisk støttet. Dette var nu ved at ændre sig til fordel for den civile side. Hvis man skulle drage fordel af civil "eksisterende teknologi". Hvordan kunne de militære planlæggere sikre sig tilstrækkelig flexibilitet både på materiel siden (hvad er til rådighed ?) og på anskaffelsessiden (hvor lang tid vil det tage at færdiggøre kompliceret militært udstyr?) ? Hvad med teknologiske overraskelser ? Hvordan skulle man takle informationsteknologiens udvikling (CNN effekten) ? Hvordan skulle denne "hele-tiden" massemediesituation behandles ? På den ene side den amerikanske offentlighed der skulle have nyheder, der kunne sikre fortsat politisk støtte til operationerne og på den anden side en modstander, der ikke skulle have informationer af betydning. Og hvordan kunne informationsstrømmen fra sådanne operationer forventes at påvirke den i forvejen informationsmættede vestlige verden eller den tredje verdens i høj grad regeringskontrollerede massemedier?

Trusselvurderingen.

"Den nationale militære strategi" fra 1992, som var et af arbejdsdokumenterne for gruppen, definerede truslen i form af usikkerhed og risiko for at blive "taget med bukserne nede". NFCPE konkluderede, at man stod overfor et tredelt problem:

- på kort sigt at vurdere hvor hurtigt koldkrigsstruslen aftog, for på den baggrund at kunne reducere egne styrker rationelt;
- på lidt længere og langt sigt at vurdere hvad den tilbageværende militære trussel ville bestå i, for således at kunne planlægge den rigtige styrkestruktur for flåden; og
- udover den forudsigelige fremtid at definere, hvilken udvikling i den militære trussel kunne få De Forenede Stater til at genopbygge hele eller dele af den militærindustrielle basis, som man nu havde planer om at nedlægge.

Det var klart for gruppen, at det ikke var muligt at forudse en specifik krise, en trussel eller et våbensystem, som man måtte stå overfor om 20, 30 eller 50 år. På den anden side måtte man have et eller andet grundlag for at få en tilbageholdende offentlighed til at betale for, hvad man forventede ville være en tilfredsstillende styrke. Heldigvis var "intelligence"-analytikerne, der gav input til NFCPE, konkrete nok i deres oplæg til, at man kunne angive en størrelsesorden og en grad af sofistikering af styrker, man måtte blive stillet overfor.

Efterretningsfolkene kunne ikke forudse hensigter og derfor ikke angive hvilken "styrkeopstilling" man ville stå overfor i og efter år 2010, eller hvilke konkrete våbensystemer man ville være konfronteret med.

På den anden side kunne man, med en acceptabel fejlmargen, forudse eller beregne hvad et bestemt lands befolkning og generelle økonomiske situation, infrastruktur og industrielle basis ville være mellem 2010 og 2020. Med dette som basis, kunne man angive dette lands militære potentiel, hvis det valgte en militær handle måde. Denne form for analyse kunne give en tilstrækkelig konkret idé om, hvilken slags militære trusler flåden ville være stillet overfor og hvor udbredte

hver af dem måtte være. Dette sidste udgjorde udgangspunktet for en styrkestrukturplanlægning som viste, at bortset fra to eller tre regionale områder, ville truslen bestå i relativt få, ældre flådeenheder i de allerfleste områder af verden.

Uanset at dette medførte et stærkt ændret og nyt syn på visse områder, blev det klart for NFCPE, at i højere grad end i de seneste 50 år, ville fremtidens roller og opgaver for flåden være de historiske og traditionelle roller flåder havde udført længere tilbage i tiden.

Man vendte sig derfor imod forhold i sikkerhedsbilledet som forventeligt **ikke var forandrede**.

Hvorfor har nationer en flåde ?

Da udgangspunktet i både første og anden fase var "nul", var man i arbejdet tvunget til at drøfte helt grundlæggende spørgsmål som: Hvad har man flåder til ? Hvordan bidrager flåder til nationens ve og vel ? Hvordan har de gjort det indtil nu ? Vil disse opgaver være forandrede nu efter afslutningen af den kolde krig ? I givet fald hvordan ? Hvilke opgaver skulle flåder overhovedet løse i dette nye verdensbillede ?

At forsvare freden og føre krig er essensen af formålene med, at en nation har en flåde, idet der er tale om en kontinuerlig udvikling i opgaver og funktioner fra fredstidsoperationer til global krig som de to ender af spektret. Funktionerne i krig viste sig at være de nemmeste at behandle. Bl.a. var hele lovgivningen og forsvarsministereiets direktiver vedrørende militære ansvarsområder fokuseret på krigstilstand. Krigsfunktionerne var også umiddelbart forståelige og acceptable for søofficererne i NFCPE - og de var bekendte for offentligheden.

Langt sværere var det at behandle fredstidsoperationer, både som overordnet begreb og som enkelt funktion. Mange, selv indenfor flåden, mente at fredstidsoperationer var et spørgsmål om øvelser og det at være i stand til at reagere på en krise. Der var indledningsvis meget lidt forståelse for en søbåren styrkes særlige egenskaber i forbindelse med en krise i udvikling eller hvorfor flåder næsten altid synes at være politikernes valg af instrument til at gribe ind/påvirke en krise i de oversøiske

områder. Der var også mangel på forståelse for flåden rolle som "afskrækkende" (bortset fra det forslidte udtryk "nuklear afskrækkelse"), f.x. til at forhindre en krise i at udvikle sig yderligere bare ved at vise sig over horisonten, eller for den sags skyld måske lige "under" horisonten.

Flådestyrkers rolle i krisestyringen.

Her benyttede NFCPE en flådeanalyse, "Force without War", af Barry Blechman og Stephen Kaplan fra 1978, opdateret af "Center for Naval Analysis", der beskriver De Forenede Staters militære deltagelse i kriser fra 1946 til 1991. I 83 procent af kriserne var flåden deltager; i halvdelen af disse var flåden den eneste deltager. Det var umiddelbart indlysende, at de allerfleste kriser ikke var i størrelsesordenen "Desert Storm", men tværtimod, at der i hovedsagen var tale om små episoder uden brug af magtmidler.

Arbejdet med disse kriseoperationer medførte, at man kom frem til, at søbårne styrker i langt de fleste tilfælde engagerede land-placerede styrker, samt at det altsammen foregik i kystområderne og ikke på det åbne hav.

Fordi tidsfaktoren - hvornår kan vi gøre noget, og synlighedsfaktoren - lad os ikke vise vore hensigter for tydeligt - er afgørende politiske faktorer i krisestyring, blev det NCFPCs afklarede holdning, at fremskudte søbårne styrker meget vel måtte forventes at forblive De Forenede Staters basis for militært indgreb i kriser. Disse spørgsmål om tidsfaktoren og synligheden og de søbårne styrkers evne til at operere "fra søsiden", dvs. fra internationalt farvand uden anvendelse af fremmed territorium, var afgørende for NFCPE. Dette blev yderligere forstærket efterhånden som gruppen arbejdede sig igennem hele spektret af fredstidsoperationer, lav-intensitets operationer (håndhævdelse af lov og orden, anti-terror opgaver, fredsbevarende- og fredsskabende operationer), til regionale konflikter og sluttende med verdensomspændende krig.

Konfliktspektret.

Det blev klart for NFCPE, at flådeenheders vedligeholdelse i en fremmed havn så vel som øvelser med fremmede flåder var

fredstidsoperationer forbundet med tilstedeværelse og dermed forbundet med aktiv interesse fra De Forenede Staters side, og at der, ud over nogle operative perspektiver tillige var vigtige strategiske perspektiver i dette: en udvikling af relationer med de stedlige myndigheder og befolkningen, samtidigt med, at man sikrede sig, at amerikanske interesser ikke blev overset.

Den virkelige forskel fra den kolde krigs måde at operere på består i, at man nu kan arrangere sine operationer under hensyntagen til lokale forhold og ønsker, uden at skulle skele til den sovjetiske flåde, samt at man ikke behøver at være "alle steder" på een gang, men snarere bør være i stand til at være hvorsomhelst på det rigtige tidspunkt med den rigtige styrke.

Herefter beskriver kommandør Smith arbejdsgruppens arbejde med de forskellige operationstyper fra lav-intensitet til verdensomspændende krig. Dette sidste blev dog ikke regnet for særligt sandsynligt - i størrelsesmæssig forstand blev det omtalt som det samme som to *Desert Storms*. Ikke overraskende var størrelsen af nødvendige styrker, den tidsmæssige ramme og den voksende fare for at "nogen" anvendte masseødelæggende våben de væsentlige argumenter i beskrivelsen af de forskellige scenarier.

"From the Sea".

Arbejdet mundede ud i, at NFCPE afleverede hvidbogen "... *From the Sea*", som er et strategisk koncept, ikke en styrkeplan, ikke en ny maritim strategi eller en flådedoktrin. Man definerer heri efter-koldkrigstidens behov for en fleksibel "litoral" strategi og formulerer de typer af kapaciteter og muligheder flåden vil have behov for, for at kunne gennemføre denne strategi i fællesværns sammenhæng. Kommandør Smith afslutter sit artikel med at skrive:

"...*From the Sea*" er derfor en udfordring til styrkeplanlæggerne, strategerne og taktikerne: hvordan producere flådestyrker i tilstrækkeligt antal og kvalitet til at klare kriser og konflikter i dag samtidigt med, at man vedligeholder en kritisk margen af teknologisk overlegenhed til fremtidigt brug. Denne delikate orkestrering af strategi,

taktik, behov og muligheder - iblandet tilbagevendende budgetmæssige kursforandringer og en konstant fare for fejltrin - fortsætter."

BEMÆRKNINGER

At det har været en omfattende og kompleks sag at udarbejde det nye strategiske koncept er hævet over enhver tvivl. At det fandt sted, på den måde kommandør Smith beskriver, er sandsynligt, når man erindrer sig, at hans beskrivelse er et konkluderende referat. Han giver ikke mellemregningerne, vildsporene, stoppestødene fra "højere magter" etc. At man har været langt omkring for at søge en løsning er også sandsynliggjort. At man fandt, hvad man fandt, er vel også rimeligt set med de kyniske øjne, der i resultatet kan se en begrundelse for, med reducerede styrkemål, at vandre videre ad de kendte stier, eller med andre ord: arven spiller en altafgørende rolle. Men også med mere åbne, nøgterne øjne synes resultatet rimeligt: tilsyneladende har den amerikanske flåde nu fået øjnene op for, at der er en verden udenfor "den sovjetiske flåde", og at den ligner den verden man forlod ved den kolde krigs indførelse i slutningen af 1940'erne, projiceret frem til 1990'erne.

Hvad det er, der har fremkaldt denne artikel om et hændelsesforløb, der uden al tvivl er svært at beskrive, ikke mindst nu, tre år senere, kan man jo kun gisne om. Det synes dog ikke urimeligt at gætte på, at det hænger sammen med, at så kort og enkelt som det strategiske koncept ... *From the Sea* er, har det været vanskeligt for flåden at få konceptet accepteret. Simpelt hen fordi der ikke var nogen medfølgende forklaringer. Med Smiths artikel, specielt med hentydningerne til uenighed vedrørende roller og funktioner i fredstid og omtale af, at selv officerer fra flåden ikke indledningvist forstod eller accepterede, hvor det bar hen, antydes, at man er i en pædagogisk fase, hvor man forsøger at give baggrund og forklaringer på det strategiske koncepts indhold, herunder på de mange nye ord i det ordforråd der benyttes: ekspeditionsstyrker, kystnære

operationer, fortrop-styrke (enabling force), fælles operationer med de andre værn, ikke krigs-operationer. Derved synes man også at anerkende, at det nødvendigvis må tage nogen tid og anstrengelser, også fra ledelsen side, for at få de mange, der ikke er indblandet i formuleringerne af forandringerne til dagligt, til at forstå og selv benytte disse - i strategisk sammenhæng - nye "fremmedord".

Artiklen er læseværdig fordi den fortæller historien bag historien. Den fortæller om, hvordan verdens største flåde har vanskeligheder med at tilpasse sig de nye tider og det ny efter-koldkrigs verdensbillede. At resultatet er, at man på det nærmeste "genopfinder hjulet" - og siger det ligefremt både i denne artikel og i det strategiske koncept, ... *From the Sea*, må tages som udtryk for ledelsens ønske om at ændre holdninger til og forståelsesgrundlaget for flådens og marinekorpsets virksomhed. At ændre målet uden at ændre ved midlerne og fortælle, at det er noget helt nyt, er ikke nogen nem situation at være i. At anvende direkte "to-fødder-på-jorden" forklaringer er ikke den ringeste måde at forsøge at gøre det på.

At historien helt konkret minder, i alt fald undertegnede, om tilsvarende begivenheder i dansk forsvar i midten af halvfjerdserne, hvor vi i marinen, sloges med nye formuleringer, nye begreber og "fremmedord" i forbindelse med flådeplaner, gør ikke sagen mindre interessant.

I sin tone og sine antydninger er artiklen også interessant derved, at man mellem linieme kan læse en erkendelse af, at De Forenede Stater ikke længere er så dominerende militært, som under den kolde krig. Den verdensomspændende trussel er forsvundet, og handelsmæssige og politiske globale tendenser medfører, at selv De Forenede Staters flåde må erkende, at militær styrke ikke i sig selv er nok, at konventionel afskrækkelse er et middel af voksende betydning i det nuværende verdensbillede, og ikke mindst, at en række fredstidsfunktioner stiller andre krav end evnen til at iværksætte og gennemføre angreb.

*Translated from: Naval War College Review Vinter 1995.
Copyright Naval College Review.*

KALININGRAD OBLAST

Orlogskaptajn B. Bechmann Olesen har udarbejdet en artikel om Kaliningrad Oblast - en del af Den russiske Føderation - med baggrund i udarbejdelse af strategisk områdestudie på VUT II/L- Stabskursus 1994/95. Studien giver en redegørelse for situationen i området ultimo 1994 samt en vurdering af områdets fremtidige status.

INDLEDNING

Studien lægger vægt på de økonomisk-videnskabelige og politiske faktorer. Behandlingen af den militære faktor er udelukkende baseret på kvantitative forhold. De kvalitative oplysninger om oblastens militære styrker har været såvel utilstrækkelige som behæftet med stor usikkerhed og er derfor ikke medtaget i denne studie.

Kaliningrad Oblast er en provins i Den russiske Føderation. Der vil derfor i studien være anvendt kildemateriale som indeholder oplysninger af såvel regional som føderal karakter.

Kildematerialet er for statistiske oplysningers vedkommende både sparsomt og overvejende af ældre dato, idet det ikke har været muligt at indhente pålidelige aktuelle fakta specifikt for Kaliningrad.

Fra kilder klassificeret TIL TJENESTEBRUG (TTJ) er kun anvendt beskrivende oplysninger og tal.

HISTORIE

2. Byen Kaliningrad blev grundlagt som Königsberg i 1255 af riddere fra den teutoniske orden. Den er bygget over floden Pregel (Pregolja). Som hovedbyen i Østprøjsen var den kongeligt hovedsæde for Hohenzollerne, og senere de tyske kejsere.

Det tidligere Østprøjsen har ført en omskiftelig tilværelse op til vores tidsalder. I det 17. århundrede blev det prøjsiske

hertugdømme forenet med den nordtyske stat Brandenburg. Sidst i det 18. århundrede annekterede Prøjsen-Brandenburg store områder i det splittede Polen. Blandt disse områder var Pommeren, som blev kendt som Vestprøjsen. Det tidligere prøjsiske hertugdømme blev herefter benævnt Østprøjsen.

Tidligt i det 19. århundrede gik hele det prøjsisk-brandenburg'ske område under navnet Prøjsen. Efter yderligere territoriale vindinger strakte Prøjsen sig fra Memel (Klaipėda, Litauen) til Belgiens og Luxembourgs grænser. Dette Prøjsen indlemmede en række mindre stater og skabte et forenet Tyskland sidst i det 19. århundrede.

Efter 1. Verdenskrig og kejserrigets fald, blev det meste af det oprindelige Vestprøjsen afgivet til Polen. Danzig (Gdansk) og området omkring floden Vistulas udmunding blev en fristad. Dette betød, at Østprøjsen blev adskilt fra det resterende Tyskland. Herudover blev Memel-området overdraget til Litauen i 1923.

I slutningen af 2. Verdenskrig ophørte reelt flere århundreders tysk dominans i området, da den sidste tyske kommandant for "Festung Königsberg" den 9. april 1945 kapitulerede til Den røde Hær. Østprøjsens deling på Potsdam-konferencen i 1945 gav to tredjedele af territoriet til Polen. Den resterende nordligste del blev indlemmet i Sovjetunionen og administrativt underlagt den Russiske Føderative Sovjetrepublik (RSFSR). Dette område blev benævnt "Kenigsbergskaja Oblast" og fik status som en særlig forsvarsregion i RSFSR. I 1946 blev byen og senere regionen omdøbt til Kaliningrad efter den netop afdøde sovjetiske præsident M.I. Kalinin.

I 1947 var de sidste tyskere blevet deporteret til Tyskland eller Kazakhstan, sammen med østprøjsiske bønder. Stalin beordrede det gamle center for prøjsisk militarisme jævnet med jorden, og på grunden blev der opført en socialistisk mønsterby, befolket med sovjetborgere. Områdets status som et sovjetisk amt var derefter uforandret indtil 1990-91, hvor Kaliningrad - som følge af de baltiske staters uafhængighed - blev adskilt fra Rusland af Litauen.

DEN FYSISK-GEOGRAFISKE FAKTOR

3. Beliggenhed, størrelse og form.

Kaliningrad Oblast er en russisk eksklave (1) med et areal på 15.100 kvadratkilometer, eller ca. dobbelt som stort som Sjælland. Området ligger nordøst for Polen på højde med Lolland-Falster. I vest grænser oblasten op til Østersøen, i syd til Polen og i nord og øst til Litauen. Den korteste afstand til Den russiske Føderation er ca. 650 km. Området udgør, sammen med Skt. Petersborg, Ruslands eneste adgangsveje til Østersøen.

4. Nøgleområder.

Kaliningrad by er med sine 400.000 indbyggere, eller knapt 45 % af områdets indbyggertal, oblastens økonomiske, politiske og industrielle center. Mod øst, ved Kaliningrad Lagunes udmunding til Østersøen, ligger det maritime kraftcenter i byen Baltijsk.

5. Klima.

Oblasten har i lighed med Danmark tempereret kystklima, men er mere køligt og fugtigt. Den laveste middeltemperatur er i januar måned normalt ca. -5 grader. I juli måned forekommer den højeste middeltemperatur på ca. 20 grader. Nedbørsmængden andrager ca. 600 mm på årsbasis, varierende fra gennemsnitligt 100 mm i august til 30 mm i marts måned.

6. Overfladeforhold og kyster.

Området er overvejende let kuperet lavland, fladest i nord og let stigende til ca. 200 meters højde langs den polske grænse. Skovarealerne, som består af blandet nåle- og løvskov, andrager ca. 20 %. I nærheden af Courland Lagunen i nord og Kaliningrad Lagunen i øst forefindes store sump- og marskområder. Jordbunden i den resterende del af oblasten er istidsaflejret moræne.

Af betydelige floder, som alle har udløb i Østersøen via lagunerne, danner Neman-floden i nord grænse til Litauen. Pregel-floden, som løber centralt i oblasten i øst-vestlig retning,

danner med sine bifloder og vandløb et omfattende, svært passabelt vandvejsystem.

Områdets kystlinie til Østersøen strækker sig fra den ca. 4 km brede sandtange Courland Spit i nord til den baltiske sandtange i sydvest. Længden af kystlinien er ca. 130 km.

DEN KOMMUNIKATIONSMÆSSIGE FAKTOR

7. Transport.

Henset til eksklavens beliggenhed i forhold til Den russiske Føderation er der store transportmæssige problemer. Den mest direkte forsyningslinie går gennem nabolandet Litauen, som for militære og civile transporter længe har krævet en bilateral aftale, omfattende tariffer og kontrol. En sådan aftale er endnu ikke færdigforhandlet, hvilket primært skyldes de russiske krav om uhindret civil og militær transit.

8. Havne.

Kaliningrad havn har såvel historisk som aktuelt stor betydning for regionen. En udvidelse med henblik på større kommerciel kapacitet er imidlertid påkrævet, såfremt de handelsmæssige relationer med f.eks. Vesten skal øges. Dette kræver imidlertid meget store investeringer og vil omfatte såvel forbedring af ind- og udskibningskapaciteten som højnelse af effektiviteten.

For Baltisk havn gælder tilsvarende forhold. Den er tillige base for den russiske østersøflåde. Et særligt problemområde her er derfor, at skal havnen også kunne benyttes kommercielt i lighed med Kaliningrad havn, må der yderligere investeres i at udbygge og omstille faciliteterne fra militær til civil anvendelse.

En vigtig faktor er, at oblastens havne alle er isfri hele året rundt.

9. Jernbaner.

Jernbanenetet i oblasten er af essentiel betydning såvel for den interne befordring og transport som for de handels- og forsyningsmæssige forbindelser mellem nabolandene og Rusland. Stort set samtlige betydende byområder er forbundet med

jernbane. De vigtigste trafikknudepunkter udgøres af Kaliningrad, Tsernjahovsk og Sovetsk. Sporbredden på den overvejende del af jernbanenettet er russisk standard, som afviger fra den europæiske normalbredde.

Dette afstedkommer besværligheder ved transporter til og fra den vestlige del af Europa. Der er dog tiltag i gang for at afhjælpe dette problem. Eksempelvis åbnedes i maj 1993 en dobbeltsporet jernbane, som forbinder Kaliningrad med Berlin. Denne strækning er udført efter europæisk normalstandard.

Generelt er jernbanenettet i regionen i elendig forfatning. Store investeringer i såvel banenet, materiel og kontrolfunktioner er påkrævet, hvis denne del af transportsektoren skal kunne modsvare intentionerne om øget samhandel med andre, især vesteuropæiske lande.

10. Vejnet.

Oblastens vejnet benyttes primært til offentlig befordring. Der er regelmæssige busforbindelser, både lokalt og til de baltiske stater og Polen. Henset til den omfattende militære tilstedeværelse i regionen forekommer der også megen trafik i relation hertil.

Vejnettet er generelt i relativt god stand efter russiske forhold. Det trænger dog til udbygning, hvis det skal kunne klare den øgede belastning i forbindelse med forøget kommerciel og industriel aktivitet. En del tiltag i denne retning er da også i gang; eksempelvis udbygges flere veje med tilhørende nye grænse-overgangssteder. Et andet eksempel er den projekterede genopbygning af det gamle motorvejsnet mellem Berlin og Kaliningrad. Dette projekt blev påbegyndt i sommeren 1992 af et tysk entreprenørfirma, men arbejdet er indtil nu ikke nået særlig langt.

11. Lufthavne.

Ligesom den øvrige transportstruktur, er lufthavnene i regionen ikke tidssvarende, hverken med hensyn til faciliteter eller materiel. Forældet, nedslidt teknisk udstyr, fortrinsvis beregnet på militær anvendelse, fordrer store investeringer i nær fremtid, såfremt luftfart skal være en betydende faktor i området. I lighed med de kommercielle forhold vedrørende skibstrafik, er det nød-

vendigt i stor omfang at ombygge de eksisterende faciliteter til civilt brug. En lokal plan om etablering af en ny lufthavn, har ikke mødt støtte i den russiske centraladministration.

På trods af de manglende og utilstrækkelige tiltag på luftfartsområdet, er der i løbet af de seneste år etableret flere flyruter til og fra destinationer i Vesteuropa. Således åbnede SAS i oktober 1993 ruten Kaliningrad-København, som på nuværende tidspunkt har tre ugentlige afgangene.

12. Telekommunikation.

Telefonnettet i Kaliningrad Oblast er stærkt forældet og er i mærkbart ringere stand end i de øvrige områder under Den russiske Føderation. Herudover er antallet af telefonapparater i området begrænset. I 1989 var tallet 122 telefonapparater pr. 1000 indbyggere. Til sammenligning havde Danmark samme år 855 apparater pr. 1000 indbyggere (2).

Der er således på teleområdet et stort behov for både udbygning og modernisering. Udenlandske firmaer har da også igangsat projekter for at forbedre disse forhold. Eksempelvis er etableringen af et bredbåndsnet til Vesteuropa i gang, med deltagelse af tyske og mellemøstlige investorer.

13. Vurdering af geografi og kommunikation.

Det vurderes, at Kaliningrad Oblast, i kraft af sin geografiske beliggenhed, har potentialet til at kunne blive et erhvervsmæssigt nøgleområde for Den russiske Føderation. Det er dog en forudsætning, at områdets trafik- og kommunikationsmæssige infrastruktur forbedres i væsentlig grad.

Områdets strategiske betydning for Den russiske Føderation indeholder et dilemma. Som adgangsvej til Østersøen er oblastens betydning selvforklarende. Men området er samtidigt sårbart på grund af dets geografiske adskillelse fra Rusland. Forholdet omkring de eksterne kommunikationslinier er derfor afgørende. Et vigtigt punkt i denne sammenhæng er, at problematikken vedrørende transitmuligheder gennem Litauen finder en løsning.

DEN ØKONOMISK-VIDENSKABELIGE FAKTOR

14. Fødevarerproduktion.

Landbrugsproduktionen har i perioden 1980-91 ligget på et nogenlunde stabilt leje. Men i 1992 faldt produktionen til 75 % af 1991-niveauet (3). Grunden hertil er omstillingsproblemer til markedsøkonomi og privatisering.

En anden betydende faktor er de fysiske forhold, som landbruget har virket under i planøkonomiens tidsalder. For det første er agerjorden ødelagt af utilstrækkelig afvanding og overgødning.

For det andet er mekaniseringen af landbruget ikke tilstrækkelig til at kunne etablere et intensivt produktionsmønster, som det er kendt fra Vesteuropa.

Som følge heraf er regionen ikke i stand til at brødføde sig selv og er dermed stærkt afhængig af tilførsler udefra.

15. Energiproduktion og ressourcer.

Eksklavens energiproduktion er minimal og foregår på gamle, udslidte, konventionelle kraftværker. Området er derfor stærkt afhængig af ekstern el-forsyning, hvilket leveres af det litauiske atomkraftværk Ignalina, der står for 80 % af forsyningen (4).

Der er således meget store behov for udbygning og modernisering af el-kraft infrastrukturen m.h.t. såvel kraftværker som distributionsnet. De lokale myndigheder har da også udbudt en delprojekter til udenlandske investorer for at imødekomme disse behov. Som eksempler kan nævnes rekonstruktion af el-forsyningsnettet for en elektronikmaskinfabrik, samt en række forbedringer af Kaliningrad bys energiforsyning.

Der forekommer begrænsede olieforekomster i regionen, og oblasten har en selvstændig, landbaseret olieproduktion på 1,4 mio. tons pr. år. Der søges efter olie ved kysten, og der skulle være gode muligheder. Den lokale produktion kan dække 40 % af eksklavens behov, men olien skal først raffineres på litauiske og hviderussiske raffinaderier, idet Kaliningrad-området ikke selv råder over en olieforbearbejdningsindustri. De resterende 60 % af områdets olieforbrug kommer fra det litauiske raffinaderi Mazeikai (5).

16. Råmaterialer og industriproduktion.

Regionen råder over ca. 90 % af verdens kendte forekomster af rav. Der findes dog ingen egentlig industriel udnyttelse af dette råstof, men til gengæld er produktion af smykker et omfattende erhverv. I 1992 androg produktionen 800 tons (6).

Området er fattigt på andre egentlige råstoffer, hvilket ses af, at 82 % af alle råvarer til industriforarbejdning må indføres (7). Hovedparten af disse kommer fra det tidligere sovjetiske område. Herudover mangler industrien råstoffer til produktionen, hvilket skyldes den besværlige forsyningsvej fra den nordeuropæiske del af Rusland.

Kaliningrads fiskerflåde er den 3. største i det tidligere Sovjetunionen, efter Murmansk og Vladivostok. Den repræsenterer i dag 10 % af den samlede russiske flåde. Erhvervsmæssigt er fiskeri og fiskeriindustri med tilhørende servicefunktioner således de vigtigste industrielle sektorer. Ifølge lokale oplysninger er 40 % af erhvervslivet i området direkte eller inddirekte involveret i denne erhvervsgræn. Der fanges 650.000 tons om året, og fiskeriindustrien bearbejder 450.000 tons og producerer en konserveres mængde på 125 mio. enheder årligt. Det lokale forbrug anslås til 10 % (8).

Maskinindustri med tilknytning til fiskeri og fiskeindustri spiller også en hovedrolle i Kaliningrad-området. Det drejer sig om skibsværfter, skibsmontage og reparation og fremstilling af udstyr til fiskeriforædling. På det store "Jantar" skibsværft er beskæftiget 9.000 personer (9).

Kaliningrad har traditionelt haft en papir- og celluloseindustri, herunder fremstilling af specialpapir. Området kan ikke selv levere råstoffer til denne industrisektor, og træ til produktionen må overvejende importeres fra Litauen, Polen og Hviderusland.

I området findes også maskin- og elektronikindustri, af hvilken en stor del tilhørte det militær-industrielle kompleks. Her har man derfor en relativt avanceret teknologi, men lider til gengæld under, at ordrene nu falder væk i stort omfang.

Generelt er industrianlæggene stærkt forældede og holdes ikke længere i gang af kontinuerlige statsordrer. Tidligere var de civile produktionssektorer overvejende rene støttefunktioner for

militæret. Der savnes derfor midler til konvertering til civil produktion.

Som i det øvrige Rusland forekommer der i oblasten et miljø-svineri af ufattelige dimensioner. Udbedring af dette forhold vil kræve store økonomiske ressourcer, som p.t. ikke findes i Den russiske Føderation.

17. Handel(10).

I 1992 androg den samlede eksport fra Kaliningrad Oblast 89 mio. dollars, og importen beløb sig til 71,2 mio. dollars. Dermed havde området tilsyneladende et overskud på udenrigshandlen. Tallene skal dog betragtes med væsentlige forbehold. Godt nok var udenrigshandlen i vækst, men samtidig var rublen udsat for en galoperende inflation. Desuden var 1992 det første år, hvor de reelle eksporttal blev bogført, hvilket tilslører de faldende produktionstal for industrien.

De vigtigste eksportvarer fra Kaliningrad-området er nærings- og nydelsesmidler (68,2 % i de første ni måneder af 1992), af hvilke fisk og fiskeprodukter udgør langt den største del, nemlig 60,3. Det næststørste eksportvareprodukt er råstoffer og "ikke- næringsmidler" (28,0 %), hvoraf råcellulose er det største produkt med en andel på 20,7 % (11). Kun 16,6 % af oblastens industri produktion eksporteres, heraf går 70 % til Rusland.

Den største importvaregruppe for Kaliningrad i 1992 var energi, råstoffer og metaller med en andel på 51,5 %. Til sammenligning kan nævnes, at denne varegruppe kun androg 7,8 % i 1990. Det hænger sammen med, at Kaliningrad Oblast ikke længere kunne erhverve billig energi og brændstof fra ex-USSR, men nu var nødsaget til indkøbe varerne til verdensmarkedspriser. Af andre importvarer kan nævnes maskiner og transportmidler (12,2 %) og råstoffer til anvendelse i næringsmiddelindustrien (10,9 %).

Næsten hele regionens import af føde- og forbrugsvarer kommer fra Polen.

18. Arbejdskraft.

Ledigheden ligger over gennemsnittet i Føderationen, for øjeblikket omkring 20 % (12).

Man frygter yderligere store beskæftigelsesproblemer i de kommende år, såfremt det ikke lykkes at etablere industrielt samarbejde omkring omstillingen til civil produktion.

19. Økonomi og finanser.

Økonomien i Kaliningrad er ligesom i det øvrige Rusland i alvorlig krise. I Føderationen har der som helhed været en almindelig produktionsnedgang på 30 % i de sidste to år (13). For regionen specifikt, sås en nedgang i investeringerne i 1992 til kun 68 % af 1991-niveauet (14), og denne nedadgående tendens ser ud til at fortsætte. De økonomiske reformer havde pr. juli 1994 medført et fald i BNP på ialt 50 % i forhold til højdepunktet i januar 1989 (15). Den relativt stramme finanspolitik, som havde stabiliseret det økonomiske klima i hele 1994, fik en brat afslutning, da "rubel-krisen" indtraf den 11. oktober. Et mislykket forsøg på at forsvare rublen over for de kommercielle bankers spekulation resulterede i, at inflationen blev fordoblet over én måned. Den forventes nu at ligge på 10-15 % pr. måned inden udgangen af 1994 (16).

20. Særlig økonomisk zone.

Allerede under Gorbatjov forsøgte Sovjetunionen at komme ud af den økonomiske krise ved at indføre samarbejdsordninger med Vesten. Her satte den sovjetiske regering store forhåbninger til de såkaldte "Joint-Ventures". De økonomiske resultater ved disse tiltag udeblev imidlertid. Flere lokale regioner, heriblandt Kaliningrad Oblast, pressede centraladministrationen til at gå nye veje, og i marts 1988 fremsatte Gorbatjov et koncept vedrørende den "særlige økonomiske zone" (SWZ) Jantar (17). Målene for SWZ omfattede:

- øget beskæftigelse,
- forbedret infrastruktur,
- industrialisering,
- teknologioverførsel,

- positiv handels- og betalingsbalance,
- øget vækst.

Midlet til at opnå disse mål var udenlandske, primært vestlige investeringer, som skulle lokkes til Kaliningrad ved hjælp af økonomiske og administrative særregler for området. Disse omfattede bl.a.:

- skattelettelser for produktions- og anlægsvirksomheder,
- salg, leje og forpagtning af jord til udenlandske investorer,
- lempelser af toldbestemmelser,
- fleksible ind- og udrejsebestemmelser for udlændinge,
- forenklet og decentral (lokal) administration.

Fordelen ved SWZ som instrument til opnåelse af vækst var klar, men der blev fra flere sider stillet spørgsmålstegn ved de politiske konsekvenser. Målet var, at den økonomiske vækst i regionen skulle bidrage til samlet vækst i hele Føderationen. Samtidig var mange bekymrede for, at SWZ ikke blot ville medføre økonomisk selvstyre, men også politisk autonomi. Konceptionen af Kaliningrad Oblast var derfor indtil 1993 et indenrigspolitisk stridspunkt i Rusland.

Efter december-valget i 1993 fremlagde Jeltsin den føderative regerings holdning til SWZ. Heri hed det, at de geopolitiske og økonomiske forhold i oblasten fordrer en særstatus, set i forhold til de øvrige områder i Føderationen. Samtidig blev det understreget, at den udenrigspolitiske status for oblasten ikke skal ændres. Kaliningrad skal også i fremtiden tilhøre Den russiske Føderation.

Selv om Føderationen derved støtter et udviklingsprogram i regionen, er konceptet vedrørende SWZ endnu ikke formelt godkendt. SWZ Jantar mangler dermed det retslige grundlag for sin eksistens, hvilket afspejler sig i størrelsen af afkastet af de udenlandske investeringer. I juli 1994 udtalte den russiske vicepremier minister, at de 771 virksomheder med udenlandsk kapital kun udgør 0,03 % af de russiske investeringer i oblasten og rentabiliteten af den førte politik derfor er lav (18).

Selv om oblastens talsmænd kan henvise til de juridiske problemer vedrørende SWZ legalisering, når de skal forklare de minimale økonomiske afkast, er de forholdsvis beskedne resultater netop argumentet hos den voksende del af den russiske regering der mener, at det økonomiske eksperiment i oblasten skal bringes til ophør.

En undersøgelse blandt tyske virksomheder i august 1993 viste tilsvarende, at investeringslysten var lav, primært p.g.a. den uafklarede juridiske situation (19).

21. Vurdering af den økonomisk-videnskabelige faktor.

Det vurderes, at de væsentligste problemområder for området m.h.t. overgang til markedsøkonomi og økonomisk vækst udgøres af:

- manglende eksterne investeringer i forbindelse med en inkonsekvent frizone-politik,
- minimale forekomster af råstoffer og ressourcer,
- forældet og utilstrækkeligt produktionsapparat,
- Den generelt negative økonomiske udvikling i Den russiske Føderation, inkl. den store ledighed,
- det ineffektive landbrug.

Føderationens evne til selv at støtte regionen med vækstfremmende investeringer vurderes lav som følge af Ruslands egen økonomiske situation.

Dette peger på, at skal Kaliningrad Oblast udvikle sig i positiv økonomisk retning, må Den russiske Føderation først og fremmest gennemføre SWZ-tanken fuldt ud, d.v.s. ved lovmæssig legalisering. Dette vil i langt højere grad stimulere de udenlandske investeringer og dermed på sigt sikre en positiv udvikling i såvel industri som landbrug. I modsat fald er der indikationer på, at det udenlandske engagement vil stagnere og i værste fald helt ophøre.

DEN POLITISKE FAKTOR

22. Grænser og forhold til nabolande.

De nuværende grænser for Kaliningrad Oblast blev formelt stadfæstet den 16. januar 1947 ved et dekret fra den øverste sovjet i RSFSR. Dekretet var et resultat af en aftale mellem RSFSR og Den Litauiske Sovjetrepublik (20).

Nabolandene Polen og Litauen anerkender officielt den russiske eksklaves territorium og grænser. Dog har nationalister i begge lande løbende fremsat krav om tilbagelevering af de territorier som de historisk set betragter som polsk hhv. litauisk område.

Den militære tilstedeværelse i Kaliningrad Oblast er til stadighed et fælles problempunkt for både Polen og Litauen. Den polske præsident Lech Walesa udtrykte i februar 1994 bekymring over den store koncentration af russiske tropper i oblasten. Han bemærkede samtidig, at denne tilstedeværelse truede regionens sikkerhed (21).

Litauen har fremsat lignende udtalelser - mest på baggrund af de løbende krænkelser af litauisk territorium, der finder sted p.g.a. den manglende transitaftale.

Af disse to lande har Polen det mindst belastede forhold til Kaliningrad Oblast. Dette indikeres bl.a. ved, at det - som det eneste land - har et konsulat i Kaliningrad.

Bekymringen over den militære magtfaktor i oblasten er også udtalt generelt i Baltikum. Således vedtog man på Det baltiske Råds møde i midten af november 1994 en resolution, hvori man krævede demilitarisering af Kaliningrad Oblast. Samtidig fremkom de tre baltiske stater med en udtalelse om, at de gamle stednavne i Kaliningrad Oblast burde genindføres. Resolutionen vakte stor vrede i Rusland, der anklagede Baltikum for at blande sig i indre russiske anliggender (22).

23. Udenrigspolitik.

Kaliningrad Oblast har, som følge af sin status som russisk provins, ikke en selvstændig udenrigspolitik. Dette område varetages suverænt af Den russiske Føderation.

Det lokale styre har dog, i kraft af oblastens økonomiske

projekter under SWZ, haft mulighed for, mere eller mindre selvstændigt, at formidle kontakt til andre lande. Specielt Tyskland er en værdsat samarbejdspartner, hvilket primært skyldes de historiske relationer. Tyskland fastholder dog officielt en yderst forsigtig og udelukkende økonomisk kurs for ikke at give anledning til spekulationer om regermanisering af området.

24. Den regionale politik (23).

Kaliningrad Oblast er opdelt i 13 administrative distrikter, som ledes af den regionale administration i Kaliningrad. Lederen af regionaladministrationen er den reformvenlige guvernør Yurij Matotjkin, som sammen med byens borgmester Shipov udgør den egentlige udøvende magt i oblasten.

Den lovgivende magt udgøres af дума'en, som har 20 medlemmer. For øjeblikket ser det ud til, at den konservative, reformfjendtlige fløj har flertallet i дума'en.

Som i Moskva er der et tydeligt modsætningsforhold mellem den lovgivende magt og den udøvende magt. Endvidere synes der at være en vis spænding mellem Matotjkin på den ene side og formanden for Det russiske Føderationsråd Vladimir Sjumejko - som er valgt i Kaliningrad - på den anden. Dertil kommer de meningsforskelle, der gør sig gældende mellem den civile og militære administration i området.

Endelig er der et mere institutionelt betinget modsætningsforhold mellem hhv. den russiske centralregering og de lokale myndigheder i Kaliningrad Oblast. Aftaler truffet lokalt, f.eks. mellem Kaliningrad og nabostaterne, er således blevet annulleret efterfølgende i Moskva. På den anden side er det temmelig uklart, om de lokale myndigheder retter sig efter de afgørelser, der træffes i den russiske hovedstad.

Alt i alt er der tale om et kompliceret samspil mellem fire beslutningsniveauer:

- 1) den civile regionaladministration,
- 2) den militære administration,
- 3) den lokale lovgivende forsamling, og
- 4) den russiske føderationsregering i Moskva.

25. Sikkerhedspolitiske aspekter.

Indtil foråret 1991 var Kaliningrad Oblast en sovjetisk sikkerhedszone, hvortil adgang for udlændinge og hovedparten af sovjetborgerne var udelukket.

Det er i dag erklæret for "åbent" område, i kraft af dets særlige økonomiske status. Imidlertid har der fra Moskvas side ikke været sået tvivl om oblastens strategiske betydning for Føderationen. Den kolossale militære tilstedeværelse vidner herom.

Der er blandt reformtilhængere og -modstandere, såvel i Moskva som i Kaliningrad, fundamental enighed om at Østersø-eksklaven forsat skal være en del af Den russiske Føderation. Derimod er der stor uenighed om regionens konkrete rolle i fremtiden. Reformtilhængerne lægger hovedvægten på at udvikle området økonomisk, bl.a. gennem samarbejde med andre europæiske lande. Reformmodstanderne betragter Kaliningrad Oblast som en militær forpost mod den vestlige verden. De vil bl.a. anvende området som et middel til at påvirke udviklingen i Østersøområdet og om nødvendigt lægge pres på nabolandene (24).

26. Vurdering af den politiske faktor.

Det vurderes, at de faktorer som har størst betydning for områdets politiske situation og udvikling, er følgende:

- områdets svage politiske profil, som følge af interne modsætningsforhold mellem de regionale myndigheder,
- Føderationens dominans i regionen,
- Polen og Baltikums bekymring over den militære tilstedeværelse i området, herunder uvisheden om styrkernes formål,
- reformmodstandernes voksende indflydelse, såvel regionalt som føderalt, og
- modsætningsforholdene mellem de føderale og regionale myndigheder.

Den svage, interne politiske profil i regionen - sammenholdt med de eksisterende modsætningsforhold - kan resultere i, at

Føderationen på sigt vælger at overtage den direkte styring med oblasten og dermed sætte lokaladministrationen ud af kraft. En tilbagevenden til områdets tidligere så markante isolerede status kan derved blive resultatet, især set i lyset af, at tendensen i den politiske udvikling synes på vej mod en reformfjendtlig højredrejning.

Uvisheden om, hvilken fremtidig rolle der vil gælde for Kaliningrad Oblast, vil vække yderligere bekymring i nabolandene.

Som følge heraf vurderes det, at blandingen af eksklavens truende og sårbare politiske stilling gør den til en potentielt destabiliserende faktor i Østersøområdet.

DEN SOCIOLOGISKE FAKTOR

27. Befolkning og levestandard.

Området er i dag kraftigt urbaniseret, idet ca. 80 % bor i byer (25). Oblasten har ialt 900.000 indbyggere, som omfatter 700.000 (78 %) russere, 80.000 (9 %) hviderussere, 65.000 (7 %) ukrainere, 20.000 (2 %) litauere, ca. 12.000 tyskere og 8.000 polakker. Dertil kommer mindre etniske grupper fra andre dele af ex-USSR (26).

Mindst en tiendedel af befolkningen har et direkte eller indirekte tilhørsforhold til militæret (27).

Såvel levestandarden (28) som lønningerne ligger under gennemsnittet for Den russiske Føderation.

28. Meninger og holdninger.

Den nye åbenhed og de gamle ideologiers endeligt har skabt problemer for befolkningen og de lokale ledere. Man er i tvivl om egen identitet, set i forhold til omverdenen. Indbyggerne vælger derfor enten at fastholde den stalinistiske ideologi eller forholde sig afventende til den generelle udvikling.

Lokalt er der tilsyneladende en solid folkelig opbakning om eksklavens særstatus i forhold til det øvrige Rusland. Ikke mindre end 74 % går ind for den (29).

29. Kriminalitet og korruption.

Præsident Jeltsin udtalte i begyndelsen af 1994, at organiseret kriminalitet prøver at kvæle nationen og er blevet det største problem for Rusland i dag (30). En rapport om emnet, udfærdiget i januar 1994 af Analyseinstituttet for Social og Økonomisk Politik i Moskva, giver en tilsvarende vurdering. Heri hedder det, at hvis den organiserede kriminalitet som hidtil fortsætter med at udbygge sine aktiviteter på alle områder, vil landet snart være at sammenligne med Italien eller lande i Sydamerika. Ifølge rapporten besluttes den aktuelle politik i disse lande ikke af regering eller parlament, men af organiseret kriminalitet (31).

Kaliningrad Oblast har - som en region i Den russiske Føderation - set en tilsvarende udvikling af kriminaliteten. Specielt smugling har antaget en ny dimension. Smuglergods omfatter i dag varer som metalskrot, våben, narkotika, alkohol og konsumvarer (32).

Korruption har ligeledes vist sig at være et omfattende regionalt og føderalt problem. Den langsomme omstillingsproces til markedsøkonomi og det intakte offentlige bureaukрати giver god næring til denne form for økonomisk kriminalitet.

I oktober 1992 udtalte Jeltsin, at korruption var blevet Ruslands forbandelse. Andre iagttagere mener, at korruption ikke er værre end før systemskiftet. Reformerne har blot tilladt et større omfang (33).

Generelt er befolkningen opmærksom på den kriminelle vækst og ønsker at komme den til livs. Samtidigt er myndighedernes afmagt over for problemet blevet stadig mere åbenbar. Utilfredsheden med dette forhold har affødt en voksende mistillid til de regionale og føderale myndigheder.

30. Vurdering af den sociologiske faktor.

Det vurderes, at det væsentligste problem i oblasten er den voksende organiserede og økonomiske kriminalitet. At problemet er udtalt i hele Den russiske Føderation peger på, at evnen til at bremse denne udvikling reelt ikke er til stede. En anden væsentlig faktor er den lave levestandard, som vurderes at være én af grundene til den voksende kriminalitet. På sigt vil disse forhold

kunne true den økonomiske og politiske udvikling og give de konservative reformmodstandere yderligere vind i sejlene.

DEN MILITÆRE FAKTOR

31. Organisation.

Kort efter de baltiske stater uafhængighed i 1990-91 blev Det Baltiske Militærdistrikt nedlagt. Hærstyrkerne i Kaliningrad Oblast, som udgøres af 11. Garderarmé, fik derved status som en selvstændig styrke under direkte kommando af generalstaben i Moskva.

Den 1. april 1993 blev de væbnede styrker i oblasten samlet under Kommandoen for Kaliningrad særlige Forsvarsområde. Såvel 11. Garderarmé som Den russiske Østersøflåde er nu underlagt denne kommando (34).

Østersøflåden har hovedkvarter i Kaliningrad by. Basefaciliteterne er - efter den baltiske frigørelse - reduceret til nu kun at omfatte Baltijsk, og Kronsjtadt i Skt. Petersborg Oblast.

Fly- og luftforsvarsstyrkerne i området er under kommando af hhv. Hovedkvarteret for Frontlinie-flystyrkerne (KFA) og Luft forsvarsstyrkerne (PVO).

Den logistiske forsyningstjeneste for oblastens styrker er et værnssfælles ansvar. Forsyningerne transporteres primært ad søvejen, hvilket er Østersøflådens opgave. 11. Armé modtager og fordeler derefter forsyningerne til enhederne (35).

32. Styrketal.

Der hersker en del uvished om størrelsen af det militære styrketal i Kaliningrad Oblast. Dette skyldes primært uklarheden om, i hvor stort omfang russiske tropper er blevet overført fra nabolandene. Vestlige forsvarskilder i Moskva sætter de regulære styrker i området til 130.000. Russiske forsikringer om reduktioner i styrketallene har hidtil ikke kunnet bekræftes af vestlige observatører. Iagttagere, inklusive russiske, er dog enige om, at Kaliningrad Oblast nok er verdens mest militariserede område set i forhold til areal og indbyggertal (36). De russiske tropper svarer kvantitativt til hele den polske hær

(37).

33. Hærstyrker (38).

Den 11. Garderarmé omfatter ialt 38.000 mand. I arméen indgår følgende primære enheder:

- 1 arméstab,
- 1 panserdivision,
- 2 motoriserede infanteridivisioner,
- 1 artilleridivision,
- 1 luftbåren brigade,
- 2 luftværnsbrigader,
- 2 raketbrigader,
- 2 raketkasterbrigader,
- 2 panserværnsbrigader,
- 1 kamphelikopterregiment.

Arméen råder over 1.100 kampvogne, 1.300 pansrede køjetøjer, 600 artillerienheder, 40 jord-til-jord missiler og 48 kamphelikoptere.

34. Flådestyrker (39).

Østersøflådens primære enheder omfatter:

- 10 u-både,
- 3 krydsere,
- 3 destroyere,
- 26 fregatter.

Hertil kommer over 200 andre fartøjer omfattende patruljebåde, mineskibe og amfibiefartøjer. Fra 1. januar 1995 er enhederne grupperet i to divisioner (40); overfladeenhederne i Baltijsk, og u-både og skoleskibe i Kronsjtadt.

I Baltijsk er baseret en marineinfanteribrigade på ca. 2.000 mand. Herudover råder regionen over et større antal flådefly og helikoptere, samt kystforsvar med artilleri og missiler.

35. Luft- og luftforsvarsstyrker (41).

Udover flådeflystyrkerne, råder oblasten over 35 jagerfly til luftforsvar. Hertil kommer missilluftforsvaret, som råder over 250 jord-til-luft missiler. Endelig forefindes et antal radarstationer til kontrol og varsling.

36. Vurdering af den militære faktor.

Det vurderes, at omfanget af de militære styrker i Kalinin- grad Oblast udgør et potentiale, som langt overstiger hvad der skønnes nødvendigt for det regionale forsvar.

Styrkerne vil - i kraft af deres kvantitative offensive kapacitet - kunne anvendes til politisk pression mod nabolandene. De vurderes også i stand til at kunne gennemføre en begrænset militær kampagne i nærområdet.

AFSLUTTENDE VURDERING

På baggrund af den aktuelle situation i Kaliningrad Oblast vurderes det, at den fremtidige udvikling primært afhænger af følgende faktorer:

- den regionale og føderale politiske udvikling,
- den inkonsekvente frizone-politik,
- den militære tilstedeværelse.

Den regionale og føderale politiske udvikling peger på, at reformmodstanderne har fået mere indflydelse, og denne tendens ser ud til at fortsætte. Faktorer som voksende organiseret og økonomisk kriminalitet har givet de konservative kræfter vind i sejlene. Dette vurderes at få konsekvenser for den endelige legalisering af SWZ Jantar, idet den konservative fløj ikke synes at være positivt indstillet. Udebliver det lovmæssige grundlag for frizonen, vurderes det at få uoverskuelige negative konsekvenser for oblasten. De udenlandske investeringer vil udeblive, og områdets økonomiske forhold vil dermed blive drastisk forværret. Oblasten vil dermed være afhængig af støtte fra Den russiske Føderation, som selv har store økonomiske problemer.

Den nuværende tilstand af områdets infrastruktur og produktionsapparat vil ikke blive forbedret, hvilket yderligere vil forstærke de negative konsekvenser. Hertil skal lægges, at den store arbejdsløshed, sammenholdt med den lave levestandard, på sigt vil kunne udløse en social katastrofe. De regionale myndigheder vil ikke længere kunne løse problemerne selv. Dette vil i sidste instans kunne føre til, at området blev sat under central administration fra Moskva.

Den militære tilstedeværelse udgør udadtil et problem for oblastens forhold til nabolandene. De konservative kræfter synes at betragte de militære styrker som en nødvendighed for at understrege områdets strategiske betydning som adgangsvej til Østersøen. Intet peger derfor på, at de militære styrker vil blive reduceret i nær fremtid.

Sammenfattende vurderes, at fortsætter den konservative og nationalistiske politiske udvikling i Rusland, vil Kaliningrad Oblast vende tilbage til sin tidligere status som russisk militærstrategisk forpost. Dermed vil eksklaven bidrage yderligere til den i forvejen ustabile situation i det østlige Østersøområde.

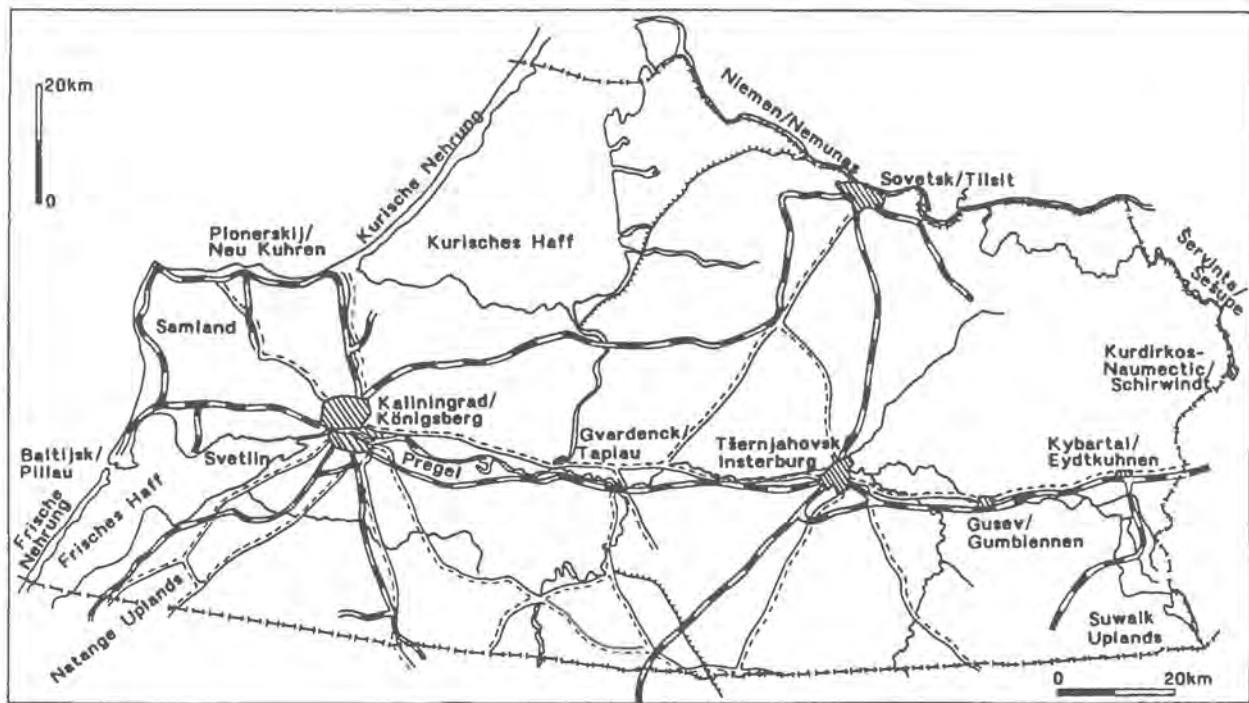
NOTER

- 1) Betegnelse for en stats territorium, som er adskilt fra "moderlandet" af andre lande.
- 2) Geografiforlaget, 1993: GO-statistik 5, p. 42.
- 3) Arbeitspapiere zur Internationalen Politik, nr. 81, JAN 1994: Die Sonderwirtschaftszone Jantar' von Kaliningrad (Königsberg), Bilanz und Perspektiven, p. 66.
- 4) Udenrigs, nr. 1/1994, Jan Jakob Floryan: Problemet Kaliningrad, p. 47.
- 5) Ibid., p. 46.
- 6) Die Sonderwirtschaftszone Jantar' von Kaliningrad, p. 70.
- 7) Problemet Kaliningrad, p. 46.
- 8) Vindue mod øst, nr.22/93, Jens-Jørgen Jensen: Kaliningrad, p.17.
- 9) Die Sonderwirtschaftszone Jantar' von Kaliningrad, p. 69.
- 10) Ibid., pp. 72-77.

- 11) Ibid, p. 73.
- 12) Vindue mod øst, nr.28/94, Jens-Jørgen Jensen: Kaliningrad, p. 27.
- 13) Vindue mod øst, nr.22/93, p. 17.
- 14) Die Sonderwirtschaftszone Jantar' von Kaliningrad, p. 66.
- 15) Referat af møde i NATO's ekspertgruppe vedrørende SNG og centraleuropæiske lande, 26-27 OKT 1994 (TTJ), p. 4.
- 16) Ibid. p. 3.
- 17) Den tyske benævnelse "Sonderwirtschaftszone" (SWZ) vurderes at være den mest dækkende. Derfor anvendelsen af forkortelsen SWZ. (Die Sonderwirtschaftszone Jantar' von Kaliningrad, p. 2-3).
- 18) FE daglige efterretningsvurdering, 29 JUL 1994 (TTJ).
- 19) Die Sonderwirtschaftszone Jantar' von Kaliningrad, p. 8.
- 20) RFE/RL Research Report, vol. 3, no. 13, 01 APR 1994: Baltic-Russian Border Issues, p. 28.
- 21) Ibid., p. 32.
- 22) Information, 17 NOV 1994.
- 23) Niels Erik Rosenfeldt, Østeuropainstituttet, Kbh.'s Universitet: Rapport vedr. studierejse til Gdansk, Kaliningrad og Vilnius af 14 OKT 1994, p. 3.
- 24) Ibid, p. 4
- 25) Vindue mod Øst, nr. 22/93, p. 17.
- 26) Rapport vedr. studierejse af 14 OKT 1994, p. 1.
- 27) The Current Digest of the Soviet Press, no. 10/1994: Sevodnya, 11 MAR 1194; Territories: East Prussia Asks to Be Kept Within Russia, p. 19.
- 28) Vindue mod Øst, nr. 28/94, p. 27.
- 29) Lonely Planets Publications, MAR 1994: Baltic States and Kaliningrad - a Travel Survival Kit, p. 41.
- 30) Research Institute for the Study of Conflict and Terrorism, Conflict Studies 275, OKT 1994: The Price of Freedom, p. 3.
- 31) Ibid., p. 3.
- 32) Ibid., p. 7.
- 33) Ibid., p. 3.
- 34) Forsvarschefens (FCH) rapport vedr. besøg i Rusland 27 NOV - 2 DEC 1994 (TTJ), p. 12.

- 35) Ibid., p. 12.
- 36) Udenrigs, nr. 1/1994, p. 45.
- 37) Vindue mod Øst, nr. 28/94, p. 28.
- 38) The International Institute for Strategic Studies:
The Military Balance 1994-1995.
- 39) Ibid.
- 40) FCH rapport vedr. besøg i Rusland, p. 10.
- 41) The Military Balance 1994-1995.





SØE-LIEUTENANT-SELSKABETS LOVE 1993

Kommandør J.B. Pranov har anmodet om at få optaget følgende indlæg vedrørende proceduren ved ændring af Søe-Lieutenant-Selskabets love 1993.

I overensstemmelse med Søe-Lieutenant-Selskabets loves § 21 har formanden i tidsskriftets 165. årgang, nr. 5, offentliggjort sin årsberetning over selskabets virksomhed.

I beretningen omtaler formanden Det Stående Udvalgs (DSU) besvarelse af visse tvivlsspørgsmål, som ved § 32-mødet i 1993 blev besluttet henvist til udvalgets vurdering, herunder om en præcisering af § 10 og § 35 er nødvendig.

Formandens gengivelse af udvalgets svar er summarisk. For at læseren kan følge med i nedenstående betragtninger, er det nødvendigt at citere den fulde ordlyd af udvalgets svar vedrørende de to §§.

"Med baggrund i § 32 mødets divergerende opfattelser af Selskabets lovændringsprocedure anmodes Det Stående Udvalg om at vurdere behov for en præcisering af § 10 og § 35 i selskabets love".

a. Efter det for Det Stående Udvalg oplyste beroede de divergerende opfattelser på, hvorvidt det pågældende § 32 møde kunne anses som beslutningsdygtigt forum i relation til ændring af lovene. Der deltog i mødet 25 medlemmer. Der forelå en skriftlig stemme. Alle afgivne stemmer var for den foreslåede ændring af lovene.

b. I sin vurdering har udvalget taget udgangspunkt i lovenes § 35. Paragraffen fastsætter procedure for behandling af forslag til lovændringer og kriterium for sådannes efterfølgende vedtagelse. Paragraffen forekommer udvalget at være præcis, og dens regel om kvalificeret flertal reflekterer det efter udvalgets opfattelse

både hensigtsmæssige og ønskelige i, at lovændringer søges tiltrådt af en absolut majoritet blandt Selskabets medlemmer. Der er intet krav om, at de pågældende skal være til stede ved afstemningen. Paragraffen foreskriver imidlertid ikke, hvorledes der skal forholdes, såfremt det viser sig umuligt at erholde den nødvendige stemmedeltagelse, og udvalget udelukker ikke at opfyldelse af netop denne betingelse kan rumme vanskeligheder. Konsekvensen heraf er ifølge § 35 alene, at forslag til lovændringer bortfalder. Uden stemmepligt vil derved alene passivitet blandt medlemmerne kunne medføre, at Selskabets lovarbejde sættes i stå i kortere eller længere perioder. Dette vurderer udvalget at være imod Selskabets interesse, og udvalget opfatter lovenes § 36 som hjemmel til i givet fald at undgå paralysé. Sammenfattende ser udvalget ikke behov for præcisering af § 35, men udvalget finder anledning til at anbefale, at varsel om afstemning om lovændringsforslag gives eksplicit og på en måde, der er egnet til at aktivere medlemmerne f.eks. ved klart og tydeligt at afæske hver enkelt respons.

c. For så vidt angår lovenes § 10 ses teksten udtømmende og præcist at fastsætte regler for stemmeret, for formandens særstilling og for stemmeafgivelse. Bestemmelsen indeholder ikke krav om eller retningslinier for forlods udsendelse af stemmemateriale, incl. sådan til brug ved den nævnte evt. skriftlige meddelelse til formanden. Ej heller denne paragraf ses efter udvalgets mening at behøve præcisering. Men også denne giver udvalget anledning til at anbefale, at medlemmernes mulighed for skriftlig stemmeafgivning gives de bedst mulige betingelser jvf. pkt. 6.b. ovenfor."

For yderligere at lette læsningen skal § 35 citeres:

"Om forslag til forandring i lovene kan afstemmes tidligst 8 dage efter, at udvalgets derom afgivne betænkning er forelagt selskabet.

Til vedtagelse af forandringer i lovene fordres ved afstemning en majoritet af 2/3 af de afgivne stemmer, dog mindst halvdelen

af antallet af stemmeberetigede medlemmer."

Når jeg føler mig kaldet til af kommentere DSUs svar, er det fordi jeg var formand for SLS i foråret 1955, da § 35 blev indført.

Efter krigen blev søofficerskorpset udvidet med reserveofficerer, herunder kystofficerer og modstandsfolk. Der blev derfor nedsat et lovudvalg med KA E.M. Dahl som formand med den opgave at fremsætte forslag til nye medlemskriterier og iøvrigt gennemgå lovene i deres helhed.

Inden udvalgets forslag til nye love blev fremlagt i selskabet, blev de af udvalget forelagt for og diskuteret med bestyrelsen. K.A. Dahl pressede ved denne lejlighed stærkt på for at få bestyrelsen til at acceptere og over for medlemmerne at anbefale udvalgets forslag.

Bestyrelsen på sin side mente, at det måtte være bestyrelsens opgave at sikre en så fri, åben og ubunden diskussion som muligt, især da formanden tillige er dirigent og som sådan bør være neutral, og overlade til udvalget at forklare og forsvare forslaget. Under diskussionen med udvalget nævnte bestyrelsen, at den i øvrigt ikke kunne gå ind for alle punkter i udvalgets forslag.

I § 35 var kravet til majoriteten fastsat til "... mindst halvdelen af medlemmerne". Bestyrelsen mente, at et afstemningsresultat måtte ses i forhold til antallet af stemmeberettigede medlemmer. K.A. Dahl bøjede sig! De der har kendt admiralen vil vide, at det at score et point i forhold til ham, er noget en kaptajnøjntant ikke glemmer så let. Jeg har derfor en meget klar erindring om paragraffen og hensigten med denne. Jeg kan derfor bekræfte, at DSUs fortolkning af § 35 er korrekt. Jeg er også enig med udvalget i, at paragraffen utvetydigt kræver majoritet blandt selskabets medlemmer.

I realiteten underkender DSU den fortolkning, som bestyrelsen anlagde ved afstemningen i 1993, nemlig at lovene kan ændres ved afstemning alene blandt de fremmødte medlemmer, uanset hvor få de måtte være, hvilket ved det omtalte møde var ca. 5 % af medlemstallet. Bestyrelsen opnåede tilslutning til denne fortolkning blandt et flertal af de fremmødte

medlemmer efter en afstemning i henhold til § 9.

At man kunne fortolke § 35 som bestyrelsen gjorde forekommer indlysende forkert. Man har naturligvis ikke indført en regel, der indebærer, at stemmer der **ikke** afgives, skulle vægtes forskelligt beroende på om medlemmet opholder sig i salen eller et andet sted. Paragraffen fastsætter tydeligvis krav om dels en relativ, dels en absolut majoritet.

DSU erklærer ikke den foretagne afstemning om lovændringen for ugyldig, idet man åbenbart vælger at opfatte den omtalte § 9-afstemning som værende en § 36-afstemning.

§ 36, der lyder, "i alle tilfælde, som ikke måtte findes omtalt i disse love, tager selskabet beslutning ved afstemning", fortolker DSU tilsyneladende som værende indført for bl.a. at undgå paralysen af lovarbejdet. Hertil er at bemærke:

1. Såfremt et lovforslag ikke opnår fornødent stemmetal, er det simpelthen forkastet. Herved adskiller SLSs love sig ikke fra f.eks. Grundloven. (På mødet i 1955 mellem bestyrelsen og lovudvalget fremhævede sidstnævnte netop denne parallelitet.)
2. § 36 omhandler "tilfælde, som ikke måtte findes omtalt i disse love". Men afstemningsreglerne er jo netop meget præcist beskrevet.
3. Som følge af ovenstående kan § 36 ikke anvendes, og en ændring af afstemningsreglerne vil udgøre en ulovlig lovændring.
4. § 36 er uheldigvis i de trykte love ikke typografisk adskilt fra de to foregående paragraffer. DSU opfatter muligvis af denne grund § 36 som specielt møntet på problemer i forbindelse med lovændringer. Dette har aldrig været tanken, hvad man kan forvisse sig om ved at studere lovene siden 1872.
5. DSUs egen præmis for at anvende § 36 til at skaffe hjemmel til at afvige fra bestemmelserne i § 35 synes at være, at lovarbejdet er paralyseret eller i hvert fald truet af lammelse. Dette blev ikke konstateret ved mødet i 1993, og hidtidig

erfaringer taler ikke for, at der ikke ville kunne opnås tilstrækkelig stemmedeltagelse.

Det blev under diskussionen på mødet 1993 som et argument for bestyrelsens fortolkning nævnt, at §35 ikke udtrykkeligt foreskriver urafstemning. Årsagen hertil er historisk bestemt.

Tidligere, da flådens virksomhed var koncentreret omkring København og aktiviteten til søs i vinterhalvåret beskeden, var fremmødet normalt langt over, hvad vi oplever i dag. Ja, i selskabets tidlige love var fastsat bødestraf (4 skilling) for den, som uden gyldig grund udeblev fra et møde. I de første år efter krigen var SLS - i fravær af forsvarsakademi og SVN's senere så omfattende kursus- og mødevirksomhed - stedet, hvor man virkelig udvekslede viden og erfaringer om alle de sømilitære nyheder, der fulgte i kølvandet på krigen og NATO-medlemsskabet. Derfor var mødedeltagelsen normalt så god, at det ikke var urealistisk at forudsætte, at man ville kunne samle halvdelen af medlemmerne til en afstemning, evt. med fuldmagt fra de medlemmer, som ikke selv kunne møde op. Derfor blev der ikke i §35 stillet krav om urafstemning. Der er naturligvis underforstået, at man om nødvendigt kan gøre brug af §10 og indkalde stemmer skriftligt. Sådan har man da også gjort indtil 1993.

Det bør i denne forbindelse bemærkes, at de steder (§§ 3, 11 og 37) hvor urafstemning er foreskrevet, er der tale om personsager. I disse sager ønskes ingen - måske pinlig - diskussion og offentlig afstemning om et medlems personlige forhold. Derfor urafstemning, som sikrer en både bred og diskret tilkendegivelse.

En yderst betænkelig følge af den af bestyrelsen valgte fremgangsmåde ved lovændringen i 1993 var, at man afskar medlemmerne fra at øve indflydelse på det af DSU udarbejdede lovforslag. Formandens forsvar for at fremlægge forslaget til afgørelse i en forsamling, der som nævnt kun udgjorde 5 % af medlemstallet, var, at alle medlemmer kendte forslaget og derfor kunne have stemt ved brev, hvis de havde ønsket så. Hvis forsamlingen nu ændrede i forslaget, kunne de fraværende medlemmer med rette føle sig ført bag lyset. Diskussionen på

mødet kom derfor i hovedsagen til at dreje sig om procedure og ikke om substansen i forslaget.

Dette - finder jeg - er i klar modstrid med SLSs ånd og bogstav, idet selskabet netop tilstræber alle medlemmers aktive deltagelse.

Det er meget tilfredsstillende, at også DSU understreger ønsket om at aktivere medlemmerne. Jeg er derimod ikke sikker på, at udvalgets anvisninger m.h.t. hvorledes dette mål kan nås er tydelige nok.

Såfremt udvalgets anbefaling kan fortolkes som en opfordring til bestyrelsen om sammen med lovudkastet at udsende en stemmeseddel og/eller en opfordring til at brevstemme, har medlemmerne stadig ingen mulighed for at bidrage til lovforslagets endelige udformning, men alene til at stemme for eller imod. I tråd med almindelig generalforsamlingskik og hidtidige praksis i SLS skal forslaget diskuteres af medlemmerne, og eventuelle ændringsforslag, for hvilke der kan opnås flertal, indarbejdes før den endelige afstemning.

DSUs tilsyneladende accept af, at man ved en §36-afstemning skulle kunne ændre kravene til stemmemajoritet, forekommer mig i det konkrete tilfælde lovstridigt (da kravene er omtalt i lovene) og generelt som havende helt uoverskuelige følger; der er næppe nogen ende på "tilfælde, som ikke er omtalt".

Bestemmelsen i §36 må anvendes meget restriktivt og ikke vedrøre forhold, som, skønt ikke eksplicit nævnt, dog implicit er indeholdt i lovene, og som derfor kan afklares ved en forstandig anvendelse af disse.

Selvom jeg således er enig med DSU m.h.t. fortolkningen af §35, finder jeg, at udvalget ved sin fortolkning af §36 har åbnet for en Pandoras æske. Jeg henstiller til udvalget snarest at få sat låget på igen!

K FOR KATASTROFE

"K for Catastrophe" er venligst oversat af premierløjtnant S. Thagaard Jensen, Søværnets Officersskole. Det bringes med tilladelse fra Guinness Publishing Ltd and Geoffrey Regan 1993.

De tyske undervandsbådes succes i de første måneder af 1. verdenskrig fik det Britiske Admiraltet til at reagere ved at bygge undervandsbåde med en helt revolutionerende konstruktion, som gjorde dem til de største, hurtigste og mest slagkraftige undervandsfartøjer i verden. Det var blandt andet fordi de blev fremdrevet af dampmaskiner og havde to skorstene. Desværre havde de også uden sammenligning den største samling fejl nogensinde. Disse "K-både", der uofficielt gik under navnet "Selvmordsklubben", blev årsag til mere skade for sig selv og andre Britiske skibe end for fjenden. De blev en vittighed. Det blev fortalt at en K-båds chef havde ringet sin næstkommanderende i forskibet op med ordene: "Ja NK, så dykker min ende af båden, hvad fanden laver din ende?" Ved den eneste lejlighed hvor det faktisk lykkedes for en K-båd at skyde mod et fjendtligt skib eksploderede torpedoen ikke.

Ideen til K-bådene kom fra *Director of Naval Construction*, Sir Eustace Tennyson-d'Eyncourt. Det var blevet klart for mænd som Winston Churchill og Admiral Sir John Fisher, at med hensyn til konstruktion af undervandsbåde var Briterne i 1914 kommet bagud i forhold til Tyskland, og nu skulle der gøres noget ekstraordinært for at oprette balancen. K-bådene blev i sandhed ekstraordinære, de skulle være tre gange større end de eksisterende undervandsbåde af type "E", og de skulle være hurtige nok til at følge "Dreadnought" slagskibe, når de angreb. Flådechefen ønskede en undervandsbåd, der mindst kunne sejle 20 knob uddykket, og Tennyson-d'Ecourt fortalte ham, at så skulle den være dampdrevet og have skorstene, der kunne lukkes vandtætte før dykning.

Det var ikke alle, der var enige med Fisher i at undervandsbåde kunne anvendes effektivt i formationer. For eksempel mente Flotille Admiral Roger Keyes, at ideen var absurd. I Jyllandsslaget havde de Britiske undervandsbåde i bedste fald virket som afledning og i værste fald som en utilregnelig partner. Tre gange anså undervandsbådene de britiske skibe for at være tyske og prøvede derfor at torpedere dem - en torpedo fra en af dem gik lige forbi krydseren *Lowestoft*. Omvendt var der tre britiske krydsere, der prøvede at vædre deres egne ubåde, fordi de troede, at de var fjendtlige. Som Keyes selv sagde: "Undervandsbådene havde vist at de ikke var istand til at samarbejde og samtidig tage vare på sig selv". Men Fisher lyttede ikke. Han fortsatte sin søgen efter en hurtig undervandsbåd. I maj 1915 mente han, at han havde fundet den. Vickers værftet blev sat igang med at arbejde på K- klassen ud fra d'Eyncourts oprindelige konstruktion. Selvom Fisher skulle afgå umiddelbart efter, nåede han at bestille 14 dampdrevne undervandsbåde.

K-bådene var utvivlsomt imponerende: længere end en fodboldbane og med deres 2600 tons havde de også større displacement end de nyeste destroyere. K-bådene var bestykket med to 4" og en 3" kanon, to fem fod høje skorstene, to 30 fods periskoper og to lange nedtrækkelige radioantenner. Rent faktisk var bådene behængt med så meget, at det forekom som lidt af et mirakel, at de overhovedet var istand til at dykke for ikke at tale om at dykke ud igen. For de professionelle ubådsfolk var det, som om der var "for mange satans huller" i den store konstruktion, masser af luger, ventiler og skorstene, noget som altsammen skulle lukkes vandtæt før dykning. Den mindste svaghed i en pakning ville betyde en ulykke.

Admiralitetet var i ekstase! Selv inden de første både havde været afprøvet, var der bestilt syv mere. Ialt en udgift på 6 millioner pund. Som det viste sig, burde de have ventet. *K3* havde den ære at være den første, der skulle prøves. Bortset fra at besætningen i kedelrummet stort set blev kogt, at vinduerne i styrehuset blev knust af en svær sø, og et Britisk patruljefartøj beskød den - gik det hele godt. Da *K3* forsøgte at dykke, mens den senere Kong George d. 6. var ombord, kom den uheldigvis

ud af kontrol og satte stævnen i bunden af *Stokes Bay*, mens agterparten stod ud af vandet med vildt snurrende skruer. Heldigvis gik ingen menneskeliv til, og båden blev kort efter hævet. I januar 1917 blev *K3* sendt nordpå til *Scapa Flow* for at indgå i *Grand Fleet*. I hårdt vejr i Nordsøen trængte der vand ned gennem begge skorstene, hvorved ilden under begge kedler blev slukket, og der stod 4-5 fod vand på fyrpladsen. Kun ved hjælp af et sekundært dieselmaskineri, som Fisher havde insistert på skulle sættes i, kom der gang i båden igen, og den blev reddet fra at synke. Advarselstegn var der nok af.

Det tragiske tilfælde med den skæbnesvangert nummererede *K13* var et tidligt fingerpeg om konstruktionsfejl. Den 29 januar 1917 gav chefen for *K13* kaptajnløjtnant Godfrey Herbert ordre til dykning i *Gaire Loch*. Kedelrummet blev vandfyldt, og båden sank til bunden kun 50 fod under overfladen. Efter en meget langvarig og inkompetent ledet redningsoperation blev Herbert selv reddet, men 25 af hans besætningsmedlemmer omkom. Det burde have været den sidste lektie.

Igennem det meste af 1917 udøvede Admiralitetet det "sædvanlige selvbedrag" i spørgsmål om K-bådene. Store kontrakter såvel som anseelsen stod på spil, derfor skulle sandheden undertrykkes. Men K-bådene blev, som flotille admiral George Bradshaw udtrykte det: "betragtet med frygt og afsky. De slog trods alt mange officerer og besætninger ihjel". Fra januar til maj 1917 gennemgik de første tretten K-både søprøver, og de løb alle ind i problemer. Som for eksempel *K2* der oplevede en eksplosion med efterfølgende brand ombord. Da der ikke var nogen brandslukkere ombord måtte båden dykke ud, ilden blev slukket ved hjælp af havvand, der blev langet frem i pøse. *K6* sank under prøverne og tilbragte en ubehagelig tid på bunden inden luftsystemet blev repareret, og det lykkedes at dykke ud. *K4* gik på grund. *K14* udviklede lækager og elektriske brande, men på trods af alle disse fejl blev de alle sendt nordpå for at indgå i *Grand Fleet* ved *Scapa Flow*. Selv den mindst kløgtige matros kunne have fortalt de høje herrer i Admiralitetet, at en undervandsbåd i en kampsituation burde kunne dykke i løbet af ca. 30 sekunder og ikke først i løbet af fem minutter, som tilfældet var med K-bådene. Og efter uddykning tog det

bådene 15-20 minutter at opbygge tilstrækkeligt damptryk; i mellemtiden var de lette mål for tyske destroyere.

Da K-bådene først var indlemmet i flåden, var det ligesom at åbne Pandoras æske. I juni 1917 deltog den 12. undervandsbåds flotille - *K1, K2, K3, K7* og *K8* - i en anti-ubådspatrolje i Nordsøen - *Operation BB* - hvor de var ledsaget af destroyere og undervandsbåde. I de ti dage operationen varede nedkæmpede den britiske styrke ikke een eneste af de tyske ubåde, disse derimod sænkede ikke mindre end ni britiske handelsskibe for øjnene af flådestyrken. *K7* blev på et tidspunkt fejlagtigt identificeret, jaget og angrebet med dydbomber af to "venlige" destroyere. Efter med nød og næppe at være undsluppet, opdagede *K7* en tysk ubåd og fyrede en torpedo mod den på klos hold. Torpedoen ramte midtskibs uden at detonere, og tyskeren åbnede straks ild mod *K7*, som hurtigt fyrede endnu en torpedo, den ramte ikke! Så dykkede tyskeren hurtigt, det kunne *K7* jo ikke, og fjenden undslap. *K2* var i mellemtiden blevet rapporteret tabt med alle mand. Fra fyrtårnet på *Fair Isle* mente man at have set *K2* ramme en mine og synke. Her handlede Admiralitetet hurtigt og sendte telegrammer ud til de pårørende. To dage senere i ly af mørket ankom en uidentificeret undervandsbåd til *Scapa Flow* og skabte derved panik i hele flåden. Det var selvfølgelig *K2*. Der havde aldrig været nogen mine. Fyrpasserne havde såmænd set båden affyre sine 4" kanoner umiddelbart før dykning. Den kendsgerning at undervandsbåden havde anvendt fyrtårnet som mål blev ikke indført i officielle dokumenter! Under den samme operation løb *K1* på grund, chefen undgik ballade ved at påstå, at hans søkort var delvist opædt af rotter. Men der er alligevel ikke nogen lykkelig slutning på historien om *K1*. Senere på året blev den ved et uheld vædret og så hårdt medtaget af *K4*, at den måtte kondemneres. Kontreadmiral Ernest Leir beskrev sine erfaringer med undervandsbådene således: "Det eneste gode ved K-bådene var, at de aldrig engagerede fjenden. "Hvorom alting er, så var K-bådene i "kamp" een gang, derefter kendt som "slaget" ved *May Island*. I december 1917 blev K-bådene forlagt fra *Scapa Flow* til *Rosyth*, og admiral Beatty besluttede sig for at anvende dem i en vigtig operation, der involverede slagskibe svære- og

lette krydsere foruden de to flotiller af K-både. *Operation E.C.1* løb af stabelen den 1. februar 1918. Daværende kommandørkaptajn Leir førte med krydseren *Ithuriel* de fem K-både i 13. flotille gennem *Firth of Forth*, direkte efter den svære krydsler *Courageous* der førte Viceadmiral Sir Hugh Evan-Thomas stander. Fem mil efter dem kom de fire svære krydsere, der udgjorde 2. Slagkrydsler Eskadre og agten for dem krydsleren *Fearless*, der ledte de fire K-både i 12. flotille. Det var en klar nat med rolig sø, og der var ingen grund til at forvente problemer - hvis man kunne se bort fra de tilstedeværende ni K-både. Ulykken kom i form af otte armerede trawlere, der udførte minestrygning i *Firth of Forth*. De havde base på *May Island*, men på grund af en kommunikationsbrist var hverken de - eller de officerer der var involveret i *Operation E.C.1* - klar over hinandens tilstedeværelse. Det blev nu diset, og sigten blev nedsat så meget, at *Ithuriel* mistede kontakten til *Courageous* foran. Da *Ithuriel* begyndte at miste stedsansen bredte kaos sig blandt de fem K-både. Minestrygerne begyndte at dukke op i disen, mens de blinkede med deres navigationslys, hvorved cheferne i K-bådene, der forsøgte at følge *Ithuriels* agterlanterne, blev grundigt forvirrede. *K14* prøvede at dreje hårdt styrbord, hvorved roret satte sig fast i seks minutter, og man var nød til at stoppe maskinerne for ikke at sejle rundt i cirkler. Pludselig kom *K22* og brasede med en fart af 19 knob ind i siden på den næsten stilleliggende *K14*. Nu blinkede lysene fra alle retninger herunder fra signalgasten på *K14*, der tilkaldte hjælp. Imens havde de fire slagkrydsere kurs mod kollisionsstedet uden anelse om, hvad der var hændt foran dem. *Australia* kom sikkert forbi ulykkesstedet og formåede at afsætte en destroyer til at opklare situationen, men det sidste af de store skibe- *Inflexible*- pløjede direkte ind i *K22*. Ironisk nok var *K22* den omdøbte *K13*, som havde haft det tragiske forlis i *Gaire Loch* med tab af mange mennesker. Imens efterkom Leir i *Ithuriel* og de resterende K-både anmodningerne om hjælp fra *K14* og *K22*. Han lå nu i en ret vinkel på de efterfølgende slagkrydsere, og selvom han var istand til at manøvrere sit eget skib ud af problemer, var de træge undervandsbåde uegnede til hurtige manøvrer i andre retninger end nedad. I dette tilfælde

kom *Australia* og dets søsterskibe klar af *K12* med få tommer.

Op gennem *Firth* kom nu krydseren *Fearless* med de øvrige fire K-både for fuld damp, 21 knob. Med en rædselsvækkende forudsigelighed løb de ret ind i ulykken. *Fearless* vædrede *K17* direkte og sendte den snurrende væk i synkende tilstand. Mens *Fearless* slog bak vendte *Ithuriel* og *K11* tilbage til det kaotiske sceneri for at lede efter overlevende fra *K14* og *K22*. Selv da var morgenens trængsler ikke forbi. *K6* løb for fuld fart ind i *K4* der af en eller anden grund lå stille og mørklagt på tværs af sejlretningen. *K4* blev skåret midt over og sank hurtigt og *K6* undgik i sidste øjeblik at blive trukket med ned.

K-bådene stod nu over for endnu en modstander. Den agterste del af den Britiske formation bestod af de store slagskibe fra 5. Kampeskadre og deres destroyer eskorte. Mens der forgik hektiske forsøg på at redde de overlevende fra de skadede og synkende K-både, kom destroyer eskorten og pløjede direkte igennem området og skyllede overlevende væk eller hakkede dem i småstykker. Mere end hundrede søfolk mistede livet den morgen.

Keyes havde haft ret i 1914. Den undersøgelsesdomstol der fulgte efter tragedien sagde i sin kendelse at undervandsbåde ikke kunne samarbejde sikkert med overfladeskibe. Der havde været fejl ved enkeltmand, men i sammenhængen var det ikke til at komme til bunds i. Hoved årsagen til miseren var K-bådene som helhed. Som det blev udtrykt af besætningerne: "Det var dræbere." Underligt forsvandt interessen for K-bådene ikke, da krigen var forbi. Der blev bygget flere - som heller ikke virkede. Den 21 januar 1921 forliste *K5* under øvelse med alle mand ombord. Seks måneder senere sank *K15* i *Portsmouth*. Selveste *K22* - hævet fra *Gaire Loch* i 1916 og skadet ved *May Island* i 1918 - overlevede og opnåede til sidst det endeligt som alle havde forventet fra starten. I 1921 dykkede den ud for den skotske vestkyst, med begge skorstene åbne.....

Der følger endnu en Naval Blunder i næste tidsskrift.

**Extract from The Guinness Book of Naval Blunders.
Copyright Guinness Publishing Ltd and Geoffrey Regan
1993.**

NEKROLOG

Ole Felding blev født 4. januar 1921 i Borup, Gl. Roskilde Amt, som søn af læge Holger Rasmus Jensen Felding og Hustru Astrid, f. Burmeister.

Han blev student fra Roskilde i 1938 og blev 4. juli samme år antaget som søkadetlærling. Samme efterår efter tog blev han antaget som søkadetaspirant og påbegyndte uddannelsen i kadetskolen i Gernersgade. Det følgende år fortsatte han uddannelsen i den nybyggede søofficersskole på Holmen. Efter endt uddannelse blev han udnævnt til søløjtnant 2 i september 1942.

Den 12. juni 1943 blev han gift med Jytte Steen Andersen, datter af manufakturhandler Carl Andersen og hustru Anna Margrethe, f. Bencke.

Fra november 1943 til januar 1945 var han i Sverige, herunder et år i den Danske Brigade, og kom i februar 1945 "illegalt" tilbage til Danmark og virkede som instruktør og organisator af modstandsgrupper i Esbjerg havn.

Han blev udnævnt til søløjtnant 1 den 11. juli 1945 med tjenestealder fra 1. oktober 1943 og gjorde som søløjtnant 1 tjeneste i Kongeskibet Dannebrog og i Torpedobåde af Willemoes-Klassen.

Han blev udnævnt til kaptajnløjtnant den 1. oktober 1947 og påbegyndte sin uddannelse som artilleriofficer i fregatten Holger Danske og senere tjeneste ved søartilleriet og i patruljebåden Huitfeldt. I forbindelse med tjenesten ved søartilleriet gennemgik han artillerikursus i Norge og i USA, med efterfølgende tjeneste i Willemoes og Holger Danske, kommandoskib i skoledelingen for kadetter m.fl.

Han blev udnævnt til orlogskaptajn den 1. november 1951 og gjorde tjeneste ved søartilleriet, herunder et år ved artilleriskolen Sjællands Odde og 2 år som chef for skolen.

Fra 1955 til 1958 tjeneste i søværnsstabens operationsafdeling og efterfølgende tjeneste som chef for

korvetten Bellona og chef for patruljebåde af Willemoes-Klassen og 1. patruljebådsdivision indtil oktober 1961.

Han blev forfremmet til kommandørkaptajn 14. februar 1962.

Som sådan var han i 2 år chef for Langelands Marinedistrikt og Marinestation Langeland, hvorefter han i 1964 blev chef for skoledeling for kadetter m.fl. og depotskibet Ægir. Denne udkommando indebar eskorte for Kongeparret i "Dannebrog" til Piræus i anledning af Prinsesse Anne-Maries bryllup den 18. september 1964 i Athen med Kong Konstatin II af Grækenland.

Fra efteråret samme år var han i 2 år næstkommanderende ved Søværnets Officersskole og Søværnets Reserveofficersskole.

Han blev udnævnt til R. af Dgb. den 2. april 1965.

I 1966 blev han ansat som marineattaché i Washington, 1967-1968 tillige som marine- og flyverattaché i Washington, forsvarsattaché i Ottawa, Canada, og forbindelsesofficer til Supreme Allied Commander Atlantic, Norfolk, Virginia. Fra 1968 til 1969 forsvarsattaché i Washington og Ottawa og forbindelsesofficer til SACLANT.

Efter Hjemkomst i 1969 var han et år chef for stationsafdelingen ved Flådestation København, før han i 1970 blev ansat som søværnets våbeninspektør og chef for søværnets våbenskole, en kommando han beholdt indtil afgang fra søværnet.

Han blev udnævnt til R.I af Dgb. den 2. april 1971.

Den 30. september 1974 blev han efter ansøgning afskediget af søværnets linie med pension. Den 1. oktober samme år blev han udnævnt til kommandørkaptajn af reserven, med begrænset rådighedstjeneste fra oktober 1978 til januar 1981.

Fra 15. oktober 1974 blev han gårdejer og skovbruger på Djursland (SKOVLY).

Feldings liv og karriere i søværnet var præget af hans forståelse for hvilke krav, søværnets tarv måtte stille til den enkeltes herunder især til søofficererne.

Hans indstilling til tjenesten var målrettet mod personellens dygtiggørelse, professionelle kvalitet og velfærd.

Hans fremtræden og krav til sig selv og andre var præget af den særlige uddannelse, han havde modtaget både i Danmark og

i udlandet, og hvis grundpræg han lagde vægt på at indgyde de elever, som han i sin tjeneste fik ansvaret for i specialuddannelse og almen militær uddannelse.

Hans meget ranke holdning og umiddelbare fremtræden kunne måske nok virke lidt brysk ved første møde, men han var forstående og venlig, men fast i sin omgang med elever og mandskab og respekteret herfor. Han var en streng håndhæver af god orlogsskik, søværnets ceremoniel og respekt for søværnets uniform.

I selskabslivet var han den muntre, men beskedne deltager, i vennekreds meget skattet som kammerat og hans sans for humor højt værdsat.

Han var meget stærkt knyttet til sin familie, hustru og 3 børn, i et lykkeligt ægteskab, og var i hele sit tjenesteforløb stærkt sekunderet af sin hustru i repræsentative og tjenstlige gøremål.

Efter sin afsked slog han sig ned som skovbruger på Djursland og det var flere år efter denne lykkelige omstilling, at et slagtilfælde næsten fuldstændigt lammede ham. Trods midlertidig bedring overvandt han det ikke, men døde i familiens midte i hjemmet "SKOVLY" den 1. november 1993. Han blev bisat fra Ålsø kirke den 6. november 1993. Hans urne er nedsat på Ålsø kirkegård.

(1573)



ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØ-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Jens Claus Hansen



Nr. 3 - 1995
166. ÅRGANG



Bofors Electronics

Bofors Aerotonics

SATech Electronics

NobelTech

Samlet styrke under nyt navn

Tre stærke, svenske firmaer er nu gået sammen for at danne et endnu stærkere: NobelTech. Operativt opdelt i NobelTech Systems og NobelTech Electronics.

NobelTech Systems' produktprogram omfatter maritime kontrol- og ildledelsessystemer, landbaserede kontrolsystemer til flyvevåbnet og hæren samt systemer til civil flytrafikledelse.

NobelTech Electronics' virksomhed koncentrerer sig om områderne radar, optronik, ildledelsessystemer, modforanstaltninger, flyradio, mikrobølgeprodukter og ammunitionselektronik.

NobelTech har 2.200 medarbejdere og omsætter for 2,1 milliarder svenske kroner.

Ring eller skriv efter vores præsentationsbrochure og få mere at vide om os.



NobelTech

Nobel Industries

Dansk repræsentation: NobelTech Systems AB, Philipshuset, Prags Boulevard 80, 2300 København S
Telefon: 32882214. Telefax: 31571270

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
Jens Claus Hansen
Forsvarsakademiet
Svanemøllens Kaserne
Ryvangs Allé 1
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33 - 5256

Ekspedition og regnskabsafdeling (undtagen annoncer)

Orlogskaptajn J. P. Borde Petersen
Sø-Lieutenant-Selskabet
Øvergaden oven Vindst. 62 B
1416 København K
Telefon 31 54 05 52
Dire 2 04 77 54

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn
Bo Heisterberg- Andersen

TRYKKERI:

Norrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh., ApS
Norrebrogade 56
2200 København N
Telefon 31 39 61 33

3

Forsidebillede: Slaget ved Helgoland 9. maj 1864. Nordsøeskadren: Skruefregatterne Niels Juel og Jylland samt skruekorvetten Heimdal under orlogskaptajn Suenson slår ved Helgoland østrigsk eskadre bestående af to skruefregatter samt tre preussiske kanonbåde. Efter maleri af N.C.M.F. Dahl, 1865.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD

SIDE

CHEF FOR

SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO 1989-1995

Af *viceadmiral Knud E.J. Borck* 162

INDHOLD**SIDE****DANMARKS SIKKERHEDSPOLITIK -
ET HISTORISK PERSPEKTIV***Af orlogskaptajn Jens Claus Hansen* 181**SKIBSCHEFEN OG SØVÆRNETS FREMTID***Af kommandørkaptajn S. Kirkegaard-Sørensen.* 193**NYUDNÆVNTE OFFICERER VIL NØDIGT SEJLE
I FØRSTE ESKADRE***Af kaptajnløjtnant Hans Ole Nielsen* 199**STUDIEREJSE TIL ROYAL NAVY
VESTINDIEN 1994***Af premierløjtnant T.N. Poulsen* 204**NYT FRA FORMANDEN** 227**MARINENS BIBLIOTEK** 228

SYSTEMATIC

software engineering a/s

Software for:

- Command and Control
- Communication
- Electronic Warfare
- Message Formatting
- Real-time
- Graphic
- Simulation



Systematic Software Engineering A/S
Søren Frøbe Vej 42K
8230 Åbyhøj
TR. 86 15 18 66

CHEF FOR SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO 1989 - 1995

Af Viceadmiral Knud E.J. Borck

Den 30. april 1995 ved midnat nedhalede jeg mit kommandotegn som chef for flåden efter fem og et halvt års tjeneste i stillingen. Samtidigt fratrådte jeg stillingen som Chef for Søværnets Operative Kommando (SOK), herunder marinedistrikter, Søværnets skoler og Patruljetjenesten i Nord- og Nordøstgrønland (SIRIUS), samt som chef for "Vessel Traffic Service" (VTS) myndigheden i Danmark.

Det er med glæde, jeg på redaktørens opfordring efterfølgende gengiver en række erfaringer, indtryk og opfattelser, der har fæstnet sig hos mig efter den relativt lange tid, hvori embedet som Chef for SOK var mig betroet.

Selv om historiens dæmpede belysning med tiden nok i nogen grad vil udviske de skarpeste konturer, er der næppe tvivl om, at netop den omhandlede periode omfattede markante og vidtrækkende forandringer og enestående begivenheder. De havde betydning for verdenssamfundet, for Danmark, for forsvaret og for embedet i Århus.

Dertil kommer naturligvis de mange store og små forhold, som sammen med de mere spektakulære, har udgjort Chef SOK stillingens vilkår, indhold og perspektiv.

MILEPÆLE

OLFERT FISCHER i Golfen - encore.

Den 12. september 1990 står i forfatterens - og utvivlsomt også i mange andre i marinens - bevidsthed som en af de mest markante dage i de seneste år. Den dag afgik korvetten fra Danmark med destination Jebel Ali i De Forenede Arabiske Emirater. Der er med god grund sagt og skrevet meget om skibets efterfølgende indsats, der blev kendt under navnet operation FARAWAY, og som varede godt et år.

Når operationen her gives endnu en omtale er det af tre årsager.

Den ene er, at operationens tilfredsstillende udførelse og forløb utvivlsomt har spillet en vigtig rolle for dansk forsvars efterfølgende internationale orientering, som knæsat i loven om Forsvarets formål, opgaver og organisation og bl.a. manifesteret ved etablering af Den Internationale Brigade. Det er ganske vist spekulativt, men næppe uholdbart, at antage, at en mindre tilfredsstillende gennemførelse eller alvorlige skader på besætning og skib ville have påvirket den folkelige og politiske holdning til dansk forsvars indsættelse uden for nærområdet. Derved fik korvettens udsendelse og indsats, som i den samlede operation ganske vist var et beskedent islæt, et længere perspektiv for dansk forsvars fremtidige opgaver og indretning.

Den anden årsag er, at OLFERT FISCHERS udsendelse og deltagelse i den multinationale operation i Golfen betød et gennembrud mod genoptagelse af dansk medvirken i NATOs stående Atlanterhavsstyrke (STANAVFORLANT). Denne medvirken var i sin tid ophørt med fregatternes udfasning, og ikke alle var enige om, at korvetterne var egnede dertil. Korvettens operationer i Golfen viste, at skibstypen trods sin lidenhed og begrænsninger kunne indgå i og samarbejde med en multinational flådestyrke og være et meningsfuldt bidrag dertil. Det var en vigtig erkendelse, fordi regelmæssig deltagelse i internationale flådestyrker er særdeles værdifuld, specielt måske for enheder fra relativt små flåder som den danske. Kun derved opnås over længere tidsrum mulighed for at blive målt - og måle sig selv - med en international målestok, og gennem deltagelsen tilegnes en professionel horisont og standard, som næppe kunne opnås på anden måde. Siden 1992 har korvetterne på skift deltaget regelmæssigt i STANAVFORLANT og i embargo operationerne i Adriaterhavet.

Den tredje årsag til igen at omtale operationen er den indflydelse, den havde på tjenesten ved SOK. For første gang skulle SOK udøve operativ kommando og kontrol over en maritim indsats ca. 7.000 sømil borte fra nærområdet ad søvejen og i et miljø, hvor prompte direktiv- og ordregivning skulle kunne finde sted uden forsinkelse. Det nødvendige grundlag herfor måtte derfor tilvejebringes i form af et næsten "real time" billede i SOK operationsbunker af korvettens situation i dens nærområde. For det andet måtte man råde over sikker og hurtig kommunikation til skibet døgnet rundt. Og for det tredje måtte korvettens operationer og situation til stadighed overvåges af en kompetent instans med fornøden prokura.

Selv om naturligvis fortjenesten ved operation FARAWAYS gennemførelse i første række tilkommer skibets chefer, kommandørkaptajn H.M. Elbro og de

daværende orlogskaptajner H. Muusfeldt og T.B. Nielsen og deres besætninger, er der grund til at fremhæve det team, som passede operationen hjemmefra. I SOKs til formålet etablerede Golf-celle under ledelse af daværende kommandørkaptajn F. von Essen Müller varetog i tretørn på døgnbasis ved siden af deres normale stabstjeneste daværende orlogskaptajner P. Cortes, O. Vester Pedersen og E. Schramm i næsten et år posten som vagthavende officer for operation FARAWAY. Disse tre søofficerers varige engagement og meget kompetente indsats var helt afgørende for varetagelsen af SOK ansvar og opgave og for, at skibet til stadighed løbende og umiddelbart kunne støttes med kvalificeret råd og dåd hjemmefra. Dertil varetog de den vigtige og til tider meget omfattende kontakt til besætningernes pårørende. De nævnte fire søofficerers indsats var en uvurderlig støtte for Chef SOK og dertil en daglig meget positiv inspiration. For SOK var operationen tillige en dokumentation af evnen til at lede og kontrollere en maritim operation over store afstande.

Operation FARAWAY var en stor og inspirerende udfordring for SOK. Det var den også for de involverede besætninger, og OLFERT FISCHER medvirkede til at placere Danmark positivt i den internationale bevidsthed.

Den 28. februar 1992 skrev admiral Frank B. Kelso, II, United States Navy, daværende "Chief of Naval Operations" til Chef SOK bl.a.:

"... On the first anniversary of the conclusion of Operation Desert Storm, I continue to reflect on the magnificent accomplishments of our maritime forces during that difficult and challenging operation. When our collective interests were threatened, we operated together for a common purpose. I believe we were able to do this effectively because of our many years of Navy-to-Navy cooperation and exercises. It is clear that we should continue this kind of cooperation in the future.

I remain impressed with the way your ship integrated itself into the coalition and believe this integration was key to the success of our operations. I extend to you my thanks and admiration for your Navy's response and superb performance.

Although the year has passed quickly since we concluded so successfully our coalition operations against Iraq's aggression, the skill, courage, and professionalism of your ship and sailors are timeless and will always be remembered. ..."

Militære samarbejdsprogrammer og Partnerskab for Fred.

En anden side af krigen i Mellemøsten var dens manifestation af tilnærmelsen imellem Øst og Vest. Vedtagelserne i FN's Sikkerhedsråd, der lå til grund for koalitionen mod Iraq, varslede de nye tilstande.

Revisionen af NATO's strategiske koncept og udvikling af samarbejdsprogrammer med nationer uden for NATO kulminerende i "Partnership for Peace" - koncepten blev konkrete udtryk for disse nye tilstande.

Også SOK skulle blive involveret. Første gang i forbindelse med planlægning af den årlige øvelse United States Baltic Operations 1993 kunne SOK åbne dørene og byde velkommen til en række nye aktører i det maritime øvelsessamarbejde. Man fornemmede i al beskedenhed en trækvind af historiens vingesus gå igennem SOK mødelokale.

Det samme må de skibsbesætninger fornemme, som siden har deltaget i den slags øvelsesvirksomhed, og som har aflagt besøg i havne, som tidligere var kendt fortrinsvis som navne i søkort langs Østersøens bredder.

Samarbejdet med nye partnere er interessant og udfordrende og ganske ressourcekrævende. Det synes som om, at der allerede efter den relativt korte tid er opnået en ikke ringe grad af gensidigt kendskab og gensidig tillid. Og udvikling af de discipliner, hvorom der samarbejdes, og den måde, hvorpå det sker, synes at foregå tilfredsstillende.

Udflytning fra Holmen.

Af omend betydeligt mindre internationale og nationale proportioner var også flådens flytning fra Holmen en skelsættende forandring af stor betydning. Omlægningen af flådens disponering er beskrevet som en af de mere dramatiske i nyere tid, og det er utvivlsomt, at den sammen med lukningen af Orlogsværftet har grebet ind, direkte og indirekte i tusinder af menneskers tilværelse.

Afgørelsen om flytningen var i brede marinekredse langt fra populær. På Holmen, sagde man, havde man alt - en havn, et værft, en forsyningsbase og mange af marinens skoler og kurser - og i København en stor del af personellet dets bopæl. Skulle marinen nu spredes for alle vinde, personellet flyttes bort fra hovedstaden til andre egne, hvor pårørende ville have svært ved at finde beskæftigelse, og hvad med Holmen, som de fleste følte et stærkt implicit hjemstavnforhold til, spurgte man. Og ved siden af de konkrete ulemper var nok de følelsesmæssige aspekter et væsentlig islæt i i hvert fald de ældre ansattes holdning til sagen.

Daværende Chef for Søværnets Materielkommando, kontreadmiral S. Torp Petersen kom netop dette aspekt meget nært i sin tale til Holmens 300 års fødselsdag i 1990. Han sagde bl.a.:

"... Her var så de vilde svaners rede, og her skabtes og levedes igennem 300 år et væsentligt stykke af Danmarks historie. Og ikke nok med det; i de bygninger og anlæg vi er omgivet af, er bevaret utrolige kulturværdier. Arkitektur, ingeniørkunst og håndværk gennem den forløbne tid dokumenteres her lyslevende for vore øjne. Men først og fremmest blev Holmen hjemstedet for Holmens faste stok, der i tykt og tyndt, i glædelige eller sørgelige stunder eller bare i den daglige dont opretholdt Danmarks flåde. ..."

og videre

"... Og så var der jo personellet. Mandskabet. Holmens faste stok. De mange mænd og indtil nu færre kvinder, der fik det hele til at ske. Få arbejdspladser i dette land har som Holmen været familiens arbejdsplads. Fra far til søn, til søn, til søn gik arbejdet på Holmen ofte i arv.

Skibstømreren, der på sit arbejde med stolthed bar Christian den Syvendes Hæderstegn eller Holmens Hæders Medalje, som den blev kaldt. Langfartsmatrosen, Smeden, Rugdrengen, der ventede på en rigtig læreplads, Bådsmanden. Fra Nyboder, først ad den nye vej og siden ad Toldbodvej via Bommens Vagt, kom de hver morgen og drog samme vej tilbage om aftenen. År ud og år ind. Nu om dage kommer de også i bil gennem Prinsessegade eller med tog til Østerport, hvor de mødes med Nyboderfolket. Men det er samme folk. Med en lige fast tilknytning til Holmen og flåden. Vi bringer i dag vor hyldelse til Holmens folk. Dagens folk og fortidens.

Mens vi er ved det menneskelige, lad os så tænke lidt på stemningerne. Har du oplevet en tindrende vinterdag med høje snedriver om gavlene på de gamle kanonbådskure, medens rimfrosten blinker i de nøgne buske.

Eller en forårmorgen ved Flådemagasinet, hvor lysene i kastanjetræerne stråler om kap med galionsfigurernes guld og solen selv.

En middagsstund på volden ved Minebådsgraven med kørvel i blomst og flittige humlebier, der fylder luften med summen.

Husker du en grå efterårsdag med regn og lave skyer. Væde der driver af træernes filigran og kanonernes affutager på Sixtus, medens Rigets Flag smælder om kap med kulingen.

Og altid vandet. Stille, klukkende eller sjaskende. Blygråt eller solglitrende. I grave, ved kajer, mellem broer.

Og alt det andet. Hver enkelt af os kan blive ved. Holmen er ikke blot et stykke historie eller en arbejdsplads, Holmen er også balsam for sjælen.

Nu har så udviklingen ført til, at der endnu engang er truffet beslutning om, at flåden skal flytte ud. Ud til flådestationerne i Frederikshavn og Korsør. Svanerne kommer fremover til at ligge i nye reder, hammerslagene på det Kongelige værft dør hen og magasinerne tømmes et efter et.

Men Søværnet forlader ikke Holmen. På Arsenaløen forbliver Materielkommandoen og på Nyholm vil skolerne bestå, og i øvrigt har vi jo stadig Holmens Kirke, der endnu ikke er flyttet ud fra Bremerholm. Her vil vi fortsat finde det tekniske og åndelige kraftcenter, der er fundamentet for Søværnet. De pragtfulde bygninger vil stadig rumme marineaktiviteter, og Rigets Flag vil fortsat vaje fra Sixtus. På dette sted vil seklernerne fortsat tale til de nye slægter. ..."

Bedre kan det ikke siges, og admiralens ord spejlede manges tanker og følelser.

Men beslutningen var truffet, og den var utvivlsomt nødvendig for en virkeligt afgørende forbedret ressourceudnyttelse. Og den detaljerede planlægning af flytningens gennemførelse blev overladt til Søværnets egne folk.

Den 3. maj 1993 om eftermiddagen forlod undervandsbåden SPRINGEREN med Chef SOK ombord som sidste skib Holmen med kurs mod Frederikshavn. Hermed havde Flåden punktligt overholdt sin del af planerne.

Tilbage står tilendebringelsen af projekter og installationer ved de to provinsflådestationer, inden flytningen kan anses helt gennemført. Disse foranstaltninger skrider fremad stort set som planlagt. Og tilbage står også, at Holmens nye brugere rykker ind og forhåbentligt vil glæde sig over dette enestående område og behandle det med fornøden pietet.

Trods meget delte opfattelser af den, er denne drastiske omlægning ført ud i livet med stor tålmodighed og prisværdig loyalitet fra det berørte personel, og også af den grund er der behov for en periode uden turbulens og med arbejdsro til at konsolidere sig og endeligt at etablere sig på de nye tjenestesteder.

Om de økonomiske kalkuler, der lå bag planerne, i sidste ende vil holde stik, kan kun tiden vise. Det er dog opmuntrende at konstatere, at på enkeltområder, hvor man kan identificere konkrete økonomiske resultater, er det tilfældet - godt og vel endda.

Og for Flådens operative virke har ulemperne været få og små.

Erstatningsbyggeri og -anskaffelser.

Et overordentligt inciterende og opmuntrende islæt i perioden har været at tage nybygninger og rekonditionerede enheder i operativ brug.

FLYVEFISKEN-klassen, eller STANDARDFLEX-300 typen, repræsenterer heriblandt det mest omfattende projekt, der med foreløbigt 14 enheder er beregnet til at erstatte 22 ældre skibe, hvoraf de 20 forlængst er udgået af Flådens tal. Omend en kvantitativ reduktion, er Flåden med disse enheder bibragt et kvalitativt løft, og skibene er helt på højde med den mest moderne teknologi. For SOK og i endnu højere grad for eskadrer og besætninger har det været en inspirerende og positiv udfordring at indfase og nyttiggøre disse moderne orlogsskibe med flere og meget forbedrede operative evner. Og STANDARDFLEX filosofien og skibenes indretning har vakt betydelig berettiget interesse både ude og hjemme.

Også tilgangen af fire enheder af THETIS-klassen til erstatning for fire skibe af den velkjente HVIDBJØRNEN type har været en tilsvarende væsentlig forbedring af Flådens potentiale for indsats i Nordatlanten og andre steder.

Endelig bragte tre rekonditionerede undervandsbåde, overtaget fra den norske marine, det danske undervandsbådsvåben et pusterum og videreførelse til den anden side af årtusindskiftet.

I den omhandlede periode overtog SOK 12 STANDARDFLEX-300 enheder, fire THETIS-klasse skibe og tre undervandsbåde.

Flåden står hermed materielmæssigt relativt veludrustet i de nærmeste år. Og selv om erstatningsprojekterne i sin tid blev planlagt under ganske andre sikkerhedspolitiske og militære forhold, og derfor ikke forbavsende er meget

velegnede til daværende opgaver, rummer de god anvendelighed også til nuværende situations krav og behov.

Samarbejde med dansk industri.

Gennem det formaliserede samarbejde med eksportorganisationen "Naval Team Denmark" har marinen lejlighedsvist været pålagt at medvirke i markedsføring af dansk maritim og anden industri. De mere iøjnefaldende islet heri har været togterne med inspektionsskibet VÆDDEREN til Malaysia, Brunei og Thailand i 1993 og til Sydafrika i 1994.

Disse udsendelser føjede endnu en dimension til Flådens opgaver, men ret beset må det at støtte danske interesser kunne anses at være en naturlig og implicit del af marinens opgaver i bredeste forstand.

Selv om de store skibsordrer fremdeles afventes, bør det næppe tilsøre det faktum, at VÆDDERENS besøg har skabt positiv interesse for Danmark og synlighed omkring dansk industri og dens teknologiske niveau og kvalitet. Og efterretninger antyder, at flere danske virksomheder har fået fodfæste i det fremmede og konkrete ordrer netop som følge af VÆDDERENS præsentation.

Selv om denne type opgave må løses, når højere prioriterede tillader det, forekommer den at være en hensigtsmæssig måde, hvorpå Danmark og danske virksomheder kan repræsenteres. Og samme metode anvendes i øvrigt - og i større målestok - af andre nationer.

At besejling af farvande under fremmede himmelstrøg rummer udfordringer og oplevelser for de involverede besætninger bør ikke diskvalificere indsatsen, og en vis træningsværdi følger uvægerligt med.

KANUMAS, isbrydning og "Vessel Traffic Service".

Blandt milepælene må også henregnes Søværnets engagement i seismisk efterforskning i grønlandske farvande, bemanding af statens isbrydere og udpeging af SOK som dansk VTS myndighed.

Hver for sig er de tre områder måske ikke så epokegørende. At man har valgt at betro dem til marinen tilkendegiver imidlertid en vigtig accept af marinens evner og muligheder for at varetage løsning af flere maritime opgaver for den civile del af samfundet. Den politik må også anses at være samfundøkonomisk fordelagtig, idet man herved samtidig med at opretholde en sømilitær kapacitet nyttiggør ressourcerne til andre samfundsgavnige formål.

Danmark har ingen kystvagt. Det er utvivlsomt både operativt, administrativt og økonomisk hensigtsmæssigt. Givet fornødne ressourcer kan marinen løse alle en kystvagts opgaver. Det modsatte synes ikke at være tilfældet.

EMBEDETS DAGLIGDAG

Ikke alene de omtalte meget synlige forhold præger Chef SOK embedet. En væsentlig del af det er optaget af den daglige operative indsats, løbende samarbejde med og kontakt til et stort antal andre myndigheder og instanser og det, der med et sammenfattende udtryk kaldes den generelle drift.

Chef SOK embedets rammer og vilkår.

For langt de fleste af Tidsskriftets læsere er det næppe nødvendigt i detaljer at beskrive Chef SOK embedets placering i den militære kommandomæssige, organisatoriske struktur. Den bør dog ikke helt forbigås dels for fuldstændighedens skyld, dels og naturligvis fordi den udgør en helt grundlæggende forudsætning for SOK virke.

I sin nationale rolle er Chef SOK underlagt Forsvarschefen og SOK underlagt Forsvarskommandoen. Chef SOK har operativ kommando over flåden og øvrige underlagte enheder og myndigheder. Også cheferne for Søværnets Materielkommando (SMK), for Grønlands Kommando (GLK) og Færøernes Kommando (FRK) er direkte underlagt Forsvarschefen og befinder sig derved på samme hierarkiske niveau som Chef SOK.

Som "Admiral Danish Fleet" (ADMIRALDANFLEET) indgår Chef SOK i NATO integrerede militære struktur underlagt "Commander Allied Forces Baltic Approaches" (COMBALTAP). Efter overdragelse af kommando over danske styrker til NATO påregnes Chef SOK som ADMIRALDANFLEET, som bestemt af COMBALTAP, at udøve operativ kontrol over maritime styrker i området.

Selv med en etableret militær kommandoorganisation har man, under indtryk af princippet om såkaldt mål- og rammestyrt og ledsagende delegering og decentralisering, fundet behov for nationalt at etablere en såkaldt driftsstruktur, inden for hvilken forsvarrets driftsvirksomhed under fredsforhold styres, gennemføres og kontrolleres. Heldigvis er driftsstrukturen et spejl eller aftryk af den militære kommandoorganisation.

Driftsstrukturen udgøres af tre niveauer. Niveau I (FKO) meddeler i sit årsprogram niveau II (SOK, SMK, GLK, FRK, m.fl.) såkaldte produktionsmål for

udrustningsniveau, øvelsesdeltagelse, farvandsovervågning, inspektions- og stationstjeneste, elevmanddage etc. sammen med tilhørende ressourcerammer, d.v.s. økonomiske midler og personel. Processen gentages i mere detaljeret form fra niveau II til niveau III (eskadrer, marinedistrikter, skoler, m.fl.), der er de "producerende" led. I modsat retning foregår en løbende rapportering om målenes opfyldelse og forbrug af ressourcerne.

Siden afskaffelsen af de danske værnschefer, og i modsætning til mange andre nationer, er der i Danmark ingen myndighed som repræsenterer værnene som helhed før FKO. Dette gælder både kommando- og driftsstrukturen, hvor kun FKO/Niveau I dækker de samlede værn. Det forpligter på den ene side FKO/Niveau I til bevarelse af det samlede overblik over og sammenhængen i de tre værns forhold, på den anden side værnenes kommandomyndigheder/niveau II til udstrakt indbyrdes koordinering og helhedssyn. Det er ikke nødvendigvis nogen dårlig måde at organisere sig på, men den er utvivlsomt kun brugbar, når de tre værn er af så relativ beskednen størrelse som de danske. Og den rummer faldgruber såsom risiko for mikromanagement og suboptimering, som man vel bør vogte sig for på alle niveauer.

I begge strukturer - den militære kommandoorganisation og driftsstrukturen - er tilværelsen reguleret ved et antal forordninger, fastsat ad kommandovejen. Chef SOK instruks er en af de centrale. Og naturligvis kan det militære kommandosystem når som helst betjene sig af arbitrær beordring og direktivgivning, som kan gribe dybt, uvarslet og forstyrrende ind i driftsstrukturens ellers velplanlagte og veldisponerede tilværelse.

Der er for så vidt ingen modstrid imellem de roller, Chef SOK har i kommandostrukturen og driftsstrukturen. Det må dog synes som om, at kravene og forventningerne til en sømilitær chef, som skal føre kommando over andre i varierende operative situationer, og i givet fald til en indsats udover, hvad der normalt forlanges, er af en anden karakter end dem, der stilles til en administrerende direktør for et datterselskab i en større koncern om rationel udnyttelse af tilmålte ressourcer til opnåelse af relativt veldefinerede mål i fredstid.

Delegering og decentralisering.

1. januar 1991 beskrev en vigtig udvidelse af SOK embedet. I forbindelse med reorganisering af Forsvarets øverste ledelse overførtes størstedelen af Søværnets personelforvaltning og alle Søværnets skoler til SOK. Embedet som Inspektør for Søværnet blev nedlagt.

Disse nye ansvar og opgaver medførte en forøgelse af SOK stab med ca. 25 personer, og at SOK stabsområde måtte udvides med en tilbygning.

Herved var ikke alene to store sektorer af Søværnets drift tilført SOK embedet, men også områder, som naturligt hører sammen, bragt "under en hat". Som operativ kommando og "arbejdsgiver" har SOK en afgørende interesse i skolernes virksomhed og resultater, og forvaltning og fordeling af de personelmæssige ressourcer er naturligvis vigtige for enhver virksomheds funktion. Ved omlægningen blev tillige skabt mulighed for samlet overblik og sammenhæng i administration og forvaltning, idet de brugende og udførende instanser tillige fik øget direkte kontrol med de tilhørende ressourcer.

Også udadtil bredte processen sig. SOK underlagte myndigheder blev såkaldte Personelmyndigheder (PMY) og overtog det detaljerede ansvar for forvaltning og administration af tildelt personel.

Mellem 1991 og 1995 er i øvrigt den generelle delegerings- og decentraliseringsproces udvidet og fortsat og er ved periodens slutning nået ganske langt. De til den løbende drift af SOK område afsatte ressourcer i form af økonomiske og personelmæssige ressourcer disponeres nu af SOK og underlagte myndigheder.

Værktøjerne hertil, som i begyndelsen var noget ufuldkomne, er blevet stedse bedre, ligesom fornøden uddannelse i management og forvaltning er intensiveret.

Set fra Chef SOK udkigspost er resultaterne af den stedfundne delegering og decentralisering overvejende gode. Men der er også enkelte skyggefulde partier i synsfeltet. Af dem bør nævnes:

- Når "produktionsapparatets" størrelse og sammensætning ligger fast, såkaldte produktionsmål er etableret, og personel og penge er afmålt, er den "kunstneriske frihedsgrad" overordentligt begrænset, og det kan i ny og næ virke forstemmende ikke at have større indflydelse på "produktionsapparatets" struktur og dimension. Disse fastsættes normalt i seks-års planlægningen, hvorpå SOK og øvrige niveau II myndigheder har begrænset indflydelse. Dertil kommer, at der oppefra undertiden gribes dybt ned og ind i kommandomyndighedernes og deres underlagte instansers områder, og der gås overordentligt detaljeret til værks. Det gælder f.eks. besparesestiltag, hvor man kaster sig over enkelte led eller dele langt nede i strukturen og lader dem minutiøst vurdere og ændre.

Her anfægtes ikke foresatte myndigheders legitime ret og adkomst dertil, men ligheden med mål- og rammestyning er ikke slående.

- Suboptimering er tidligere nævnt som en potentiel faldgrube, der står åben for SOK og alle dens underlagte myndigheder. Også separationen mellem kompetencen over ressourcer til på den ene side materielkommandoens materieldrift og på den anden side SOK aktivitet kræver et veludviklet og -anvendt helhedssyn.
- Ikke alle sider af kontrolvirksomheden er endnu fuldt udviklet. Der har hos SOK og andre kunnet iagttages en tendens til at "overstyre" især det budget- og regnskabsmæssige område. Det synes vanskeligt at modstå økonomi- og regnskabsstyringssystemernes indbyggede fristelser hertil. Det ser også ud som om, at vel placerer man en række ansvar "nede i systemet", herunder kontrolansvar, men man ønsker undertiden oppefra at kontrollere - ikke om ansvaret varetages, men - hvordan det i detaljer tilgodeses. Kvalitetskontrol er en anden side af kontrolvirksomheden. Den er betydeligt mere vanskeligt tilgængelig, og her kan også SOK gøre betydelige fremskridt.
- Endelig kan det utvivlsomt påvises, at delegering og decentralisering ikke alene har skabt sit eget bureaukrati, men også på visse områder, specielt kontrolsiden, har forøget det før bestående - i hvert fald hos SOK og underlagte. Til støtte for dette synspunkt kan anføres, at SOK pr. 30. september 1990 det år havde modtaget 5.635 og afsendt 807 sager. De tilsvarende tal for 1991 var 13.640, henholdsvis 5.475. Og ved periodens slutning (maj 1995) var kurven ikke "knækket", men blot fladet ud og på et endnu højere niveau.

Men de herskende betingelser og vilkår har naturligvis haft mange og positive sider også:

- Først og fremmest har delegering og decentralisering ført til en udpræget omkostningsbevidsthed og et stærkt engagement på alle niveauer. Nu ved alle, hvad alt koster, og alle gør sig umage for at få mest muligt for pengene.
- Uanset det tidligere sagte om handlefrihedens begrænsninger, så er den der jo i et vist omfang. I embedsperioden 1989-95 har den bl.a. været

brugt til omdisponeringer til styrkelse af den operative aktivitet mest på bekostning af skoleområdet. Opfattelse af ansvarlig handlefrihed på alle niveauer er helt central og bør hvor muligt yderligere støttes og befordres for bevarelse af det involverede personels engagement.

- Delegering og decentralisering på det operative område, personelforvaltningsområdet og etablisementforvaltningsområdet er stort set uforfalskede succeser. Driften af det operative område er helt "gennemsigtig" og betingelser og vilkår for dets "management" er meget gode. På de to andre områder har processen styrket nærhedsprincipper og medført større lokalt engagement.

Søværnets virke, principper, målsætning og grundholdninger.

På baggrund af den skitserede militære og driftsmæssige organisation og det deraf følgende udtalte behov for helhedssyn hos og løbende snæver koordination mellem Søværnets kommandomyndigheder, i hovedsagen SOK og SMK, lod de to kommandochefer - i øvrigt med nuværende Chef SOK, da han var eskadrechef, som inspirerende pennefører - nedfælde nedenstående centrale punkter, som de i enighed fandt skal ligge til grund for deres virksomhed. De lyder sådan:

- Søværnets virke. Søværnets virke omfatter den operative og uddannelsesmæssige virksomhed under i hovedsagen Søværnets Operative Kommando og den logistiske virksomhed under Søværnets Materielkommando.
Forsvarskommandoen fastlægger i overordnede direktiver og bestemmelser grundlag og rammer for Søværnets virke.
- Principper. Nedenstående principper angiver på dette grundlag den fælles målsætning for Søværnets virke og kommandochefernes fælles grundholdninger til, hvorledes målsætningen søges opnået.
Principperne er almene og kan anvendes i alle dele af Søværnet. Chefer på alle niveauer skal stedse relatere egne enheders og tjenestesteders virke til målsætningen.
Kvalitetskrav til tjenestens udførelse er af afgørende betydning.
- Målsætning. Søværnet skal sikre evnen til at løse de pålagte operative, maritime opgaver.
Denne evne er dermed både målsætningen, og den er det produkt, al virksomhed skal bidrage til.
Evnen kan i den aktuelle situation udtrykkes i konkret operativ indsats eller i et beredskab og en mobiliseringsevne.

- Grundholdninger.

- * **Helhedssyn.** At tilvejebringe, understøtte, fastholde og forbedre evnen til operative, maritim indsats kræver såvel operativ som uddannelsesmæssig virksomhed og logistisk støtte i bred forstand. Den operative evne er målet, medens uddannelse, operativ træning og logistisk støtte er nødvendige forudsætninger for dets opnåelse. Søværnets virksomhed skal derfor anskues som en helhed. Kun derved sikres de for helheden rationelle beslutninger på alle niveauer. Det kræver målrettethed og ressourcebevidsthed i alle dele af Søværnet, og det forudsætter, at alle er sig bevidst deres betydning for og bidrag til opnåelsen af Søværnets målsætning.
- * **Loyalitet.** Søværnets myndigheder fungerer loyalt i relation til såvel foresatte som undergivne og sideordnede myndigheder. I overensstemmelse med forsvarrets personelpolitik er Søværnets myndigheders forhold til personalet baseret på gensidig loyalitet og respekt. Der kræves en fuldgyldig og kvalificeret indsats af alt personel, lige så vel som der leves op til de fastlagte tjeneste- og karrierebetingelser og de aftalte løn-, ydelses- og frihedsforhold. Såvel i formelle som uformelle samarbejdsrelationer skal der ydes samarbejde og kræves gensidighed i form af positiv og aktiv medvirken fra både ledelse og personel.
- * **Professionalisme.** For at opfylde målsætningen - at sikre evnen til at løse de pålagte operative, maritime opgaver - skal Søværnet fastholde en høj professionel standard målt efter international målestok. Søværnet skal virke effektivt både nationalt i sammenhæng med de øvrige værn og i internationale maritime styrker såvel i som uden for danske farvande. Kravet om professionalisme i den operative indsats medfører tilsvarende krav til den uddannelsesmæssige og den logistiske virksomhed.
- * **Chefen.** Skibschefens ansvar og beføjelser som statsmagtens repræsentant på det åbne hav, som politimyndighed til søs og hans ubetingede og ultimative ansvar for skib og besætning giver skibschefen en særlig position.

Øvrige chefer i Søværnet har hver på sit område selvstændige og betydningsfulde ansvar inden for Søværnets samlede virke.

Dette skal respekteres af foresatte myndigheder og undergivet personel, og det påhviler enhver chef at leve op til sin særlige position.

Korrekt og kraftfuldt chefsvirke er en hjørnesten i Søværnets virksomhed.

- * Professionel stolthed. Søværnets personel skal gives sådanne vilkår, at der skabes grundlag for at opbygge og fastholde en berettiget professionel stolthed såvel for så vidt angår den enkeltes personlige kvalifikationer som enheders og helhedens formåen.
- * Søværnets omdømme. Gennem demonstreret evne til at løse de pålagte operative, maritime opgaver med kvalitetsmæssig høj professionel standard skal Søværnet sikre sin troværdighed som effektiv organisation til støtte for nationens interesser. Søværnet skal bevare og hvor muligt styrke berettiget motivering for offentlighedens positive interesse, forståelse, respekt og tilslutning. Hertil hører bl.a., at Søværnet af dets tjenstegørende personel med rette opfattes som en velfungerende virksomhed med gode tjensteforhold og udviklingsmuligheder og med et godt sammenhold.

Disse centrale betragtninger har været omtalt og kunnet drøftes i en bredere kreds ved de seneste års årlige chefmøder i Søværnet, og det er indtrykket, at de er generelt forstået og accepteret i chefkredsen og søges efterlevet. Derimod er de ikke udgivet i bestemmelses- eller direktivform.

Før alle nyindkaldte rekrutter til Marinen i 1959 var følgende sentens obligatorisk udenadslære:

"Det påhviler enhver i Søværnet at hævde flagets ære - og ved ihærdighed og pligtopfyldelse at dygtiggøre sig til sin tjeneste".

Måske forekommer datidens sprogbrug nutidens yngre læsere noget svulstigt, men budskabet er varigt og godt. Nu vises teksten som pausebillede på PC-skærme i SOK kontorer, og dens mening rummes implicit i de ovennævnte grundholdningers mere moderne prosa.

Prioriteringer.

Med sparsomme ressourcer er prioritering af deres anvendelse en hyppigt eller løbende forekommende opgave for Chef SOK. På baggrund af de ovenfor nævnte principper og holdninger har Chef SOK i enighed med Chef SMK i embedsperioden i alle ressourcespørgsmål stedse anlagt nedenstående prioritering.

- Prioritet 1. Den operative struktur, d.v.s. den sejlene og flyvende struktur.
- Prioritet 2. Den operative støttestruktur, d.v.s. marinedistrikter med bl.a. kystradar-, kystudkigs- og flåderadiostationer samt operative stabe.
- Prioritet 3. Den logistiske støttestruktur med bl.a. Flådestationer og SMK centralledelse.
- Prioritet 4. Den uddannelsesmæssige støttestruktur med Søværnets skoler og kurser.

Uanset denne klare prioritering er det naturligvis lige så klart, at de fire strukturer stedse skal stå i hensigtsmæssig indbyrdes balance, og at end ikke den lavest placerede nogensinde kan udhules totalt endsige bortskaffes.

Den anlagte prioritering har bl.a. haft væsentlig betydning for opretholdelse af det operative aktivitetsniveau. Med andre flåder deler SOK det synspunkt, at ca. 100 dages sejlads om året er nødvendigt for opretholdelse af enhedernes professionalisme og operative rutiner. Dette er løbende tilstræbt - lidt flere dage for større enheder, lidt færre kan accepteres for mindre. Derimod må et aktivitetsniveau væsentligt derunder anses professionelt ufyldstgørende og dertil skadeligt for personellet's moral.

Det operative områdes udvikling.

Tidligere er antydnet, at SOK muligheder for indflydelse på bl.a. flådens størrelse og sammensætning har været relativt beskedne. Et forsøg på at råde bod herpå blev gjort i 1993, hvor kommandoen udarbejdede en redegørelse om emnet bl.a. i lyset af udviklingen omkring os.

I redegørelsen gennemgik SOK foreliggende og forventede opgaver og belyste deres respektive krav til struktur, beredskab og aktivitet. Kravene relateredes til den strukturmæssige arv, og en række resulterende overvejelser om fremtidig struktur blev fremført. Blandt hovedteserne er, at flåden fremdeles bør være en balanceret styrke bestående af undervandsbåde, skibe og fly, samt at der

fremtidigt bør lægges vægt på alsidighed frem for specialisering og på mobilitet frem for stedbundethed eller begrænset rækkevidde. Ved en tilpasning efter disse principper vurderes flådens muligheder forbedret for løsning af det nu foreliggende bredere opgavespektrum samtidigt med, at evne til at varetage opgaverne i nærområdet, som de nu tegner sig, fremdeles er til stede.

FKO har anerkendt redegørelsen som bidrag til overvejelserne der.

Der er ikke konstateret substantiel modstrid imellem SOK redegørelse og de overvejelser Forsvarsministerens Rådgivnings og Analysegruppe har gjort om samme emne.

"Det virkelige liv".

Medens ovenstående beskriver væsentlige dele af Chef SOK stillingens baggrund og betingelser samt de overordnede principper, der har været lagt til grund for dets varetagelse, indgår naturligvis også langt mere praktiske og håndgribelige aspekter i dagligdagen.

Hertil hører bl.a., at Chef SOK ca. halvdelen af tiden er fraværende fra Århus. Udover mødevirksomhed pålagt af foresatte nationale og NATO instanser - og den SOK selv foranstalter uden for Århus - er med stort udbytte brugt megen tid på inspektion af og tjenestestedsbesøg hos SOK underlagte enheder. Udover herigennem at varetage stillingens kontrolansvar er denne regelmæssige og hyppige direkte kontakt med enheder, myndigheder og personel en uvurderlig ballast for stillingen og nødvendig for en opdateret indsigt i tjenestens vilkår uden for SOK og for bevarelse af en passende "søforbindelse".

Når i Århus er Chef SOK hverdagen præget af talrige store og små gøremål. En standardingrediens er den daglige detaljerede gennemgang af den operative og materielmæssige situation, med evt. tilhørende direktivgivning.

Gennemsyn af SOK signaltrafik og postlister er andre rutineaktiviteter, der kan inspirere til varierende grader af Chef SOK intervention.

Konkrete sager og projekter optager en stor del af tiden, og interne møder og besøg i SOK kræver hyppigt Chef SOK medvirken, ligesom modtagelse af tjenstlige meldinger af til- og fratrædende chefer under SOK område ofte står på dagsordenen.

Dagene er aldrig ens, men oftest for korte.

SOK stab er trods forøgelsen fremdeles af en sådan størrelse, at direkte og uformel kommunikation og kontakt uden om den hierarkiske struktur kan finde sted løbende til gavn for konstruktivt og fleksibelt arbejde og, når påkrævet, hurtig beslutningstagen.

Det er også nødvendigt. For SOK stab er i stort set alle led arbejdsmæssigt meget hårdt spændt for, og tiden tillader ikke altid overholdelse af mere formalistiske interne procedurer til punkt og prikke. Til gengæld besidder staben et betydeligt beredskab over for "her og nu opgaver", som ikke sjældent præger hverdagen, og stabsofficerer og andre lever meget positivt op til de ekstraordinære krav og behov, der følger deraf.

SOK stab har ydet Chef SOK en meget kvalificeret og konstruktiv støtte. Dertil har det været overordentligt positivt at virke sammen med kolleger og andre medarbejdere, hvis sindelag og holdninger har været meget lig forfatterens egne.

EFTERSKRIFT

De som forestiller sig, at embedet som Chef SOK må være den mest udfordrende, alsidige og inspirerende chefpost i Søværnet, i hvert fald i admiralsklassen, har efter forfatterens mening fuldstændig ret. Foranstående strejftog blandt embedets mange facetter kan alene løfte enkelte flige af dets omfattende, sammensatte og varierede karakter.

I embedsperioden har posten tilmed været præget af den helt enestående udvikling, der er sket omkring os, og som har smittet af på embedet. Mange milepæle er noteret og embedets "span of control" og omfang er vokset.

Medens navnet Søværnets Operative Kommando på overfladen kunne antyde, at Chef SOKs arbejde i hovedsagen er koncentreret om operative anliggender, er realiteten, at nok så megen kapacitet anvendes på administrative, forvaltningsmæssige og driftsøkonomiske felter. Men det har jeg stedse opfattet som nødvendige midler til opnåelse af målet - løsningen af de operative opgaver.

I en tid med sparsomme ressourcer, har arbejdet med talrige såkaldte tilpasninger været et nødvendigt, men mindre inciterende islæt i tjenesten. Også på dette område har SOK tillagt bevarelse af operativ kapacitet og evne størst vægt.

Denne operative kapacitet og evne har i perioden manifesteret sig i ca. 34.000 sejldage, ca. 14.000 flyvetimer med LYNX og adskillige tusinde kørte kilometer med hundeslæde ved SIRIUS. Og den er blevet anvendt i et mønster, som afviger betragteligt fra de tidligere mange års. Flådens virksomhed til søs og i luften har i perioden strakt sig fra Borneo i øst til de gamle danske Vestindiske Øer i vest og fra Kap Det Gode Håb i Sydafrika til ca. 79 graders nordlig bredde ved Grønland. Og regelmæssig tilstedeværelse i Middelhavet indgår i disse år som en del af det nye mønster.

Men embedet omfatter andet og mere end de omtalte funktionelle aspekter. Det indebærer ansvaret og opgaven som loyal chef for en personelstyrke på næsten 4.000 mennesker. "The single most important factor" har man i Royal Navy kaldt orlogsgasten og derved meget koncist udtrykt personellens afgørende betydning. Det gælder også i Søværnet. Trods tilpasninger, reduktioner og anden turbulens, som generelt har forøget hver enkelt arbejdsbyrde, mener jeg som Chef SOK at have været begunstiget af en udpræget "can do" mentalitet på stort set alle felter. Det er en meget positiv og inspirerende, men også nødvendig holdning, der bør værnes omhyggeligt om. Og netop de personlige relationer til personellet på alle niveauer har for mig været meget positive og meget vigtige islet i min embedsperiode.

Søværnet er en meget gammel og meget traditionsrig virksomhed. Gennem dets lange historie er skabt og fastholdt en række opfattelser og grundholdninger til tjenesten, hvoraf flere er søgt gengivet i moderne prosa i det foregående. De beskriver, kan man lidt pretentiøst sige, den mentale bagage, som sammen med praktisk duelighed udgør marinens ryggrad. Og de beskriver en række positive værdier, der fremdeles bør indgå i Søværnets tidløse særkende.

Der er næppe tvivl om, at SOK på mange områder anses som identitetsbærende for Søværnet. Indefra må Chef SOK ses at "tegne firmaet" på en måde og med en profil, der kan nyde almindelig tillid og tilslutning. Og set udefra er Chef SOK den ansvarlige chef for alt, hvad der foregår i flåden, ved marinedistrikterne, på skolerne og ved andre instanser underlagt SOK.

For Chef SOK er dette et særdeles forpligtende ansvar, men også en stor, dejlig og oftest taknemmelig opgave. Den har sammen med alle de andre gjort det til et enestående privilegium for mig at være betroet stillingen som Chef SOK i fem og et halvt år.

DANMARKS SIKKERHEDSPOLITIK - ET HISTORISK PERSPEKTIV

Af orlogskaptajn Jens Claus Hansen

INDLEDNING

Det følgende indlæg giver et historisk perspektiv for den danske sikkerhedspolitik samt omstændighederne for udformningen af en fremtidig dansk sikkerhedspolitik. Indlægget blev afholdt på den svenske militærhøjskole i Stockholm 13. juni 1995.

HISTORISK PERSPEKTIV

Hvis man går tilbage i tiden viser det sig, at neutralitetstanken har dybe rødder i dansk udenrigs- og forsvarspolitik.

Bestræbelsen på at holde Danmark uden for (nabo) stormagternes stridigheder ved i videst muligt omfang at undgå at tage parti for én eller nogle af parterne var - bortset fra nogle få år under Napoleonskrigene (1807-1814 alliance med Napoleon) - ledemotivet for den danske udenrigspolitik helt tilbage til Store Nordiske Krig i 1720. (1)

Baggrunden for politikken var - ud over hensynet til danske handels- og skibsfartsinteresser - Danmarks udsatte geostrategiske placering. Den geostrategiske placering ved stræderne gjorde det vanskeligt at føre en ren neutralitetspolitik. Det førte ofte til en betinget neutralitetspolitik.

Den geostrategisk placering fremkaldte gennem tiden forskellige reaktionsmønstre blandt fremmede magter. For det første havde Østersømagter med mulighed for at udøve en dominans i Østersøområdet stræbt efter at gøre Østersøen til et *mare clausum* (lukket hav) gennem lukning af de danske stræder. For det andet havde vestlige flådemagter ønsket at gøre Østersøen til et *mare liberum* (åbent hav) for at hindre lukning af de danske stræder.

Dertil kom, at den dominerende Østersømagt ønskede fri passage gennem bælteerne samt lukning for andre magter, mens vestmagterne ønskede at hindre den dominerende Østersømagts udpassage og samtidig ønsket opretholdelse af den fri passage gennem bælteerne. (2)

Den danske neutralitetskurs var imidlertid ikke altid det samme som en alliancefri status. I 1700-tallet indgik Danmark-Norge alliancer med både England, Frankrig og især Rusland, med det formål at undgå inddragelse i krig ved at føre en balancepolitik der enten støttede alliancen med fredelige midler eller begrænsede krigsdeltagelsen til det mindst mulige. Balancepolitikken orienterede sig efter de dominerende sikkerhedspolitiske akser nemlig nord-syd (Tyskland/Frankrig) og øst-vest (Rusland/Sverige).

De katastrofale følger af den kortvarige afvigelse fra politikken som "allieret neutral" eller "neutral allieret" i Napoleonskrigenes sidste år var for den danske udenrigsledelse en bekræftigelse på politikkens rigtighed.

I begyndelsen af 1800 tallet blev det stadig vanskeligere for Danmark at opretholde en neutralitetspolitik - ikke mindst på grund af det øgede modsætningsforhold mellem England og Frankrig. Ved den britiske flådes angreb på København 2. april 1801 blev Danmark tvunget ud af det væbnede neutralitetsforbund, der var indgået med Sverige, Rusland og Preussen 16. december 1800. Endvidere udleverede Danmark flåden i forbindelse med kapitulationen til England 7. september 1807. Danmark var i engelsk optik Napoleons allierede, hvilket var afgørende for udfaldet. Neutraliteten var ikke længere troværdig.

Freden i Kiel i 14. januar 1814 betød et sammenbrud for det gamle dansk-norske rige (Wienerkongressen 1814-1815). Forbindelsen mellem Danmark og Norge (afstået til Sverige i forbindelse med svensk-norsk union (1814-1905)) blev opløst, og der blev lagt grunden til den videre opløsning af det tilbageværende monarki nemlig kongeriget Danmark og de to hertugdømmer Slesvig (gammelt dansk hertugdømme) og Holsten (oprindeligt tysk herredømme).

Danmark blev ført ud i de to slesvigske krige 1848-50 og 1864 på grund af nationalitets- og forfatningspolitiske problemer i Slesvig og Holsten. I det væsentlige var det et problem om at finde en holdbar forfatningsramme for det danske folk i sin helhed. (3) I den første slesvigske krig 1848-50 (oprør i Slesvig-Holsten, krav om fri forfatning og tilslutning til det tyske forbund) klarede Danmark frisag. De tyske minoriteter i Slesvig-Holsten var på daværende tidspunkt omkring 40 %. Freden blev genoprettet fordi Frankrig, Storbritannien, Østrig, Rusland og Sverige-Norge erklærede, at det var vigtigt for den europæiske ligevægt at bevare hele riget.

Efter den anden slesvigske krig (Slesvig-Holsten krævede en selvstændig stat mellem Kolding og Hamborg) ved freden i Wien 1864 måtte Danmark afstå hertugdømmerne Slesvig og Holsten samt Lauenborg til Prøjsen og Østrig.

Tyskland stod - efter krigen mod Danmark i 1864 og krigen mod Frankrig i 1870-71 - som kontinentets stærkeste militærmagt. I den situation valgte Danmark en alliancefri (isoleret) neutralitetspolitik, der i stigende grad - også forsvarspolitik - blev tilpasset Tysklands krav.

Afhængigheden af Tyskland blev tydeligere i de følgende år. Det kom blandt andet til udtryk gennem de såkaldte Lütken samtaler med den tyske generalstab i 1906-1907, hvor Tyskland forventede at Danmark under ingen omstændigheder ville tillade at dansk territorium i krig blev benyttet af Tysklands fjender.

(4).

Danmarks fastholdte neutraliteten under Første Verdenskrig. Den danske regering besluttede på tysk foranledning, at udlægge miner, der skulle spærre Store og Lille Bælt samt den danske del af Øresund mod begge de krigsførende parter. Der var efter dansk opfattelse ikke nogen forpligtelse til at holde stræderne åbne i krigstid og udlægning af minerne ville derfor være i overensstemmelse med dansk neutralitet. Tyskland havde dermed sikret sig mod et fjendtligt angreb med søstridskræfter ind i Østersøen. Tyskland blev dog samtidig afskåret fra at komme ud af Østersøen af denne vej, hvilket så var i britisk interesse. Storbritannien opfattede dog nærmest Danmark som tysk interesseområder. Det var for risikabelt, at forlægge engelske flådestyrker ind i Østersøen, efter Tyskland med Kielerkanalen havde fået mulighed for at forskyde Nordsøflåden til Østersøen. Der blev aldrig fra engelsk side vist alvorlig interesse for at trænge ind i Østersøen.

Første Verdenskrig havde medført en generel *fatigue* i Europa, der blandt andet manifesterede sig i anti-militaristiske holdninger. USA isolerede sig politisk og proklamerede en ny verdensorden, hvor staterne gennem Folkeforbundet skulle løse konflikter på fredelig vis.

Den politiske situation i begyndelsen af 1920'erne udgjorde et optimalt grundlag for en ren dansk neutralitetspolitik. Tyskland var ikke længere en trussel mod Danmark, Rusland stod svækket efter revolutionen i 1917 og Storbritannien og Frankrig var engageret stærkere andre steder.

Mellemkrigstidens forsvarspolitik svarede i grove træk til udenrigspolitikken. Der var bred politisk enighed om, at det overordnede formål med det militære forsvar var at holde Danmark uden for stormagtskrige. Danmark kunne ikke forsvare sig militært imod et angreb fra Tyskland. Det danske forsvar reduceredes i overensstemmelse med denne politik til et grænseværn med bevogtnings- og markeringsopgaver jf. Forsvarsordningerne 1922, 1932 og 1937).

Med Hitlers magtovertagelse i 1933 genoptog Danmark i realiteten tilpasningspolitikken fra 1870-1918. Der blev gradvist taget afstand fra den kollektive sikkerhed hen mod en neutralitetspolitik, der tog hensyn til Tyskland. Danmark afstod f.eks. i 1935 i Folkeforbundet at stemme for en resolution, der fordømte Tysklands brud med Versaillestraktaten. Det var dog fortsat en fundamental målsætning i dansk udenrigspolitik - blandt andet gennem Folkeforbundet - at støtte forsøgene på at opbygge en international retsorden - men det forblev på det deklaratoriske plan.

Tanken om et nordisk forsvarssamarbejde dukkede frem flere gange i slutningen af 1930erne. Men det mødte stor modstand ikke mindst hos den radikale udenrigsminister P. Munch. Han var ikke interesseret i forsvarspolitiske diskussioner, der kunne skabe mistillid i Tyskland.

Statsministeren Thorvald Stauning udelukkede tanken om et nordisk forsvarsforbund i Lund-talen (8. marts 1937), hvor han fastslog, "at Danmark ikke var nordens lænkehund, og at man ikke kunne forsvare Nordens sydgrænse alene".

Man troede på, at et neutralt Danmark kunne holde sig uden for en stormagtskrig, som det var sket under Første Verdenskrig. Udenrigsminister P. Munch udtrykte det således 27. august 1938 på et fortroligt møde mellem regeringen og forsvarlets ledelse.(5)

"Hvad er egentlig krigsførelse ? Også her er der forskellige meninger. Værnene skal kun sættes ind til kamp, hvis det skønnes nødvendigt, at der kan gøres nytte. Der er kun begrænsede muligheder for Danmark".

Udenrigsministeriets folkeretsekspert Georg Kohn argumenterede endog for, at Danmark selv i tilfælde af et militært angreb ikke ville miste sin folkeretlige neutralitetssynspunkt - et synspunkt udenrigsminister Munch formentlig delte. Dermed var grundlaget givet for den forhandlings- og indrømmelsespolitik Danmark førte overfor den tyske besættelsesmagt efter den 9. april 1940. (6) Englænderne havde planer om at indsætte større flådestyrker i Østersøen i 1939, men det blev aldrig effektueret. Det var ikke realistisk at operere store tunge

enheder i de danske farvande. Man kunne sige den teknologiske udvikling havde ændret Danmarks strategiske betydning.

Erfaringerne fra Anden Verdenskrig viste at den isolerede neutralitetspolitik med en isoleret afrustning ikke var tilstrækkeligt for en småstat som Danmark. Det var fremover nødvendigt at fæste lid til kollektive sikkerhedssystemer (FN) samt et bredt nordisk samarbejde på det økonomiske, udenrigspolitiske- og forsvarspolitiske område. Det blev derfor hovedtemaerne for den danske udenrigs- og forsvarspolitik fra befrielsen 1945 til begyndelsen af 1949.

Forhandlingerne om en nordisk forsvarsunion førte ikke til noget resultat. For Norge var det afgørende at deltage i et vestligt forsvarssystem ud fra et særligt norsk fællesskab med England og USA. Sverige havde hensynet til den traditionelle ikke-engagerede, neutrale position og forholdet til Finland og Sovjetunionen. Danmark forsøgte at mægle og finde kompromisløsninger mellem disse to opfattelser. Det lykkedes ikke og man kan sige at det skyldtes, at Norge måtte se mod vest, Sverige mod øst og Danmark mod syd, når man skulle overveje den forsvarspolitiske stilling. For Danmarks vedkommende var det ikke uvæsentligt også at tage hensyn til Tyskland. Som daværende udenrigsminister Per Hækkerup udtrykte det i 1965:

"Vort forhold til den sydlige nabo har været og formentlig i en overskuelig fremtid vil være et af vore mest centrale udenrigspolitiske problemer". (7)

Danmarks tilslutning til NATO i 1949 fandt sted i erkendelse af at FN havde vist sig ude af stand til at etablere effektive garantier for opretholdelsen af de mindre magters suverænitet og territoriale ukrænkelighed, når disse stater blev truet af en stormagt. Sovjetunionens ekspansions- og konsolideringsproces i Østeuropa i perioden 1945-49 var et godt eksempel på denne manglende kapacitet til at etablere effektive garantier.

Danmarks optagelse i NATO betød efter nogles opfattelse "et totalt brud med fortiden (Mary Dau), eller "et radikalt brud på dansk udenrigspolitik ... siden napoleonskrigene" (Tage Kaarsted), mens de efterfølgende 1950'ere måtte betegnes som "følgagtighedens årti" (Paul Hammerich). (8)

NATO medlemskabet førte kun i et vist omfang til en ændring af den førte udenrigs- og forsvarspolitik. Den danske politik internt i alliancen viste sig at være præget af elementer fra den hidtidige neutralistiske, "bro-byggende" og "ikke-provokerende" danske udenrigs- og forsvarspolitik. (9)

Danmark havde inter alia gennemført ensidige beslutninger om indskrænkninger i allieret virksomhed på dansk territorium. Det omfattede: stationeringspolitikken, (ikke allierede styrker på danske territorium), atompolitikken (ikke kernevåben indenfor dansk område) og retningslinjer for allieret øvelsesvirksomhed (tilbageholdenhed med NATO øvelser på dansk område eller med dansk deltagelse). (10)

I et tilbageblik har den nuværende ændrede sikkerhedspolitiske situation dog gradvist gjort Danmarks særstatus - de selvpålagte restriktioner - relativt irrelevant. (11) Bipolaritetens ophør - den multipolære situation - har skabt større fleksibilitet og tolerance; dette må antages at give staterne mulighed for yderligere handlefrihed i forhold til de betydende sikkerhedspolitiske aktører: stormagterne som organisationerne.

Trods betydelig, principiel enighed med den overordnede politik i den tidlige kolde krig var Danmark en allieret med forbehold overfor en række af alliansens konkrete skridt såvel militært som politisk. Den danske fodnotepolitik 1983-1988 var dog indholdsmæssigt en afvigelse fra den tidligere politik. (12)

Den kolde krig bød på mange forandringer af den førte politik i alliancen fra at være militært fokuseret til at gå mod en dobbelt politisk militær målsætning: militær sikkerhed og afspændingspolitik (Harmelrapporten december 1967). Men også CSCE slutakten i Helsingfors 1975 - med den efterfølgende CSCE-proces - blev et udtryk for muligheden for et bredere samarbejde mellem Øst (Warszawapagten) og Vest (NATO). Med Berlinmurens fald i 1989, Sovjetunionens opløsning i 1991 og de to tysklændes genforening var der imidlertid lagt op til en væsentlig forandring af magtforholdene i det internationale system. Bipolaritetens ophør stillede krav om en ny verdensorden.

Jeg vil ikke gå tættere på tiden under- eller umiddelbart efter den kolde krig, men springe frem til den nuværende sikkerhedspolitiske situation for at tegne et billede af den aktuelle danske sikkerhedspolitik.

DEN NUVÆRENDE SIKKERHEDSPOLITIK

Den nuværende danske sikkerhedspolitik kan sammenfattes på følgende måde (13):

(1) Sikkerhedsgarantier.

Det danske udgangspunkt er, at sikkerhedsgarantier skal være troværdige. En tom sikkerhedsgaranti eller en sikkerhedsgaranti, som ingen tror på kan realiseres, er værre end ingenting. Det så man i Europa i årene 1938 og 1939 omkring situationen i det daværende Tjekkosllovakiet og Polen.

(2) Sikkerheden er udelelig.

Sikkerheden i Europa er udelelig. Enten er der sikkerhed og stabilitet i hele Europa eller samtlige europæiske lande bliver berørt af kriser og konflikter.

(3) Den "bløde" sikkerhed.

Tyngden i sikkerhedspolitikken skal ligge på forebyggende diplomati og fremme af økonomisk udvikling, menneskelige relationer samt fredsbevarende indsatser. Den såkaldte "bløde" sikkerhed.

Ad. (1): Sikkerhedsgarantier.

Selv om der er sket fundamentale ændringer i det sikkerhedspolitiske billede er NATO med amerikansk deltagelse fortsat den eneste leverandør af militære sikkerhedsgarantier i Europa. En sikkerhedsgaranti stillet af andre er nærmest indholdsløs.

Der er dog ikke sikkerhed for at europæerne og amerikanerne opfatter kriser og konflikter på den samme måde. Det viser erfaringerne fra det tidligere Jugoslavien. Vi kan med andre ord ikke tage for givet, at der fremover vil være amerikansk tilstedeværelse i fredsbevarende operationer i Europa.

Den vesteuropæiske union (WEU) er placeret som den europæiske søjle i NATO. WEU betragtes ikke længere som en organisation, der vil kunne ekskludere USA fra Europa og gøre NATO overflødig. Tværtimod er der i den amerikanske kongres markant støtte til at de europæiske lande i højere grad varetager de sikkerhedspolitiske problemer, der primært har betydning for Europa.

Eurokorpset, der oprindeligt er tysk-fransk, står til rådighed for NATO i tilfælde af angreb på alliancen. Korpset står endvidere til rådighed for WEU til andre opgaver det vil sige, når der ikke er angreb på alliancen. Det øgede fransk-britiske samarbejde er også et udtryk for et stærkere europæisk engagement i Europa.

Ad. (2): Sikkerheden er blevet udelelig.

Sikkerhedens udelelighed handler om at alle europæiske lande har et politisk medansvar overfor løsning af de kriser og konflikter, der opstår i det europæiske område - altså et regionalt europæisk perspektiv for sikkerheden. Men der er ikke samme grad af stabilitet og sikkerhed overalt i det europæiske område. Der er i de sidste år opstået mere eller mindre skarpt adskilte "fredszoner" omfattende de vesteuropæiske lande, "konfliktzoner" i det tidligere Jugoslavien og Kaukasus og "gråzoner" med forskellig grad af ustabilitet i Central- og Østeuropa, dele af det tidligere Sovjetunionen, i Nordafrika og i Mellemøsten. (14)

Der er i øjeblikket overvejelser om, "hvorfor" og "hvorledes" NATO skal udvides mod øst. Det er et arbejde, som efter dansk opfattelse bør fremskyndes til i højere grad at handle om "hvem" og "hvornår". Visegradlandene herunder især Polen samt de baltiske stater har en særlig opmærksomhed i det danske synspunkt med henblik på hurtig optagelse i NATO. Det nytter dog ikke at udstede en sikkerhedsgaranti, der ikke kan realiseres. Ideen er at skabe en sikkerhedspolitisk situation, som er så troværdig, at sikkerhedsgarantien aldrig afprøves. Det må nok erkendes, at det ikke fuldt ud er muligt at udvide det sikkerhedspolitiske rum uden at etablere en form for "skillelinjer" eller "konfliktlinjer" i Europa. Men der skal flere aktører til at skabe sådanne skillelinjer.

Selv om der skal tages hensyn til Rusland i sikkerhedspolitisk sammenhæng har Rusland ikke veto over for en udvidelse af NATO. Det er NATO-landene, der bestemmer, om de ønsker at udvide deres alliance med lande, der ønsker medlemskab. Men NATO-landene må afveje de samlede sikkerhedspolitiske forhold, hvis sikkerheden i hele Europa skal øges. I den forbindelse er det et positivt skridt, at Rusland for nylig har underskrevet den individuelle Partnerskab for Fred aftale med NATO.

OSCE kan med tiden komme til at spille en rolle med henblik på at etablere et omfattende sikkerhedspolitisk samarbejde i det europæiske område. Det kan på sigt skabe grundlag for udvikling af en stabiliseringsstrategi. Her kan indgå de forskellige europæiske nedrustningsaftaler samt forskellige tilknytningsformer til de vestlige strukturer for de lande, som ikke måtte blive optaget i de primære sikkerhedspolitiske organisationer.

Ad. (3): Den bløde sikkerhed.

En af nyskabelserne i dagens Europa er anvendelsen af den "bløde sikkerhedspolitik" blandt andet i form af forebyggende diplomati og fredsbevarende operationer. Der er ikke som før brug for et gigantisk militært apparat til en storkrig. På den anden side skal den "hårde" sikkerhed være til rådighed såfremt

den "bløde" sikkerhed ikke virker efter hensigten. De "bløde" sikkerhedsmæssige midler er kun troværdige i den udstrækning de er støttet af de "hårde" sikkerhedspolitiske midler (multilaterale strukturer som NATO). Ved en bred sikkerhedspolitisk tilgangsvinkel hæves tærsklen for konflikt.

De "bløde" sikkerhedspolitiske trusler bliver stadig "hårdere". Her er tale om politisk og økonomisk ustabilitet, flygtningestrømme, mindretalsproblemer og grænseoverskridende miljøproblemer samt organiseret kriminalitet. De "bløde" sikkerhedspolitiske trusler har fået en mere fremtrædende placering på den sikkerhedspolitiske dagsorden - ikke mindst i Europa.

De tidligere central- og østeuropæiske lande inklusive de baltiske lande har indgået et associeret partnerskab med WEU. De knyttes til WEU, men opnår ikke den egentlige sikkerhedsgaranti i WEU traktaten. Det betyder, at disse lande vil kunne deltage i fredsbevarende- og humanitære operationer samt krisestyring under WEU ansvar. Det gælder også, når sådanne operationer gennemføres af WEU efter opfordring fra EU og NATO.

Danmark er det eneste NATO-land, som kun ønsker at være observatør i WEU. Deraf følger, at det vil være mindre hensigtsmæssigt for Danmark, hvis WEU skulle blive anvendt som et centralt krisestyrings instrument for den europæiske sikkerhedspolitik.

WEU medlemskabet har dog ikke betydning for Danmarks militære sikkerhed - primært på grund af NATO medlemskabet. Vores militære sikkerhed bliver altså ikke mindre af, at vi står udenfor WEU. Såfremt WEU vælges som den organisatoriske ramme for fredsbevarende operationer vil det have betydning for Danmark. Men det er i givet fald en udvikling, der vil berøre Danmarks udenrigs- og sikkerhedspolitiske interesser, men ikke nødvendigvis Danmarks sikkerhed. Men der vil udestå en række konkrete problemer af operativ karakter, hvis Danmark står udenfor NATOs europæiske søjle.

Tanken om dansk medlemskab af WEU har gennem årene fremkaldt en nærmest forudsigelig reaktion i den danske befolkning. Årsagen hertil er snarere psykologisk end reelt begrundet. Selv om det sikkerhedspolitiske billede i Europa er fundamentalt ændret er den skeptiske holdning stadig dominerende.

Stabilitetspagten hører også til den "bløde" del af sikkerhedspolitikken. Den har med tiden vist sig velegnet til det forebyggende diplomati. Pagten har til formål, at forebygge konflikter som følge af uløste problemer vedrørende grænser og mindretal. Danmark har p.t. formandskabet for det baltiske bord, hvor forhandlingerne mellem russerne og balterne har fundet sted. Rusland har gradvist accepteret Stabilitetspagten som forhandlingsforum. Dialogen er derfor blevet

mere åben. Der er imidlertid ikke indgået konkrete aftaler mellem landene, som tilfældet er med Ungarns og Slovakiets aftale om fælles grænse.

DE NYE TENDENSER

I de sidste årtier har Danmarks udenrigspolitikke interesser kunne opdeles i følgende spor: 1) det globale spor i FN (international retsorden), 2) det atlantiske spor i NATO (sikkerheden), 3) det vesteuropæiske spor i EF (den økonomiske velfærd), 4) det al-europæiske spor i CSCE (overvindelse af følgerne af Europas deling) samt 5) det nordiske spor (identitetsmæssigt fundament).

Gennem den europæiske integration er der opstået en stor indbyrdes politisk afhængighed EU-landene imellem. En afhængighed der med tiden er blevet en afgørende sikkerhedsparameter for stabiliteten i det europæiske område. Der er sket en europæisering af Danmarks udenrigs- og sikkerhedspolitik. Danmark har i et vist omfang tilpasset sig den europæiske integrationsproces. Det betyder, at den klare opdeling af dansk udenrigspolitik ikke længere kan opretholdes på samme måde. Der er også sket en regionalisering af det sikkerhedspolitisk samarbejde (Visegradlandene, Sortehavslandene, Østersørådet, Barentssamarbejdet). Nationalt demonstreret ved det danske engagement i Baltikum samt en øget brug af militære midler, hvilket er kommet til udtryk ved en betydelig fredsbevarende indsats i det tidligere Jugoslavien og et militært samarbejde med de baltiske lande og Polen. Endelig - som en sidste tendens - kan nævnes den demokratisering, af udenrigs- og sikkerhedspolitikken (indenrigspolitiseringen af sikkerhedspolitikken), der har fundet sted i efterkrigstiden. (15).

Det er i dag ikke muligt at anskue statens sikkerhedspolitik alene som et spørgsmål om militære allianceforhold og forsvar af eget territorium. Det drejer sig også om, at tage sikkerhedspolitiske hensyn uden for sit eget territorium for at fremme en stabil demokratisk udvikling i det europæiske område.

NOTER

1. Poul Villaume: "Allieret med forbehold. Danmark, NATO og den kolde krig. En studie i dansk sikkerhedspolitik 1949-1961". Eirene, København 1995, p.91. (**Villaume**).
2. "Problemer omkring dansk sikkerhedspolitik". En redegørelse fra det sagkyndige udvalg under regeringsudvalget vedrørende Danmarks sikkerhedspolitik. Ambassadør, dr. Gunnar Seidenfaden m.fl. København 1970, p.258. (**Seidenfaden**).
3. "Dansk Alliancepolitik 1762-1972". Søren Sørensen. Dansk historisk Håndbogsforlag. Lyngby 1989, p. 58.
4. "Danmarks Udenrigspolitik". Per Hækkerup. AOF FREMAD. 1965. p.25. Sverige stode i øvrigt på England i de første år efter Krimkrigen (1853-1856), men orienterede sig herefter langsomt mod Tyskland. Sverige havde tilsvarende samtaler i Berlin om forsvarssamarbejde i 1910. (**Hækkerup**).
5. Specialeopgave Københavns Universitet, Ole Haurholm, maj 1994; "En analyse af viceadmiral Hjalmar Rehnitz som flådechef og strateg 1932-1940 med særligt henblik på hans rolle i april dagene 1940", p.62.
6. **Villaume** p.93.
7. **Hækkerup** p.134.
8. **Villaume** p.21.
9. **Villaume** p.22.
10. **Seidenfaden** p.234.
11. "Dansk og europæisk sikkerhed". Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg (SNU) 1995. København 1995, p.327. (**SNU sikkerhed**).

12. Den danske holdning til atomvåbenpolitik og nedrustning repræsenterede et absolut yderpunkt blandt medlemslandene (Danmark var i mindretal i NATO-rådet). De politiske spørgsmål havde kun begrænset indflydelse på forholdene i Danmark (dobbeltbeslutningen, prøvestop, stjernekrigsplaner). Det var en mindretalsregering, der blev påtvunget en politik af et folketingsflertal. Regeringen valgte at blive siddende på grund af indenrigspolitiske grunde. "Fred og Konflikt" SNU, 1991. Thøger Seidenfaden: "Dansk sikkerhedspolitik i 1980erne", p.283.

13. Hovedpunkterne er gengivet fra Udenrigsminister Niels Helveg Petersens kronik i Politiken 14-15 december 1994.

14. **SNU sikkerhed**, p.312.

15. **SNU sikkerhed**. pp.303-305 samt "Danmark og Den Europæiske Union". Forlaget Politiske Studier. Bertel Heurlin (red.). CORE skriftsserie nr. 6. København 1994, pp. 129-137.

SKIBSCHEFEN OG SØVÆRNETS FREMTID

Af kommandørkaptajn S. Kirkegaard-Sørensen

INDLEDNING

I en periode med store forandringer er det prisværdigt og nødvendigt som Tidsskriftet har gjort, at holde debatten om Søværnets fremtid igang.

Med næsten banal sandhed kan det jo udtrykkes at "Fremtiden blev skabt i går og i dag".

Vilkårene for tjenesten som skibschef i dag er resultatet af en lang kæde af beslutninger og traditioner, og dagens normer på dette område vil være en del af grundlaget for det fremtidige virke.

Skibenes virke på havet er hele ryggraden i Søværnets eksistens.

Det enkelte skibs "liv" er et koncentrat af de tre uadskillelige elementer, som Søværnets virksomhed består af:

- Operationer
- materiel
- uddannelse.

Disse elementer må såvel ombord, som i Søværnet generelt, være i balance.

Efter at have fulgt HVIDBJØRNEN i næsten 3 år, fra værftaflevering og gennem 3 togter, er der næsten på dato 25 år mellem min første hejsning af kommandotegn i FALKEN til orlogsvimplen blev nedhalet for nok sidste gang.

Med den baggrund vil jeg præsentere mit syn på skibschefens unikke rolle i fremtidens søværn.

SKIBENE OG DET OPERATIVE VIRKE

En række gode beslutninger i fortiden har gjort, at vi i flåden har en række skibe med stort fremtidigt potentiel. Specielt STANFLEX 300 konceptet repræsenterer de visioner, som er så vigtige for al udvikling.

At der kan opstå problemer med gennemførelsen af visionerne, bør ikke overraske eller forskrække, men alene inspirere til at fastholde dynamikken i projektet.

THETIS-klassen indeholder elementer af visionen, men er i udførelsen lidt mere traditionel. Alligevel er der tale om teknisk meget komplekse skibe med mange af de samme komponenter som findes i FLYVEFISKEN-klassen.

Som nævnt i kommandør P.A. Andersens artikel om 1. Eskadre her i tidsskriftet er erfaringerne med THETIS-klassen meget gode. Som skibschef føler man sig overordentlig tryk ved skibet også under ekstreme vejrforhold i Nordatlanten. Naturligvis skal skibenes karakteristika og egenskaber erfares og læres, og det vigtige princip om afpasning af kurs og fart i forhold til søens beskaffenhed gælder også for disse store skibe.

THETIS-klassen er store skibe, og man kan glæde sig over, at de uanset størrelsen har en meget god manøvreevne, noget man påskønner ved sejlads i snævre farvande og under manøvrer i is. Skibets egenskaber som rolig platform for helikopteroperationer bliver også ofte fremhævet. Det er da også givet, at mulighederne for at operere helikoptere er blevet markant forbedret i forholdet til den gamle HVIDBJØRNEN-klasse. Disse egenskaber og skibenes udholdenhed gør dem særdeles egnede til at løse de primære opgaver: Overvågning og suverænitets håndhævelse herunder fiskeriinspektion.

Sensorer og "Command and Control" faciliteter støtter løsningen af disse fredstidsopgaver, som ikke i natur adskiller sig grundlæggende fra de forudsete opgaver i krise og krig. Naturligvis vil en bedre bevæbning være nødvendig ved optræden i områder med risiko for kamphandlinger, og det vil da være en fordel, at skibene udrustes med en sådan bevæbning allerede i fredstid, når det politiske klima tillader det, således at fornøden uddannelse kan foregå.

En nødvendig forudsætning for at kunne yde en professionel indsats er, at besætningens uddannelsesniveau er tilstrækkeligt højt. For at nå dette må deltagelse i forskellige øvelsestyper gives prioritet mindst på lige fod med de almindelige fredstids hverdagsopgaver. Dette er specielt betydningsfuldt for THETIS-klassens komplicerede skibe med en relativt beskeden bemanding. Systemrelationer og -afhængigheden er områder, hvor de nye skibe ligeledes stiller store krav til uddannelse og viden i besætningen. Skibenes tekniske kompleksitet må også erindres, når status for skibene i dag vurderes.

THETIS-klassens fremkomst var resultatet af et meget hurtigt projekterings- og byggearbejde. Når der samtidig var tale om komplekse og i visse tilfælde nye systemer, bør det ikke undre, at visse tekniske problemområder først er ved deres løsning, efter at skibene er blevet operative. Til gengæld må dynamikken i afhjælpningen fastholdes, og de nødvendige økonomiske midler findes til afhjælpning af problemerne.

Der er ikke noget unaturligt i at måtte erkende, at visse løsninger, der så rigtige ud på papiret, ikke fungerer i praksis. Det er også ganske naturligt, at skibsbesætningerne altid vil søge at få de bedste forhold at arbejde under. Det er

derfor et positivt træk, når besætningen bliver ved med at komme med forslag til forbedringer.

Naturligvis er skibene i sig selv vigtige for skibschefens virke. Med en række skibe i forskellig størrelse og spændende fra meget traditionelle til avancerede, kunne man overveje, om disse ydre rammer betyder store forskelle i vilkårene for skibschefvirket. Jeg tror det ikke.

Den væsentlige udfordring for skibschefen er de "indre" rammer - besætningen.

BESÆTNINGEN OG SKIBSCHEFEN

"Ships don't fight, men do".

På alle niveauer er personalet i dag overordentlig veluddannet. Individuelt og teoretisk. Den store opgave for skibschefen er at få denne samling af dygtige enkeltpersoner til at fungere som en helhed. Dette har altid været målet, og gennem tiderne har der været mange forskellige måder at bygge besætningen op på. Hele eller store udskiftninger, dråbevis udskiftning, fast personel og værnepligtige osv.

Enhedsuddannelsen får derfor meget stor betydning, og "brugervenlige" uddannelsesplaner og metoder til at måle uddannelsens kvalitet bliver vigtige redskaber for skibschefen og skibsledelsen.

Samtidig er det en vanskelig proces at kombinere skolestrukturens regelrette, langtidsplanlagte uddannelsesstilbud med skibenes eller måske snarere personelmyndighedernes dynamiske behov for uddannelse.

En udvikling af det nyligt definerede begreb "Afloat training" kan måske vise vejen frem på dette vigtige område.

OFFICERERNE OG SKIBSCHEFEN

For mange officerer står ønsket om at blive skibschef meget højt, og vi må derfor prøve at give de officerer, der ønsker at blive skibschef, den uddannelse og det tjenesteforløb, som ruster dem bedst til opgaven.

Ofte er det blevet hævdet, at skibschefen indtager en særlig stilling.

Det er stadigvæk rigtigt. Det ses af den stilling den civile kaptajn har ombord i sit skib, og det kan ses ud af vor egen "Midlertidig Instruks for Skibschefen" fra 1943, som har dækket alle mine år som skibschef og allerede var over 20 år gammel, da vi lærte om den på officersskolen.

Det grundlæggende budskab i denne bestemmelse er kravet om en særlig holdning til tingene, når man er skibschef.

Et krav om ansvarspåtagelse.

De unge officerer møder, som nævnt, meget veluddannede, teoretisk. Skibschefens opgave bliver at give maksimal mulighed for praktisk udfoldelse samt at bibringe forståelse for tjenesten som officer og samtidig præge nogle holdninger. For at dette skal give resultater er det vigtigt, at de unge officerer selv efterspørger og søger at opnå professionalitet, er loyale, har et helhedssyn og ønsker at optræde som ledere.

Tjenesteforløbet i de første år må gerne indeholde planlagte skift mellem forskellige typer skibstjeneste. Samtidig må man i de enkelte skibe sikre et varieret aktivitetsmønster, ikke blot for de unge officerers skyld, men også for sin egen skyld.

Strukturen i officersuddannelsen modvirker i nogen grad de krav, der må stilles til at have erfarne, unge officerer i skibene. Der må gøres en alvorlig indsats for at sikre langt mere nyttetjeneste i skibene uden at dette skaber skævheder i karriereforsløbet. Kontinuitet og erfaring specielt hos de unge officerer er afgørende for at nå et ordentligt professionelt stade.

Der må findes løsninger, så Flådens placering i henholdsvis Korsør og Frederikshavn ikke skaber urimelige, praktiske problemer for de unge officerer med vekslende tjeneste. Dette er ikke en fagforeningsopgave, men et ledelsesansvar.

For alle officerer gælder det i de moderne komplekse skibe, at de skal have stor teknisk indsigt og systemforståelse, og både for den tekniske og operative officer gælder, at gensidig forståelse af og viden om skibets samlede kapaciteter er af afgørende betydning for at få skibet og besætningen til at fungere optimalt.

SKIBSCHEFEN

Den bedste forudsætning for at være skibschef er at have været skibschef. Det er altså afgørende vigtigt, at tjenesteforsløbet for de unge officerer giver mulighed for at gøre tjeneste som skibschef i en mindre enhed. Som nævnt ovenfor er det uhyre vigtigt at skibschefen uddanner sine officerer til at blive skibschefer, også af den grund at alle officerer i deres egenskab af vagtschefer jo optræder på skibschefens vegne.

Yderligere kan der være behov for at tilrettelægge et egentlig chefelev forløb, og det er positivt at nu flere eskadrer har et særligt uddannelsesforløb og en vurdering forinden førstegangsudnævnelser til skibschef.

Det er nok værd at overveje, om ikke der burde være en introduktion til chefvirket, når man igen kommer ud som chef efter længere tids tjeneste i land.

En af grundene kunne være, at skibschefvirket skifter karakter fra en mindre til en større enhed og særlig til en større kompleks enhed. En anden grund kunne

være, at det praktisk taget er umuligt på egen hånd at ajourføre sin viden på alle de relevante områder, hvor man som chef har et særligt ansvar.

For den unge skibschef i en mindre enhed er det vigtigt både at være ekspert og leder. For skibschefen i en større enhed er ledelsesfunktionen afgørende. Det grundlæggende princip for al ledelse "at skabe plads for medarbejdernes ekspertise" bliver dermed kernepunktet for skibschefvirket tillige med fastholdelse af skibschefens kompetence i forhold til den ydre verden.

Det fornemmes, at denne kompetence undertiden kommer under pres på forskellig måde, uanset at vi alle taler om skibschefens særlige stilling, og uanset at alle vel også erkender, at uddannelsesstruktur, logistisk støttestruktur og operativ struktur alle sammen i sidste instans har til formål at sikre muligheden for skibenes virksomhed på havet.

Hvis ikke skibene og med dem besætningen og skibschefen eksisterer, findes der ikke længere noget søværn.

Det er noget nær en naturlov, at store organisatoriske strukturer bliver selvundersøttende. Tænk blot på, hvor ofte vi ironisk siger noget i retning af, "hvor vil det hele gå let på sygehuset, hvis det ikke var for alle de patienter".

Som repræsentant for Søværnets egentlige produkt og som "bruger" af alle tre hovedelementer i Søværnet bliver skibschefen en central person, når det gælder om at skabe effektivitet og professionalisme.

Det er derfor overordentlig vigtigt, at skibschefens kompetence fastholdes og måske på en række områder udvides for at matche det særlige ansvar, vi hele tiden har ment ligger hos skibschefen.

Når skibet er samtidig "bruger" af forskellige strukturer eller modtager af ydelser fra disse, bliver det eneste mulige koordineringssted - skibet.

Skibschefen løser med skib og besætning en række opgaver både af operativ, uddannelsesmæssig og materiel/vedligeholdelsesmæssig karakter. Det er derfor vigtigt, at "bureaukrationerne" ikke forsøger at styre skibene for direkte, men husker at stille opgaver. Som et nærliggende eksempel er det vigtigt at erindre, at de udmærkede "Command and Control" systemer ikke indebærer, at man har de samme "billeder" af situationen i et hovedkvarter i land som ombord.

"Command and Control" systemet i et hovedkvarter skal bruges til at skabe overblik for at kunne fordele ressourcer, prioritere opgaver og stille opgaver til underlagte enheder. Skibet søger derefter at løse de stillede opgaver bedst muligt.

Dette princip - at stille opgaver - er også meget væsentligt i ledelsesvirket som skibschef. Det er afgørende for at få en større enhed til at fungere, at medarbejderne, som besidder ekspertisen, får mulighed for at udnytte denne i en klar ledelsesramme, hvor mål og værdier er klart synlige. Dette betyder også, at der skal stilles krav til medarbejderne. Kravene vil relatere til skibsledelsens og især skibschefens mål og normer.

For de unge officerer og befalingsmænd er det vigtigt at sikre, at krav og udfoldelsesmuligheder følges ad.

Netop nu er vi på vej ind i en kraftig konkurrencesituation for at få unge, dygtige mennesker til Søværnet. En af vore konkurrenceparametre må være, at vi uddanner til selvstændige job, med ansvar og kompetence. Skal dette budskab have effekt, må det også være 100% troværdigt, og oplevelsen af at have ansvar og kompetence i jobbet må være noget, alt vort personel kan skrive under på.

Skibschefen er med til at sikre denne troværdighed.

AFSLUTNING

Fremtidens Søværn skal bygge på dygtige medarbejdere. For at tiltrække dem under alle forhold, også i en udpræget konkurrencesituation, må vi tilbyde attraktive job. Det attraktive, for den der ønsker at blive officer, må bl.a. være at få mulighed for at bestride egentlige lederjob med ansvar og kompetence, i en organisation med moderne udstyr og i en struktur, der passer til de opgaver, der skal løses.

I dette fremtidens søværn vil skibschefen, med en fastholdelse at hans særlige ansvar samtidig med at hans reelle kompetence øges, være garant for en effektiv og professionel opgaveløsning.

Det siges, at general Normann Schwartzkopf omkring besværligheden med at få organiseret hele oplægget til Golf aktionen skulle have fremhævet, at: "Det vigtige er ikke at gøre tingene rigtigt, men at gøre de rigtige ting".

Det sublime mål for en skibschef er altid: At få lov til at gøre de rigtige ting, rigtigt.

Også i fremtiden.

NYUDNÆVNTE OFFICERER VIL NØDIGT SEJLE I FØRSTE ESKADRE

Af kaptajnløjtnant Hans Ole Nielsen

Ønsket om sejlede tjeneste må være drivkraften bag ethvert ønske om optagelse på Søværnets Officersskole. Den unge nyudnævnte premierløjtnant har efter afgang fra skolen mulighed for at dygtig-gøre sig og skaffe sig praktiske erfaringer. Det vigtigste er ikke hvor eller med hvilke enheder man sejler. Det vigtigste er, at man sejler og selv er en del af det operative miljø. Jeg selv blev udnævnt til premierløjtnant 1/11 88 og gjorde, efter udchekning, først tjeneste som næstkommanderende, senere fungerede chef i inspektionskutter ved Grønland. Efter gennemgang af Videregående Officersuddannelse (VOU) fra 6/1 92 til 10/6 94 har jeg forrettet tjeneste som chef for inspektionskutter.

Når man påbegynder sin første tjeneste som officer har man et bredt udvalg af muligheder. Alt det man har lært inden for navigation, ledelse og samarbejde m.v. kan afprøves og officeren kan umiddelbart se et resultat af egen indsats. Det er vigtigt at officeren suger til sig i den første tjenestetid. Der skal høstes al den erfaring man kan hente ved egen hjælp og sidst men ikke mindst skal der læres af de erfarne officerer og befalingsmænd man møder på de sejlede enheder.

Af en halv snes nyudnævnte premierløjtnanter operativ-linie er de fleste meget kede af deres udstikning til 1. ESK. Et par stykker har endog opsøgt deres pengeinstitut m.h.p. at sondere de økonomiske muligheder for kontraktbrud i forbindelse med tjenestepligt. For mig indikerer dette, at noget helt fundamentalt er galt og man må stille sig følgende spørgsmål :

Hvad er der ved 1. ESK som afholder den unge officer fra med stor glæde at acceptere sin udstikning og gå på med krum hals ?

Er der blandt de nyudnævnte officerer et generelt ønske om ikke at forrette sejlede tjeneste ?

For at tage det sidste først kunne det være relevant, at se lidt på den generelle samfundsudvikling i relation til familiemønstret. Der er en stigende tendens i

retning af, at en del af de, der stifter familie gør det i en yngre levealder end tidligere. Mange gifter sig, eller flytter sammen i en meget ung alder og får børn. Tidligere var tendensen, at man giftede sig og stiftede familie, når man var sidst i tyverne eller i begyndelsen af trediverne. Der er således et øget pres på den nygifte unge officer. Der vil fra partnerens side være et helt naturligt krav om, at officeren deltager i børnepasning, afhentning og transport til og fra børneinstitution m.v. Det gamle familiemønster, hvor hustruen passede hjemmet og børnene samt varetog familiens økonomiske interesser, når manden var på sejlads, tilhører en længst svunden tid.

Det vil være betænkeligt om fremtidens officerskorps kommer til at bestå mennesker, der mest af alt er optaget af ønsket om at overholde en 37 timers arbejdsuge og hvis primære mål er at opnå landtjeneste nær ved hjemmet. Mennesker med lyst til sejlede tjeneste og flair for sømandskab samt en levende interesse i at få samarbejdet mellem alle personelgrupper i en sejlede enhed til at virke optimalt, er måske at foretrække frem for typen med hang til bærbare PC-ere og Top Gun.

Det må derfor være af stor vigtighed om ansøgerne til officers-uddannelsen bliver foreholdt hvilke arbejds- og funktionsbetingelser der er gældende inden for søværnet. Det fremtidige søværn må, i lighed med tiltaget om udsendelse af Søværnsorientering til hjemadressen, være på forkant med orientering af officerens familie, således at der kan skabes forståelse for de arbejdsvilkår, der til en hver tid gælder i søværnet.

Et forhold der kan gøre sig gældende ligger måske i udvælgelsen til gennemgang af Officers Grunduddannelsen. Her gennemgår ansøgeren ved Forsvarets Center for Lederskab (FCL) foranstaltning en studieegnethedsstest. For at hindre et spild af uddannelseskroner er det naturligt at vurdere om ansøgeren kan gennemføre uddannelsen på Søværnets Officersskole med et tilfredsstillende resultat. Dette er FCL gennem årene blevet gode til at vurdere, hvilket afspejler sig i, at få falder fra midt i skoleforløbet. Nu er det ikke alene FCL, der afgør hvem der optages på Søværnets Officersskole, men resultatet af studieegnethedsstesten tillægges overordentlig stor værdi. Måske burde man prioritere evnen til at gå i skole lidt mindre og i stedet tillægge motivation for sejlads og besiddelse af lederevner forøget vægt.

Den manglende kendskab til sejlede tjeneste hidrører fra den meget begrænsede sejlads, der indgår i uddannelsesforløbet. Skellet mellem det sejlede søværn og det trygge, veltilrettelagte uddannel-sesmiljø, som kadetten møder på Søværnets Officersskole er blevet for stort. Man har med udflytningen fra

Holmen måske distanceret sig yderligere, i alle tilfælde fysisk, fra de sejlede enheder. Det at man tidligere kunne smugkigge op over de matterede glasruder i klasselokalerne og se ud på de enheder der lå på Holmen var en evig kilde til inspiration og drømme hos tidligere tiders kadetter. En tilbagevenden til tiderne med forholdsvis lange uddannelsesogter til søs, i den ene eller anden form, ville kunne rette op på forholdet.

Et lille rundspørge blandt kadetter, der står umiddelbart før udchekning og udnævnelse åbenbarer flg. generelle udsagn om 1. ESK.

- Togterne varer for længe (ca. 4 mdr. med forskole)
- Man keder sig på de lange ture og der er ikke nogen udfordringer i længden.
- Stampersonellet er meget gamle i gårde og især konstablerne skaber problemer for de yngre officerer.
- Man er angst for at blive hængende i eskadren, da man ikke tror at udstikningen til 2 til 3 togter holder.
- Eskadren sælger sig dårlig på eskadreorienteringsmøderne. Man møder kun ældre officerer, der ikke fortæller om, hvad det er man som ung officer laver i eskadrens enheder. Alt den megen snak om eskadrens fremtidige strukturer og planer er nok interessant, men det man ønsker er, at at vide noget om miljøet ombord og hvilke elementer, der indgår i tjenesten i skibene.
- Mulighederne for optagelse på videregående officersuddannelse (VOU) begrænses af at man har gjort tjeneste ved 1. ESK.
- Man kan ikke gøre karriere alene ved sejlede tjeneste i 1. ESK.

Togternes længde er der sikkert ikke meget at gøre ved, med de opgaver og den tid som forlægningerne mellem operationsområderne i Nordatlanten dikterer. Så længe der skal afholdes sejlede forskole i danske farvande er der ikke umiddelbart udsigt til at togtlængderne nedsættes. Men man skal huske på, at der også er 3 - 4 mdr. mellem togterne. En tid der går med uddannelse og ferie/frihedsafvikling.

Hvis man som nyuddannet officer ikke har nogle ideer og initiativer man gerne vil have afprøvet til søs er der noget galt. Der er absolut ikke nogen grund til at kede sig. Man kan selv, som sektionsofficer, sætte simulerede øvelser i værk. Enhedsuddannelsen ombord for underlagt personel skal vedligeholdes og enhver operationsofficer vil da med stor fornøjelse hilse gode forslag til øvelsesaktivitet og uddannelse velkomment. Hertil kommer den erfaring der kan indhøstes, ikke mindst som næstkommanderende på inspektionskutter, i indenskærs sejlads, sejlads i alle former for is, samt inden for områderne administration, ledelse og planlægning.

Konstabelgruppen i 1. ESK enheder er generelt ikke ældre end i andre eskadrer. De der har haft flere togter vil selvklart fremstå som mere selvstændige medarbejdere end de folk den nyudnævnte officer mødte i sin korte tid som delingsinstruktør på Søværnets Grundskole. Dette forhold må, alt andet lige virke særdeles befordrende og stiller selvklart store krav om engageret ledelse fra officerens side. Men med den teoretiske baggrund i orden og lyst og interesse for at uddanne og motivere personellet skulle denne del af tjenesten ikke skabe flere problemer ved 1. ESK end ved andre eskadrer.

Der er intet belæg for at påstå, at udstikninger til 1. ESK oftere fraviges end udstikninger til øvrige eskadrer. Søværnet mangler for tiden et halvt hundrede premierløjtnanter og kaptajnløjtnanter og med den nuværende måde at forvalte officererne på, vil en mangel på f.eks kaptajnløjtnanter ved 1. ESK påvirke alle øvrige kaptajnløjtnanter ved eskadren. Dette er problemer som alle øvrige eskadrer også har. En del af disse problemer vil i fremtiden blive afhjulpet af et forøget samarbejde eskadrene imellem.

Eskadren skal selvfølgelig sælge sig bedst muligt på eskadreorienteringmøderne på Søværnets Officersskole. For den interesserede er der dog ikke lukket nogen port. Man kan selv tage initiativ til kontakt med en officer der har et par togter på bagen og/eller en operationsofficer og høre hvilke guldkorn de kunne sprede. Hvis man f.eks ofrede et par timer efter skoletid og mødte talstærkt op, skulle jeg kende mine kollegaer i eskadren meget dårlig, om ikke mange meget gerne ville møde op og fortælle lidt om livet i eskadren og om tjenesten i skibene.

Ingen af de officerer, der efter at have forrettet tilfredsstillende tjeneste ved 1. ESK, som har søgt VOU er blevet optaget senere end de klassekammerater fra officersskolen, der fik en anden udstikning. Hvorfra rygten om, at det er hæmmende for karrieren at sejle ved 1. ESK kommer fra ved jeg ikke, men det

det har ikke været tilfældet for nogen jeg eller mine kollegaer fra 1. ESK har kendskab til.

Selvfølgelig har eskadren i lighed med andre eskadrer en karriereplanlægning for den enkelte officer, der leder frem til en ledende stilling inden for eskadren. Man starter som VBO/KKO på THETIS-klassen, BESKYTTEREN eller som næstkommanderende i AGDLÈK-klassen. Efter et par år gennemgås videreuddannelsestrin I, og man kommer tilbage til eskadren og forretter tjeneste i ca. 2 år som divisionsofficer i inspektionsskibe eller som chef for inspektionsskuttere. På et senere tidspunkt efter Videreuddannelsestrin II kan det blive aktuelt at forrette tjeneste som næstkommanderende i inspektionsskibe (højeste funktionsniveau) og senere igen som chef for et inspektionsskib (chefniveau)

Der har altid været mange myter og forestillinger om hvad det vil sige at gøre tjeneste ved 1. ESK. Det er mit håb at jeg med dette lille indlæg har kunnet belyse nogle af de dunkle punkter mange nyudnævnte officerer helt naturligt har omkring eskadren. Det er min erfaring, at udfordringen kommer helt af sig selv og oftest i overflod, hvilket i virkeligheden gør tjeneste i 1. ESK unik. 1. ESK er mindst lige så udfordrende, problematisk, berigende og krævende som andre eskadrer, men først og fremmest er det op til den enkelte at motivere sig selv og dermed kunne motivere underlagt personel.

Dette kræver, at man har en holdning og indstilling til sit job som leder i fremtidens Søværn, der er forenelig med kravet om til stadighed at levere effektiv kampkraft og professionelt sømandskab.

STUDIEREJSE TIL ROYAL NAVY VESTINDIEN 1994

Af premierløjtnant T.N. Poulsen

Efter indstilling fra Chefen for Søværnets Officersskole tildeler bestyrelsen for Krista og Viggo Petersens Fond ved udnævnelsen til premierløjtnant en legatportion til en af de bedst beståede kadetter, som har udvist særlig interesse og evner inden for områderne lederskab og praktisk situationsbedømmelse. Legatet, der kan tildeles en kadet af operativ- eller teknisk linje har en værdi af ca. 30.000 kr og skal anvendes til uddannelsesformål i form af studierejse. Rejsen tilrettelægges af Chefen for Søværnets Officersskole i samarbejde med legatbestyrelsen, idet den blandt andet kan omfatte studieophold og sejlads med en udenlandsk flådeenhed i oversøiske farvande.

INDLEDNING

I forbindelse med min udnævnelse til premierløjtnant sommeren 1994, modtog jeg af Krista og Viggo Petersens fond, et legat på Kr. 30000. Pengene blev - ifølge aftale mellem fondsbestyrelsen Advokat T.Ingemann Hansen, professor dr.phil Ole Feldbæk og Chefen for Søværnets Officersskole brugt til en studierejse til Royal Navy. Rejsen blev arrangeret af Chefen for Søværnets Officersskole og stab. Som en del af rejseforberedelserne, fik jeg udleveretavid uniform M/94 (på prøve), til min egen og mine kollegaers begejstring.

Ifølge rejseplanen skulle jeg påmønstre fregatten HMS Broadsword 03 SEP i Caraibien. Det skulle dog vise sig at blive et problem at få rejsetilladelse, da den internationale atmosfære var spændt pga. forholdet mellem FN/verdenssamfundet og Haiti, og at det i Danmark ikke er kutyme at udsende militært personel, tjenestegørende under fremmed flag, til hot spots. På daværende tidspunkt lå det klart, at netop HMS Broadsword ville blive sat ind i en evt. kampagne mod Haiti.

Glæden var dog stor, da det lykkedes at komme afsted, og humøret var højt hele turen igennem. Det skulle blive til en meget spændende og lærerig tur, med store og gode oplevelser både fagligt og socialt.

Efter samtale med Chefen for Søværnets Officersskole inden afgang, stod det klart, at jeg selv kunne sætte målene for rejsen, og at velfærd i sig selv skulle var en del af rejsen. Derfor satte jeg mig følgende overskuelige mål:

- 1) Drage udbytte af klimaet, nyde solen og havet, samt deltage ved skabelige lejligheder, officielt som uofficielt.
- 2) Opnå kendskab til driften og operativ/teknisk virke af en britisk fregat. Herunder forståelse for skibets organisation, ledelse på divisions/sektionsniveau samt på skibet at iagttage forhold der måtte være anderledes end hjemlige, for om muligt at drage nytte af disse erfaringer.
- 3) Opnå et kendskab til Royal Navy.
- 4) Opnå en vis grad af fælles forståelse samt venskab til mine britiske kollegaer. Det sidste punkt anså jeg for det vigtigste.

BESKRIVELSE AF TUREN

Ankomst Naval Base Roosevelt Roads.

Efter at have fløjet til London og Antigua ankom jeg 03 SEP til hovedstaden på Puerto Rico, San Juan. Det var et problem at komme ud til flådestationen, der lå ca. 1 times kørsel derfra. Alle telefoner i lufthavnen var mønttelefoner, og ingen ville veksle til mønter. Efter at forhandlet med forskellige taxichauffører fik jeg endelig et fornuftigt tilbud. Vognen kunne brase sammen hvert øjeblik det skulle være, og turen indebar også påfyldning af benzin på en tankstation. Chaufføren gjorde sit bedste for at markedsføre Puerto Rico, og forsøgte ihærdigt at overtale mig til at stoppe vognen på motorvejen, for at holde ind til siden og prøvesmage de lokale kulinariske delikatesser, der blev tilberedt i vigesporer. Efter et par minutters kørsel spurgte chaufføren: "So, how do you like Puerto Rico"? "Fine" svarede jeg, men i virkeligheden fik jeg ikke kun et positivt indtryk fra varmen og de latinske rytmer. Landet gav indtryk af at være en farlig cocktail af det værste fra nord-amerikansk kultur som biler og burgers blandet med lokal religion, kriminalitet (narko) og eksotisk natur.

Ved porten til basen måtte jeg skifte til en ny taxi, der havde tilladelse til at køre på basen. Blev transporteret til BOQ (Bachelor Officer Quarters). Fik et stort værelse med **alle** fornødenheder, til en pris på 10\$ i døgnet!

Næste dag gik jeg ned i BOQs restaurant for at prøve deres brunch. Det var en stor oplevelse. Blev mødt af sorte tjenere i hvide jakker. Fik champagne, frugtjuice, kaffe, og en fremragende kold som varm buffet. Kokken stegte omeletten som man ville have den og restauranten havde en flot udsigt gennem et kæmpestort panoramavindue. Ved siden af mig sad et ældre ægtepar. Det viste sig være basechefen, som var general og frue. Om eftermiddagen sprang jeg på den lokale busrute og efter at have været hele basen rundt på 1½t, gik det op for

mig, at basen var kæmpestor. På den lokale radiostation pralede de med, at det var verdens største flådestation, arealmæssigt, det virkede sandsynligt. Basens egentlige flådestation med kajarealer var lille, men basen indeholdt ikke mindre end 4 lufthavne, der var fyldt op med fly som Galaxy, B-52, C-130, A-6 Prowler, A-6 Intruder, P-3 Orion, Boeing AWACS, Viking, Hawkeye, F-15, F-16, en fightereskadrille med russiske stjerner på halerorene, og en mængde helikoptere. Der var derfor gode muligheder for fjernkending. Basen indeholdt derudover en mængde faciliteter som skoler, colleges, supermarkeder, motionscentre, golfbane, swimmingpools, bowlinghal, biludlejning, marina, 4 strande, restauranter o.m.a. Hvis man boede her, var det strengt taget ikke nødvendigt nogensinde, at bevæge sig uden for indhegningen. Således mødte jeg 2 tidligere menige søfolk fra U.S.Navy. De havde begge giftet sig med amerikanske kvindelige officerer og havde boet på basen et par år. De var ikke overbebyrdede med arbejde og tilbragte megen tid på golfbanen. De mente selv at de havde "skudt papegøjen".

Basen var overvældende, danske forhold taget i betragtning. Serviceniveaet var tårnhøjt, ikke kun på BOQ. Man fik det indtryk, at U.S. Navy holder et højt serviceniveau på deres baser, og gør en hel del for deres officerer. De menige søfolk boede i "barakker" og omvendt i forhold til danske forhold, er der ingen tvivl om, at der er alverdens til forskel, om man er menig eller officer i U.S.Navy.

Noget af det bedste ved Roosevelt Roads var nu alligevel stranden og det 30' varme vand. Eksotisk var det, med palmer og tropiske dyr som pelikaner, hejrer og søkøer. Især pelikanerne kunne jeg godt lide. De kunne sidde i lang tid på en pæl og se kloge ud, som gamle mænd der grubler.

Indlogeret på HMS Broadsword.

Om mandagen ankom HMS Broadsword. Skibet ankom et par dage tidligere i forhold til oprindeligt ankomsttidspunkt, pga. turbineskift. Jeg ankom til frokost og blev straks derefter indlogeret. Fik en venlig velkomst af skibets næstkommanderende, kaptajnløjtnant Field, som viste sig at være en sympatisk mand og søofficer. Messemedlemmerne var alle venlige og åbne. Nogle af dem var så britiske, som man nu kan forestille sig. Kommunikationsofficeren til eksempel var en søofficer på min egen alder. Meget høflig, hjælpsom og gentleman med stort G. Han var af Royal Navy familie, og havde excentriske interesser som klassiske biler. Han havde en lidt komisk figur og kunne synge og danse, så man måtte vride sig af grin.

Messen fik jeg straks et godt forhold til. Her var en afslappet og behagelig stemning, hvor latter ofte blev hørt. Det var et rart sted at være, og serviceniveaet var meget højt. Maden var simpelthen fremragende. Kokkene var specielt hentet til officersmessenn, og de gjorde meget for at leve op til forventningerne. officersmessenn fik deres egen mad, og havde deres egen kabys,

uafhængig af det øvrige skib. Om morgenen blev man spurgt om hvad man ville have af morgenmad, og så fik man det. Briterne spiste bl.a. pølser og bønner fra morgenstunden. Det skulle selvfølgelig prøves, men vakte ikke min begejstring. Frokosterne bestod af brød og pålæg bortset fra søndagsfrokosterne, som var middage, hvor menuen eksempelvis kunne være roastbeef og yorkshirepudding. Middagene var noget særligt. Kokkene kælede for retterne, og vi drak vin til, hver aften. Bestikket var i sølv og porcelænet havde guldkanter. Man fandt ikke en kalkplet, da opvask var noget der foregik i hånden. Servietterne var i tekstil med mønster. Serveringen var personlig og foregik fra venstre. Messegasterne var altid velsoignerede med rent nypresset tøj og blanke sko. De blev holdt i kort snor af sergent steward, som havde ansvaret for at messen altid var nydelig, at betjeningen var i orden. Han havde desuden ansvaret for servicen på vores lukafer.

Det lukaf jeg boede i, lå ude for, og var med danske forhold ikke stort. Broadsword var et krigsskib med 240 mand ombord, der kunne nødvendigvis ikke være ret meget plads pr. mand. Vi var 3 officerer der delte lukaf. De to andre var senior helikopter observatører, og var specielt tilkommanderede, til nogle af de specialopgaver som skibet havde. Baderummet lå længere ude for. For at komme på toilettet måtte man gå igennem baderummet med duschkabinerne, hvilket ikke var så praktisk. Hver duschkabine havde et blandingsbatteri af tvivlsom nytte. Batteriet bestod af én regulator. For at få varmt/koldt vand skulle man skrue mere eller mindre op. Anordningen fungerede slet ikke. Rørsystemet var ydermere således specificeret, at vandtemperaturen ville gå ned/op, når nabokabinen åbnede/lukkede for vandet. Der var derfor altid en råben af "switching on/off". Alle, selv den tekniske officer, synes at udvise den største respekt for disse advarsler. På den måde kunne man selv i baderummet få sig et grin. Senere havde jeg for skade, at spørge vedligeholdelsesofficeren, om ikke det ville være passende at skifte batterierne ud med nogle mere funktionelle? "Er du tosset!" svarede VLO. "Er du klar over, hvad de koster?" - "desuden er de standard i Royal Navys skibe så alle er vant til dem!"

Vasketøjsservicen var pragtfuld. Om morgenen lagde man sit snavsede tøj uden for døren. Stewarden bragte så tøjet ned til vaskeriet. Vaskeriets personale bestod af 2 smilende kinesere. En lang tradition med at bruge kinesere som vaskegaster er helt op i vore dage bibeholdt i Royal Navy. Stadig har jeg mit messenr., 26, stående på kinesisk, i mine skjorter. De britiske officerer kunne fortælle, at man på de større Royal Navy-skibe havde meget afholdte kinesiske kokke.

Samme dag som jeg blev indlogeret, var der "sundowners" på brovingen, Kl 1800. Da skibet på dette tidspunkt havde været en måned på søen, var humøret højt. chefen, orlogskaptajn Robinson, ønskede mig velkommen, og det blev bl.a. til en en hyggelig snak om det at være tilkommanderet en udenlandsk navy.

chefen kunne fortælle om, hvordan han oplevede det, da han som ung søofficer blev tilkommanderet den hollandske marine. Samtalen var, som alle de senere samtaler med chefen, uformel, afslappet og lærerig, og jeg fik således et meget positivt førstegangsindtryk af chefen.

Om aftenen var der i land, fællesspisning for officersmessen inkl. chefen. Restauranten hed "The Brass Cactus" og var et amerikansk western-inspireret sted i San Juan. Humøret var stadig højt, og det varede ikke længe, før der udspillede sig tumultagtige scener. Under loftet hang et stort TV, der viste amerikansk fodbold. Hver gang der var "touch down" rejste alle sig op og løb rundt om bordet. Således kom man til at spise og drikke videre af en fremmed mands mad/øl. Samtidigt gik store steaks rundt på gaffler. Servitricerne var meget nervøse og bad os om at dysse os ned. Det skulle de aldrig have gjort, det var ligesom at kaste benzin på et bål, og de blev i stedet mødt med komplimenter såvel som invitationer. Aftenen blev sluttet af på "Papa Joe's", som udmærkede sig ved at have letpåkledte optrædende damer.

Næste dag blev jeg officielt budt velkommen af chefen. Han havde fået forberedt en plan til introduktion af de forskellige divisioner og mente der ud over, at den bedste måde at få et fornuftigt ophold på, var ved at selv at udvise initiativ. Det var fint at høre. Personligt var jeg glad for ikke nødvendigvis at skulle gennemgå en udcheckningsfase på broen. En opgave, der ville have krævet meget tid og energi. Nu var muligheden åben for at opleve og udforske hele skibet, samt at deltage i det jeg havde lyst til. Det kunne simpelthen ikke have været bedre.

Om eftermiddagen fik skibet besøg af en delegation af argentinske officerer til cocktailparty. De kom fra en argentinsk torpedobåd, der opererede i samme område, og deltog i samme operationer som Broadsword. De britiske officerer virkede en smule klemte ved dette besøg, men udfaldet var en stor succes. En argentinsk løjtnant imponerede mig meget ved et udbredt kendskab til Standard-Flex konceptet, såvel som danske undervandsbåde!

Senere på dagen modtog skibet et par britiske løjtnanter, som var tilkommanderede som kadetter, og søtrænere. Ved deres ankomst byttede alle skjorter/distinktioner etc., og udgav sig for en anden. Personligt udgav jeg mig for en estisk udvekslingsofficer. Spøgen blev omhyggeligt opretholdt og udbygget om aftenen, da officersmessen igen foretog en ekspedition til San Juan. De argentinske officerer var med, og vi besøgte et meget stort og prangende hotel: "El Conquistador". Swimmingpoolkomplekset bestod af 7 swimmingpools med boblebad imellem. Baren var meget hyggelig og lavede gode drinks, og kommunikationsofficeren introducerede mig for "Horse's neck" som han mente var en superb og klassisk drink.

Onsdag formiddag var der lunch på den argentinske torpedobåd. Argentinerne var alle flinke og rare. De så uden tvivl meget op til deres engelske kollegaer,

hvilket afspejlede sig lidt i stemningen. Kommunikationsofficeren der dagen i forvejen havde udgivet sig for at være doktor, løb hele linen ud, og havde nu problemer med at give kadetterne de nødvendige vaccinationer i form af intramuskulære injektioner. Eftermiddagen blev tilbragt på stranden. At nyde solen og vandet. Derudover spillede vi volleyball og drak øl. Argentinerne holdt et BBQ, men de amerikanske marinesoldater var skuffede over at argentinerne tilsyneladende ikke drak eller spiste noget. Det problem fik vi hurtigt rådet bod på. I en håndvendning drak vi alle deres øl og spiste alle deres burgers. Da protesterne ankom var det stort set for sent. Om aftenen var der fællesspisning på "Finnigan's". Anledningen var, at flere af skibets officerer skulle afgang. På dette tidspunkt gik det op for mig at skibets driftsofficer Guy virkelig var skør. Han sad og sang nogle hjælpeløse sange og blev akkompagneret af skibet dykkerofficer, Nigel samt Phil der var kaptajn fra RM. Til samme anledning havde Guy medbragt nogle store skraldespandslåg som udgjorde instrument.

Om torsdagen tog jeg med på en tur til Puerto Ricos tropiske regnskov. Det var en spændende og god tur. Specielt de små løvfrøer kaldet "Kee-Qui" imponerede med en høj klar kalden, som lød mere som fuglefløjt.

Fredagen stod i badningens og snorklingens tegn. En gruppe fra messen tog til Fajardo og lejede 2 store power-boats. Vi sejlede med 35 knob ud til nogle små øer, og dér nød vi simpelthen paradiset. Det var en skøn skøn tur, som blev sluttet af med øl på marinaens bar. De glade givere var 2 amerikanske veteraner fra "the big one". De var skrupskøre og berusede. Den ene havde ingen tænder i munden og en klap for det ene øje. De skulle videre og hoppede med største selvfølgelighed ind i en stor 4-hjulstrækker. Resten af weekenden forløb stille og roligt, med tid til både god mad og solbadning.

Afgang Roosevelt Roads.

Mandag morgen afgang Broadsword fra Puerto Rico. Brorganisationen ved afgang var meget stor. Næstkommanderende havde vagten ud, og stod placeret på Monkey Island sammen med navigationsofficeren (note 1), der stod klar med en række oplysninger, som han havde forberedt. Navigeringen ud var optisk. Der blev således taget en mængde pejlinger, idet en plads ikke blev accepteret medmindre den udgik fra 3 pejlinger. Da skibet var klar af havnehullet overtog navigationsofficeren vagten og fortsatte sin navigering ved hjælp af pejlinger som han fik af vagtchef 2 eller en anden (note 2). Vagtchefen overtog efter navigationsofficeren, da skibet var klar af anduvningen, og skibet faldt hurtigt til ro. Søen var så smukt blå og vejret var det bedste. Delfiner og flyvefisk sprang for boven.

Inden afgang havde jeg været meget spændt på, hvordan skibet opførte sig i søen. Det lange slanke skib skar sig simpelthen igennem søerne. Det lå godt og havde nogle rolige, behagelige bevægelser. Det skal dog anføres, at jeg på intet

tidspunkt oplevede skibet i hårdt vejr. Briterne selv mente at det var et meget uroligt skib og henviste til ældre typer som Leander.

Om tirsdagen havde jeg 04-08 vagt som vagtchef 2. Procedurene omkring helofralægning og landing var omfattende. Til sin hjælp havde vagtchefen forskellige manuelle vindberegnere, checklister og O-rummet. Checklister var det hele taget noget man i høj grad benyttede sig af. Vagten indebar også bjærgemersøvelser. Briterne benyttede sig af en manøvre, hvor man vendte rundt til en kurs der lå tværs i forhold til vinden. Efter at have passeret bjærgemerset vendte man rundt igen til modsatte kurs. Man skulle således gerne have sejlet rundt i en cirkel og ligge på en kurs tværs af vinden, til luv af bjærgemerset. Jeg kunne ærlig talt ikke se det snedige i manøvren og hverken vagtchef eller vagtcheffelever så ud til at beherske metoden fuldkommen. Jeg spurgte hvorfor man ikke benyttede "Williamsons turn", og fik svaret "at det var for let, og at det var noget man kunne bruge i mørke". Spørgsmålet er om en sådan situation ikke er udtryk for at gøre tingene mere komplicerede end hvad nødvendigt er? Om vendt gav øvelsen god erfaring i "ships handling".

På havet var der en del flytrafik, såsom AWACS og F-16. Det var noget der vakte chefen opmærksomhed. Selv om de blev verificerede som venlige, så chefen sig ikke tilfreds før de var væk af vejen. Dette forbavsede mig lidt, men når man tager området i betragtning, og den internationalt spændte situation var det en naturlig konsekvens. En tilføjelse er, at COM Robinson selv var pilot og tidligere eskadrille-chefen. Han, om nogen, kunne således forestille sig, hvad modparten i luften måtte have af opgaver.

Dagen fortsatte med masser af aktivitet. Gummibåde blev søsat med RMs ombord, i specielt ærinde. Solnedgangen og et par svalende "sundowners" blev nydt i brovingen. Aftenmåltidet blev efter invitation indtaget i chefen saloon. Det var en hyggelig middag med god konversation. Vi var næsten færdige med at spise, da ordren "hands to emergency stations - crash on deck" lød. Helikopteren havde mistet en motor. Dette var kritisk, da den tilbageværende gearkasse ville blive højt belastet pga. den høje lufttemperatur. I løbet af ingen tid var skibet rigget til og klar til at tage imod en evt. nødlanding. Besætningen udførte forberedelserne hurtigt, effektivt, og med knusende ro. Arbejdet havde karakter af en opvisning, og der var ingen tvivl om at besætningen i den slags situationer var velforberejdede og meget professionelle.

Næste dag overværede jeg den første af mange Replenishment at Sea-operationer. Det var spændende, men rutine for besætningen.

Om eftermiddagen blev jeg overført til oileren RFA Oakleaf. Ved ankomst startede en brandøvelse. Øvelsen var omfattende og tog næsten 1½ time, med alle mand i sving. Også på Oakleaf "gik man virkelig til den" i den slags øvelser. Skibet var en stort, næsten 200m langt, og en dødvægt på næsten 40.000t. Fik tildelt eget lukaf med bad og toilet. Skibet rådede over faciliteter som kondirum

og indendørs svømmebassin. Middagen bestod af ikke mindre end 5 retter og som på Broadsword var betjeningen personlig og højtidelig. Stemningen i spiserummet kunne slet ikke måle sig med den på Broadsword. Atmosfæren var nærmest som i et kapel. Ingen sagde rigtigt noget. Stewarderne stod rør i et hjørne og kiggede på.

Selv om broen var veludstyret med moderne instrumenter, var morgenvagten ikke spændende. Arbejdet foregik som på et civilt skib, og var mere trivielt end på et krigsskib. Det skal dog indrømmes, at udsigten over havet og dækket gav et sug i maven, og det at kigge de 30 m fra den ene brovinge igennem broen til den anden, var højst imponerende. Skibet rullede en del (fladbundet) og besætningen frygtede for hjemrejsen, hvor skibet i ballast ville rulle så meget som 30 grader til hver sin side.

Om morgenen ankrede skibet op ud for St. John, Antigua. Tre navigatører udførte efter min mening én mands arbejde. Én navigatør tog radarafstande (pejlinger under kysten) og en anden plottede. Den tredje navigatør stod for antikollision, mens chefen førte tilsyn.

Efter ankring ankom en mellemting mellem en affaldsbåd og et fiskefartøj, "Miss Kenya", for at føre os til land. Skibet var i en rystende dårlig forfatning, hvilket ikke syntes at genere de to indfødte smilende bådførere. Vi havde en spændende dag i land, om end jeg blev overrasket over hvor primitivt de indfødte levede. Deres beboelser var hytter og huse bygget i lette materialer, ofte i en elendig forfatning. De indfødte syntes at leve livet på deres helt egen rolige måde. De rettede ikke nogen særlig opmærksomhed mod os, hvilket nok skyldes, at øen havde turisme som stor indtægtskilde.

Næste dag blev Oakleaf beordret mod Haiti. Skibet begyndte derfor at forberede Replenishment at Sea med Broadsword. På samme tidspunkt fik jeg af næstkommanderende en grundlæggende introduktion til skibet, dvs. dækket, rør-systemer, riggene, pumperum, olieprøver etc. Det gav mig et indtryk af hvilke problemer Oakleaf havde, og hvilke forholdsregler skibet måtte tage i forbindelse med en fælles operation som Replenishment at Sea. Om eftermiddagen lettede skibet anker. Det var utroligt at være med til. Ankerspillet var kæmpestort og alle holdt vejret da det flere tons tunge patentanker, indhyllt i ler, brød overfladen. Efter Replenishment at Sea om aftenen med Broadsword, blev jeg overført til samme, og følte mig straks hjemme igen. Snuppede med en kop te i messen, så en videofilm, og hoppede så på køjen, glad for at være tilbage igen.

Lørdag den 17/9 havde vi volleyball-turnering på flydækket. Det skylder jeg en kommentar. Spil og sport i det hele taget, var utroligt populært på Broadsword. Hvad enten det var volleyball (hvor bolden havde snor i for ikke at flyve over skibssiden), cricket, kortspil ludo, quiz eller selskabslege, så var briterne utroligt glade for at spille og lege. Lige så snart de fik muligheden for det, kastede de sig over spil og sport, med den største entusiasme. I den

forbindelse havde vi mange gode timer. Skibet havde en sportsinstruktør med rang af konstabel, der kørte træning 3 gange om dagen. Det var frivillig træning og ingen kunne undskylde sig med, at de skulle på vagt, de forskellige tidspunkter taget i betragtning. Træningen var **rigtig** god. Hård, alsidig intervaltræning og styrketræning, på et højt kvalitetsniveau. Træningen var meget populær, så det blev nogle store hold, der sprang rundt på dækket. Mange af pigerne deltog også, og var i forbavsende god form. Andre foretrak at løbe sig en aftentur på 01-dækket. Det var helt almindeligt at jogge sig en tur i solnedgangen, og man kunne såmænd opnå en helt pæn distance hvis man gad at løbe et passende antal omgange.

Om søndagen var der gudstjeneste. Helikopter observatøren prædikede (han var ved at uddanne sig som prædikant i Royal Navy igennem brevscole). Han sagde nogle gode ting, og gjorde bl.a. opmærksom på de svære vilkår de indfødte havde på øer som eks. Haiti og Cuba. Kommunikationsofficeren og vedligeholdelsesofficeren spillede på fløjte henholdsvis trompet. Helikopter observatøren havde store planer om at udvide "bandet" med også et kor og udvide repertoiret med gospel!

Derefter løb en brandøvelse løb af stabelen. Bekæmpelsen gik hurtigt og var effektiv. Under øvelsen fremlagde næstkommanderende situationsmeldinger. Et af mange eksempler på det høje informationsniveau, der var Broadsword. Næstkommanderende stod også for debriefingen, der var grundig. Brandbekæmpelsen ombord var mere kompleks end vi kender den fra danske skibe. SPO (ships protection organisation) var opdelt i 3 lag: 1) Deterent force, 2) Responce force og 3) Augmentation force. Første lag bestod i bekæmpelse på stedet. Næste lag bestod i bekæmpelse med røgdykkermasker, men ingen dragter, og sidste lag bestod af egentlige røgdykkere. Røgdykkerne skulle være på stedet inden 9 min. Dette tidsrum virker som lang tid, men ved at overvære brandøvelserne fik man det indtryk, at angrebsholdene (attack-parties) var meget hurtige til at afløse hinanden. Man må ydermere erindre, at metoden er udviklet gennem dyr købt erfaring.

Om eftermiddagen spillede vi cricket, havde baderulle, og nød "indendørs sundowners" inden middag. Efter middag så vi spolefilm, med chefen placeret forrest. I pausen kom stewarden rundt med forfriskninger som is eller popcorn.

Vagten mandag formiddag på broen bød på noget nyt, nemlig "machinery breakdown exercises". Ledende befalingsmænd i T-div stillede forskellige fiktive opgaver som eks.: +smøreolietryk, for høj temp. på turbine, vibrationer på skrueaksel etc. Gasterne i T-div fik således utroligt travlt med at udbedre skader og havarier. Øvelsen i maskinrummene fungerede således primært som kontrol og øvelse i at opretholdelse af havariberedskab. På broen var der nøje retningslinier for hvad der skulle gøres i en given situation, og hvad der skulle kommunikeres videre til kontrolrum. Procedurerne på broen såvel som i maskinrum

var ret komplekse. På broen benyttede vagtchefen sig af et kendskab til, og opslag i checklister. I maskinrummene var gasterne nødsaget til at lære de rigtige procedurer til en given situation, the hard way. En mængde personel deltog i sådan en øvelse, der strakte sig over en hel dag og spændte over en hel A-4 side med "cases"!

Deploivering til Haiti.

Tir 20/9 skulle også blive en spændende dag. Det lå nu fast, at skibet ville blive deployeret til Haiti. Operationerne derude var allerede igang, og United Kingdom blev repræsenteret af en anden fregat; HMS Lancaster (type 23). Dels fordi skibet var udstyret med kanon til Naval Gunfire Support, og fordi Broadsword på det tidspunkt var involveret i andre opgaver med høj prioritet. Nu skulle Lancaster afløses, og vi skulle primært operere i et område vest-nordvest af Haiti. Først aflagde vi dog et besøg på Antigua. Under havnemanøvren gik jeg på fordækket for at overvære arbejdet. At klargøre ankeret tog **utroligt** lang tid, og foregik ved at en SG stod og kommanderede et helt hold, der kun udførte hvad de fik besked på. Da de var færdige, sad der, til min store forundring, stadig en blakestopper med split i. Procedurerne synes at være unødigt omfangsrige, involverende et stort antal mennesker. Og efter danske forhold var ankeret jo ikke klar til at lade falde!

Efter frokost ankom COMUKTG Rearadmiral Grettin. Han besøgte O-messen og gik høfligt rundt og hilste på alle. Én af kadetter havde for skade' at introducere sig selv som senior young officer, idet han havde været 2 uger længere om bord end de andre kadetter. Vedkommende hed da senere aldrig andet end Senior YO. Han blev senere af næstkommanderende forfremmet til Squadron YO.

Formålet med admiralsens besøg var bl.a. at informere om Haitiopgaven. Han fortalte, at det primære mål for Broadsword, var at "vise flaget" samt at opretholde embargoen mod Haiti. Han refererede til de britiske og danske skibe i Adriaterhavet, og sammenlignede med opgaverne der. Han roste Niels Juelklassen som han havde besøgt i Adriaterhavet. Han talte om den fleksibilitet og alsidighed de danske vagtchefer udviste i arbejdsopgaver, der var omfattende/mangfoldige, sammenlignet med britiske forhold. Han opfordrede alle i messen, der ville få mulighed for det, til at besøge et dansk krigsskib, for at se hvordan vi arbejder.

Kontreadmiralen kunne endvidere give et overblik over den umiddelbare situation i Royal Navy, hvad angår materiel, institutioner, uddannelser etc. Han havde arbejdet i det engelske forsvarsministerium, involveret i et framework-arbejde omhandlende Royal Navys fremtid, og fortalte om dette. Det var interessant at høre om. Hovedbudskabet var, at man havde fået styr på rationalisering af baser og skoler. At alle ældre skibe ville blive udfasede. Hvad angår fregatter, alt

ældre end type 22 batch 2, herunder Broadsword, som efter dette sidste togt sandsynligvis skulle sælges til Sydamerika (Broadsword er nu solgt til Brasilien). Desuden at designarbejde til en afløser for type 42 var igang, såvel som for en ny type fregat.

Resten af eftermiddagen tilbragte vi i land. Tidlig aften afsejlede vi mod Haiti. Under sejladsen gennemgik vi i fjernkendingsundervisningen nogle af de enheder vi ville møde derude.

Næste dag, torsdag, ankom vi til Haiti. Der var straks lagt op til spændende fjernkendning, med en mængde fly og skibe i området (note 3). HMS Lancaster blev afløst ved en smuk steam-past.

Om fredagen fik jeg af SSG Robertson en grundig og god gennemgang af skibets SA80 riffel samt 20 og 30mm kanonerne. Disse kanoner imponerede meget. De var velholdte og klar til brug. I det daglige arbejde brugte våbengasterne lang tid på vedligehold og træning. De gik og nussede om deres våben, som var det kæledyr. På den dobbelte 30mm kanon kunne en simulator påmonteres i stedet for sigte. Forskellige scenarios kunne vælges på simulatoren. Efter endt øvelse gav maskinen en dataudskrift, så man kunne aflæse sin præstation. På den måde kunne gasterne opretholde en høj grad af beredskab, uden at benytte live ammunition. SSG Robertson var meget stolt af sine skytter, og pralede med, at han sandsynligvis havde Royal Navys bedste 20mm skytter! I det hele taget var våbendivisionen en god div. Folkene udviste en fantastisk begejstring og entusiasme som smittede.

På dette tidspunkt var bordingerne allerede godt igang. Broadsword havde sine egne bordingteam, dannet af den faste besætning. Gasterne var alle uddannet på kursus i land, og kunne entre både fra dinghy og helo. Som det blev udtrykt, så måtte skibet være i stand til at løse pålagte opgaver med egen besætning, og benyttede sig derfor ikke af commandosoldater. Bordingholdende udførte efter min bedste overbevisning et yderst professionelt stykke arbejde. Ofte blev holdet ledt af en teknisk officer og en dæksbefalingsmand, således at de hver især stod for beregninger/papirarbejde henholdsvis intern eftersøgning. Påklædningen var ganske almindelig arbejdsuniform med baret og riffel over skrå.

Fredag eftermiddag blev tilbragt i O-rummet. Jeg var med til måludpegning/kalibrering af radarsigte ved hjælp af TV sigte. Det foregik ved at heloen fløj ud i en given afstand, med åbne døre så skibets TV-tracker kunne se et lille radarsvarermål inde i heloens kabine. Derefter kunne man korrigere radarsigtet for præcis radarmålfølgning. Gasterne i O-rummet var tilsyneladende glade for deres arbejde og fortalte gerne om hvad de lavede, deres uddannelse og fremtid. Dem af dem der var "leading hands" havde et ret stort ansvar, og havde i det hele taget mange års erfaring og megen træning bag sig, for at komme så langt. Som eksempel kan nævnes at deres flight-controller var leading hand. Et ansvar som på søværnets skibe varetages af en TDK-uddannet officer.

Fredag aften så jeg en sjældnen gang chefen på brovingen for at få det sidste sol inden solnedgang. Da skibet begyndte at dreje til bagbord, forbød chefen alle drej, også selv om skibet var ved at sejle ud af vores dedikerede boks. Det vakte i sandhed moro på broen, bortset fra den kvindelige vagtchefelev, der mildest talt så forvirret ud, chefen skulle have sol, og som han sagde til mig "I intend to use my position as Captain!"

Lørdag 24/9 løb "The Great Frograce" af stabelen. Hotdogs, øl og frograce på flydækket. Otte races, med 4 frøer i hvert race. Hver frø blev solgt på auktion, og der blev væddet på hver enkelt frø. Med korte intervaller blev oddsene højtideligt holdt op på en stor plade. Frøerne var ca. 1/2m høje udskåret i krydsfiner og malet i forskellige farver. Ved at trække i 2 snore, der gik gennem frøerne, kunne man få dem til at "hoppe" frem, kapløbet var igang. Der var et farligt leben og liv på flydækket. Stolt var jeg, da jeg opnåede status af "frogchampion".

Søn 25/9 gik vi helt ind under kysten, foran Port au Prince. Her lå store dele af den udkommanderede FN-styrke, en stor mængde af skibe og fly. Ikke mindst for de indfødte må det have været et overvældende syn. Af skibe som imponerede i kraft af deres størrelse, kan nævnes: Spruance-cl destroyers, Amphibious Assault skibe af WASP-cl, Amphibious Command skibe af Blue Ridge-cl, hospitalsskibet USS Comfort, en mængde Support skibe, og ikke mindst hangarskibe, herunder USS America, som vi passerede tæt. Der var en del aktivitet i området, som bl.a. gav udslag i form af helikopter og radiotrafik samt udveksling af personel mellem skibene. Nogle af aktiviteterne som Broadsword deltog i, blev til fælles operationer. Som eksempel kan nævnes fælles bordinger med amerikanerne og fleet-work med den hollandske fregat "Willen van der Zaan". Sidst nævnte øvelse var virkelig spændende. Stationing speed var 28 Kn, og roret blev til tider lagt så langt ud som "helt over". I sådanne øvelser imponerede briterne. Der var slet ingen tvivl om, at det var noget de havde styr på.

Mandag formiddag tilbragte jeg i O-rummet. Fik en god snak med ESM-operatørerne om deres arbejde, træning og liv ombord. Bagefter fik jeg af sonarsergenten, en grundig gennemgang af skibets sonarsystem. Det var en spændende introduktion til helt nyt grej. Broadsword havde 2 skrogmonterede sonarer hvoraf den ene var så godt som ny. Skibet var ikke, som andre nyere skibe i klassen, udstyret med towed-array. Sonarkontrollen havde dagslydsdisplay, fingertouchkeyboard, præsenterede et væld af informationer, og var, sammenlignet med andet elektronisk grej ombord, et udtryk for ny teknologi.

Senere på aftenen havde vi live skydning, small caliber, bredside. Den involverede del af besætningen og chefen, var koncentrerede om opgaven og klar i god tid. Da det gik løs, blev kommandoerne i brovingen råbt, med en utrolig intensitet, styrke og aggressivitet. Det var lige før, at inter-com ikke var

nødvendig! Lydstyrken fra skydningen var enorm og synet frygtindgydende! Ildkraften fra håndvåben, maskingeværer, 20 og 30 mm kanoner var overvældende. De var i høj grad våben som briterne satte deres lid til. Erfaring ikke mindst fra Falkland-kampagnen, har vist, at det er vigtigt at få så meget bly ud som overhovedet muligt, for at opretholde besætningens kampmoral. Samt, at der med gode trænedes skytter er en vis sandsynlighed for at skyde indkommende fly ned.

Tir 27/9 havde vi Replenishment at Sea med Oakleaf via light jackstay. Om eftermiddagen var der "damage control training" (forreste sektion). Denne type undervisning var også ny for mig. Har ikke oplevet noget tilsvarende i søværnet. En dag om ugen blev én sektion grundigt behandlet. Undervisningen foregik ved at hold blev guidet rundt i sektionen, og fik fremvist havarigrej, brandslukningsudstyr, pumper, ventiler, eltavler, farlige stoffer og steder som ville udgøre en særlig risiko under brand etc. Ideen med denne undervisning var god, og nok også nødvendig på et så stort skib. Eftermiddagens træning indebar, for at det ikke skulle være løgn, en maks.test. Puha!

Næste dag fik jeg en rundvisning i SEA-WOLF magasinerne hvor et antal missiler stod klar til brug. Senere på dagen gik jeg i maskinen for at overvære "machinery breakdown drills" set dernede fra. Gasterne fik virkelig lov til at arbejde, og fik hård og personlig kritik under debriefingen, hvis de havde lavet fejl. Der er ingen tvivl om at personellet var veltrænet. Det skal tilføjes, at hver mand, i hver havarisituation, skulle gennemgå en række fastlagte procedurer i den rigtige rækkefølge. Når denne arbejds metode ikke blev fulgt, gik det galt. Kommunikationen foregik via mics der var hængt op strategiske steder. Høreværnene havde indbygget modtagere, og gengav kommunikation fra kontrolrum. Maskinrummet havde således gode og effektive kommunikationsforbindelser til kontrolrum. Så gode, at kommunikationssystemet blev for flittigt brugt. Kostbar tid blev brugt til kommunikation, og proceduresnak, i stedet for egentligt arbejde. Var der snak om et brud på briternes eget princip, om ikke at gøre sig for afhængig af sårbare systemer/arbejds metoder/materiel?

Viewet over Port au Prince var fantastisk. Helikopter divisione tilbød om torsdagen flyvture, for dem der var interesserede. Fra luften kunne en del af FN-styrken iagttages, og der var mulighed for at fotografere vores eget skib. Om fredagen spillede vi "swedish longball". Det var ret sjov. Vores kollega Bryan Adams (alder midt i 40'erne) gik virkelig til den, så han kurede hen over flydækket, og tabte sine briller - det var svært ikke at grine! Turneringen endte da en batter tabte battet over siden! Om aftenen havde vi quiz-aften igen. Vi var desværre ikke bedre end sergenterne.

De sidste to dage på Broadsword blev lidt hektiske. Den 1/10 sagde jeg farvel til chefen og takkede for opholdet. Om eftermiddagen spillede vi volleyball, og om aftenen arrangerede officersmessen BBQ på flydækket, for alle. Det var er

rigtigt godt arrangement, hvor jeg fik lejlighed til at snakke lidt med de forskellige, og i øvrigt sige farvel. På et tidspunkt modtog jeg en invitation til sergent messen. Der blev det jo så til lidt fest og øldrikning. Selskabet udviklede sig ikke helt stiltfærdigt, og efter at have danset lidt på bordene, overgik selskabet til "crash deck landings". Nogle af deltagerne løb rundt med armene ude og agerede helikopter i nød, nærmere bestemt "fire on engine". Deltagerne tog tilløb til, og foretog en nødlanding på borde, der til samme formål var sat sammen og smurt med madolie. For enden af landingsbanen stod så et attack-party klar med passende slukningsmidler! Oprinnet medførte desværre, at næstkommanderende var blevet vækket. Det var stort set det værste der kunne ske, og messedeltagerne modtog da også en straf; en måneds forbud mod indtagelse af alkohol.

Ankomst Colombia.

Søndag ankom vi stadsmæssigt til Cartagena, Columbia, i hvide uniformer og afgivende salut. Der var varmt og trykkende. Efter at have fået et par afskedsdrinks på DROs og undertegnede afsked, bevægede vi os til en passende swimmingpool, ved et af byens bedre hoteller. Det var ren fornøjelse, og sjov var det også. Vi spillede volley i poolen, og hver gang Guy ramte bolden, røg den lige hen i hovedet på en flok ældre sure amerikanske pensionister! Til sidst blev bolden konfiskeret, så vi fortsatte til stranden, hvor en øl kostede 3 Kr. På stranden blev man overfaldet af lokale, der ville sælge alt mellem himmel og jord. Til og med et elektrisk chok for en dollar!

Næste morgen gik rejsen til Miami. Blev i tjenestevogn kørt til lufthavnen af en britisk forbindelsesofficer. Det var sandelig god service. Rejsen til Miami forløb uden problemer. Ved ankomst lejede jeg straks en bil, og fortsatte mod Key West, det sydligste punkt i USA.

Key West.

Det viste sig, at der i Key West lå en stor Naval Air Station. Jeg indkvarterede mig derfor på BOQ, og oplevede samme høje serviceniveau som i Puerto Rico. Den næste uge tilbragte jeg, ved stranden, ved poolen, på revene: både snorkling og dykning, på fisketur (Marlinfiskning) m.m.

Ved poolen mødte jeg 2 canadiske befalingsmænd, som jeg fik en god sludder med. De kom fra den canadisk destroyer "Terra Nova", som også var med ved Haiti. Det blev til en god snak om alt fra navy og piger til jagt og fiskeri.

Fisketuren var en stor oplevelse. Selv fangede jeg en stor barracuda, men en kvindelig deltager fik en stor "sailfish" på. Skipper skød på størrelsen ca. 8 fod, 80 pund. Den var i hvert fald stor, og kæmpede bravt for at slippe af. Efter at have hevet den ind, slap vi den løs igen. Også dykning var storslået med en mængde fisk i alverdens farver. Også barracudaer og et par "nurse-sharks" kom vi tæt på.

På Key West var stemningen tilbagelænet, påklædning; T-shirts og shorts. Der var både god live-musik at opleve, og god mad at spise. Ikke mindst, hvis man var glad for sea-food. På barer og restauranter kunne man eksempelvis få rå retter som østers, dagens fisk o.m.a. Det smagte fantastisk godt, og var ikke dyrt.

Rejsen havde nået sin ende, og det var med vemod, at jeg sagde farvel til det vestindiske område, og en masse gode oplevelser. Rejsen hjem forløb problemfrit.

INDTRYK AF SKIBET

Broadsword var uden tvivl en meget stor fregat: 4500t fuldtlastet. Det tog lidt tid at finde rundt i skibet, måtte i starten spørge om vej. Det indre layout var nu egentlig forholdsvist systematisk bygget op, og man fangede hurtigt ideen. Skibet blev sin tid bygget som en naturlig efterfølger til ældre type som *Rothesay* og *Leander*. Broadswords skrogform under vandet var næsten den samme som disse tidligere succesfulde skrog, over vandet kunne man se en sammenhæng bl.a. i den hævede bak. Ved konstruktionen af skibet har man således, traditionen tro overført det bedste fra ældre typer. Broadsword blev oprindeligt bygget som en ASW-fregat, den første rene missilfregat. Et koncept man gik væk fra efter Falklandskrigen, hvor evnen til at yde Naval Gunfire Support var ønskværdig.

Da jeg kom om bord, anmodede chefen om, at jeg tog "70'er brillerne" på. Og der er ingen tvivl om at en type 22, da den var ny, har været et overvældende moderne våben. I dag fungerer Broadsword som en multipurpose fregat, med hovedvægt lagt på Anti Surface Warfare. I den forstand er skibet stadig overvældende, specielt når man tager i betragtning, at skibet er udstyret med en af verdens bedste marine-helikoptere, *LYNX*, udstyret med *SEA-SKUA* missiler og *STINGRAY* torpedoer. I krigstid vil dette antal blive forøget til 2. Skibets chefen og operative officerer pegede selv på, at netop helikopterens rolle, var af største betydning for skibets effektivitet. Mon ikke fremtiden også for det danske søværn, vil indebære brugen af helikoptere i ASUW- rollen?

Divisionerne.

Det daglige arbejde i divisionerne var genkendeligt. Operations- og forvaltningsdivisionen fungerede som på et dansk skib, men adskilte sig noget.

Mange af systemerne af ældre type. Mit indtryk var dog, at det var grej der fungerede. At udstyret var ældre havde den fordel, at personellet vidste, hvordan de skulle forholde sig i en given situation, omvendt gik noget af udstyret oftere ned, end nyt, eksempelvis skibets 910 trackere. Hvad udstyr angår, er der en klar forskel til det danske søværn. Vi ville nok, på et tidligere tidspunkt have skiftet maskineri, elektronik og våbensudstyr ud med noget nyt. Forskellen består i

tilgangen til ressourcer. Vi må i langt højere grad passe på det vi har/holder ved lige, hvor Royal Navy efter en passende årrække kan forvente en helt ny skibsklasse.

I løbet af togtet kom jeg godt igennem divisionerne, og benyttede mig af mulighederne for at følge det daglige arbejde, såvel som øvelser.

Organisation.

Egentlig var skibet i dets organisation, både hvad gælder materiel samt personel-forhold, at sammenligne med et dansk krigsskib. Der var ikke de store forskelle, om end enkelte områder sprang i øjnene.

1) Arbejdet i teknisk division blev i høj grad ledet af sergenter og seniorsergenter, med stor erfaring, rutine og autoritet. På Søværnets skibe er officerer nok i højere grad deltagende både i praktisk arbejde og uddelegering af dette. Udviklingen i vore nyeste skibe, har været, at sergent-trinnet i teknisk division stort set er elimineret. At den menige i teknisk division har fået større ansvar og arbejdsområde, og at hen refererer direkte til en teknisk officer. Det tekniske område på Broadsword illustrerede tydeligt en anden arbejdsmetode og fordeling.

2) Det var tydeligt at divisionerne var meget store, i hvert fald set med danske øjne. Det ligger klart, at årsagen til dette, er, at netop de 2 divisioner, er de mest personelkrævende i tal, hvis man vil opretholde et højt beredskab, og være klar til kamp når det beordres. Det ligger også klart, at det daglige arbejde i alle divisioner, havde indlagt et stort antal øvelser og arbejdsprogrammer, til formål at træne og styrke et sådant beredskab. Spørgsmålet er, om man kan opretholde et tilsvarende beredskab med mindre personel, evt. ved hjælp af andre metoder? Diskussionen var interessant og var oppe og vende flere gange. Man kan opnå store rationaliseringer ved brug af moderne materiel, at uddele mere arbejde og ansvar til bedre uddannet personel, i en mere fleksibel organisation. Men nok på bekostning af udholdenhed og sårbarhed. Diskussionerne illustrerede vi med skibstyper. Standard Flex 300 er netop et udtryk for et moderne skib, der skal fungere med et minimum af personel, samt højteknologisk udstyr. Flere af de britiske officerer stillede sig skeptiske over for sådan et koncept, og stillede mig i den forbindelse et par "ubehagelige" spørgsmål.

3) I forbindelse med arbejdstilrettelæggelsen, var det tydeligt, at arbejdsområderne på Broadsword var mere afgrænsede, og at de enkelte arbejdsprocesser uanset division, var mere strukturerede og involverede flere folk, end det vi i søværnet er vant til. På Broadsword virkede det naturligt, at man brugte de personaleressourcer der var til rådighed. Dette sikrede at alt blev udført med en høj grad af *sikkerhed*. Det var tillige imponerende at observere med hvilken grad af *grundighed* det daglige arbejde blev udført i. Som eksempler kan

nævnes, at skibet, trods dets høje alder, var *meget* velholdt, og *særdeles* rent og pænt.

4) Ydermere havde Broadsword to store sergentgrupper med stor erfaring og personlig autoritet. De ledede det daglige praktiske arbejde, var en garanti for kvalitet i arbejdet, opretholdt orden og disciplin, og var desuden bindeled mellem menige og officerer. De to sergentgrupper virkede homogene, og at det er mit indtryk, at netop sergenterne, med deres gode humør og store erfaring, havde en stor del af æren for den spirit og gode ånd der herskede i skibet.

Personel.

Ved at gå rundt på skibet og tale med de forskellige personelgrupper lykkedes det mig at få et indtryk af personellet. Personellet var uden tvivl godt uddannet. Det gælder på alle niveauer. Der var 5 forhold der sprang i øjnene. 1) Som før nævnt, at skibet havde en stærk gruppe af mellemledere, i form af sergenter, der spillede en vigtig rolle. 2) At mange af de menige havde flere forskellige arbejds/ansvarsområder, der lå langt fra hinanden. F.eks. kunne en gast fra V-div være skytte i en rulle, være med på bordingholdet i en anden etc. Altså fuldstændig som vi kender det fra søværnet. Men, de gaster der havde rang af "leading hands" (nærmest at sammenligne med korporal), havde et påfaldende stort ansvar. Eksempelvis var skibets flight-controller leading hand, et job der på søværnets skibe varetages af en officer med taktisk divisions kursus. Tolerancen i forhold til disse leading hands var lille. Fejl eller mangler blev straffet med degradering til able hand. Formålet med at benytte sådanne leading hands, var at frigøre sergenter og officerer til andet arbejde, samt at sikre et naturligt flow til en sergentuddannelse. Det var mit indtryk at denne ordning fungerede godt. 3) Efter de lektioner og kurser at dømmes, som de menige skulle igennem for at avancere, fik man det indtryk, at det i Royal Navy er væsentligt mere omstændigt og krævende, at frigøre sig til sergentniveauet, sammenlignet med danske forhold. Desuden blev der lagt stor vægt på undervisning af de menige, der således jævnlige blev overhørt, og stillet prøver. 4) På mit eget niveau, var det mit indtryk, bl.a. gennem messelivet, at der i forhold til danske forhold, var tydeligere grænser, mellem officerernes arbejde. Officererne syntes ikke at være specielt interesserede i hinandens arbejde, og i det hele taget var der meget lidt "faglig" snak i messen. 5) At skibets besætning af rang, var et niveau lavere end på et tilsvarende dansk skib. chefen Broadsword var således orlogskaptajn, næstkommanderende var kaptajnløjtnant, operationsofficeren og våbenofficeren var premierløjtnanter etc.

Hvad uddannelse angår på mit niveau, fik jeg indtrykket af, at man i Royal Navy uddanner officerer på en lidt anden måde, end vi gør det. Deres uddannelser er lidt kortere, indbefatter længere undervisningsophold til søs, og er i deres mål tættere rettet (specialiserede) mod endelig funktion. Omvendt har vi

i vores uddannelse nok stiftet større bekendtskab med bløde områder som psykologi, lederskab, pædagogik, samfundsskab etc. Jeg skal ikke diskutere fordele og ulemper nærmere, men i øvrigt videregive mit umiddelbare indtryk; at vores danske uddannelser på officersniveau bestemt ikke er ringere.

Det er mit indtryk, at der i Royal Navy er mange muligheder for at gøre karriere. Royal Navy sejler (stadig) world wide, med højt beredskab, ofte på eksotiske vande. Lønnen er nogenlunde tilsvarende vores, men udmønstringsperioderne er lange. Udmønstringsperioden på Broadsword var 7½ måned med en leavperiode på 1 måned.

Således var tjenesten på Broadsword (og måske også i Royal Navy), uanset niveau, lidt anderledes end i søværnet. Der ud over, var der i skibet en usædvanlig god ånd, holdning og teamspirit.

Skibets ånd.

Som før nævnt var det mit indtryk, at der herskede en god stemning i skibet. Humøret var højt, der var ikke langt til latter. Dagligdagen syntes at flyde let med en fin rytme.

Besætningen havde en rigtig god holdning. På alle niveauer var man i dagligdagen korrekt påklædt, i rene skjorter, pæne sko etc. Den menige del af besætningen havde en stor selvdisciplin, og man hørte i dagligdagen ikke den type brok, som har til formål at nedbryde. Dermed ikke sagt at alle var tilfredse. Der var i F-div en række gaster, som var meget utilfredse med deres tjeneste. Symptomatisk skilte de ikke med dette, men svarede ærligt, når de blev spurgt.

Fornem lederskab på Broadsword blev udført i praksis. chefen for Broadsword var meget synlig. Han tog sig tid til at tale med alle. Deltog i alle aktiviteter, faglige som sociale, og gik forrest som forbillede for folkene. Der var ingen tvivl om, at skibsledelsen i det hele taget, var meget erfaren. De havde hver især stor autoritet, udstrålede holdning og vilje, og indgød en naturlig respekt for hele besætningen.

Samtidigt blev der, forholdende taget i betragtning, gjort en del for besætningens velfærd. Som eksempel kan nævnes; afholdelse af et antal af sportskonkurrencer, muligheder for at løbe, dyrke styrketræning. Der foregik aktiviteter som undervisning, både individuelt og samlet, som eksempel i fjernkending. Om aftenen var der mulighed for at se video, læse, deltage i quiz o.m.a.

Som en vigtig faktor af betydning for ovennævnte, må nævnes, at der i skibet blev holdt et utroligt højt informationsniveau. Der blev ofte, over inter-com, afgivet situationrapporter, fortællende om status og fremtidige aktiviteter. Således afgav næstkommanderende hver aften efter skafning, dagens briefing. Under øvelser blev der løbende orienteret såvel som under land, hvor der blev informeret om arbejdsprogram, aktiviteter, forholdsregler ved landlov etc.

Hver dag blev "daily orders" udgivet både under gang og under land. Denne skrivelse blev rundtelt til alle og indeholdt informationer om vagt, påklædning, aktiviteter, dagens program time for time, praktiske informationer om landlov, valuta, dagens video etc. Ydermere blev ugeøvelsesprogrammet "short cast" omdelt, så man var orienteret om hvad der der skulle foregå i ugens løb.

Skibet havde sin egen avis "The Bugle" som udkom hver dag. Den var populær, og indeholdt kort hjemlige såvel som internationale nyheder. Lige så populær var skibets egen radiostation "Sword FM", som selvfølgelig kun sendte internt. På stationen kunne alle der havde lyst, lave deres eget program. Mest populær var Master at Arms (Banjermesteren) der lavede nogle groteske radioshow's, hvor en eller flere, uanset rang, kunne være sikre på at blive hængt ud.

Det var, ligesom i søværnet, populært at lave fis med hinanden. Som udenlandsk officer var man jo selvfølgelig et attraktivt mål, og der blev gjort en del, for at få mig "i vandet". Det lykkedes da også for dem et par gange. Derfor benyttede jeg mig af muligheden for, på Oakleaf, gennem de ældre britiske officerer, at få gode råd, til brug for genmæle. På den måde lykkedes det mig én gang for alle, at skovlen under Broadwords dykkerofficer, som indtil da, syntes at jeg var et sjovt offer.

I Daily Orders "Dit of the day", blev dagens tåbeligste bemærkning i øvrigt offentliggjort, til alles fornøjelse.

Selve omgangstonen ombord var pænere end på Søværnets skibe. Der blev tiltalt høfligt og til en overordnet sagde man altid Sir. Som dansk officer var det meget anderledes, og lidt svært at vænne sig til. Det var ikke mit indtryk, at brugen af sådanne tiltaleformer, fik karakter af at være et filter i det daglige samarbejde, sådan som man umiddelbart skulle tro. I den sidste ende er det vel mere et spørgsmål om hvad man er vant til, og opdraget med. Det var dog tydeligt, at der i forhold til danske forhold, var en skarpere opdeling mellem rangklasserne. Kommunikationen imellem klasserne fik i det daglige en formel tone. De første par dage ombord tiltalte jeg de menige i en umiddelbar og direkte tone. Det var de noget chokerede over, så jeg skiftede hurtigt stil. Tilsvarende var det sociale samspil imellem messerne mere formelt.

En del kvinder tjenestegjorde på Broadsword. På menigt og officersniveau. Om de har haft nogen betydning for skibets ånd, er svært at sige. De så ud til at fungere godt, og dem jeg snakkede med, var glade for at være der, om end nogle af dem havde hjemve. Nogle af pigerne havde kærester ombord. Disse kærestepar sad ofte nede på 2-dækket, uden at skjule deres forhold. Det havde jeg personligt vanskeligt ved at få til at hænge sammen med det ellers helt igennem professionelle indtryk jeg havde fået af Broadsword. Problemet er selvfølgelig komplekst, og som i vores marine var ingen af officererne glade for at tale om det.

AFSLUTNING

Det er først nu, et stykke tid efter at jeg er kommet hjem og har fået bearbejdet indtrykkene, at det er gået op for mig, hvor meget jeg egentlig har fået ud af turen. De opstillede mål blev nået. Har fået mulighed for at se og opleve en anden del af verdenen, under de bedste klimatiske vilkår. Samtidigt har jeg fået mulighed for at opleve Royal Navy og dagligdagen på en britisk fregat. Det har alt i alt været en stor oplevelse.

Nogle af de vundne erfaringer og oplevelser har jeg forsøgt at gengive i ovenstående. Som noget af det vigtigste vil jeg fremhæve den positive oplevelse det har været, at blive løftet op fra sin egen arbejdsplads i søværnet, for derefter at kunne betragte denne med helt andre øjne.

På den måde vil jeg i fremtiden kunne benytte disse erfaringer som et grundlag i mit job som leder og officer. Samtidigt er jeg nu blevet bevidst om, at det kan være en god ide, at iagttage andre mariners kulturer og arbejds/operationsmetoder, for at hente inspiration og løsninger til egen problembehandling og effektivisering.

Turen har som produkt givet mig blødt hjerte for Royal Navy, som jeg nu har oplevet indefra. Det er tydeligt, ikke mindst for mig, at Royal Navy (stadig) er noget helt særligt.

Alene det at være så langt hjemmefra og uden at være i selskab med danske kollegaer har været udfordrende og spændende. Rejsen betragter jeg som en lærerig og opdragende oplevelse der har styrket en interesse for internationale maritime opgaver og fregatter i særdeleshed. På den måde vil turen også i fremtiden være til personlig gavn i form af gode erfaringer, minder og venner.

Det er derfor mit håb, at en yngre kollega, sommeren 95', vil få samme mulighed for en stor oplevelse, i form af en tilsvarende studierejse.

En rejse til et andet NATO-land end Storbritannien kunne arrangeres. Dog er der væsentlige fordele ved et ophold i Royal Navy; engelsk som internationalt maritimt sprog, samme maritime og kulturelle grundlag som Storbritannien, Royal Navy er en spændende marine og Royal Navy har stadig har enheder sejlen de mest eksotiske steder i verden. Med den åbenhed, venlighed og generøsitet, jeg har mødt, kan jeg på det varmeste anbefale en studierejse til Royal Navy.

Til slut vil jeg gerne takke Chefen for Søværnets Officersskole, Legatbestyrelsen for Krista og Viggo Petersens Fond samt chefen for Broadsword, for turen i sig selv, samt al hjælp og støtte i forbindelse hermed.

NOTER

Note 1: En navigationsofficer på et britisk krigsskib har en lidt anden rolle og ansvar end på et tilsvarende dansk skib. NO har, som i søværnet, ansvaret for nav-pubs, søkort, personel i nav-sektionen etc. Men han bærer også et overordnet ansvar for selve navigationen. Det er således kun ham, der sejladsplanlægger. Han fører tilsyn med den praktiske navigation og vagtchefernes arbejde. Han vil ofte overtage vagten i kystnære områder, anløb/afgang havn, eller når andre vanskeligheder byder sig.

Note 2: Broorganisationen på Broadsword var større end i søværnets skibe, og bestod bl.a. af 2 vagtchefer, Officer of the Watch og Officer of the Watch 2. Officer of the Watch 2 havde en støttende og hjælpende rolle til Officer of the Watch, og førte alt bestik og plotning. Det var denne vagttype jeg gik, og kunne, når jeg gik vagt med skibets to faste erfarne vagtchefer uformelt overgå til Officer of the Watch vagten, som jeg således også fik erfaring med.

Note 3: Følgende skibe udgjorde en del af de udkommanderede FN- styrke ved Haiti:

CTF 185

Aubrey Fitch FFG 34, *Ashland* LSD 48, *Comte de Grasse* DD 974, *Drummond* 31, *Eisenhower* CV 69, *Mount Whitney* LCC 20, *Gerrico* 32, *Hurricane* *San Diego* AFS 6, *Grasp* AFS 51, *Leroy Grumman* TAO 195, *Monsoon* PC 4 *Comfort* TAH 20, *Lancaster* F 229

CTG 125.1/CTG 185.1

Nashville LPD 13, *Oliver H. Perry* FFG 7, *Willem van der Zaan* F 829 *Apache* TATF 172, *Broadsword* F 88, *O Bannon* DD 987, *Terra Nova* DD 295 *America* CV 66, *Wasp* LHD 1, *Vicksburg* CG 69, *Savannah* AOR 4 *Clifton Sprague* FFG 16, *Big Horn* TAO 198, *Oakleaf* A 111

og

Baranof, *Forward*, *Durable*, *Chase*, *Key Largo*, *Midgett*, *Gentian*, *Padre*, *Ocracoke*, *Metompkin*, *Nuvivak*, *Papow*, *Wrangle*.

Det ses af pennantnumrene, at styrken var overordentlig slagkraftig, med et stort antal patruljebåde, amfibieskibe/landgangsfartøjer, fregatter, destroyere og hangarskibe udkommanderet.

KRONOLOGISK GENNEMGANG

- 03 SEP: Afrejse København.
- 03 SEP: Ankomst U.S Naval Base Roosevelt Road, Puerto Rico.
- 04 SEP: Brunch på BOQs restaurant.
- 05 SEP: Indskibning HMS Broadsword. Middag på "Brass Cactus".
- 06 SEP: Introduktionssamtale med CH. Rundvisning på skibet. Officerer fra argentinsk patruljebåd ombord til cocktails. Besøg på hotel "El Conquistador".
- 07 SEP: Rundvisning i T-division. Rundvisning i F-div. Cocktails på argentinsk patruljebåd. Beachvolley. Middag på BOQs restaurant.
- 08 SEP: Rundvisning i V-div. Rundvisning broen. Udflugt til Puerto Ricos regnskov. Middag ombord. Aften på BOQ, pool.
- 09 SEP: Rundvisning i O-rum. Powerboating ud for San Juan. Aften på hotel "El Conquistador".
- 10 SEP: Styrketræning. Swimmingpool.
- 12 SEP: Broadsword afgang Roosevelt Roads.
- 13 SEP: Brovagt (OOW 2). Helooperationer. MOB-bjærgemansmanøvrer. I O-rum. "Sundowners" på brovinge. Middag hos chefen. Hands to Emergency Stations-Crash on deck.
- 14 SEP: Turbineskiift på LYNX. Replenishment at Sea. Overført til RFA Oakleaf. Ombord Oakleaf: brandøvelse, middag 5 retter.
- 15 SEP: Brovagt. Opankring på reden ud for St. John-Antigua. Landlov via "Miss Kenya".
- 16 SEP: Rundvisning på dækket og i kontrolrum. Lettede anker. Oakleafs deployering til Haiti medførte Replenishment at Sea og overførsel til Broadsword.
- 17 SEP: MOB-manøvrer. Brandøvelse. Volleyball.
- 18 SEP: Gudstjeneste. Styrketræning. Brandøvelse. Cricket. Baderulle. Indendørs sundowners, Spolefilm.
- 19 SEP: Brovagt. Machinery breakdown exercises oplevet fra broen. Cirkeltræning.
- 20 SEP: Brovagt. Ankomst Antigua, på fordæk under havnemanøvre. COMUKTG, Rearadminal Grettin ombord. Landlov Antigua. Aften afgang Antigua mod Haiti.
- 21 SEP: Brovagt. Snak med chefen; midtvejsevaluering og orientering om Haiti-opgaven. Fjernkending. Spolefilm.
- 22 SEP: Brovagt. Ankomst Haiti. Replenishment at Sea med Oakleaf. Officiel afløsning af HMS Lancaster (type 23), ved steampast. En mængde allierede skibe i området. Cirkeltræning.

- 23 SEP: Brovagt. Gennemgang af 20 og 30mm kanon. Gennemgang af SA 80 riffle. Bording. I O-rum; måludpegning med Sea Wolf-anlæg, kalibrering af radarsigte v.h.a. TV-tracker. Quiz-aften. Film.
- 24 SEP: Brovagt. Bording. Løbetræning. "The Great Frograce".
- 25 SEP: Brovagt. Ind under kysten og operere i området "Cowboy East". YO ships presentation. Cirkeltræning. Passerede USS America tæt. Så Galaxy i luften. Amerikansk aften. Film.
- 26 SEP: Brovagt. Bording. I O-rum, gennemgang af ESM og sonar. Fletetwork med "Willem van der Zaan". Cirkeltræning. Skydning, bredside. Film.
- 27 SEP: Bording, del af bordinghold. Replenishment at Sea med Oakleaf. Damage Control training, forward section. Cirkeltræning (maks.test).
- 28 SEP: Brovagt. Rundvisning i Sea Wolf-magasiner. Machinery breakdown drills oplevet fra engine comp. Fleetwork med "Willem van der Zaan". Cirkeltræning. Film.
- 29 SEP: Brovagt. Airborne m. LYNX. Replenishment at Sea med Oakleaf. Film.
- 30 SEP: Brovagt. Swedish Longball-tournament (winners wardroom!!). Brandøvelse. Quiz-aften. Film.
- 01 OKT: Afskedssamtale med chefen. Volleyball-turnering. BBQ på flightdeck (hele besætningen). Besøg i sergent messe.
- 02 OKT: Ankomst Cartagena Columbia (brovinge i hvid uniform). Saltskydning. AMEO og Thors invitation til middag wets (afskedsdrink) på brovinge. Landlov, swimmingpool og strand. Middag Broadsword. Diskotek.
- 03 OKT: Afgang Broadsword, hentet af Warrant officer og chauffør. Ankomst Miami. Lejede bil i lufthavn. Afgang Miami, ankomst NAS Key West aften.
- 04 OKT: Stranden og byliv.
- 05 OKT: Swimmingpool, mødte 2 canadiske befalingsmænd.
- 06 OKT: Deep sea fishing, fangede barracuda. Båden fik en stor "sailfish". Miss Wet T-shirt competition.
- 07 OKT: Snorkle og badetur med kæmpekatamaranen "Fury".
- 08 OKT: Scuba-diving. Spisning på "raw-bar".
- 09 OKT: Stranden. I biografen med Linda og Camilla.
- 10 OKT: Afgang Key West. Ankomst Miami. Afgang Miami.
- 11 OKT: Ankomst London. Afgang London. Ankomst København.

MEDDELELSER FRA FORMANDEN

DANMARKS BEFRIELSE

Begivenhederne på 50-års dagen for Danmarks befrielse og dermed 2. Verdenskrigs afslutning blev fejret overalt i landet. Søe-Lieutenant-Selskabet deltog ligeledes i disse begivenheder, idet Selskabet nedlagde krans ved Søløjtnant Gregers Bojesens gravsted på Frederiksberg kirkegård. Han faldt under tjeneste i Frihedsstyrkerne i København den 5. maj 1945 om aftenen, efter at det glædelige budskab om Danmarks befrielse var bekendtgjort. Ved ceremonien deltog nogle af hans samtidige fra officersskolen og ligeledes nogle familiemedlemmer. Efter højtideligheden udveksledes minder fra besættelsestiden til glæde for både kolleger og familie.

NY SEKRETÆR

Selskabet skiftede i april måned sekretær, idet orlogskaptajn J. P. Bonde Petersen er tiltrådt. I forbindelse med overleveringen konstateredes en række fejl og mangler, som i nogle tilfælde gik flere år tilbage. Det drejede sig om manglende kontigentopkrævning på mere end 50.000 kr fra både medlemmer og abonnenter. Som konsekvens heraf har Selskabet måttet udsende en række opkrævninger til de pågældende medlemmer. Adskillige har allerede betalt, hvilket Selskabet absolut har påskønnet, idet fejlen udelukkende ligger hos Selskabet. Hermed er Selskabets noget trængte økonomi væsentligt forbedret.

Medlemmerne ønskes en fortsat god sommer.

MARINENS BIBLIOTEK

NYANSKAFFELSER NOVEMBER OG DECEMBER 1994

RETSVÆSEN

Strandings-Lov af 14. Jan. 1876. (Dansk, islandsk, engelsk, fransk tekst).
Kbh. 1876. 43 s.

HISTORIE

Allaway, Jim: The Navy in the News 1954-1991. London 1993. 107 s. ill.
index.

Allaway, Jim: More Navy in the News 1954-1994. London 1994. 119 s. ill.
index.

*Ebbert, Jean & Marie-Beth Hall: Crossed Currents. Navy Women from WW I
to Tailhook.* New York 1993. 321 s. ill. index. bibl.

Frihavnen 100 år. Særnr. af Københavns Havneblad nr. 9/1994. Kbh. 1994. 47
s. ill.

*Greenhill, Basil & Ann Giffard: Steam, Politics and Patronage. The
Transformation of the Royal Navy 1815-54.* London 1994. 256 s. ill. index.
bibl.

Grønnedal.

Grønnedal u.år. 17 s. ill.

*Jacobsen, Kurt & Jess Myrthu: Fra prikker og streger til tele- og
datakommunikation.* GN Store Nordiske Telegraf- Selskab's 125-års jubilæum
1. juni 1994. Kbh. 1994. 78 s. ill. kort.

Lund, Ed.: Danebrog, Danmarks Palladium. En jistorisk Skildring af Danebrogs Oprindelse og Brug gennem Tiderne. Kbh. 1919. 64 s. ill.

Petersen, Rasmus: Dagbog holdt af Rasmus Petersen. S/S "Great Northern" fra 2. august 1870 til 4. januar 1871. Kbh. 1994. 65 s. ill.

Søværnet i Frederikshavn.
Frederikshavn u.år. 22 s. ill.

Vikingerne i England. (Udstillingskatalog).
London 1981. 192 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Bjerg, Hans Chr.: 9. April - og den næste generation. Kbh. 1989. 24 s. ill. bibl.

Gibson, Charles D.: The Ordeal of Convoy NY 119. Camden 1992. 180 s. ill. index. bibl.

Kurowski, Franz: Jäger der sieben Meere. Die berühmtesten U- Boot-Kommandanten des II. Weltkriegs. Stuttgart 1994. 508 s. ill. index. bibl.

Müller, Wolfgang & Reinhard Kramer: Gesunken und Verschollen. Menschen- und Schiffsschicksale Ostsee 1945. Herford 1994. 288 s. ill. kort. bibl.

Rahn, Werner & Gerhard Schreiber (red.): Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945. Bd. 51: November 1943, Bd. 52: December 1943. Herford 1994. 588 & 574 s.

Ruhe, William J.: War in the Boats. My World War II Submarine Battles. Washington 1994. 303 s. ill. index.

Smith, Peter C.: Arctic Victory. The Story of Convoy PQ 18. u.st. 1994. 238 s. ill. index. bibl.

POLITIK

Bach, Per: Holdningsmåling - Resultater for Hæren 1989-1991, Søværnet 1986-1990, Flyvevåbnet 1986-1990 samt udviklingen i resultater for værnepligtige menige i perioden 1977-1990/91. FCLPUB 131. Kbh. 1992. 14 s.

Kousgaard, Erik: Befolkningens forsvarsvilje MAJ 75 til APR 92. FCLPUB 130. Kbh. 1992. 6 s. ill.

SKIBE & SKIBBYGNING

Bøggild, Hansaage: Skibsudsmykninger. Gallionsfigurer og skibsnavneplader på Bornholm. Rønne 1979. 184 s. ill. bibl.

Gillmer, Thomas C.: Old Ironsides. The Rise, Decline, and Resurrection of the USS Constitution. Shrewsbury 1993. 239 s. ill. index. bibl.

Jane's Fighting Ships 1994-95. Coulsdon 1994. 886 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's Fighting Ships. Recognition Handbook. Coulsdon 1994. 633 s. ill. index.

Van der Vat, Dan: Stealth at Sea. The History of the Submarine. London 1994. 374 s. ill. kort. index. bibl.

Ware, Chris: The Bomb Vessel. Shore Bombardment Ships of the Age of Sail. Serie: Conway's Ship Types. London 1994. 111 s. ill. index. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN m.v.

Ballard, Robert D.: The Lost Ships of Guadalcanal. Toronto 1993. 228 s. ill. index. bibl.

Hofmann, Sven-Erik: Målfølging med autonom undervattensfarkost. Serie: FOA rapport C 20967-2.1. Sundbyberg 1994. 58 s. bibl.

Karzhavin, B.A.: Lineinogo korablya NOVOROSSISK. (Slagskibet NOVOROSSISKs forlis). På russisk, dansk resumé.

Serie: De hemmelige arkiver - yderst hemmeligt.

Sankt Petersborg 1992. 207 s. ill.

Karzhavin, B.A.: Gibel OTVAZHNOGO. (OTVAZHNYs forlis). På russisk, dansk resumé. Serie: De hemmelige arkiver - yderst hemmeligt.

Sankt Petersborg 1994. 367 s. ill.

Romanov, D.A.: Tragediya podvodnoi lodki KOMSOMOLETS. (Undervandsbåden KOMSOMOLETSs tragedie). På russisk, dansk resumé.

Sankt Petersborg 1993. 192 s.

HÅNDBØGER

Gebauer, Jürgen & Egon Krenz (red.): Marine Enzyklopädie.

Berlin 1994. 464 s. ill. bibl. Ej til udlån.

Jane's All the World's Aircraft 1994-95.

Coulsdon 1994. 807 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's C4I Systems 1994-95.

Coulsdon 1994. 319 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's Land-Based Air-Defence 1994-95.

Coulsdon 1994. 321 s. ill. index. Ej til udlån.

Jane's Radar and Electronic Warfare Systems 1994-95.

Coulsdon 1994. 727 s. ill. Ej til udlån.

Jane's Underwater Warfare Systems 1994-95.

Coulsdon 1994. 368 s. ill. index. Ej til udlån.

Den store Danske Encyklopædi. Bd. 1: A-Arnøy. ff.

Kbh. 1994. 616 s. ill. Ej til udlån.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER NOVEMBER OG DECEMBER 1994

Jim Allaway: The Navy in the News 1954-1991 og More Navy in the News 1954-1994. HMSO, London 1993 & 1994.

Et interessant og morsomt uddrag af "Navy News", som i tekst og billeder beskriver de vigtigste begivenheder i Royal Navy 1954-1994.

Robert D. Ballard: The Lost Ships of Guadalcanal. Madison Publ. Inc., Toronto 1993.

Fra august til november 1942 var farvandene omkring Guadalcanal skuepladsen for eet af de store slag i Stillehavet. 50 år efter tog Ballard - som fandt Titanic og Bismarck - med sit udforskningshold til Guadalcanal. Med på holdet var der enkelte, som havde været besætningsmedlemmer på de tabte skibe.

Bogen er en blanding af fortid og nutid, idet slaget gennemgås meget nøje, hvorefter man følger Ballards undersøgelser af de amerikanske, australske og japanske vrage. Med over 300 illustrationer, kort og diagrammer er den nok lidt populær men dog interessant bog.

Charles D. Gibson: The Ordeal of Convoy NY 119. A detailed accounting of one of the strangest World War II convoys ever to cross the North Atlantic. Ensign Press, Camden, Maine 1992.

Historien om en af den 2. verdenskrigs mærkeligste konvojer over Atlanterhavet. NY 119 bestod af slæbebåde, såvel søgående som havnebugserbåde, små tankskibe og pramme hørende under den amerikanske hær. Konvojen afsejlede - efter flere dages udsættelse - fra New York den 19. september 1944 og nåede engelsk havn efter 31 dages hård sejlads.

Gennem bogen bliver man vidne til de ofte store spændinger mellem de civile søfolk, som bemandede konvojens enheder og det militære personel i eskorten.

Franz Kurowski: Jäger der Sieben Meere. Die berühmtesten U-Boot-Kommandanten des II. Weltkriegs. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1994.

Endnu en bog om den tyske u-bådskrig. Af 39000 mænd i 863 u-både mistede 27000 livet.

23 u-bådschefer er omtalt og beskrevet med overvejende vægt lagt på de operationer, de deltog i, så det er mere en bog om u-bådskrigen, end det er personalhistorie.

William J. Ruhe: War in the Boats. My World War II Submarine Battles. Brassey's Inc., Washington 1994.

U-bådskrigen 1941-45 var også hård for den amerikanske flåde. 52 amerikanske u-både gik tabt sammen med mere end 3500 u-bådsfolk, (næsten 22 %).

Forfatteren, pensioneret captain, var een af dem, der overlevede. Som 26-årig løjtnant førte han journal over otte patruljetogter mod japanerne i det sydlige Stillehav, og på basis heraf er bogen skrevet.

Den er let læselig og giver et godt indtryk af livet i en u-båd - som en nu pensioneret engelsk søofficer udtalte:

"Hvis den havde været skrevet, da jeg var chef for u-båds-skolen, ville jeg have bestemt den til obligatorisk studium".

Chris Ware: The Bomb Vessel. Shore Bombardment Ships of the Age of Sail. Conway Maritime Press, London 1994.

Som måske et af de første "special-krigsskibe" var "bombarderskibet" beregnet til at beskyde faste mål såsom byer, fæstninger og havneanlæg og meget anvendt af den engelske flåde i årene 1689-1815.

Bogens 1. del beskriver udviklingen fra den franske indførelse af denne specielle type krigsskib i 1680'erne og anvendelsen, belyst ved navnlig Englands deltagelse i Syvårskrigen, Den amerikanske Frihedskrig og Napoleonskrigene.

2. del går i detaljer med hensyn til skibet som sådan: konstruktion, rigning, bestyknig, sluttende med en omtale af fartøjstypens anvendelse ved polarekspeditioner.

A.H.

MARINENS BIBLIOTEK**NYANSKAFFELSER
JANUAR TIL APRIL 1995****SPROG**

Maritime standardudtryk. Ord og sætninger på dansk og engelsk.
Kbh. 1993. 75 s. ill.

HISTORIE

Hansen, Torben & Søren Theisen: Transkaukasien: Armenien, Aserbajdsjan og Georgien - en landebeskrivelse. Kbh. 1995. 60 s. ill. kort. bibl.

Hattendorf, John B. (red.): UBI SUMUS? The State of Naval and Maritime History. Newport 1994. 419 s. bibl.

Holdt (red.): Illustreret Tidende bd. 1-51, 1859-1910 (ukomplet) + Register.
Kbh. 1859-1910. forsk.pag. ill. Ej til udlån.

Jørgensen, Anker Hermann: Til Orlogs fra 26 Marts 1923 til 7de Juli.
u.st. 1923. upag. håndskr. Ej til udlån.

Langevad, Knud Aage: Skoleskibet Danmark 1939-45.
Særnr. af: Skoleskibet Danmark 1995. u.st. 1995. 8 s. ill.

Watts, Anthony J.: The Royal Navy. An Illustrated History.
London 1994. 256 s. ill. index.

Worsøe, Hans H.: Slægtshistorie - en vejledning.
Kbh. 1982. 105 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Austin, John: The Man Who Hit the Scharnhorst. The Ordeal of Leading-Seaman Nick Carter. London 1973. 189 s. ill. index.

Avduking av monument over Shetlands-Larsen. Program for 8. Mai 1995 på Torgutstikkeren i Bergen. Bergen 1995. 67 s. ill. bibl.

Bjerg, Hans Chr.: Medgang og modstand - en oversigt over den tyske besættelse af Danmark 1940-45. Kbh. 1995. 48 s. ill.

Burlingame, Burl: Advance Force Pearl Harbor. The Imperial Navy's Underwater Assault on America. Kailua, Hawai 1992. 480 s. ill. index.

Frognes, Knut: Fyrbøteren på "Jo". Sverre Eldrups opplevelser vinteren 1940. Tvedstrand 1994. 133 s. ill. bibl.

Gibson, Charles D. & Kay Gibson: Marine Transportation in War. The U.S. Army Experience 1775-1860. Vol. I. Camden 1992. 183 s. ill. index. bibl.

Gray, Colin S.: The Navy in the Post-Cold War World. The Uses and Value of Strategic Sea Power. University Park, Pa. 1994. 204 s. index. bibl.

Harker, Jack S.: HMNZS Achilles. Nashville 1980. 264 s. ill. index. bibl.

Heimark, Bruce H.: The OSS Norwegian Special Operations Group in World War II. Westport 1994. 172 s. ill. index. bibl.

Hesseldahl, Jørgen: I Toldstrups tjeneste. En jysk students eventyr 1943-45. Kbh. 1994. 103 s. ill.

Jensen, L.E. Fauherholdt: Vikingernes Danmark. Den sømilitære Ledingsorganisations administrative inndeling og De danske Bispedømmer o. 1140. Ålborg 1993. 135 s. ill. index. bibl.

Jensen, Thomas E.: Bornholm 1945. Rønne 1995. 32 s. ill.

Jersing, Ib E. & S.E. Secher (red.): Fra spejder til soldat i Den danske Brigade i Sverige 1944-1945. Scoutskolen i Grønne. u.st. 1994. 55 s. ill. bibl.

Jespersen, Knud J.V.: Flygtning og Soldat. Den danske Brigade i Sverige 1943-1945. u.st. 1995. 59 s. ill.

Journal du Siege de Louisbourg. u.st. 1758. upag. håndskr. Ej til udlån.

Koburger, Charles W.: Naval Warfare in the Baltic, 1939- 1945. War in a Narrow Sea. Westport 1994. 151 s. ill. index. bibl.

Lindstrøm, Erik: Hvor kunne de? u.st. 1990. 184 s.

Munk, Lars: Naval Elite Fighting Forces. (foredrag). u.st. 1994. 7 s. manuskript.

Petersen, Dorthe: Thue og hans tid - skæbner, oplevelser og hverdag under Danmarks Besættelse 1940-1945. Esbjerg 1995. 139 s. ill. index. bibl.

Tortzen, Christian: Krigssejlerne. Træk af dansk Skibsfarts historie 1939-1945. Kbh. 1995. 288 s. ill. bibl.

Williams, Åke: Tio timmar från Kiel. Den dramatiska berättelsen om U 843. Örebro 1992. 155 s. ill. bibl.

PERSONALHISTORIE

Allaway, Jim: Hero of the Upholder. The Story of Lieutenant Commander M.D. Wanklyn VC, DSO. Shrewsbury 1991. 191 s. ill. kort. index. bibl.

Edlund, Albin: Skeppsgosse och Örlogssjöman på 1930-talet. Karlskrona 1993. 138 s. ill.

Sjøqvist, Viggo: Nils Svenningsen. Embedsmanden og politikerens. En biografi. Kbh. 1995. 199 s. ill. index. bibl.

Syrett, David & R.L. DiNardo (red.): The Commissioned Sea Officers of the Royal Navy 1660-1815. Serie: Navy Records Society, Occasional Publ., Vol. 1. Aldershot 1994. 488 s. bibl.

POLITIK m.v.

Christmas-Møller, Wilhelm: Obersten og Kommandøren. Efterretningstjeneste, sikkerhedspolitik og Socialdemokrati 1945-1955.

Kbh. 1995. 274 s. ill. index. bibl.

Forsvaret ved Korsvejen. Nye tider. Nye opgaver. Nyt forsvar.

Kbh. 1995. 47 s. ill.

Fremtidige opgaver og anvendelse af HAWK-systemet mv.

Kbh. 1995. 35 s. ill.

Analyse af mulighederne for en eventuel nedlæggelse af en brigade, herunder en eventuel ændring af Jyske Division til Danske Division.

Kbh. 1995. 40 s. ill.

Den nye sikkerhed. Sikkerhedens aktører.

Kbh. 1994. 90 s. ill. kort.

Philbin, Tobias R.: The Lure of Neptune. German-Soviet Naval Collaboration and Ambitions, 1919-1941. Columbia 1994. 192 s. ill. index. bibl.

Smith, Gene: Den sorte sommer. Kbh. 1990. 332 s.

Villaume, Poul: Allieret med forbehold. Danmark, NATO og den kolde krig. En studie i dansk sikkerhedspolitik 1949-1961. Kbh. 1995. 969 s. ill. index. bibl.

Åhlund, Bertil: Svensk marin säkerhetspolitik 1939-1945.

Serie: Marinlitteraturföreningen nr. 78. Karlskrona 1994. 302 s. ill. kort. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer, Siegfried: Spezial- und Sonderschiffe der Kriegsmarine (I).

Marine-Arsenal 30. Wölfenheim-Berstadt 1995. 48 s. ill. bibl.

Burcher, Roy & Louis Rydill: Concepts in Submarine Design.

New York 1994. 300 s. ill. index.

Gröner, Erich: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Gesamtregister.

Bonn 1994. 88 s. index. Ej til udlån.

Möller, Eberhard: Kurs Atlantik. Die deutsche U-Boot- Entwicklung bis 1945. Stuttgart 1995. 286 s. ill. index. bibl.

Rodholm, Knud: Scandinavian Navies/Nordiske Flåder. Kbh. 1995. 160 s. ill.

White, Michael W.D.: Australian Submarines. A History. Canberra 1992. 284 s. ill. index. bibl.

Willemoes-klassen. Fremtidige opgaver og anvendelse mv. Kbh. 1995. 16 s. ill.

BJÆRGNINGSVÆSEN m.v.

Farvandsvæsenet. Kbh. u.år. 8 s. ill.

Fjernelse af vrage af Søløven og Dymæs ved Tunø Knob. Kbh. 1989. forsk.pag. ill. Ej til udlån.

Noble, Dennis L.: That Others Might Live. The U.S. Life- Saving Service, 1878-1915. Annapolis 1994. 277 s. ill. index. bibl.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER

Forsøgsskydninger mod Patruljebåden "Søløven" 1960. Værløse 1960. upag. ill. Ej til udlån.

Søminer, mekaniske, elektromekaniske, dansk beskrivelse 1915-1941. Kbh. u.år. forsk.pag. ill. Ej til udlån.

ARKTIS & ANTARKTIS

Mielche, Hakon: Hval i Sigte. Kbh. 1951. 194 s. ill.

Nielsen, Aage Krarup: En Hvalfangerfærd gennem Troperne til Sydishavet. Kbh. 1921. 160 s. ill.

Silis, Ivar: Hvide Horisonter. Verdens største Nationalpark.
Nuuk 1994. 184 s. ill.

ROMANER

Griffin, Gwyn: Af militær nødvendighed. Kbh. u.år. 374 s.

Higgins, Jack: Storm Warning. London 1977. 237 s.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER JANUAR TIL APRIL 1995

Jim Allaway: Hero of the Upholder. The Story of Lieutenant Commander M.D. Wanklyn VC, DSO. Airlife Publ., LTD., Shrewsbury 1991.

I det engelske u-bådsvåben lever historien om Wanklyn, men det er første gang der offentligt berettes om den engelske u-bådscbef, der under 2. Verdenskrig sænkede - om ikke flest fjendtlige skibe - så den største tonnage og han var een af de højest dekorerede indenfor Royal Navy.

Som chef for u-båden Upholder var han fra 1941 til april 1942 med til at forstyrre tyskernes forsyningslinier til feldmarskal Rommel i Nordafrika.

Af alle senere u-bådsfolk har han på een gang været en sagnfigur og et forbillede på en chef, hvis mod og professionalisme, man aldrig tvivlede på.

John Austin & Nick Carter: The Man Who Hit the Scharnhorst. The Ordeal of Leading Seaman Nick Carter. Seely Service & Co., Ltd., London 1973.

Mere end 30 år efter det engelske tilbagetog fra Norge i maj 1940 har "leading-seaman" Nick Carter med en journalists hjælp fortalt sin historie om, hvordan han - ombord på destroyeren Acasta - affyrede den torpedo, der beskadigede Scharnhorst så meget, at slagkrydseren eskorteret af Gneisenau måtte forlægge til Trondhjem. Forinden var hangarskibet Glorious og destroyeren Ardent gået tabt, men konvojen kom uskadt hjem til England.

Nick Carter, som var eneste overlevende fra Acasta - blev reddet efter at have tilbragt 3 døgn på en redningsflåde. Han fik ingen medalje - men fik en hel side i Churchill's "History of the Second World War".

Gwyn Griffin: Af militær nødvendighed. Forlaget Union, Kbh. u.år.

En roman om en tysk u-båd under 2. Verdenskrig, hvor den bl.a. torpederer et handelsskib og senere beskyder de overlevende i deres redningsflåder. U-båden strandes senere, besætningen gjort til krigsfanger og efter krigen bliver der rejst krigsforbrydersag mod dele af besætningen.

En lignende hændelse har virkelig fundet sted og i en note på bogens første side anføres da også, at den i den sidste del af bogen beskrevne proces er delvis baseret på en virkelig proces, der - sammen med de fornødne dokumentariske bilag - er refereret indgående i: "The Peleus Trial", udgivet i 1948.

Erik Lindstrøm: Hvor kunne de? Holkenfeldts Forlag, Kbh. 1990.

En meget personlig og barsk skildring af en modstandsmands oplevelser under besættelsen.

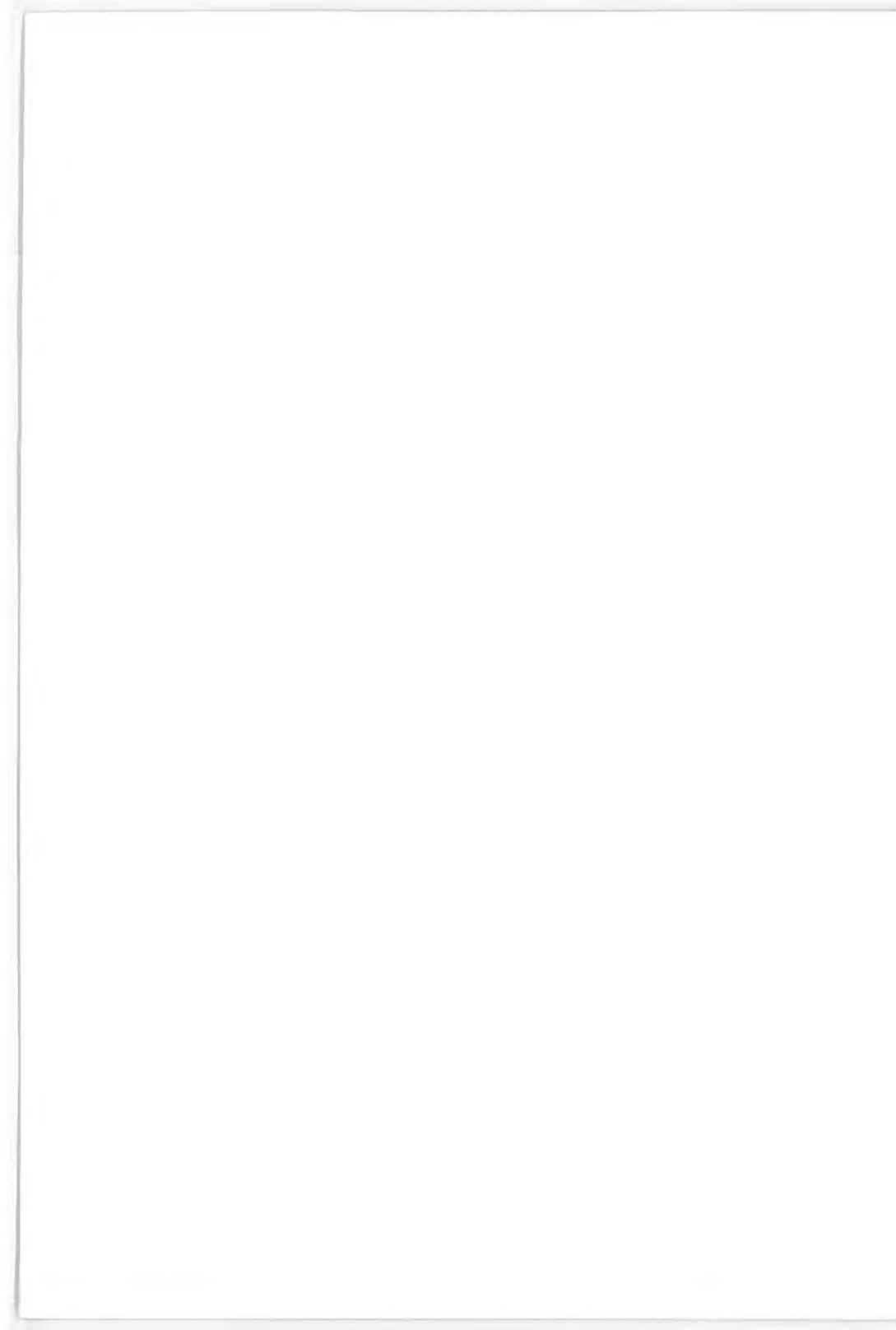
Bogen er i høj grad tænkt som en advarsel til eftertiden om ikke at opgive ævred, når det rigtigt gælder, og forfatteren retter skarpe angreb mod datidens ansvarlige politikere og ikke mindst mod hærens "Lille Generalstab".

Bogens titel er møntet på politikerne.

Gene Smith: Den sorte sommer. Spektrum, Kbh. 1990.

En udmærket beskrivelse af de politiske begivenheder, der førte til den 2. Verdenskrig, centreret omkring 1939, "Den sorte sommer".

A.H.



TACTICS

C3 and Fire Control System for Submarines



TERMA Elektronik AS

Højmarken 4, DK-8520 Lystrup • Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax

+45 86 22 20 00

01179

503

00

SØFARTENS BIBLIOTEK

BLEGDAMSVEJ 11 4

2100 KØBENHAVN Ø



HANS BUCH — CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØ-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Jens Claus Hansen



Nr. 4 - 1995
166. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR:

Orlogskaptajn
Jens Claus Hansen
Forsvarsakademiet
Svanemøllens Kaserne
Ryvangs Allé 1
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33 - 5256

Ekspedition og regnskabsafdeling
(undtagen annoncer)

Orlogskaptajn J.P. Bondø Petersen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Øvergaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 64

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn
Bo Heisterberg- Andersen

4

TRYKKERI:

Norrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh.. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 31 39 61 33

Forsidebillede: Kongeskibet DANNEBROG til ankers på Mälaren ud for Drottningholm 23. juni 1994 i forbindelse med sommerfest ved det svenske kongehus.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

INDHOLD

SIDE

SVERIGE OG DEN SVENSKKE MARINE

Af kommandørkaptajn Niels Friis 242

DEN TYSKE MARINE

Af Fregattenkapitän Jochen Krambeer 257

INDHOLD	SIDE
INSPEKTIONSSKIBET VÆDDERENS TOGTER TIL MALAYSIA OG SYDAFRIKA <i>Af kommandørkaptajn Niels Erik Sørensen</i>	274
GUSTAV HOLM, ØSTGRØNLÆNDERNES VEN <i>Af Aksel Mikkelsen.</i>	289
ISRAELSK STRATEGISK DIVERSIFICERING ? <i>Af cand. scient. pol. Per Brunhøj</i>	294
REDAKTØRENS EFTERSKRIFT <i>Af orlogskaptajn Jens Claus Hansen</i>	302
MARINENS BIBLIOTEK	304



TACTICS

C3 and Fire Control System for Submarines



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup

Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99

PASSIVE AND ACTIVE TRACKING

TARGET MOTION ANALYSIS

WEAPONS CONTROL

TACTICAL AND MANOEUVERING TOOLS

RECORDING, LISTING AND PLAY-BACK

SIMULATION FOR TRAINING PURPOSES

OPTIONAL FACILITIES

DATA-LINK COMMUNICATIONS

REMOTE CONTROL /DISPLAY OF SENSORS

SVERIGE OG DEN SVENSKЕ MARINE

Af kommandørkaptajn Niels Friis

Sverige er stærkt afhængig af det omkringliggende havområde både for samfærdsel og forsvar. Mere end 90 procent af den svenske udenrigshandel og 40 procent af indenrigstransporterne går søvejen. Kysten er 1.500 sømil lang, territorialgrænsen er 12 sømil, og den økonomiske zone strækker sig til midterlinjen til Sveriges naboer i Den botniske Bugt, Østersøen og Skagerrak. Inden for dette udstrakte område findes der en omfattende civil søtrafik blandt andet til og fra svenske havne, hvor marinen til stadighed skal hævde Sveriges territoriale integritet og nationale interesser, afvise krænkelse samt indgribe mod overtrædelser af adgangsbestemmelserne. Marinens krigsopgave er, i samarbejde med øvrige kampenheder, at forhindre en angriber i at få fast fod på svensk territorium, holde egne adgangsveje frie for miner og at beskytte søfarten og fiskeriet. Dette sker blandt andet ved at bekæmpe angriberens søtransporter og sømilitære kampenheder og ved at forsvare skærgårdsområdet og sejlruiter mod amfibietransporter.

FORSVARSBESLUTNINGEN AF 1992

Den svenske forsvarsbeslutning (forlig) i 1992 markerede et vendepunkt i svensk forsvarspolitik. Beslutningen kendetegnedes af ønsket om at genetablere en holdbar og realistisk balance mellem opgaver og ressourcer samt mellem kvalitet og kvantitet i det svenske totalforsvar. Forsvarsbeslutningen indebar en begrænset økonomisk styrkelse, men også betydelige strukturtilpasninger og reduktioner først og fremmest i det militære forsvars organisation.

Beslutningen fastsatte strukturen og de økonomiske rammer for totalforsvaret for perioden 1992-97 med ialt 37 mia. SEK per år (1992/93 gennemsnitsprisniveau). Forsvarsbudgettet blev herved justeret, idet forsvaret fik tildelt et ekstraordinært beløb på 4,5 mia. SEK samt 2,8 mia. SEK som kompensation for prisstigninger af materiel. Forsvarsbeslutningen er i tiden herefter kontinuerligt fulgt op af en række justeringer især på grund af Sveriges svære økonomiske situation.

De sikkerhedspolitiske mål for totalforsvaret, som fremgik af forsvarsbeslutningen fra 1992, var:

- Totalforsvaret skal til stadighed være i besiddelse af en betryggende evne til at kunne modstå et såkaldt strategisk overfald, d.v.s. et angreb mod Sverige, som sker i en situation som følge af en øget spænding i Europa, og hvor der ikke gives et tilstrækkeligt varsel til at kunne vedtage væsentlige beredskabsforøgelse. Formålet med et sådant angreb ville være opnåelse af en meget hurtig strategisk og operativ fremgang, som ville indebære ubestridt kontrol med de vigtigste dele af Sverige.
- Forsvaret skal i et noget længere tidsperspektiv ligeledes kunne øge kapaciteten i krigsorganisationen, således at den i sin helhed er umiddelbart anvendelig ved mobilisering. Det handler væsentligst om kompletterende mobiliseringsuddannelse og begrænset materielanskaffelse.
- På længere sigt - 5 år eller mere - skal forsvarets kapacitet kunne forandres ved en mere omfattende opbygning. I dette tilfælde handler det om en grundlæggende beslutning om forsvarets indretning, d.v.s. i praksis et nyt forsvarsforlig forårsaget af en radikalt forværret situation i Europa.

Målformuleringen byggede på en sikkerhedspolitisk analyse af omverdenen, en analyse som i stor udstrækning fortsat gælder. I det følgende beskrives den sikkerhedspolitiske situation, som den ser ud i dag fra svensk synsvinkel.

SVERIGES OPFATTELSE AF UDVIKLINGEN

De seneste års omvæltninger i Europa savner modstykke i det mindste i moderne tid. Den sikkerhedspolitiske scene i Europa efter Sovjetimperiets fald er dramatisk forandret. Interessen fokuseres nu på regionalt afgrænsede sammenstød eller indre konflikter som følge af historiske, etniske, religiøse og nationale modsætninger. Den kolde krigs politiske spændinger mellem de to supermagter medførte stor stabilitet, mens alt nu synes at flyde. Der er ikke skabt en ny sikkerhedsstruktur, og det er vanskeligt at forudse, hvordan en sådan kommer til at se ud. Forskellige modeller, som i varierende grad og kombinationer vil bygge på eksisterende organisationer, er mulige. De to vigtigste faktorer i denne udvikling vil være Ruslands evne og vilje til at deltage i det europæiske og politiske samarbejde samt bredden og dybden i det europæiske og transatlantiske sikkerheds- og forsvarspolitiske samarbejde.

At usikkerheden om den sikkerhedspolitiske udvikling i Europa i høj grad hænger sammen med den ustabile situation i Rusland, har også afgørende betydning for Sveriges sikkerhed, hvorfor Rusland står i centrum for diskussionen. En fortsat demokratisk udvikling i Rusland er ikke givet på forhånd, og

magtfordelingen mellem præsidenten og parlamentet og mellem Moskva og regionerne ændres hele tiden. Mange af Ruslands geografiske grænser er stadigvæk uregulerede, og en række regioner ønsker at begrænse Moskvas magt.

Nogen sikker prognose kan ikke udfærdiges for Ruslands fremtidige kurs. Den svage russiske økonomi sætter dog grænser for, hvad Rusland kan foretage sig. Forskellige analyser peger på, at Ruslands forsvar ikke har mere end 20 procent af de økonomiske ressourcer, som den tidligere sovjetiske militærmagt rådede over. Militærstrategisk ræsonneres det om truslen mod Sverige, at Rusland ikke vil være i besiddelse af de ressourcer, der er nødvendige for at kunne gennemføre en invasion i Østersøområdet. Det ville i givet fald tage mindst 10 år for Rusland at opbygge en sådan styrke. Det er i øvrigt vanskeligt at forestille sig et isoleret angreb mod Sverige. Et eventuelt angreb mod et nordisk land vil indgå som en del af en stormagtskonflikt, og da vil et politisk varsel kunne forventes i god tid. Til dette billede hører også, at Rusland har flyttet militært materiel fra Øst- og Centraleuropa til Kolahalvøen. Ganske vist er den russiske militære styrke mindre end i sovjettiden, men netop på Nordkalotten vil den kunne genetableres relativt hurtigt.

DEN SVENSK POSITION

Sverige har en sikkerhedspolitisk interesse i, at demokratiet i Rusland bliver bestyrket. Sverige kan i den forbindelse hjælpe til med at forøge de politiske, økonomiske og kulturelle kontakter. Rusland må ikke isoleres. Samtidigt må Rusland respektere menneskerettighederne og andre spilleregler i det europæiske samfund. Det understreges i debatten, at det er godt for svensk sikkerhed, at de baltiske landes selvstændighed styrkes. Sverige bør støtte EU's udvidelse i østlig retning helhjertet, hedder det.

I forbindelse med de nationale og regionale konflikters oplussen advares der mod en regionalisering af politikken. Det er derfor vigtigt, at FN, EU, OSCE og andre internationale organisationer er stærke nok til at håndtere sådanne konflikter. Det er et svensk mål at få etableret en effektiv og velfungerende europæisk krisehåndteringsmekanisme, som kan gribe ind i konflikter med mandat fra FN eller OSCE. En sådan mekanisme behøves også til at kunne imødegå de såkaldte lavniveautrusler, som netop nu anses for at være alvorligere end militære trusler. Det handler om store og pludselige flygtningestrømme, kriminalitet og andre trusler som følge af de fortsatte miljødelekkager og af kløfterne mellem fattige og rige lande. Det findes derfor ønskeligt at udvide sikkerhedsbegrebet til også at omfatte værn mod sådanne trusler.

Også Sverige har en militærstrategisk interesse i, at USA fortsætter sit engagement i Europa og fastholder stabile relationer med Norge, Danmark og

Island. Hvis NATO trækker sig tilbage fra det nordlige Europa, forskydes den militære balance til Ruslands fordel. Man kan desuden frygte, at integrationsarbejdet i Europa kører fast. Taber EU kraften, vil en renationalisering af forholdene mellem landene i Europa kunne opleves. Trods vanskeligheder med at samordne en europæisk udenrigs- og sikkerhedspolitik inden for EU, har de seneste års udvikling bekræftet billedet, at EU sammen med NATO udgør kraftcentre, hvorfra en fremtidig samarbejdsstruktur kan udvikles. OSCE, NACC og andre bredt forankrede, men ressourcemæssigt svage organisationer udgør hver for sig ikke noget alternativ i en overskuelig fremtid. Ved siden af FN spiller de dog en vigtig rolle med hensyn til at forankre og legitimere den virksomhed, som kan udgå fra EU og NATO.

Det fremhæves ofte, at NATOs og USA's tilstedeværelse i Europa er vigtig for Sveriges sikkerhed. EU-medlemskabets betydning betones ligeledes. Det er medvirkende til, at et isoleret angreb mod Sverige er blevet mere utænkeligt. Men samtidigt finder man, uden egentlig diskussion, at en svensk tilslutning til NATO eller WEU ikke vil gavne landets sikkerhedspolitiske interesser eller stabiliteten i Sveriges nærområde. Den sikkerhedspolitiske doktrin fra 1992 gælder fortsat: Militær alliancefrihed med henblik på neutralitet i tilfælde af krig i nærområdet.

FREMTIDIGE MÅL OG OPGAVER

Den udvikling, som nu finder sted i Europa, indebærer, at forudsætningerne for svensk sikkerhedspolitik er ændrede. Efter forsvarrets opfattelse bør et af de vigtigste elementer i næste forsvarsbeslutning være en stillingtagen til, hvorledes mål og midler kan forenes, således at forsvaret kan udgøre en effektiv støtte for landets sikkerhedspolitik. Udgangspunktet må ifølge forsvaret være, at usikkerheden for fremtiden i sikkerhedspolitisk henseende er stor. Militære ressourcer vil være tilgængelige i svensk nærområde. Sverige ligger i et strategisk centralt område, og en væbnet konflikt, hvor Sverige vil blive inddraget, kan ikke udelukkes.

En fortsat sikkerhedspolitik med bibeholdelse af militær alliancefrihed inden for EU-medlemskabets rammer kræver et stærkt forsvar for at opnå troværdighed og stabilitet.

I Sverige vurderes det, at kravene til totalforsvarets evne til at imødegå et angreb er begrænsede i en årrække, hvilket indikerer mindskede forsvarsbudgetter fremover. At deltage i internationale fredsfræmmende aktioner fremføres som en ny hovedopgave for forsvaret ved siden af de traditionelle. Det kræver, at forsvarets metoder og materiel tilpasses international standard. Endvidere anses det, at Sverige skal deltage i det fremvoksende europæiske samarbejde om forsvarsmateriel. Herudover må totalforsvaret udformes med henblik på at kunne mod-

virke andre påvirkninger end krig.

Forsvarets overordnede opgave er forsvar af Sverige i tilfælde af et væbnet angreb. Endvidere skal forsvaret med sin styrke agere stabiliserende og krigsafskrækkende og være i stand til at kunne opretholde et passende beredskab. Forsvaret skal i fredstid bidrage til at opretholde Sveriges nationale integritet samt organisere krigsenheder. Forsvaret skal desuden være i stand til at deltage i forskellige typer internationale operationer.

Folkelig forankring er af stor betydning for den totale forsvarseffekt. Denne forankring bør så vidt muligt bygge på almindelig værnepligt samt engagement fra frivillige organisationer og i hjemmeværnet.

Også i fremtiden er forsvaret afhængig af en omfattende støtte fra de øvrige dele af totalforsvaret, ligesom udviklingen og indretningen af forsvaret bør bygge på civile ressourcer.

STRUKTURELLE KRAV

Forsvaret anser, at et stærkt luftforsvar er en forudsætning for at kunne forsvare hele landet. Derfor ønsker forsvaret at fastholde JAS-projektet. Alternativet til dette er enten forlængelse af det eksisterende flyprogram eller køb af udenlandske fly. Ifølge forsvaret opfylder det første alternativ ikke det overordnede krav om at besidde evnen til at bestride en angriber luftherredømmet, og det andet alternativ er ikke økonomisk muligt inden for de eksisterende økonomiske rammer. Forsvaret af det sydlige og mellemste Sverige er ligeledes en nødvendighed for forsvaret af hele landet, idet størstedelen af befolkningen og produktionsforudsætningerne findes dér. Det nævnes ofte, at forsvaret prioriterer mobile kampenheder, da forsvarsoperationer må kunne gennemføres med et højt ambitionsniveau i hele landet.

Det er desuden en udbredt opfattelse, at Østersøen, herunder Gotland, er af stor betydning for svensk forsvar. Også Vestkysten samt passagen gennem Øresund anses som vigtige både i tilfælde af en krise og et væbnet angreb. Derfor er det nødvendigt at afsætte ressourcer for at undgå, at en angriber får søherredømmet i det omgivende havområde.

Evnen til dels at hævde national integritet samt at kunne håndtere kriser i nærområdet, som direkte eller indirekte truer svenske interesser, og dels at kunne stille ressourcer til rådighed ved internationale indsatser kan have stor betydning for den sikkerhedspolitiske udvikling. De svenske enheders mulighed for at samarbejde med enheder fra andre lande er derfor en vigtig faktor.

For at kunne afværge et væbnet angreb kræves slagkraftige, mobile enheder, som kan imødegå en angribers moderne enheder. Sådanne enheder prioriteres

frem for enheder med territoriale opgaver, og de skal desuden være alsidigt anvendelige.

Antallet enheder skal kunne øges ved mobilisering. Forsvaret skal have et fleksibelt beredskabssystem. Alsidigt sammensatte indsatsstyrker med høj kvalitet, mobilitet og ildkraft skal hurtigt kunne organiseres for at kunne fungere på forskellige konfliktniveauer såvel i fredstid som i tilfælde af krise eller krig. Koordination med og støtte fra de civile dele af totalforsvaret vil blive udviklet og tilpasset de nye krav.

Det noteres af forsvaret, at en fremtidig krigs karakter stiller krav til kampenheder af høj materiel- og personelkvalitet. Dette skaber også forudsætninger for tilpasningen af forsvaret til ændrede trusler i fremtiden. Det er derfor vigtigt, at afvejningen mellem opretholdelse og udvikling foretages med henblik på at sætte ressourcer ind på kvalitativ videreudvikling af krigsorganisationen på langt sigt.

Der kræves en kontinuerlig tilførsel af moderne materiel og veluddannet personel. Hvis der ikke afsættes tilstrækkelige ressourcer, reduceres antallet af kampenheder. Der eksisterer dog en grænse, under hvilken kvantitative reduktioner ikke kan gennemføres af operative årsager. Hvis antallet af enheder risikerer at komme under dette niveau, skal der i stedet gennemføres reduktioner af kampenhedernes kvalitet, og forsvarets opgaver skal tilpasses derefter.

FORSVARETS SITUATION

Ovennævnte beslutning i 1992 om forsvarets indretning indebar store forandringer, ikke mindst for marinens enheder. Beslutningen omfattede en langsigtet indretning og defineret planlægningsøkonomi for perioden frem til år 2002. Ifølge planen skulle marinens krigsorganisation i 2002 omfatte 4 marinekommandoer og 1 marinedistrikt, 2 helikopterdivisioner, 2 kampgrupper med hver 12 missil- og patruljebåde, 3 mineafdelinger, 12 ubåde, 3 kystartilleribataljoner, 6 amfibiebataljoner, et kystmissilbatteri og 12 sikringsbataljoner, ialt 50.000 mand. Men allerede i efteråret 1992 kom den første sparerunde, og oven i dette kom den svenske kronens depreciering. Når regeringen desforuden erklærer, at forsvaret skal spare mellem 5 og 10 procent, bliver den totale reduktion af købekraften for perioden 1997-2002 omkring 30-35 mia. SEK i forhold til beslutningen fra 1992 - eller godt 15 procent. Hertil kommer flere større projekter som eksempel JAS-projektet, som sluger en stor del af forsvarsbudgettet. Krigsorganisationen kan derfor risikere at blive reduceret med omkring 25 procent, hvilket naturligvis kræver store forandringer af organisationen.

Fra 1. juli 1994 er en ny organisation, *Försvarsmakten*, etableret. Tidligere fandtes der over hundrede militære myndigheder, der i forbindelse med reorganiseringen omdannedes til én myndighed. Forandringen fandt sted for at skabe

samme organisation i fredstid som i krig med henblik på at øge effektiviteten og udnytte skattemidlerne mere rationelt.

Fem militærområder er blevet til tre, et for det sydlige, et for det mellemste og et for det nordlige Sverige. Med en ny organisation, nye arbejdsmetoder og nyt materiel skabes der forudsætninger for at opbygge et mere effektivt forsvar, som gennemgående præges af høj kvalitet.

Forsvarschefen forestår den overordnede operative ledelse af svensk militært forsvar i krig. Under sig har forsvarschefen de tre militærområder, der er ansvarlige for den operative ledelse af militærområdets forsvar og dermed sammenhængende operative virksomhed. Den operative kontrol vil normalt blive delegeret til en marinekommando for flådestyrker, en divisionschef eller en forsvarsområdechef for hærstyrker eller en sektorchef for luftforsvarsheder. Herefter kan marinekommandochefen give taktisk kontrol til en chef på havet. Styrkerne vil i krig operere i en taktisk organisation. Chefen for Kustflottan vil sammen med flotillechefer danne en ledelsesgruppe, *Rörlig marin ledning*, der kan forstærke ledelsesgruppen i op til to militærområder med tilhørende marinekommando.

MARINENS OPGAVER

De to komponenter, *Flottan* og *Kustartilleriet*, bygger på et snævert integreret samarbejde i såvel fredstid som i krig. Opdelingen skal snarere ses som et udtryk for kompetenceområder end som en egentlig organisation, idet marinens inddeling officielt er:

- Ledelsesstrukturen.
- Maritime fly- og helikopterenheder.
- Sejlende kampenheder.
- Kystforsvarsheder.

Marinens opgave i krig er, i samarbejde med flyvevåbnet og hæren, at møde og bekæmpe en eventuel angriber så tidligt som muligt. Det maritime invasionsforsvar bygger på, at man skal møde et angreb så langt fra de svenske kyster, som ressourcer og geografi tillader. I tilfælde af krig i nærområdet, hvor Sverige er neutralt, skal marinen også sikre, at de vigtigste sejlruiter holdes fri for miner, og at fiskeri og søfart gives den beskyttelse, som kræves for at sikre svenske forsyninger og nationens neutralitet. Ifølge folkerettens grundregler skal enhver stat hævde sin suverænitet og forhindre at eget territorium udnyttes af andre. Denne pligt anser Sverige, som alliancefri stat, at være særlig vigtig i såvel fredstid som ved neutralitet i en eventuel krig.

Marinens opgaver i krig og under neutralitet kan sammenfattes således:

- Neutralitetsforsvar til søs.
- Beskyttelse af søtransporter langs kysten.
- Forhindring af strategisk overfald.
- Forsvar mod kystinvasion.
- Sikring af landet mod trusler fra flere retninger.
- Fortsat kamp efter indledende angreb.

Omsat til praksis betyder dette, at marinens kampenheder skal være udformet på en sådan måde, at de

- kan forhindre en angriber i at etablere sikre søtransport mod Sverige,
- kan etablere fuld kontrol over eget søterritorium og
- kan forsvare sejlruiter og baseområder.

Den svenske marines opgave i fredstid er uddannelse af værnepligtige. Et egentligt indsatsberedskab findes ikke i fredstid, idet enheder i den sidste del af deres uddannelse indsættes ved eventuelle krænkelser. Antallet og kvaliteten af disse enheder varierer derfor kraftigt, alt efter indkaldesholdets størrelse og den gennemgåede uddannelse.

Den nylig iværksatte reduktion af marinens krigsorganisation fra 80.000 til 50.000 mand indebærer, at behovet for grunduddannelse til marinens enheder reduceres fra 6.300 til 4.100 værnepligtige per år. Efter reduktionen vil 1.100 værnepligtige forrette tjeneste i sejlende enheder og 2.000 i kystartilleriets enheder. Antallet af linieofficerer er godt 3.200, heraf forretter ca. 2.850 tjeneste i marinen. Af disse gør 900 officerer tjeneste i Kustflottan. I den nærmeste fremtid vil der ske en reduktion af officerskorpset på ca. 10 procent.

Antal udrustede enheder bestemmes ud fra behovet for uddannelse af krigsbesætninger samt behovet for enheder til imødegåelse af krænkelser. Normalt er hovedparten af orlogsfartøjerne udrustet i fredstid og indgår i Kustflottan. Chefen for Kustflottan er ansvarlig for indsatsberedskabet, uddannelsen samt studie- og forsøgsvirksomheden. Kustflottan er en fredstidsstyrke, der omfatter skoledeling, kampgrupper, undervandsbåde og mineafdelinger. Flåden har i de seneste år haft en højere udrustningsprocent, men forventes i fremtiden, på grund af økonomiske stramninger, at opretholde en udrustningsprocent som i slutningen af 1980'erne. For nærværende omfatter Kustflottan ca. 80 skibe, ubåde og fartøjer, heraf er omkring 40 fuldt udrustede og 40 med reduceret besætning. 50 procent af fartøjerne er baseret i Stockholm, 40 procent i Karlskrona og 10 procent i Göteborg.

Nøglebaserede enheder kan hurtigt udrustes efter mobilisering af besætningerne. Disse fartøjer har en chef, en teknikofficer samt enkelte gaster. Herudover findes skibe til eftersyn eller i lavere beredskab. Desuden råder kystartilleriet og marinekommandoerne over adskillige mindre fartøjer.

Marinekommandoerne udfører krigsplanlægning og råder over mindre enheder (bevogtningsfartøjer, patruljebåde og minestrygere), som kommandoerne uddanner besætninger til. En marinekommando er desuden mobiliseringsmyndighed for de enheder, som mobiliseres på kommandoens flådestation.

ØKONOMI

For nærværende bevilges den svenske forsvarskommando årligt et beløb på 37 mia. SEK. Heraf disponerer marinen ca. 5 mia. SEK direkte, og yderligere 1 mia. SEK går til marinens krigs- og fredstidsorganisation. Marinens budget fordeles med 50 procent til drift, 46 procent til materielinvesteringer og 4 procent til bygninger. Såfremt forsvarets økonomi i fremtiden ikke kan opretholdes på nuværende niveau, ønsker marinen at prioritere evnen til at kunne håndtere kriser og væbnede angreb på den nationale integritet. Eventuelt må der gøres afkald på evnen til at kunne møde et angreb, der har karakter af invasion.

I begyndelsen af 1990'erne havde marinen visse likviditetsproblemer, som først og fremmest skyldtes en ubalance mellem opgaver og ressourcer. Likviditetsproblemerne blev løst ved ¹⁾ reduktion af især ledelsesstrukturen, ²⁾ revision af materielplanerne samt ³⁾ afskrivning af budgetoverskridelser ved blandt andet salg af statens beredskabslagre. Med henblik på at tilpasse aktiviteterne til de tildelte ressourcer var det ligeledes nødvendigt at mindske produktionen i forhold til den oprindelige planlægning, herunder reduktion i antallet af mobiliseringsøvelser, et tilpasset beredskab svarende til de operative krav, forkortelse af tjenesten for indeværende værnepligtige, reduktion af uddannelsesmålene, reduktion af krigsorganisationen samt udsættelse af vedligeholdelsesforanstaltninger. Disse elementer har efterfølgende bidraget til at få genskabt balance i marinens programplaner.

MARINENS INDRETNING

Frem til år 2002 planlægger marinen at opnå en bedre udholdenhed og anvendelse i krig. Det understreges i planlægningen, at flådens angrebskapacitet og anti-ubådskapacitet skal sikres, og at kystartillerienhederne skal omstruktureres til en mere mobil struktur. Følgende kan opsummeres for så vidt angår marinens struktur:

Marinens ledelses- og logistikenheder. Väst kustens, Sydkustens, Ostkustens og Norrlandskustens marinkommandoer samt Öresunds marindistrikt og søbevogningscentralen på Gotland opretholdes med det formål at overvåge søterritoriet og tilstødende farvandsområder og kunne indsætte maritime kampenheder. Øst- og sydkysten prioriteres. Kommando-, kontrol- og kommunikationssystemer forbedres. Visse dele af den materielle fornyelse vil ske i et langsommere tempo end planlagt. Det sker samtidig med, at et øget ansvar for materielvedligeholdelse lægges over på kampenhederne. Base- og logistikenhederne organiseres i 9 bataljoner.

Marinens fly- og helikopterenheder. Krigsorganisationen ændres ved sammenlægning af helikopterdivisionerne i Säve og Kallinge. Indtil flyvevåbnets grundorganisation er set efter i sømmene og eventuelt ændret, fortsætter fredstidsproduktionen dog på 3 steder: Berga, Kallinge og Säve. 14 tunge og 10 lette helikoptere, et anti-ubådsfly samt hjælpefly fra Kustbevakningen opretholdes. De maritime fly skal - foruden at løse militære opgaver - også deltage i civil overvågning og redningstjeneste.

Overfladekampenheder. To kampgrupper vil fortsat eksistere, medens en tredje udskydes indtil videre; dette får imidlertid ingen indflydelse på antallet af skibe. I alt vil kampenhederne bestå af 6 kystkorvetter af STOCKHOLM- og GÖTEBORG-klassen, 12 missilbåde af NORRKÖPING-klassen, hvoraf 6 levetidsforlænges og bibeholdes indtil 2010, 8 patruljebåde af HUGIN-klassen moderniseres (benævnes KAPAREN-klassen), 4 bevares uden modifikation og andre 4 udgår af organisationen. De erstattes af 4 overfladekampfartøjer YS 2000 (delserie 1/mine- og anti-ubådsrolle), som forventes bestilt i nærmeste fremtid. Levering planlægges mellem år 2000 og 2005. YS 2000 delserie 2 (overflade- og anti-ubådsrolle) planlægges at erstatte de 6 udgående NORRKÖPING efter århundredeskiftet. Sømålsmissilet Rb15 modificeres. Udviklingen af torpedo 62 og torpedo 46 fortsættes.

Minekrigsenheder. Minekrigsenhederne organiseres i 3 minekrigsafdelinger (for Väst kustens, Ostkustens og Sydkustens marinkommandoer) samt to minekrigsflotiller (Norrlandskustens marinkommando og Öresunds marindistrikt). Kustbevakningens krigsorganisation integreres. To større minefartøjer (VISBORG og CARLSKRONA) bevares. Kernen i minerydningsorganisationen er de 7 fartøjer af LANDS-ORT-klassen. Antal hjælpe-minefartøjer overvejes inden næste forsvarsbeslutning i 1997. Tilbageværende kystministrygere udgår, og et antal hjælpefartøjer i minerydningsorganisationen reduceres. Minerydningskapaciteten forbedres ved anskaffelse af 4 mindre minefartøjer af STYRSÖ-klassen inden 1997, medens

STYRSÖ-klassen delserie 2 anskaffes som erstatning for de fartøjer, som udgår i perioden 2002-2007. Nyt strygegrej anskaffes.

Ubåde. 3 ubåde af GOTLAND-klassen leveres i perioden 1995-97 og indgår i krigsorganisationen fra 1997. 2 SJÖORMEN-klassen levetidsforlænges, medens 3 andre udgår i takt med indfasningen af GOTLAND-klassen. Både NÄCKEN- og VÄSTERGÖTLAND-klassen moderniseres på sigt. Ubåt 2000 studeres og projekteres. Nye torpedoer anskaffes.

Kystartillerienheder. Kystartilleriet består dels af operativt mobile og dels af faste kystforsvarsenheder. Enhederne er organiserede i brigader, grupper og bataljoner:

- Kystartilleribrigaderne bliver fremover mere mobile og sammensættes af operativt mobile kystforsvarsenheder som amfibiebataljoner, kystartilleribataljoner og kystmissilbatteri.
- Marinebrigader/-grupper er områdebundne (faste) og sammensættes af områdebundne kystforsvarsenheder som kystforsvarsbataljoner og enheder fra hæren.

Kystartilleriets anti-ubådsberedskab opretholdes på nuværende niveau indtil videre. Mobile kystforsvarsenheder prioriteres før de faste. Kystmissilbatteriet bevares. Hovedparten af de mobile kystforsvarsenheder, herunder 3 kystartilleribataljoner, vil sammen med dele af de faste enheder organiseres i 2-3 mobile kystartilleribrigader før år 2002. 6 amfibiebataljoner med 264 nye fartøjer (stridsbåt 90H) organiseres inden 1997, dog vil 3 af bataljonerne først blive udstyret med nyt materiel og få den fornødne mobilitet i perioden 1997-2002. Det maritime områdeforsvar beholdes i Stockholms og Blekinges skærgård, ved indløbet til Göteborg og Bråviken samt på den nordlige del af Gotland, hvorved 12 sikringsbataljoner bevares. Hovedparten af de faste kystforsvarsenheder uden for de prioriterede områder udgår. Enhedernes evne til at nedkæmpe luftmål forbedres ved anskaffelse af luftværnsmissilsystem. Uddannelsen ved Norrlands-kustens marinkommando ophører i 1997.

UBÅDSSPØRGSMÅLET

Regeringen har langt om længe nedsat en ubådskommission for at bringe klarhed i spørgsmålet om eventuelle krænkelse i svensk farvand af fremmede ubåde. Dette skete i februar 1995. Kommissionen gives frie hænder til at undersøge alle tilgængelige oplysninger og dokumenter, som har tilknytning til undervandskræn-

kelser. Alle mistænkelige krænkelse siden 1981 skal undersøges. I kommissionens direktiv anføres det blandt andet, at kommissionen skal undersøge validiteten af de konklusioner, som er fremkommet vedrørende undervandskrænkelse omfang og karakter. Kommissionen skal også behandle de svenske indsatsers effektivitet og sammenligne forudsætningerne for at opnå resultater og de faktisk opnåede resultater i den anti-ubådskrigsførelse, som er foretaget. Den skal derimod ikke undersøge den førte sikkerhedspolitik eller komme med forslag til fremtidige foranstaltninger. Resultatet skal foreligge den 1. januar 1996.

Det bliver den første grundige gennemgang af ubådsoplysningsspørgsmålet i 12 år. Dengang var det den parlamentariske ubådskommission, som blev nedsat i døningerne efter ubådsjagten i og omkring Hårsfjärden i 1982. Nedsættelsen af den nye kommission er tidsmæssigt sammenfaldende med oplysningerne om, at marinen har klassificeret minklyde som "sikre krænkelse". I foråret 1984 begyndte forsvaret at tale om fremmede undervandsaktiviteter. Ingen tvivler i dag på, at det skulle have drejet sig om undervandsaktiviteter, eller at de skulle have været af fremmed og ukendt art. Termen har i den senere tid fået en helt anden betydning, efter at marinen har indspillet lyde fra mink eller lyde, som er overensstemmende med minks. Forsvarschefen har bekræftet, at samtlige kavitationslyde, der er indspillet siden midten af 1980'erne, og som tolkes som lyde fra ubådspropeller, stammer fra mink ($1/3$) eller mulige mink ($2/3$).

Ifølge forsvarschefen er det kun indikationerne på fremmede undervandsaktiviteter mellem 1993 og 1994, som påvirkes af opdagelsen af, at mink kan fremføre kavitationslignende lyde. Før 1992 baserede forsvarschefens vurderinger sig på optiske observationer og visse tekniske indikationer. Disse bedømmelser ændres ikke, men de vil blive undersøgt af ubådskommissionen. Ikke overraskende er optiske observationer faldet kraftigt siden 1992. Tilsvarende har der ikke været registreret aktive sonarkontakter i de sidste to år, som har indikeret ubåde i svensk farvand, hvorfor marinen efter 1992 primært har måttet støtte sig på hydrofonsystemerne. I øvrigt har regeringen valgt at hemmeligstemple hovedparten af eksperksamtalerne mellem Sverige og Rusland om ubådskrænkelserne. I marts i år er dele af ubådsrapporten blevet udgivet, men yderst få detaljer fra selve samtalerne er offentliggjort. Rapporten udgør arbejdsmaterialet for ubådskommissionen.

Sagen har fået store udenrigspolitiske konsekvenser. Det lydbånd, som afspillede for russiske eksperter i 1993, var efter alt at dømme et af minkbåndene. De russiske og svenske eksperter enedes dengang om, at lydene kom fra et fremmed fartøj, og daværende statsminister Carl Bildt kommenterede det som "en halv indrømmelse". I praksis indebærer de fejlagtige påstande fra svensk side, at Sverige aldrig vil kunne præsentere ubådsbeviser, russerne kan forventes at godtage.

Anti-ubådsvirksomheden har i flere år været et prioriteret område, som har medført en stor økonomisk belastning for forsvaret. Som nævnt har den svenske

marine ikke et egentligt incidentberedskab, da hovedformålet i fredstid er uddannelse af værnepligtige, men grundorganisationen gør det alligevel muligt at forme to indsatsstyrker eller en større anti-ubådsstyrke i fredstid med henblik på at hævde suveræniteten. Da regeringen fastholder kravet om besparelser i milliard-klassen i de kommende år, er marinens position ganske svækket, når forhandlinger om den næste forsvarsbeslutning indledes senere i år.

Forsvarsminister Thage G. Peterson har efter offentliggørelsen af den årlige incidentrapport for 1994 udtalt, at den satsning på ubådsbekæmpelse, som har fundet sted i de senere år, nu må afbrydes. At der i fem af seks tilfælde har været tale om mink i stedet for ubåde, har overbevist forsvarsministeren om, at det er på tide at omprioritere. Han vil have mindre overvågning og mere efterretningsvirksomhed. Forsvarsministeren konstaterer, at der er satset store beløb på ubådsbekæmpelse siden begyndelsen af 1980'erne. En milliard kroner er anvendt i perioden 1980-87 og to milliarder i perioden 1987-92 i form af ekstra tilskud og omprioriteringer i forsvarsbudgettet. En del af pengene er gået til investeringer, men nye tilskud kan ikke forventes, snarere tværtimod. Thage G. Peterson påpeger, at selv uden forsvarschefens rapport havde han forventet sig en omprioritering fra overvågning til efterretningsvirksomhed. Forsvarsministeren indrømmer, at minkjagten vil skade tilliden til forsvaret, men håber, at rapporten ikke vil påvirke holdningen til det svenske forsvar. Han understreger, at rapporten ikke er udtryk for, at Sveriges territorium ikke skal beskyttes, og at landet ikke skal have nogen overvågningsfunktion mod krænkelser af Sveriges grænser.

Forsvarsministeren vil ikke bedrive nogen jagt på syndebukke, men forventer, at en kommende ubådskommission vil kunne klarlægge alle detaljer.

FREMTIDEN

For første gang i dette århundrede har svenske maritime enheder deltaget i en multinational styrke for at øve fredsbevarende og fredsskabende foranstaltninger. 34. missilddivision har sammen med kystkorvetten GÖTEBORG og en helikopter deltaget i PFP-øvelsen COOPERATIVE VENTURE. Marinen har ganske vist tidligere deltaget i internationale opgaver, men da individuelt eller som en ren humanitær indsats. For den svenske marine vil nye, internationale opgaver komme til at spille en væsentlig rolle. De opgaver, som findes mest relevante, er overvågnings- og blokadeopgaver samt minerydning. Marinen forventer sig meget af fremtiden ikke mindst i nærområdet, hvor svenske enheder vil deltage i fælles øvelsesvirksomhed og samarbejdsprojekter.

Økonomien og kvalitetskrav medfører, at Sverige tvinges til at acceptere et mindre enhedsvolumen. Fremtidens kammiljø stiller også taktiske krav - enhederne må kunne beskytte hinanden og drage fordel af hinandens kapacitet på

en mere systematiseret måde. De øgede krav om at håndtere lave konflikt niveauer og kriser stiller specielle krav til udholdenhed, kompetence til at løse ikke traditionelle militære opgaver og at deltage i et internationalt samarbejde. Opgaverne i lavkonflikter og i forskellige kriser kræver kontinuerlig eller periodisk tilstedeværelse ved kysterne, skærgårdene og på havet. Dette kræver enheder med udholdenhed, kapacitet til gradueret indsats og til at løse opgaver, som i dag håndteres af det civile samfund. Således forsøger den svenske marine at bygge på synergieffekten ved at skabe enheder, som kompletterer hinanden afhængigt af opgaver og tidsrum. Nøgleordene for fremtiden bliver kvalitet fremfor kvantitet og satsning på uddannelse af den yngre generation. Den fremtidige forskning vil koncentrere sig om områder, hvor Sverige med fordel kan drage nytte af sin kompetence, for eksempel i udviklingen af ubåde, miner og torpedoer.

Den svenske flådes gennemsnitsalder ligger på omkring 15 år for de større og mellemstore kamp- og minefartøjer. Som det fremgår af ovennævnte, består flåden af 34 egentlige kampfartøjer, 12 ubåde og et større antal minefartøjer. Hertil kommer Kustbevakningens og Isbrydertjenestens fartøjer i tilfælde af mobilisering. Antallet af overfladekampenheder reduceres i et vist omfang i den nærmeste fremtid og erstattes af nye fartøjer med et displacement på 5-600 ts eller derunder. Generelt får de nye fartøjer mere end én rolle. Den første delserie YS 2000 med stealth-egenskaber skal således erstatte fartøjer af HUGIN-klassen og skal kunne indsættes i såvel anti-ubåds- som minerollen. Konklusionen er, at en stadig mindre flåde forynges i de kommende 5-10 år samtidigt med, at kampskibene bliver lidt større, men dog uden at kunne operere selvstændigt i en længere periode. De større enheder vil imidlertid være i stand til at deltage i aktiviteter på det åbne hav, hvorved ønsket om deltagelse i multinational øvelsesvirksomhed kan tilgodeses. Det bemærkes, at antallet ubåde og helikoptere fastholdes, medens et mindre kystartilleri gøres mere mobilt. Der lægges vægt på især stealthteknik for overfladekampfartøjer og udholdenhed samt hydroakustik for ubådenes vedkommende.

Ifølge Chefen for marinen bør grundorganisationens udholdenhed forbedres. De maritime enheder skal indrettes mod at kunne opretholde fuld kontrol over søterritoriet og hævde Sveriges internationale interesser i de tilstødende havområder. Enhederne må kunne neutralisere og rydde fjendtlig undervandsvirksomhed. Endvidere skal enhederne besidde evnen til at beskytte egne søtransporter og anden maritim virksomhed mod fremmed militær magtudøvelse. Fjendtlige søtransporter skal kunne bekæmpes. Hjørnestenene i denne udvikling vil ifølge Chefen for marinen basere sig på en mangesidig kampgruppe, hvor helikopterne udgør en integreret del, et moderne ubådsvåben samt operativt og taktisk mobile kystartilleribrigader opbygget omkring amfibiebataljonerne. Indsats og kamp skal ledes af marinekommandoer ved hjælp af et moderne kontrolsystem. Marine-

kommandoerne skal kunne forstærkes med en mobil ledelse. Den maritime infrastruktur vil blive reduceret til fordel for de operativt mobile enheder. Nye ubåde tages i brug, og nye overfladekampenheder bestilles. Marinen erkender, at i forhold til omverdenens fregatter er overfladekampenhederne relativt små, men deres mangesidede anvendelse, design og udrustning markerer et marineteknisk gennembrud.

Når Riksdagens partier tilstræber at indgå en ny forsvarsbeslutning gældende for perioden 1997-2001, er det derfor vigtigt for marinen at få placeret sig rigtigt i den forsvarspolitiske debat. I denne forbindelse er hverken Sveriges maritime indsatsmuligheder i fredsbevarende missioner eller ubådskrænkelser i svenske farvande uinteressante.

Som grundlag for en kommende forsvarsbeslutning er der indledningsvis udarbejdet en sikkerhedspolitisk rapport og en rapport om konsekvenserne af forskellige løsningsmodeller for forsvaret. Generelt findes der ingen nyheder i den sikkerhedspolitiske rapport; vægten lægges på internationalt samarbejde, et NATO-medlemskab anses ikke for aktuelt, og NATO betragtes ej heller som et muligt alternativ.

Politisk lægges der op til en minus-løsning, i bedste fald vil en reduktion af forsvaret være i størrelsesordenen 5-8 procent, men en reduktion på 10-13 procent i forhold til dagens forsvarsbudget kan ikke udelukkes. I praksis betyder en 8 procent reduktion af forsvarsbudgettet, at svensk forsvar i år 2001 vil have mindsket antallet af brigader fra i dag 16 til 12, overfladekampfartøjer fra 34 til 24, ubåde fra 12 til 10 og eskadriller fra 16 til 14 (heraf 6 JAS 39 Gripen) fordelt på 5-6 flyvestationer. Territorialforsvaret reduceres fra 165.000 til 90.000 mand. Herved vil forsvaret stadigvæk kunne imødegå et strategisk overfald, men det forudsætter, at kampenhederne samles på rette sted i løbet af kort tid. Kravet om effektiv ledelse bliver højt, og risikoen for et mislykket indgreb er betydelig.

Den kendsgerning, at forudsætningerne for den statslige maritime virksomhed i de seneste år har forandret sig i betydelig grad, har bevirket, at regeringen har nedsat en parlamentarisk komité til at overveje yderligere koordination og effektivisering af statens maritime virksomhed. Ifølge regeringen bør en strategi for denne virksomhed i første række omfatte marinens, Kustbevakningens, Sjöfartsverkets og Sjöpolisens aktiviteter. Såvel opgavefordeling, organisation som lovgivning på området bør gennemgås af komiteen. Komiteen bør herunder fremsætte forslag til forbedringer, som også berører ansvarsfordelingen mellem myndigheder og myndighedernes beføjelser. Det understreges i kommissoriet, at komiteen skal gå ud fra, at ansvaret for civile opgaver også i fremtiden påhviler civile myndigheder.

KILDER: "Marinen i framtidens försvar", Marinledningen och Försvarsmedia, Stockholm, 1995 samt Marin Nytt, Försvarsmagtens Informationsavdelning.

DEN TYSKE MARINE GENFORENINGEN - STATUS - FREMTIDEN

Af Fregattenkapitän Jochen Krambeer

INDLEDNING

Den kolde krigs afslutning, Warszawapagtens sammenbrud og Sovjetunionens opløsning har medført omfattende forandringer i det sikkerhedspolitiske miljø. Denne proces har samtidig dannet grundlag for en genforening af de to tysklænder, efter 40 års adskillelse. Genforeningen af Forbundsrepublikken og det tidligere "DDR" har været en genforening af to væsensforskellige systemer, såvel politisk, økonomisk som socialt. Med baggrund i situationen omkring 1989/90 vil jeg belyse udviklingen i den tyske flåde gennem de seneste år.

Først vil jeg - efter et kort historisk betragtning - beskrive den tyske flåde og problemområder i forbindelse med genforeningen vedrørende personel, materiel og økonomi.

Derefter belyser jeg den tyske flådes nuværende koncept, organisation, stationering samt udrustning og krisereaktionsstyrker.

I tredje afsnit kommer jeg ind på Tysklands fremtidige maritime bidrag, det nye krisereaktionskoncept, udviklingen af flåden - frem til år 2007 - samt forhold omkring mulighederne for deltagelse i FN-operationer.

HISTORIE

Der er især fire datoer, der har været afgørende for genforeningsprocessen:

Efter en periode med tiltagende demonstrationer og masseflugt fra "DDR" til andre Warszawapagtlande faldt muren den 9. november 1989 og den indre tyske grænse blev åbnet. Omkring 4 måneder senere (18. marts 1990) gennemførtes det første frie valg i "DDR".

Konsultationerne mellem forbundskansleren Helmut Kohl og den daværende sovjetiske regeringschef Mikael Gorbatsjev i Kaukasus samt afslutningen af "2 + 4 traktaten" i juli måned 1990 var de sidste betydningsfulde milepæle. Derefter var vejen åben mod genforeningen den 3. oktober 1990. Delingen af Tyskland var historie og fem nye forbundslande (Mecklenburg - Vorpommern, Brandenburg, Sachsen Anhalt, Sachsen og Thüringen) blev budt velkommen i Forbundsrepublikken. Men den første glæde blev dog ret hurtigt

afløst af de konkrete problemer, som nu skulle løses. Tysklands genforening omfattede problemer af politisk, social, økonomisk og samfundsmæssig art, herunder en restrukturering af forsvaret. Dertil kom, at man havde overtaget betydelige personelressourcer og en del materiel, f.eks. skibe som TARANTUL-, OSA- og KONI-klasserne.

Genforeningen omfattede følgende nøgleområder i forbindelse med overtagelsen af den tidligere Nationale Volksarmee (NVA):

- opbygning af forbundsværnet i de nye lande,
- overtagelse og udvælgelse af personel,
- overtagelse og bortskaffelse af materiel,
- overtagelse af infrastruktur (miljøskader),
- overtagelse af grænsestriben og
- til 08/94 støtte til de russiske styrkers tilbagetog.

PERSONEL

Når vi ser på personelstyrken og dens udvikling, fandtes der før den 3. oktober 1990 495.000 soldater i Vesttyskland og omkring 100.000 i det tidligere "DDR", som skulle sammenlægges og samtidig reduceres til i alt 370.000 mænd; det svarer til en reduktion på ca. 45%.

Med hensyn til flådepersonel var udviklingen følgende: (**figur 1 og 2**)

Ud af de 7.729 NVA-VM (Nationale Volksarmee - Volksmarine) soldater fik ca. 5.300 på genforeningsdagen et foreløbigt tjenestested og tjenestegrad og muligheden for at ansøge om en 2-års tidsbegrænset kontrakt. Ud af disse 5.300 ansøgte 1.736 om en sådan kontrakt, men kun ca. halvdelen fik et positivt svar (921).

I 1992 fik disse 921 soldater fornyet muligheden for at ansøge om at blive professionelle soldater. Der var 550 som søgte. I alt fik 58 en kontrakt mellem 2 - 8 år, mens 295 blev antaget som professionelle soldater - blandt dem 122 officerer. I øjeblikket er der mindre end 100 aktive officerer af den tidligere NVA-VM tilbage i Forbundsrepublikens marine.

Overtagelsen foregik kun op til tjenestegraden kaptajn/løjtnant. Den største del af de højere tjenestegrader blev fyret eller fik lavere grad. Samtidig havde Forbundsrepublikken forpligtet sig til at reducere personellet i Bundeswehr til 370.000 soldater (**figur 2**).

Situationen i flåden var således:

Allerede i 1990 havde den vesttyske flåde 36.171 soldater. P.g.a. genforeningen blev omfanget forøget med ca. 7.700 mand til 43.900. Personelstrukturmodellen for 370.000 mand (PSM 370) krævede en reduktion til

ca. 32.000 i 1995 og til 28.700 i år 2000. En yderligere reduktion til 340.000 soldater i Bundeswehr - hvilket er iværksat - betyder en nedskæring til ca. 27.000 mand i marinen. Sammenlægningen og den samtidige personelreduktion gik faktisk hurtigere end planlagt. I øjeblikket er flåden nede på ca. 29.000 mænd. Hvis det bliver nødvendigt at reducere yderligere, bliver flåden ikke ramt særlig hårdt.

MATERIEL

Materiellet, infrastrukturen og militære områder med mægtige miljøskader er et problem. Store mængder af bl.a. kampvogne (2.300), pansermandskabsvogne (6.000), artilleripjecer og raketkastere (2.500), kampfly og helikoptere (480), 1,2 mio. håndvåben, 300.000 tons ammunition og alt i alt 192 skibe blev overtaget. Overtagelsen var absolut uøkonomisk. Der findes ingen tidligere "DDR" skibe i vores nuværende inventar. De er enten solgt eller skrottet. Depoterne er næsten tomme. Det som kunne sælges efter tyske lovbestemmelser blev solgt eller givet til andre lande uden betaling (f.eks. 4.000 uniformer til Kasakhstan).

OMKOSTNINGER

De finansielle aspekter af genforeningen - arven fra det tidligere "DDR" - ser således ud (**figur 3**):

400 milliarder DM i form af arvet gæld og statsejendom (fabriker o.s.v.), lønninger og byggeprojekter blev overtaget. Renterne for det beløb er på ca. 35 milliarder DM pr. år. Til sammenligning var Forbundsrepublikens bruttonationalprodukt (BNP) for 1993 436 milliarder DM. Til at dække dette store beløb og for at danne grundlaget for yderligere statslige investeringer, blev der indført en særlig skat til hver forbundsborger. Det glæder selvfølgelig ikke tyskerne særlig meget, men det er absolut nødvendigt.

Et kort ord om Treuhandgesellschaft.

Treuhanden var en forbundsmyndighed, som blev dannet ved genforeningen for at sikre den finansielle afvikling med salg af den tidligere DDR's statslige ejendom til private ejere. Det var en stor og dyr opgave at sælge alle de gamle, urentable og værdiløse fabrikker og virksomheder. Men stort set lykkedes det og "Treuhand - organisationen" blev nedlagt i slutningen af 1994.

Pengestrømmen fra de gamle "Länder" og fra EU til de nye "Länder" var og er omfattende. I begyndelsen af 90'erne var det helt umuligt af overskue beløbet, som var nødvendigt for genopbygningen, og de fleste politikere kunne vist ikke forudse dette store behov. For at gennemføre forflytningen og stationeringen af

styrker fra vest til øst, blev der iværksat et stort bygningsprogram (**figur 4**) for kaserner, havneanlæg og private boligfaciliteter til familier.

Der findes kun grove vurderinger af de ressourcer, der kræves for at imødegå de alvorlige problemer i forbindelse med miljøskaderne. Tilintetgørelse af et stort antal kampvogne, fly, skibskanoner og ammunitionslagre samt rensning af forgiftede øvelsesområder kræver store økonomiske-, materielle- og personelmæssige ressourcer. Pengene tages primært ud fra forsvarsbudgettet.

DEN MARITIME DIMENSION AF TYSKLANDS SIKKERHED

En del af Tysklands sikkerhed omfatter tilstedeværelsen af maritime styrker.

(1) Tyskland er en af de førende handelsnationer, hvor en fredelig og uhindret økonomisk proces er en forudsætning for statens udvikling. Tyskland er mere end andre stater i høj grad afhængig af velfungerende handelsforbindelser. 33 % af eksporten og 66 % af importen foretages via søtransport - med andre ord er frihed og sikkerheden på havene et essentielt spørgsmål for Tyskland.

(2) Det er livsnødvendigt, at Tyskland har adgang til strategiske råstoffer for deres energiproduktion og højteknologiske industriproduktion. Råstoffer som olie, mangan, krom, titan, jernmalm bliver næsten 100% importeret via søtransport. Derfor har Tyskland en stor interesse i at bidrage til international sikkerhed og stabilitet.

(3) Risici har flyttet sig fra Tysklands nærområde til fjerne områder. Det er områder, der kan kontrolleres på/fra søen. Derfor er et militært bidrag til krisestyring i multinational sammenhæng i de fleste tilfælde først og fremmest en maritim opgave.

(4) NATO medlemskabet betyder først og fremmest medlemskab af en maritim alliance. Det omfatter stater på begge sider af Atlanterhavet med USA som den eneste maritime supermagt.

(5) NATO's nye strategiske koncept, der har et bredere sikkerhedspolitisk sigte, har bevirket en udvidelse af den maritime dimension, fordi handel over søen og indsats af maritime styrker er særdeles velegnede til realisering af politiske mål. Udviklingen af Tysklands fremtidige maritime strategi har taget højde for dette forhold.

UDVIKLING AF STRATEGIEN

I fremtiden vil de maritime styrker skulle indsættes under nye vilkår:

(1) Opgave

Under den kolde krig var opgaven at forsvare eller neutralisere fjenden i en konflikt, der kunne få globale konsekvenser. I fremtiden vil det være meget vigtigere at yde indflydelse på eller bidrage til en afgørelse af begrænsede kriser eller konflikter. Der vil være behov for en troværdig tilstedeværelse ud for kysten af et kriseområde.

(2) Delopgave

Tysklands maritime styrker har tidligere haft til opgave at bidrage til beskyttelse/sikring af de nordatlantiske søforbindelser. Dette vil blive prioriteret lavere fremover, mens krisestyring - uden geografiske begrænsninger - vil få en mere fremtrædende plads.

(3) Gennemførelse

I umiddelbar sammenhæng med NATO's nye strategiske målsætning bliver opgaverne og delopgaverne gennemført efter det overordnede princip om multinationalitet. NATO landenes flåder har altid været vant til det multinationale samarbejde. Gode erfaringer, sikkerheden og gensidig forståelse har hidtil været grundlaget for en troværdig opræden i NATO området. Det skal fortsættes og intensiveres. Diskussionen af opgave- og rolledeling blandt nationernes flåder finder kun sted på det strategiske niveau. Med hensyn til de taktisk-operative evner findes der ingen opdeling - og det er for nærværende ikke i Tysklands interesse. Det burde dog tages op i fremtiden. Hvis der fortsat ydes pres på styrkerne for yderligere reduktion, kan man sandsynligvis ikke undgå at dele opgaverne i områder med fælles national interesse indenfor uddannelse, materielanskaffelser osv. .

(4) Operationsområde

Konflikter udvikler sig i relativ nærhed af kysterne. Når man tidligere har lagt tyngden på "BLUE WATER" operationer med store enheder og ekstremt lange indsatsstider, så får de kystnære områder med tyngden på ASuW en stigende betydning. Det medfører, at også risikospektret forandrer sig. Søkrigen i fremtiden indebærer tiltagende indsats i kystnære områder imod små eller mellemstore,

måske ukonventionelle styrker, som er optimeret for operationer i denne farvandsgeografi - det omfatter ASMD, MCM, ASW, AAW. Den tyske flåde, der yder et væsentligt bidrag hertil, har store erfaringer i disse operationsområder, yder et væsentligt bidrag hertil og er specielt udrustet til løsningen af den slags opgaver.

ØSTERSØENS BETYDNING

Østersøen fortsætter med at være et område, der har geostrategisk betydning og dermed fortsat en vigtig faktor i Tysklands sikkerhedspolitik. Det har man taget højde for med flådens placering i Mecklenburg-Vorpommern omfattende Schnellbootflottille samt 2. missil-torpedobådseskadrille. Den 7. torpedomissilbådseskadre flytter fra Kiel til Warnemünde i slutningen af 1995. Den tyske Marine er ikke på vej mod en "BLUE - WATER NAVY". Østersøen blev og bliver brugt som øvelsesområde for multinationale styrker (f. eks. BOLD GAME, BLUE HARRIER, BRIGHT HORIZON, US BALTOPS etc.) og vil dermed også bibeholde karakteren af et internationalt farvand ligesom Middelhavet og Sortehavet. Tyskland er meget interesseret i, at også andre alliancepartnere deltager i øvelsesaktiviteter samt besøgsprogrammer i landene rundt omkring Østersøen. Dermed er Østersøen området, hvor der er størst chance for realisering af Tysklands sikkerhedspolitik.

Østersøen skal ikke betragtes regionalt. Østersøen er ikke blot et øvelsesområde for danske og tyske flådeenheder, men har under de forandrede forhold efter slutningen af den kolde krig fået en stigende betydning som øvelsesområde for uddannelse i kystnære områder. Desuden er Østersøen særdeles velegnet m.h.p. "Partnership for Peace" aktiviteter. Det er nu muligt, at samarbejde med tidligere WAPA landes flådeenheder og dermed udbygge gensidig forståelse, tillid og venskab. I den sammenhæng har Østersøen en betydelig sikkerhedspolitisk dimension med at sammenknytte alle stater, der grænser op til Østersøen. De gode muligheder for den slags maritimt samarbejde bidrager i høj grad til en stabil baltisk balance.

MARINENS OPGAVER

Der findes tre hovedopgaver for den tyske marine:

- beskyttelse,
- "deltagelse" samt
- hjælpe-, special- og støtteopgaver.

Den klassiske tredeling af opgaver i fred, krise og krig blev erstattet/suppleret med en udvidet opgavestruktur. F.eks. er "beskyttelse" en meget vigtig opgave i fred, krise og krig: i krigen er den livsnødvendig, i krisen er den nødvendig m.h.p. at forhindre krig og i freden demonstrerer beskyttelse statens interesser.

I beskyttelsesfunktionen viser den tyske flåde en permanent tilstedeværelse i områder af betydning for nationale og partners interesser og sikkerhed. Forsvar til søs omfatter beskyttelse af kyster og tilstødende farvande samt sikring af større søområder og søforbindelseslinjer og dækker alle tre dimensioner. Ved siden af det vigtige bidrag til krisestyring fortsætter de tyske maritime styrker med at støtte egne og allierede styrker som en af de centrale beskyttelsesopgaver. Ved "deltagelse" forstås alle de aktioner, som bidrager til tillid og samarbejde. Tyskland er f.eks. repræsenteret med enheder i tre multinationale NATO styrker i Atlanterhavet, Middelhavet og i de europæiske kystnære områder. Specielt deltager Tyskland med flådestyrker i:

- FN's eller lignende organisationers fredsmissioner,
- "Partnership for Peace" projekter,
- NATO/WEU operationer.

Hjælpe-, special- og støtteopgaver omfatter først og fremmest den humanitære indsats. Her deltager den tyske marine med teknisk og logistisk støtte p.g.a. internationale forpligtelser (f.eks. fødevarerlevering til Rusland og minerydningsoperationer i 1991 efter slutningen af Golfkrigen m.h.p. at sikre den internationale søtrafik i dette område).

Med 3 miljøovervågningsfly og 2 specielle olie-bekæmpelsesskibe er flåden i stand til at gennemføre miljøbeskyttelse, dvs. kontrollere farvandene, opdæmme miljø forureninger samt lokalisere forureneren.

Søredning er en opgave, hvor alle flådeenheder bidrager mest muligt. Specielt søredningshelikoptere af Seaking-typen er deployeret langs kysterne og er klar med få minutters varsel til at deltage i nationale og internationale redningsaktioner samt katastrofeindsatser under næsten alle vejrforhold.

DEN TYSKE MARINES ORGANISATION

"Der Inspekteur der Marine" er Marinens øverste chef og lige som cheferne af de andre to værn, fællesstaben og staben for sanitetsvæsenet underlagt forsvarsministeren som øverste chef for Forbundsværnet med fuld kommandomyndighed i fred. I krig går det over til Forbundskansleren.

Der findes tre højere kommandomyndigheder i marinen, som er underlagt "Führungsstab der Marine":

- Flottenkommando (lig Søværnets Operative Kommando), beliggende i Glücksburg, som fører flådens enheder og operative myndigheder,
- Marineunterstützungskommando (lig Søværnets Materiel Kommando), beliggende i Wilhelmshaven med underafdelinger i Kiel og Warnemünde samt ved de forskellige flådestationer,
- Marineamt (kommando ansvarlig for uddannelse, skolerne, skoleskibet "Gorch Fock", flådens sanitetsvæsen, personelforvaltning af marinens personel undtagen officerer), beliggende i Wilhelmshaven, men flytter i den nærmeste fremtid til Rostock.

"Befehlshaber der Flotte" (lig CH/SOK) fører fra MHQ i Glücksburg Marinens operative styrker omfattende:

- 16-20 destroyere og fregatter,
- 38-42 helikoptere,
- 12-14 ASW og fjernrekognosceringsfly,
- 10-14 ubåde,
- 20-35 torpedomissilbåde,
- 20-30 minerydningsfartøjer,
- 60-65 marinejagerbombere samt
- 15-17 støtteenheder.

(Talangivelser er varierende, fordi det afspejler reduktionsprocessen, som blev iværksat i 1989).

Den tyske marine skal med disse enheder opfylde alle de opgaver, som jeg har beskrevet.

Tyskland stiller permanent to destroyere/fregatter til rådighed for de to NATO styrker STANAVFORLANT og STANAVFORMED. To tyske ministrygere deltager fast i STANAVMINFOR. Desuden opererer tre MPA for tiden i Adriaterhavet til støtte for NATO/WEU enhedernes håndhævelse af sanktioner mod det tidligere Jugoslavien.

Tyskland har tilmeldt enheder til NATO's reaktionsstyrker i:

- Immediate Reaction Forces (IRF): 2 destroyere/fregatter, 2 minerydningsfartøjer, 2 ASW helikoptere.
- Rapid Reaction Forces (RRF): 4 destroyere/fregatter, 16 torpedomissilbåde, 8 ubåde, 13 minerydningsfartøjer, 24 marinejagerbombere, 6 ASW/fjernrekognosceringsfly og 4 ASW helikoptere.

Bidragene til IRF og RRF svarer til ca. 40% af flådens styrker, mens resten indgår i Main Defence Forces (MDF) og Augmentation Forces (AF).

TYSKLANDS FREMTIDIGE FLÅDE

"Bundeswehrplan 95", der dækker frem til året 2007, tager udgangspunkt i en halvering af flådens enheder (skibe og fly); en halvering, der allerede begyndte i 1989. Samtidig skal der realiseres en personelreduktion på ca. 30% til mellem 27.000 og 29.000 mand i flåden, mens evnen til at deltage i krisestyring skal forøges og forbedres. Flexibiliteten, d.v.s. evnen til en hurtig og tilpasset reaktion, har fået en meget høj prioritet.

Alt i alt bliver flåden "slankere" men bibeholder de operative evner.

Den tyske flåde vil altså:

- fortsætte med at være en integreret del af alliancen,
- opretholde/forbedre evnerne til ASuW, ASW, MW og AAW,
- tage højde for forandringerne fra den tidligere tyngde i Nordflankeområdet (inkl. Østersøen) henimod indsatsmuligheder uden særlige geografiske begrænsninger,
- sikre evnen - efter politisk beslutning - til at deltage i forskellige krisestyringsoperationer uden geografiske eller tidsmæssige begrænsninger.

På denne baggrund vil Tysklands fremtidige maritime krisereaktionsstyrker basere sig på et koncept med to forskellige indsatsgrupper, der kan forstærkes efter f.eks. geografisk behov (**figur 5**).

For at være i stand til at realisere konceptet er målet for den endelige struktur følgende:

- 15 fregatter (med ASW helikopter),
- 15 korvetter,
- 4-6 ubåde,
- 20 minerydningsfartøjer,
- 10 MPA,
- 45+ marinejagerbombere,
- 35 helikoptere
- hjælpe-/støttefartøjer.

I året 2007 bliver der således iværksat en yderligere modernisering, fordi levetiden for enkelte enheder udløber. Det bliver nødvendigt at erstatte 20 torpedomissilbåde (Gepard-/Albatros-klassen), ubådene af 206A-klassen, MPAerne samt helikoptere af Seaking og Lynx-typen. Modernisering af flåden (**figur 6**) vil derfor omfatte nyanskaffelser af ca. 15 korvetter samt et ukendt antal af ubåde (212-klassen), MPA og helikoptere (NATO Helicopter 90 - NH 90). Bortset fra indsatsgruppe-konceptet og nyanskaffelsesplanen vil Tyskland bidrage i betydeligt omfang (40% af hele flåden) til NATO's krisereaktionsstyrker.

Den "slankere" flåde vil også medføre en reduktion af flådestationer, flyvestationer m.v. . I fremtiden bliver flåden deployeret til 5 flådestationer og 2 flyvestationer, mens uddannelsesfaciliteterne bliver reduceret fra 17 til 7 enheder. Specielt flådestationer følger "type-princippet", fordi der dannes hjemmebaser for torpedomissilbådebåde, destroyere/fregatter, ubåde samt ministrygere.

FN OPERATIONER

Forbundsdomstolen har bekræftet medio 1994, at der må deltages i fredsbevarende operationer under FN regi efter godkendelse af parlamentet.

En velfungerende flåde er et fremragende instrument for verdensomspændende deployering. Jeg vil gerne vove at tilføje, at i forhold til hæren og flyvevåbenet er kun flåden i stand til at gøre det i det nødvendige omfang.

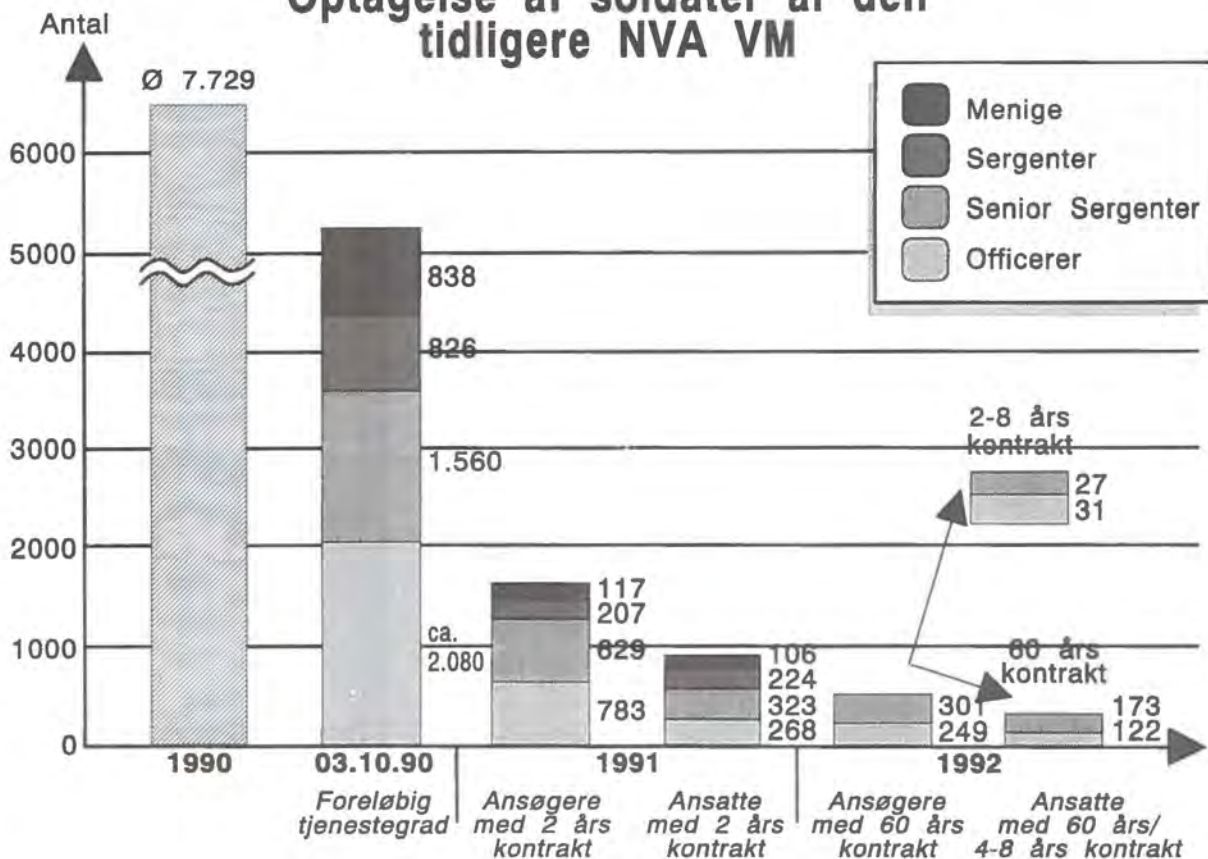
Indsatsen overfor de nødlidende i Somalia var en stor succes, hvor der blev indhøstet mange værdifulde erfaringer. Transporten var problematisk, fordi lufttransport var den eneste mulighed. Endnu værre var tilbagetrækningen. Lufttransport med afgang fra Somalia var p.g.a. sikkerheden ikke en acceptabel løsning. For at løse problemet blev der sendt 4 skibe (2 fregatter og 2 støtteenheder) ned som "mandskabstransportskibe" for ca. 1.400 hærsoldater, der skulle forlade Somalia. Skibene sejlede fra Mogadishu til Mombasa i Kenya flere gange frem og tilbage, hvorfra soldaterne fløj hjem til Tyskland med Transallfly. Bundeswehrs øverste ledelse måtte erkende, at der faktisk manglede, d.v.s. stadig

mangler, transportkapacitet til deployering af enheder af bataljonsstyrke over store afstande. Problematikken bliver for tiden drøftet på politisk niveau mellem regerings- og oppositionspartier. Samtidig arbejdes der hårdt i Forsvarsministeriet med at finde nogle realistiske løsningsmodeller, der er politisk og økonomisk fornuftige.

SAMMENFATNING

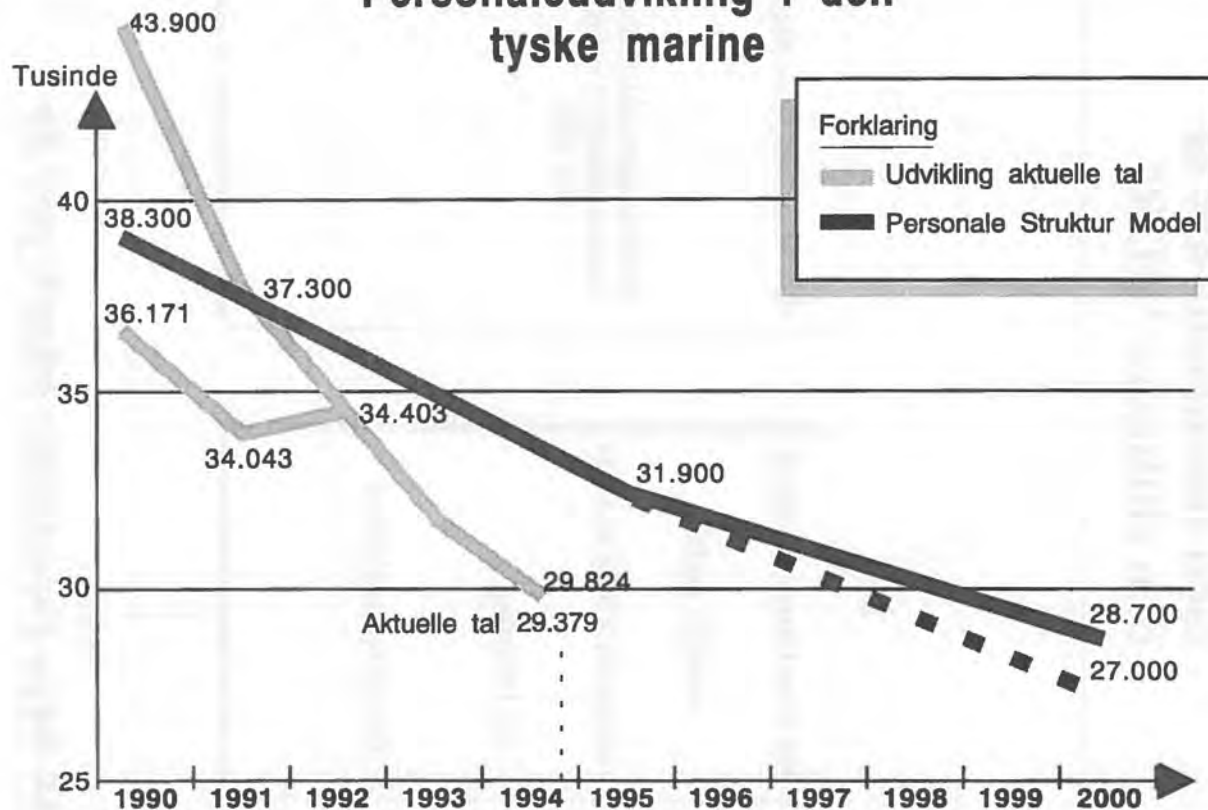
Flåden udgør et meget værdifuldt sikkerhedspolitisk instrument - især i forbindelse med krisestyring. Reduktionerne i marinen er ikke et udtryk for en nedprioritering af den sikkerhedspolitiske målsætning. Tyskland vil fortsat bidrage til den integrerede europæiske og atlantiske sikkerhed. NATO er fortsat grundlaget for Tysklands sikkerhed. Den tyske flåde yder et vigtigt bidrag i forbindelse med gennemførelsen af tysk sikkerhedspolitik. Tyskland har fået tildelt et større ansvar i det internationale samfund. Udviklingen af flåden bekræfter, at Tyskland vil leve op til dette ansvar.

Optagelse af soldater af den tidligere NVA VM



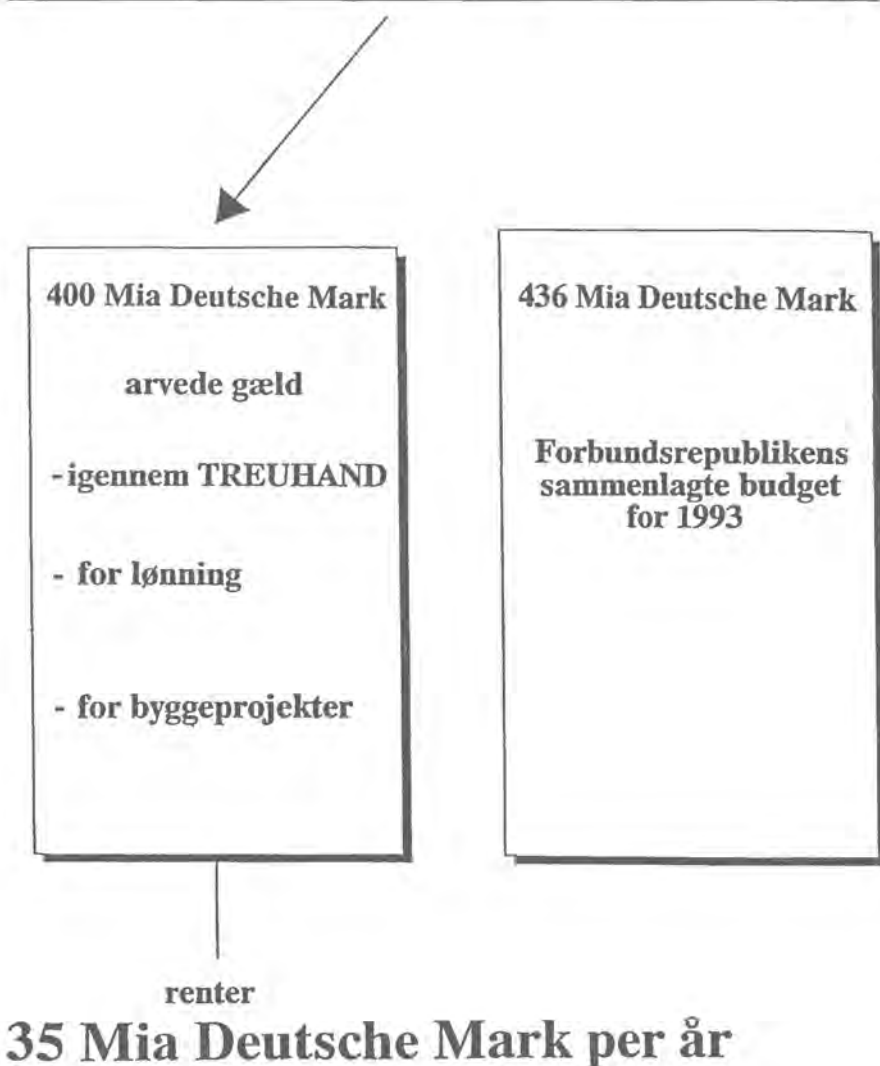
Figur 1

Personaleudvikling i den tyske marine



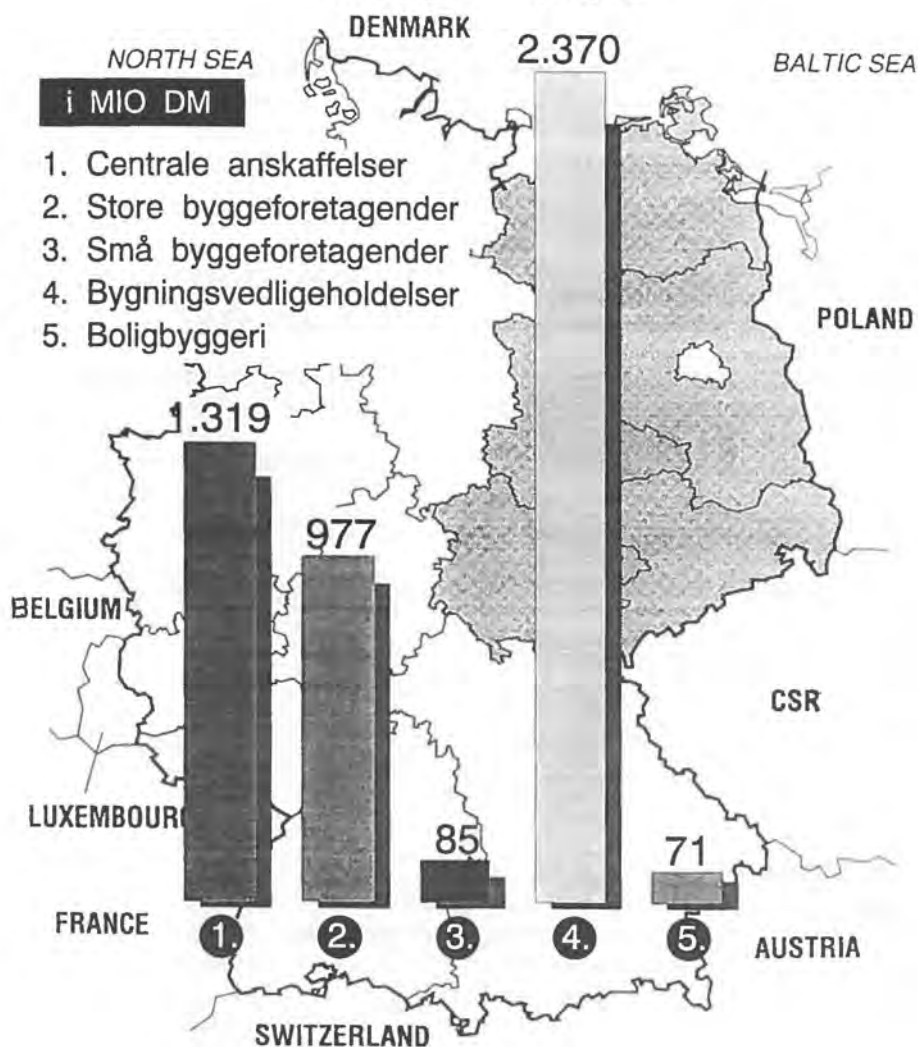
Figur 2

Den finansielle arv af den tidligere "DDR"



Figur 3

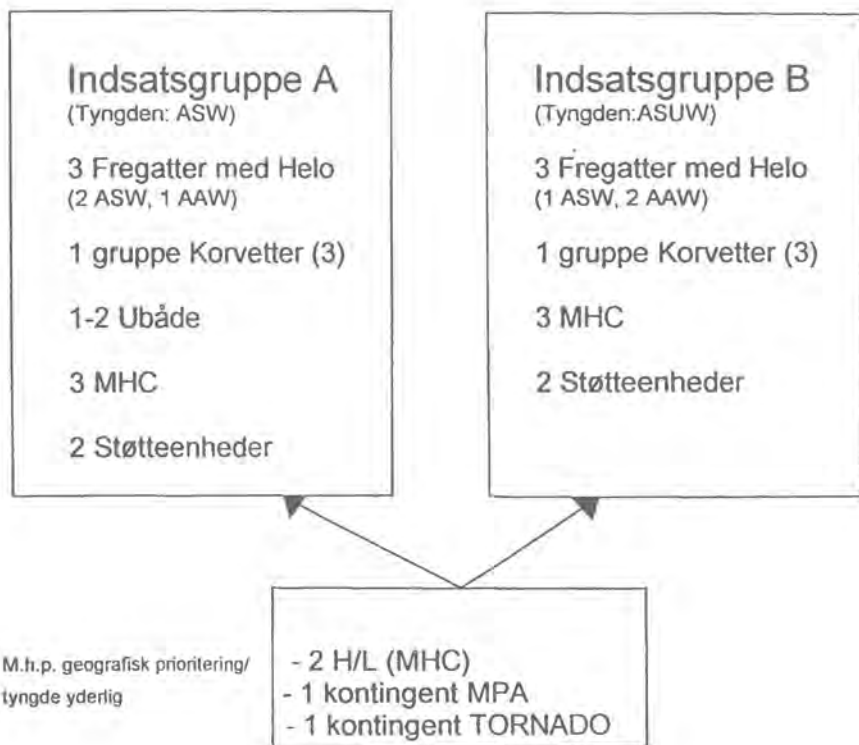
Bundeswehr - Investeringerne i de nye Forbundslande 1990 - 1994



Figur 4

Tysklands fremtidige maritime Krise-Reaktions-Styrker

Indsatsgruppernes Sammensætning



Figur 5

Modernisering i 2007

15 Korvetter

- > erstatning for missil-torpedobåde
- > optimeret til ASUW
- > indsat hovedsageligt kystnært

Yderlige Ubåde

- > U 212 med luftuafhængig drift
- > erstatning for U 206A

10 nye Maritime Patrol Aircraft

- > erstatning for BR 1150 Breguet Atlantic

Nye Maritime Helikoptere

- > Marineversion af NATO helikopteren "NH 90"
- > erstatning for MK 41 SEAKING og MK 88 SEA LYNX

Figur 6

INSPEKTIONSSKIBET VÆDDERENS TOGTER TIL MALAYSIA OG SYDAFRIKA

Foredrag i Søe-Lieutenant-Selskabet 15 NOV 1994 i København og 8 FEB 1995 i Frederikshavn af kommandørkaptajn Niels Erik Sørensen, chef for inspektionsskibet VÆDDEREN (B).

PLANLÆGNINGEN

Forsvarsministeriet gav i sommeren 1993 Forsvarskommandoen besked på at starte planlægningen af en eventuel udsendelse af et inspektionsskib til Malaysia i løbet af efteråret.

Formålet skulle være at deltage i LIMA 93, der står for: Langkawi International Maritime and Aerospace Exhibition 1993.

Beslutningen om en indledende planlægning blev taget på opfordring af Naval Team, Denmark. Naval Team havde i et års tid arbejdet på at komme i betragtning, som udenlandsk partner i forbindelse med den malaysiske regerings beslutning om over en årrække at anskaffe 27 Offshore Patrol Vessels (forkortet OPV'er).

Formålet med anskaffelsen er at øge kontrollen med de malaysiske kystområder og den tilhørende økonomiske zone. Ikke mindst bekæmpelse af piratvirksomhed og narkotikasmugling spiller en stor rolle, ligesom kontrol og støtte til fiskeriet, samt offshore aktiviteterne inden for olie- og gasudvinding.

Den malaysiske regering har afsat ca. 11 Mia. DKK til OPV projektet.

Naval Team tilbyder en OPV, der er baseret på NIELS JUEL-klassens skrog med en ny overbygning i glasfiberforstærket plastik. Samme materiele, som STANFLEX 300 er bygget af. OPV'en er desuden forsynet med helikopterdæk og -hangar. Skibet udrustes endvidere med containerpositioner efter søværnets STANFLEX koncept og markedsføres under betegnelsen STANDARD FLEX 1500 OPV.

Formålet med et inspektionsskibs deltagelse i udstillingen var både at forbedre Naval Teams muligheder for at blive valgt som udenlandsk partner ved at demonstrere dansk skibsbygning og udrustning produceret af danske virksomheder, samt generelt at støtte et branchefremstød for den danske maritime industrisektor i Sydøstasien.

Inspektionsskibet skulle i forbindelse med salg fremstødet markedsføres under betegnelsen STANDARD FLEX 3000 OPV.

Forud for Forsvarsministeriets involvering i projektet var foregået et intensivt forarbejde af Naval Team i samarbejde med de øvrige involverede ministerier. Det første synlige resultat på bestræbelserne var Industriministerens besøg i Malaysia i SEP måned.

Tankerne om eventuelt at sende et inspektionsskib til Malaysia var da også opstået væsentligt tidligere på året. Men spørgsmålet om bl.a. finansieringen af togtet skulle først falde på plads, inden den politiske beslutning ville blive taget.

Forsvarskommandoen havde anslået ekstraomkostningerne ved en gennemførelse af et togt til Sydøstasien til ca. 2,8 mio.kr..

Det lykkedes ultimo SEP Naval Team at skaffe de knap 3 mio.kr., bl.a. gennem støtte fra en bred vifte af virksomheder med tilknytning til den maritime sektor samt fra Erhvervsfremmestyrelsen.

Den egentlige planlægning i søværnets regi startede derfor på et ret sent tidspunkt, og på grund af mangel på relevante navigatoriske publikationer over dette fjerne område, foregik den første sejladsplanlægning i Politikens Verdensatlas ved 1.Eskadre. En af de sidste dage i SEP blev det bestemt, at hvis der skulle et skib af sted, blev det VÆDDEREN.

Tidspunktet faldt sammen med starten på VÆDDERENS B-besætnings sej-lende forskole. Forskolen skulle dog fortsættes helt normalt med henblik på det planlagte togt til Grønland 18 OKT til 20 JAN 94 for det tilfældes skyld, at udfaldet af overvejelserne blev negative.

Besætningens motivation for en ekstra indsats under forskolen blev dog helt naturligt væsentligt forøget med udsigten til at bytte et vintertogt ved Grønland ud med en "repræsentationstur" til Sydøstasien.

Et besøg på Marinens Bibliotek afslørede, at søværnet, bortset fra GALATHEA ekspeditionen i begyndelsen af 50'erne, ikke havde haft et orlogsfartøj på de kanter siden krydserkorvetten VALKYRIENS togt til Sydøstasien 1899-1900 (Svedstrup, E.A., "De Danskes Vej").

Dette togt var ligeledes kommet i stand med henblik på at støtte danske erhvervsinteresser i området. Hovedsageligt ØK i SIAM, men også Store nordiske Telegrafskab i Shanghai m.fl. (Kaarsted, Tage: "Admiralen, pp 140). VALKYRIENS togt blev også delvis finansieret af erhvervslivet, idet rigsdagen gav en statsbevilling på kr.100.000.-, mens de resterende kr.50.000.-, togtet kostede, blev ydet af private.

Tilbage til VÆDDEREN, hvor stemningen ombord var spændt og forventningsfuld. Tiden var ved at løbe ud, da beslutningen senest skulle foreligge 15 OKT for at forberedelserne kunne nås. Afgangen var sat til senest 9 NOV med henblik på at være i Malaysia 5 DEC - 2 dage før udstillingens åbning.

Det første møde mellem VÆDDEREN og Naval Team blev holdt ombord i København den 11 OKT, altså før den endelige beslutning blev taget.

CH SOK inspektionen dagen efter den 12 OKT bragte heller ikke nogen afklaring ombord. Det nærmeste besætningen kom en afklaring var da CH SOK som sædvanligt ved afslutningsparaden ønskede besætningen godt tog med denne tilføjelse: (jeg citerer).... ligegyldig om I skal dreje til styrbord eller bagbord, når I passerer Skagen."

Efter ankomst Frederikshavn 13 OKT blev det første møde holdt med SMK om de modifikationer, det var nødvendigt at udføre inden afgang, hvis togtet til Malaysia blev besluttet.

SMK havde da også allerede gjort visse tiltag, der alligevel skulle have været udført, men på et senere tidspunkt.

Men så midt under mødet kom meddelelsen alle ventede på - ministeren havde skrevet under, og der var en fax på vej til eskadren.

Jubelstemningen ombord, da jeg havde prajet den på ordreanlægget, kan ikke beskrives.

Og så gik det slag i slag. Udprovianteringen til grønlandstogtet blev omgående stoppet, og allerede samme aften blev VÆDDEREN dokket ind på Ørskov Værft.

Modifikationsperioden kom til at vare 2 uger til 1 NOV, hvor VÆDDEREN dokkede ud for at gå direkte på søprøver. De indebar bl.a. installationskydning af OTO MELAREN med den første FLEXFIRE med radardirektor i THETIS-klassen.

Ud over installationen af FLEXFIRE/RADARDELEN og FLIR (infrarødt udstyr), var der blevet udført følgende modifikationer med henblik på sejlads i tropiske farvande:

- Affugter i ESM-rum i masten,
- brinekøling af stævnør og AWS-6 radar,
- køling af radardome,
- afdækning af udstødsrør i skorstenen mod troperegn (monsun klapper) og
- fremstilling af solsejl.

Der var endvidere installeret navigations- og kommunikationsudstyr, som bl.a. blev stillet til rådighed af firmaer, der deltog i udstillingen ombord. F.eks. Terma Scanter radardisplay og Inmarsat-C med indbygget GPS fra Thrane og Thrane samt secure voice til Inmarsat-A. Her skal især fremhæves det nye Scanter

display, der er Termas nyeste generation ARPA display med farveskærm. Også Inmarsat-C var til stor hjælp. Dette system har ikke telefoni som Inmarsat-A, men til gengæld kan det både sende telex til anden telex og fax til en brøkdel af prisen for telefoni-forbindelsen. Stort set al VÆDDERENS kommunikation med civile myndigheder hjemme og lokalt på turen blev afviklet over dette system.

Detailplanlægningen af turen inden for den godkendte tidsramme blev af SOK delegeret til skibet umiddelbart efter beslutningen var taget, hvilket var en stor fordel. Den navigatoriske detailplanlægning kunne først foretages senere, da de relevante søkort blev brugt af AIS til at fremstille elektroniske kort til C3 systemet.

KK H.Elbro (tidligere CH OLFI) blev konsulteret for at give gode råd om besejling af Souda Bay på Kreta, Suez-kanalen og Rødehavet. Især brugte vi en del tid på Suez-passagen, der da også skulle vise sig at blive en oplevelse ud over det sædvanlige.

Skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller havde i f.m. VÆDDERENS anløb af København under forskolen tilbudt at stille rederiets organisation til rådighed under togtet. Dette generøse tilbud blev modtaget med taknemmelighed og resulterede i et møde med repræsentanter for rederiet.

Senere gennemgik VÆDDERENS operationsofficer navigationsplanlægningen med en af rederiets erfarne skibsførere. Det blev os desuden anbefalet at anvende rederiets posttjeneste, der har kurer-tjeneste til alle deres destinationer en gang ugentligt.

Endelig skal det nævnes, at Forsvarets Efterretningstjeneste udarbejdede en meget grundig briefing og udlånte en detaljeret briefingmappe om de områder, VÆDDEREN skulle passere og anløbe. Herunder blev desuden behandlet risikoen for piratangreb og væbnede overfald til søs.

Søprøverne 1-3 NOV forløb meget tilfredsstillende. De sidste par dage inden afgang blev brugt til ombordtagning af proviant samt det omfattende udstillingsmateriel, der både skulle opstilles ombord og ved Naval Teams stand på udstillingen i land.

I løbet af mandag den 8 NOV blev det sidste udstyr bragt ombord og de sidste teknikere sat i land efter, at alle systemer var meldt klar.

AFGANGEN

VÆDDEREN afgik fra Flådestation Frederikshavn 8 NOV kl.1613 i trist november vejr; støvregn, blæst og kulde.

Turen var planlagt forbi de danske oliefelter i Nordsøen, gennem Kanalen, over Biscayen til Gibraltarstrædet. Videre gennem Middelhavet til Souda Bay på

Kreta med ankomst 18 NOV for bunkring af olie og ombordtagning af det personel og materiel, der ikke nåede at blive klart inden afgang.

Tiden ombord under forlægningen blev brugt til at gennemgå og stuve det medbragte udstillingsmateriel. Der blev endvidere fløjet helikopter så ofte som muligt for at uddanne den medbragte 2.pilot, der netop medsejlede for at anvende flyvetiden maksimalt til uddannelse. Efter en uges flyvning var han da også klar til første solo fra skib, der blev udført i det centrale Middelhav.

Forlægningen foregik som planlagt med kun få hændelser. Bl.a. revnede et olierør på gearet, der nødvendiggjorde hurtig udkobling af skruen. Under reparationen, der varede mindre end 1 1/2 time fortsatte vi fremdrivningen ved hjælp af azimuth-thrusteren.

16 NOV i farvandet vest for Grækenland blev VÆDDEREN af RCC Piræus anmodet om at gå til assistance for en honduransk coaster med maskinskade. Helikopteren blev anvendt til indledningsvis at lokalisere og kommunikere med havaristen. VÆDDEREN ændrede derefter kursen lidt nordover for at være backup for den slæbebåd, der var sendt til assistance.

Slæbebåden ankom kort efter VÆDDEREN, der derefter kunne fortsætte mod Kreta, der anduvedes 17 NOV, en dag før planlagt.

Selvom vejret var ret køligt under selve opholdet på Kreta, var temperaturen naturligvis steget jævnt under forlægningen sydpå. Det gav maskinbesætningen en god mulighed for at arbejde med at justere de forskellige kølesystemer samt afhjælpe kondensvands problemer. Det skulle hurtigt vise sig, at den gode isolering, inspektionsskibene er bygget med, også har sin ret i tropiske farvande.

Der konstateredes således kun kondensvand i ventilations- og kompressorrum, mens selve apteringen var helt tør. Selv under de mest ekstreme temperaturer vi senere oplevede i østen; 41 grader med en luftfugtighed på næsten 100 %.

Inden afgang Kreta blev VÆDDERENS olietanke fyldt helt op. Selv den særlige ekspansionstank blev udnyttet, så den samlede beholdning kom op på 497 kbm (103 %). Den oprindelige sejladsplanlægning (den fra Politikens Verdensatlas) var baseret på en beholden fart på 15 knob, der er en rimelig økonomisk fart for THETIS-klassen.

Det havde imidlertid været nødvendigt, at indlægge et forsyningsmæssigt anløb på Penang, inden ankomst Langkawi, der jo ikke kunne udsættes. Det betød, at den beholdne fart skulle øges til 17 knob de 12 dage, der var fra Suez til Penang. Ud fra pilot charts kunne vi endvidere forvente en gennemsnitlig modstrøm på op mod en 1/2 knob. Tiden sammenholdt med olieforbruget var derfor en kritisk faktor.

SUEZ KANALEN

VÆDDEREN anduede Port Said Red 21 NOV om eftermiddagen og første lods kom ombord. Alle følte naturligvis en vis spænding over at skulle passere en så stor kanal, som alle havde hørt om, men få passeret.

På grund af de gode beskrivelser vi modtog under forberedelserne, virkede det hele bekendt navigationsmæssigt og uden overraskelser. De bureaukratiske procedurer og "betalingsnormer" mv. kan imidlertid ikke beskrives tilstrækkeligt nøjagtigt til, at man ikke alligevel bliver overrasket ved første passage. Jeg har simpelthen ikke ord for den frækhed og pågæenhed, der lægges for dagen. Selv fra officielle repræsentanter kræves der åbenlyst MARLBORO kartoner og andre gaver.

Hvor mange af de tilstedeværende har oplevet at selv en forbindelsesofficer skal "betales", inden han vil gå?

Det skal i den forbindelse nævnes, at det koster 250.000.- kr. for et skib af VÆDDERENS størrelse at løse enkeltbillet til kanalen plus det løse, og der gives ikke rabat for en returbillet.

Selve passagen af kanalen foregår i konvojer. Der er 2 sydgående og 1 nordgående i døgnet. VÆDDEREN førte an, som det er normalt for orlogsskibe, ved afgang fra Port Said 22 NOV kl.01. Der sejles med 10-12 knob, afbrudt af ca. 4 timers ankring i Great Bitter Lake for at lade den nordgående konvoj passere. Passagen tager 14-16 timer og VÆDDEREN afleverede da også sidste lods (og de obligatoriske cigaretkartoner) ved Suez kl.16.

RØDEHAVET OG DET INDISKE OCEAN

I Det røde Hav steg temperaturen til et godt stykke over 30 gr. og arbejdstiden blev derfor ændret til 8-17 med en indlagt siesta på 3 timer fra 11-14. Siestaen blev flittigt brugt til solbadning på helikopterdekke.

Helikopterdekke blev i den anledning udstyret med en "svalepool" af tømmer og pressening i en størrelse og med en placering, der fortsat tillod helikopteroperationer.

Temperaturen over Det indiske Ocean lå konstant på 28-30 gr. med en havtemperatur på 27-28 gr. De to originale køleaggregater med de ekstra monterede kølerør var, efter nogen justering og lokal modifikation, rigeligt i stand til at holde en tilfredsstillende lav temperatur i alle apparat- og computerrum.

Det kneb lidt mere med beboelsen, hvor især underste dæk i agterskibet var svært at få under 28 gr., mens der på de øvre dæk i forskibet kunne holdes 24-25 gr., hvilket var en passende temperaturforskel til omgivelserne.

Selve forlægningen forløb helt ukompliceret rent navigatorisk. Trafikken steg kun lidt ved passagen af stræder og forbjerger, ellers gik der halve døgn imellem vi mødte andre skibe. Kursen ændredes kun to gange fra Bab El Mandeb - til Mallacca Strædet.

Til gengæld voldte modstrømmen problemer, idet vi i forvejen skulle gøre en beholden fart på ca. 17 knob. Oliesituationen blev hver dag til morgenmødet nøje gennemgået og sammenholdt med tid/restdistancen. Midt på Det indiske Ocean så det dystert ud, idet vi kun ville have olie til 1 bakmanøvre ved ankomsten, hvis vi skulle holde tiden.

Heldigvis vendte strømmen i Den bengalske Havbugt på grund af en tropisk cyclon, der passerede tæt nord om os, og situationen lettede lidt.

De eneste tekniske problemer på uturen skulle vise sig at blive revnede olierør på hovedgearet. Det medførte stop på flere timer, men hver gang blev azimuththrusteren sat og sikrede en vis fremdrivning.

Trods den stramme oliesituation, tog vi den frihed at holde baderulle et par gange i Det indiske Ocean. Det var en helt speciel fornemmelse at bade i det krystalklare, azurblå og 28 gr. varme vand med 4500 m af det under de bare tær.

Især den første baderulle blev lidt mere spændende end planlagt. Vi havde nemlig ikke havde fået stoppet skibet helt inden udkobling af skruen. Så da 40-50 besætningsmedlemmer som lemminger myldrede ned ad falderebet og i vandet, - forsvandt de langsomt, men sikkert agterud. Et ekstra sikkerhedsfartøj blev dog hurtigt sat i vandet, og efter nogle hektiske minutter var alle ombord igen.

Der var heldigvis ingen hajer den dag, og vi så faktisk kun en enkelt senere i Det sydkinesiske Hav senere på turen.

MALAYSIA

VÆDDEREN ankom som planlagt til Georgetown på Penang 4 OKT kl.10 med kun 9% olie tilbage i tankene.

Selvom det ikke lyder af meget, ville vi have kunnet fortsætte mere end 400 sømil med 20 knob eller 1200 sømil med 13 knob.

Det siger lidt om THETIS-klassens store udholdenhed.

På Penang mødte besætningen for første gang Østen og dens mystik samt den fugtige varme, der var helt forskellig fra den forholdsvis friske luft på oceanet. Med 41 gr. i skyggen skulle det vise sig at blive turens varmeste dag. Der blev givet alle lejlighed til et par timer i land inden de første officielle pligter startede senere om eftermiddagen.

Der ankom nemlig ambassadør Henning Kristiansen, Kuala Lumpur, direktør John Madsen og Greg Nordin Hassan fra ØK, Malaysia samt kommandør Evald fra Naval Team og direktør Henrik Rosenberg fra Danyard. De udgjorde

tilsammen executive teamet under LIMA 93 og kom ombord for at holde de første møder om detailplanlægningen af udstillingsforløbet.

Vi havde først modtaget udstillingsprogrammet pr. fax i Det indiske Ocean, da Naval Team ikke havde de nødvendige oplysninger tidligere.

Programmet, der var meget omfattende, var udformet som en operationsordre med bilag om kommunikation, transport mv.. Helt som vi er vant til fra søværnet. Det var dog heller ikke tilfældigt, da ordren var udarbejdet af Naval Team's skibskoordinator, orlogskaptajn Tom Frederiksen fra Terma.

Samme dag havde vi endvidere den første reception og middag for lokale gæster og den danske honorære konsul og palmeoliekonge, Børge Bek-Nielsen.

LIMA 93, LANGKAWI

Vi ankom til Langkawi's eneste jetty for større skibe søndag den 5 DEC kl.10 for at losse udstillingsgrejet til standen i land.

Udstillingen LIMA 93, der var hovedmålet med turen, varede fra 7-12 DEC. Den foregik dels i et kongrescenter, der var bygget i forbindelse med lufthavnen, og dels en flydende maritim del ved hovedbyen PUA.

Der kunne vi ikke ligge på grund af forholdsvis lægt vand, så vi var opankret med de øvrige 13 større flådeenheder i bugten ud for lufthavnen, ca. 1 1/2 sømil fra en midlertidig anløbsbro ved Chanang Beach.

Dagen efter vi var ankommet, afhentede vi CH SOK i lufthavnen med vores helikopter. Admiralen førte sit kommandotegn ombord, indtil han forlod os igen i Bangkok den 22 DEC.

Selve øen Langkawi er et tropisk ferieparadis. Men det blev der desværre ikke meget tid til at nyde for en del af os. Jeg selv nåede f.eks. kun i land uden officielle pligter i godt 4 timer på den uge, vi lå der. Generelt lykkedes det dog at give alle i besætningen minimum 2 hele dage i land.

Selve udstillingsugen var organiseret kaos i forholdet til myndigheder og arrangørerne. Der blev således konstant ændret i det officielle program, uden at deltagerne blev informeret. Vi opdagede hurtigt, at det gjaldt om at opbygge vores eget efterretningsnet.

Naval Teams princip for deltagelsen i udstillingen var, at man frasorterede de interessante gæster på udstillingsstanden i land. De interessante gæster, der i parantes bemærket alle var mindst VIPs, blev så transporteret i minibusser til anløbsbroen, hvorfra der var 8-10 minutters sejlads ud til VÆDDEREN med de lejede speedbåde.

Vores egne motorbåde kunne ikke anvendes på grund af utilstrækkelig køling i det godt 30 grader varme havvand.

Planen var, at vi ude ombord blev informeret om, hvilke gæster, der var på vej, senest når de forlod udstillingsområdet. Det gav os ca. 20 minutter til at opstille det nødvendige ceremoniel, f.eks. skansevagt. Hurtigt blev interessen for at se VÆDDEREN dog så stor, at systemet brød sammen, og vi måtte forlade os på meldingerne over radioen fra vores gæster ombord i speedbådene, når gæsterne gik ombord. Desværre var bådene så hurtige, at vi sjældent fik mere end 5 minutters varsel. Til gengæld slog vi flere gange Guinness rekord i opstilling af skansevagt.

Det vigtigste besøg var uden sammenligning den malaysiske premierminister, Marahatir. Han var ombord i næsten 2 timer med et følge på over 30. Dertil skal lægges de knap 50 pressefolk.

Som et eksempel på, hvilken improvisationsevne, der krævedes af os, vil jeg nævne, at kommandør Evald over den medbragte bærbare VHF meddelte os, ca. 10 minutter før premierministeren skulle komme,

- at det hverken blev med vores helikopter, der ventede i lufthavnen,
- eller med båden, der ventede ved anløbsbroen,
- men med en tysk vandflyver, der ville lande ved siden af VÆDDEREN.

Vi måtte så se at få ham overført til os på en værdig måde. Det blev med gummibåd.

Vi nåede på 5 dage at have besøg af ca. 15 ministre, deraf 2 premierministre, - lige så mange kongelige og et stort antal ambassadører og forsvarschefer. Alle med større eller mindre følger.

Vi var en del, der åndede lettet op, da ankeret var hevet hjem søndag den 12 DEC kl. 16 på ugedagen for ankomsten. Alt var gået godt, og vi havde fået mange positive tilbagemeldinger. Men magen til organiseret kaos skal man lede længe efter.

I vores rapporteringssignal til SOK skrev vi: "Dagene er forløbet, - ikke planmæssigt - , men fuldt tilfredsstillende".

Efter Langkawi gik turen gennem Singapore Strædet til Brunei på Borneo og derfra videre til Bangkok. Mellem Singapore Strædet og Brunei foretog vi en lille afstikker mod syd den 14 DEC for at passere ækvator. Vi tilbragte 20 minutter på den sydlige halvkugle, inden vi vendte hjem til vores egen halvdel af kloden igen.

Vi konstaterede for i øvrigt senere den dag, at vi blev fulgt af en neddykket indonesisk ubåd, der tidligere på dagen havde kaldt os på radioen. Han fulgte os i en afstand af 4000 yards i mere end 20 timer, indtil vi var fri af indonesisk farvand.

Det skal i den forbindelse nævnes, at Indonesien hævder territorialfarvand over hele arkipilaget, hvilket Danmark ikke anerkender.

Besøget i især Thailand var en stor oplevelse. Modtagelsen af admiralen og jeg ved den thailandske flådes hovedkvarter, med bygningerne fra før Richelieus tid, pyntede tribuner og stor æresgarde var imponerende. Det var nok også der, vi følte os bedst tilpas og var mest på bølgelængde med vore værter.

Og så kunne man tillade sig at servere vin til maden!

HJEMTUREN

Hjemturen påbegyndtes lillejuleaften kl.10. Så vi tilbragte både juleaften og nytårsaften i søen. Det betød nu ikke noget, for vi var absolut ikke i julestemning. Andestegen i varmen i Det sydkinesiske Hav var kun noget, der skulle overståes.

Julemorgen kl.03 lokal tid, fik vi signal fra SOK om, at vi ikke skulle over Sydafrika hjem denne gang, som det havde været på tale. I stedet skulle vi anløbe Haifa i Israel.

Hjemrejsen forløb uden særlige hændelser via Port Klang og Lumut i Malaysia. Derfra direkte til Suez og et 3 dages uofficielt besøg i Haifa, det første danske flådebesøg i staten Israels historie.

VÆDDEREN var tilbage i Frederikshavn den 19 JAN 1994 efter at have tilbagelagt næsten 21.000 sømil med kun 4 optankninger undervejs. Og så kunne vi ovenikøbet have klaret os uden den sidste, idet hele turen hjem fra Malaysia, i kraft af den lavere fart, kunne være foretaget uden bunkring.

Vi producerede mere end 1,3 mill. liter ferskvand, og var stort set selvforsynende på hele turen.

Skibets elektroniske systemer havde desuden virket upåklageligt siden afgang fra Danmark næsten 3 måneder tidligere, og det var ikke mange af de medbragte reservedele, der blev brug for.

Det eneste der havde drillet, var de knækkede olierør på gearet.

SYDAFRIKA

Som nævnt før, skulle vi måske have været over Sydafrika hjem.

Chancen til at besøge den del af verden, kom til gengæld på B- besætningens næste togt, denne sommer.

Sydafrikanerne har været meget interesseret i netop THETIS- klassen lige siden forrige sommer, hvor de for første gang var på besøg i Danmark. Men apartheid og våbenembargoen hindrede åbne forbindelser.

Det var også årsagen til at besøget på hjemturen fra Malaysia blev aflyst. Men den nye republiks oprettelse efter de demokratiske valg i foråret åbnede for en normalisering af forholdet.

Den sydafrikanske Flåde besidder kun enkelte større skibe. Et af dem, SAS DRAKENSBERG, et forsynings- og støtteskib, var på besøg i Danmark sidst i JUN i år.

Resten af deres flåde består af missilbåde på ca. 450 tons, der er helt uegnede til at patruljere i farvandet syd for Kap det Gode Håb. Bådene er bygget på licens fra Israel, der var en af deres få allierede under isolationsperioden.

Efter den nye republiks dannelse, har de imidlertid behov for større skibe til bl.a. at håndhæve den nye 200 sømils økonomiske zone. Og det er her interessen for THETIS-klassen kommer ind.

Naval Team så nu chancen for at præsentere skibet i forbindelse med et dansk industrifremstød i Sydafrika 28 AUG til 3 SEP, der var arrangeret umiddelbart efter de første demokratiske valg.

Igen skulle der penge på bordet. Denne gang 1,7 mill. kr. og desværre for os i VÆDDEREN, gik der politik i sagen.

Det medførte nemlig, at den endelige beslutning først blev taget i absolut sidste øjeblik. Helt nøjagtigt den 3 AUG, og da havde vi allerede været på patrulje ved Færøerne i 3 uger.

Inden afgang fra Frederikshavn den 12 JUL havde vi dog forberedt os tilstrækkeligt til, at vi om nødvendigt kunne forlægge direkte fra Færøerne uden at sejle via Danmark.

Den 6 AUG forlod VÆDDEREN så færøsk farvand efter at have modtaget bl.a. et udvidet reservedelslager til helikopteren med Herkules dagen før.

Forlægningen foregik af økonomiske årsager med en planlagt beholden fart på 15 knob og kun med et enkelt havneanløb på 2 dage i Las Palmas på Gran Canaria fra den 12 til 14 AUG. Her blev det sidste materiel samlet op inden den lange forlægning videre til Kapstaden.

Materiellet viste sig at være 3 kubikmeter tropeuniformer. Posten nåede os derimod aldrig. Den var nemlig videresendt med det almindelige postvæsen og ikke speditør.

Det var ellers en af erfaringerne fra Malaysiatogtet og samarbejdet med A.P.Møller:

- Brug aldrig postvæsenet uden for Danmark!

Ud af de 3 postsække, der blev væk, er kun de 2 fundet igen. Vi fik dem efter hjemkomsten til Færøerne 2 måneder senere!

Vejret fra Gran Canaria til Sydafrika var lige efter meteorologibogen. Først NO-passaten, derefter den intertropiske konvergenszone med kraftig bygeaktivitet, hvorefter SO-passaten tog over.

Dog var vejret skuffende set ud fra et velfærdssynspunkt, idet det konstant var overskyet i Sydatlanten. Sikkert på grund af den kolde havstrøm, der kommer op sydfra langs Afrikas W-kyst.

Efter passage af Kap Verde den 17 AUG blev kursen ændret til 143. Og den kurs holdt vi så i 8 dage!

Der var meget lidt skibstrafik i forhold til Det indiske Ocean. Til gengæld var der meget liv i havet, så længe vi var tæt på kontinentalsoklen. Masser af delfiner i store flokke. Enkelte gange så vi spækhuggere og hele tiden flyvefisk. Vi så også enkelte havskildpader, nogle af dem over 1 1/2 meter lange i skjoldet. Tættere ved Sydafrika dukkede sæler og albatrosser op.

Fra den 15 AUG var orlogskaptajn Sten Ovesen fra SOK udlånt til ambassaden i Pretoria for at assistere med programlægningen.

Det var startskuddet til en intens trafik på telefaxen, idet der jo var meget kort tid til vores ankomst 26 AUG. Resten af ugen var Ovesen til møder næsten hver dag med repræsentanter fra den sydafrikanske flåde. Efter møderne faxede han det forhandlede eller reviderede program ud til os. Det svarede vi så på, så bestids, at han havde svaret inden et eventuelt møde den følgende dag.

Da sydafrikanerne var meget interesseret i at få så mange som muligt med ud at sejle, udviklede det sig efterhånden sideløbende til et "praktikantprogram".

Det officielle program, som vi heldigvis havde stor indflydelse på, - igen fordi detailplanlægningen på et tidligt tidspunkt blev neddelegeret til os fra SOK, - var rutine i forhold til, hvad vi havde været ude for i Malaysia.

Der var bl.a. "kun" et ministerbesøg! Det skulle til gengæld indeholde både reception for 100 og ministermiddag for ca.20 på samme tid.

Noget andet var deres OPV projektgruppes inspektion. Den skulle foregå over 1 1/2 døgn i farvandet syd for Kap Det Gode Håb. Helst så langt sydpå som muligt for at finde dårligt vejr.

Indholdet af demonstrationssejladsen blev forhandlet direkte mellem dem og SMK dog således, at vi havde en form for vetoret, idet udførelsen af øvelserne var mit chefsansvar. Der blev samtidig udformet en aftale om gensidige ansvarsforhold, som jeg underskrev, inden vi gik i gang.

Tilbage til forlægningen.

Vi havde sejlet forholdsvis hurtigt de første 3 dage for ikke at komme i agterhånd. Pilot charts viste nemlig, at vi kunne forvente modstrøm den sidste uge og til med en del modvind og - sø. Det blev heldigvis ved gennemsnittet, ca. 1/2 knob, og SO- passaten kom aldrig over 8 m/s. Den store dønning fra Sydhavet mærkede vi dog allerede 3-4 dage før Kapstaden.

Fænomenet skyldes vestenvinden, der i Sydhavet uden væsentlige landhindringer kan fortsætte hele vejen rundt om jorden. Så ligegyldig hvordan vejret er, kan man dernede altid mærke SW- dønningen. Da vi var der, i godt vejr, var den ca. 5 meter høj, og der var vel 100 meter mellem toppene.

Den sydafrikanske flådechef, viceadmiral Simpson-Anderson var meget interesseret i at komme ombord og se skibet. Han skulle imidlertid på besøg i Europa og Danmark lige efter vores ankomst. Det blev derfor i sidste øjeblik

planlagt, at han skulle komme ombord med helikopter inden ankomsten til Kapstaden. Da han imidlertid af politiske grunde ikke ville være ombord ved ankomsten, skulle han flyves tilbage inden.

Resultatet blev, at en sydafrikansk PUMA helikopter skulle aflevere CH SOK, ambassadøren m.fl. ombord før Simpson-Anderson blev fløjet ud med sit følge på mere end 10 højtstående officerer af en anden PUMA. Efter officiel modtagelse ombord af CH SOK og mig selv, skulle der briefes og rundvises. Da han samtidig skulle fra borde af vores egen LYNX inden første salutskud kl. 1100, måtte vi starte programmet tidligt.

Programmet den morgen før ankomst Kapstaden havde hverken luft eller alternativer. Jeg kunne ikke lide det. Bare en enkelt ting, der gik ned, og det hele ville flyde.

Det ville ikke være en god start på et salgsbesøg. Men da programmet var fastlagt og godkendt, kunne vi ikke ændre det.

I stedet måtte vi selv tage højde og skabe alternativer.

Da vi heldigvis var i forhånd, foreslog vi derfor, at den sydafrikanske PUMA kom ud og øvede dækslandinger dagen før. Vi kunne så ved den lejlighed finpudse flyveprogrammet og aftale alternativer direkte med de sydafrikanske piloter.

Den sydafrikanske PUMA eskadrille var med det samme med på ideen. Og som sagt så gjort. Vi slog ikke ned i fart, men fortsatte til ca. 60 sømil NW for Kapstaden, hvor vi var dagen før ankomsten.

De kom som aftalt ud og landede ombord over frokost.

Jeg var ikke helt rolig, før den var surret godt fast. De andre på broen sagde bagefter, at jeg sad og fløj med i chefsstolen, mens jeg fulgte landingen på det interne TV.

Problemet er nemlig, at selv om det var godt vejr, ville PUMA'en vælte uden surringer, hvis vi rullede mere end 10 grader på grund af dens høje tyngdepunkt. Og den har jo hverken harpun eller negativ pitch som vores LYNX.

Vi fik en meget flot briefing af sydafrikanerne om flyvning i området. Vi briefede om skibet og vores procedurer. Det viste sig hurtigt, at de stort set anvendte NATO procedurer. Vi fik gennemgået morgendagens program i detaljer og aftalte backup procedurer for eventuelle tekniske fejl.

Efter et ophold ombord på næsten 2 timer, fløj de derefter dækslandinger i næsten en 1/2 time før de vendte næsen hjem.

Ankomstdagen oprandt med det flotteste solskin og forårsvejr.

Solen stod op over bjergene N for Kapstaden kl. 7 og kl.0715 landede den første PUMA med CH SOK, ambassadøren og repræsentanter for den danske presse.

Resten af dagen fortsatte som den var begyndt, - lige efter planen.

SYDAFRIKA

Hele opholdet i Sydafrika var en meget stor oplevelse.

Alt gik efter bogen, undtagen, da vi skulle demonstrere kanonen under en GUNEX med en missilbåd under projektgruppens inspektion. Der fik vi selvfølgelig en af de fejl, søværnet kun har oplevet en enkelt gang eller 2. Heldigvis havde vi kommandørkaptajn Budsted og orlogskaptajn Bjørn Pedersen fra SMK ombord, så vi forholdsvis hurtigt kunne fejlfinde.

Men på grund af det meget stramme program, kunne vi desværre ikke nå at forbedre fejlen, så **dér** gik en enkelt rekord os af hænde.

Vores generelle indtryk af sydafrikanerne var en utrolig imødekommenhed, der kom til udtryk i en gæstfrihed, som vi ikke har set magen til. Og vi har da trods alt oplevet noget det sidste år.

De virker meget ærlige og ligefremme. Det fremgik også helt klart, at de efter isolationsperioden længes efter kontakt. Det var derfor vigtigt, tror jeg, at Danmark kom derned så hurtigt efter overgangen.

Vi vil blive husket.

Efter en uge i Kapstaden og et kort besøg på deres flådestation i Simons Town, gik turen til Durban, hvor vi fik den samme varme velkomst. På hjemturen gjorde vi et kort ophold i Kapstaden for oliebunkring inden den lange rejse nordover tilbage til Færøerne.

Vi havde fået bevilget et døgn's ophold på St.Helena på vejen til Funchal på Madeira, der var næste bunkerhavn.

Jeg tror nok, vi havde forestillet os palmekransede hvide sandstrande på St.Helena.

Det var der ikke. Men det blev oplevelsen ikke mindre af, og så er der ikke så mange, der har været der, bortset fra Napoleon og os.

Vi var tilbage på station ved Færøerne den 2 OKT i snestorm! Dagen før gik vi stadig i shorts.

Vi var tilbage uden væsentlige havarier, selvom ESM anlægget var stæet af på et tidligt tidspunkt. Gearet havde denne gang vist sig fra sin pæne side ligesom maskineriet generelt.

Det skulle dog vise sig, at en dokning efter hjemkomst var nødvendig på grund af en revne i en søkasse samt en slidt stabilisator.

Men vi havde også på denne tur alene sejlet 21.638 sømil. Der er kun 21.600 sømil rundt om jorden ved ækvator!

Jeg har regnet ud, at på de kun 3 år VÆDDEREN har været under kommando, har den sejlet en distance, der svarer til næsten 7 gange rundt om jorden.

KONKLUSION

Hvad har søværnet og landet som helhed så fået ud af vores kombinerede flådebesøg og salgsrejser.

Jeg tror, vi har fået meget ud af det, selvom de store ordrer skulle udeblive. Vi har vist at:

- Danmark kan konkurrere både på kvalitet og pris med de traditionelt store flådenationer.
- Søværnet har været i stand til med meget kort varsel at sende et orlogsfartøj endog meget langt væk med minimal ekstern logistisk støtte.
- Vi har vist flaget i en global sammenhæng, hvilket har skabt viden og respekt om søværnet i områder, hvor vi ikke har optrådt i næsten 100 år.
- Sidst og ikke mindst har vi fået en positiv omtale og PR i medierne både herhjemme og ude i verden. Der skal ellers mange reklamekroner til at komme på forsiden af de store aviser i farver og i TV i den bedste sendetid.

GUSTAV HOLM, ØSTGRØNLÆNDERNES VEN

Følgende artikel er skrevet af Aksel Mikkelsen (født 1916), der gennem mange år har været ansat som civilingeniør i Nordisk Mineselskab i Mesters Vig. Som barnebarn af Gustav Holm og søn af Ejnar Mikkelsen er Aksel Mikkelsen vokset op med historien om Ammassalik. Artiklen har været bragt i tidsskriftet Forskning i Grønland/Tusaat 4/94.

Søofficeren Gustav Holm startede sit livslange arbejde for Grønland i 1876 med undersøgelser af nordboruinerne i Julianehåb-distriktet sammen med mineralogen K.V.J. Steenstrup og tegneren Kornerup. Han fortsatte i årene 1880 og 1881 som kartograf i det sydlige Grønland, hvor han besteg - formentlig som den første europæer - selve Kap Farvel-fjeldet og fik bestemt dets nøjagtige beliggenhed. Han foretog også en mindre ekspedition med konebåd på Grønlands østkyst og orienterede sig om is- og rejseforholdene der. Her hørte han om, at der fandtes et større eskimoisk samfund nord for Dannebrogshø, det nordligste punkt som hans forgænger, løjtnant i marinen W.A. Graah, under store strabadser havde nået i 1830.

KONEBÅDSEKSPEDITIONEN PLANLÆGGES

Kommissionen for ledelsen af de geologiske (og geografiske) Undersøgelser i Grønland, der var oprettet i 1878, syslede i 1879 med planer om en nærmere udforskning af Østgrønland, og Gustav Holm var selvsikret som leder deraf. Han havde udvist nøjagtighed og pålidelighed ved de tidligere løste opgaver, og han var kendt for ikke at have forudfattede meninger. Han havde også vist, at han kunne rejse under meget primitive forhold sammen med grønlandere.

Planen blev, at Gustav Holm ligesom Graah og tidligere Walløe skulle forsøge at sejle med konebåde og kajaker langs kysten, mens kaptajn Normann skulle forsøge at nå kysten med dampskib udefra. Holm og Normann aftalte faktisk et specielt røgsignalsystem, dersom Holm skulle se Normann uden for isbæltet, men det blev aldrig afprøvet i praksis. Normann kom ikke af sted, angiveligt på grund af "pengemangel, smålighed og partipolitik", som det blev anført i et privat brev til Gustav Holm..

I instruksen til Gustav Holm, som han selv havde været med til at udfærdige, hed det bl.a.:

"Undersøgelserne bør først og fremmest have almindelige geografiske formål til genstand, nemlig opmåling og kortlægning af kysten, desuden arkæologiske undersøgelser særlig med henblik på forekomsten af ruiner og andre minder om nordboernes ophold i Grønland, men lejlighedsvis også med hensyn til den eskimoiske bebyggelse. Jævnslidende hermed bør De søge at gøre Dem bekendt med de nuværende indbygges tilstand og udforske alt, hvad disse måtte vide om befolkningen hinsides 65 1/2° N.B. -"

Det må jo siges, at det især er det sidste, der blev Gustav Holms livsværk.

TIDLIGE VEJROBSERVATIONER

Konebådsekspeditionen startede i 1883 med at anlægge en base i Nanortalik, hvor der blev etableret et meteorologisk og magnetisk observatorium. Observationerne blev foretaget af de dengang i Sydgrønland så kendte søstre Lytsen og kateket Isak Lund, og fortsatte under ekspeditionens lange ophold på østkysten og efter deltagernes afrejse til Danmark i august 1885.

Under selve ekspeditionen målte man også luftens temperatur, fugtighed, tryk, vindens art og styrke, nedbør, jordens og sneens temperatur hver anden eller tredje time. Isforholdene og vandstanden blev undersøgt to gange i døgnet, magnetiske observationer hver time og nordlys, så ofte det lod sig iagttage.

Ekspeditionen forlod Nanortalik i maj 1884 - men først i august kunne man passere det yderste punkt, hvortil Graah var nået, og som han havde kaldt Holms Næs - efter den Kaptajn Holm, der tappert havde ført den dansk-norske eskadre i det tragiske søslag ved Lyngøre d. 6. juli 1812. Nu var det hans sønnesøn, der passerede næsset og fortsatte den eventyrlige færd til et land og en befolkning, der aldrig før havde set en hvid mand.

Han fik vestgrønlænderne til at følge sig ind i det ukendte, hvad Graah ikke havde formået. Hans rolige og menneskelige optræden hjalp over alle vanskeligheder - suppleret med en ekstra kop kaffe i en snæver vending. Den eventyrlige ekspedition nåede sit endelige mål, Ammassalik, d. 31/8-1884.

UKENDT KYST KORTLÆGGES

Den besejlede kyststrækning blev nøje opmålt og kortlagt på bedste måde efter de daværende forhold. Selv kyststrækningen fra Ammassalik til Kangerlussuaq fik han på grundlag af grønslændernes oplysning tegnet et færdigt kort over. Ekspeditionens kronometer (afgørende for sikker navigation) gik i stykker, men

Gustav Holm brugte da sit gamle lommeur og holdt det trofast igang, således at han ved hjemkomsten kunne korrigere det og derefter revidere alle beregningerne.

Rejsen gjorde endeligt ende på diskussionerne om Østerbygdens beliggenhed. Der fandtes ingen spor efter nordboerne, men Gustav Holm tabte dog ikke af den grund sin interesse for dem. Han studerede meget nøje de islandske sagaer og skrev senere meget om Vinland og om "Svalbart", som han mente måtte være Scorebysund-området - og ikke øgruppen Svalbard, som det senere er blevet opfattet.

Det var dog på instruktionens sidste punkt, udforskningen af befolkningen på Østkysten nord for 65 1/2 °N, hans vigtigste indsats kom til at ligge. Her mødte han i Ammassalik den hidtil ukendte befolkningsgruppe på 413 personer. 10.000 år skilte Gustav Holm og hans ledsagere fra denne fuldstændigt isolerede eskimostamme.

ET ÅR I AMMASSALIK

Han blev godt og venligt modtaget, og i et år levede han sammen med dem. Han fik sat sig grundigt ind i såvel deres ydre som indre forhold. Han var jo kommet til dem på deres egen rejsemåde med kanebåd igennem snævre kanaler i kamp med ismasserne. Han kravlede ind i hytternes lange og snævre husgange og oplevede med egne ører og øjne, hvad ingen hvid mand tidligere havde set. Han blev vidne til hedenske fester, kultiske optrin, tryllebønner og ofringer, hedenske dåbs- og begravelsesceremonier, ægteskabsdramer og ikke mindst blodige vendettaer.

Gustav Holm noterede omhyggeligt alle observationer. De eskimoiske åndemanere sang således ikke forgæves for Gustav Holm, alt blev omgående nedskrevet, registreret og kontrolleret. Samtidig indsamlede Gustav Holm et righoldigt etnografisk materiale, af hvilket en del for ganske nylig er tilbageført til Grønlands Nationalmuseum i Nuuk.

Den første populære skildring af rejsen blev udgivet i 1887 af Holm og Garde, "Den danske kanebådsekspedition". Senere kom selve resultaterne og bearbejdning af resultaterne i Meddelelser om Grønland nr. 9 og 10 under titlen "Den østgrønlandske ekspedition udført i årene 1883-1885 under ledelse af Gustav Holm". Der gik 30 år, inden værket blev oversat til engelsk af professor William Thalbitzer og udgivet som Meddelelser om Grønland nr. 34.

Hjemrejsen fra Ammassalik til Nanortalik med det enestående, etnografiske materiale forløb i modsætning til udturen forholdsvis let og smertefrit. Det gamle grønlandsskib "Constance" lå og ventede på dem i Qaqortoq. På skibsrejsen hjemover var også den unge, livlige - og ikke særligt sørgende - enke efter den i Nanortalik afdøde kolonibestyrer Rosenstand. Ifølge familietraditionen tilbød

hun Gustav Holm at vaske hans lommetørklæder, og efter denne intimitet var det ifølge datidens etik i søofficerskorpset nødvendigt med ægteskab. Det holdt da også i et halvt hundrede år, hvor især hun ofte berettede mangt og meget spændende om sin kærlighed til grønlænderne og sit liv i Nanortalik.

SAKUTSOQ - MANDEN MED VÅBNE

Gustav Holm fortsatte med at besejle Grønland som kaptajn på den nye skuebark "Hvidbjørnen" og kom med den til Ammassalik i 1894, hvor han efter mange og trange år for ammassalikkerne grundlagde handels- og missionsstationen. Ammassalik var dengang et lille samfund med kun 243 mennesker. Ti år forinden havde der været 413 personer i området. En del havde opgivet håbet og var rejst ned af kysten imod Sydvest Grønland. Mange af disse folk vendte dog tilbage, da det rygtedes, at handelsstationen var oprettet. Johan Petersen fulgte med derop og blev som kolonibestyrer i de næste 20 år befolkningens vejleder og hjælper ind i den nye tid.

Gustav Holm fortsatte i mange år sit virke på Grønland som chef for inspektions- og opmålingsfartøjer i de nordlige områder. Han blev direktør for Søkortarkivet, Lodsdirektør, medlem af Kommissionen for Videnskabelige Undersøgelser i Grønland (1897), æresdoktor på Københavns Universitet. Hans interesse for Grønland var usvækket helt til hans død i 1940. Han mødte således altid op ved Grønlandsskibenes afgang og hjemkomst til København.

Selv om han var berømt, syntes han ikke selv at være opmærksom derpå, og samtidig var han en tilbageholdende, men meget venlig mand. Jeg husker blot en lille og ubetydelig ting, der irriterede ham. Det var at man brugte den vestgrønlandske stavemåde, Angmagssalik i stedet for den østgrønlandske Ammassalik.

Sakutsoq - manden med våbnene - kaldte østgrønlænderne Gustav Holm. Det må jo være et godt navn for en søofficer, der nok bragte befolkningen våben, således at fangstudbyttet kunne øges, - han bragte dem mere fred og ro i samfundet, og han reddede de gamle sagn og fortællinger fra forglemmelse.

EFTERSKRIFT

Ammassalik betyder "byen med de mange ammasatter (lodder)" eller "indsøen" afhængig af om det er en vest- eller østgrønlandsk talemåde. Ammassalik er, bortset fra Scoresbysund, det eneste beboede område på Grønlands østkyst. Ammassalik kan kun besejles i sensommeren, når det er godt vejr.

Inspektionsskibet TRITON, der blev adopteret af Ammassalik 29. september 1993, sejlede i august 1994 til Ammassalik med Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Benedikte for at fejre byens 100 års jubilæum. Prinsessen nedlagde i forbindelse med besøget en krans ved mindeankret for omkomne søfolk.

ISRAELSK STRATEGISK DIVERSIFICERING ?

Af cand. scient. pol. Per Brunhøj

ABSTRACT

Artiklen behandler introduktionen af nye Saar-5 missilbåde, som peger i retning af både en maritim udvikling og en bredere strategisk diversificering af Israels strategiske gengældelsesmuligheder. Saar-5 skibene repræsenterer derfor ikke blot noget kvalitativt nyt i den militære oprustning i området, men mere vigtigt også en udvikling af - eller skridt i retning af - en israelsk strategisk,- muligvis nuklear, - "Second Strike Capability", som giver anledning til nogle overvejelser om den fremtidige udvikling i regionen.

DET MARITIME ASPEKT AF KONFLIKTEN I MELLEMOESTEN

De mange krige, som har været udkæmpet mellem Israel og dets arabiske nabolande har i hovedsagen været krige, som er blevet udkæmpet på landjorden og i luften. Det betyder dog ikke, at der ikke også har foregået voldsomme kamphandlinger på havet, hvilket der i høj grad har, både i de egentlige krige og i perioderne imellem. Under Yom-Kippur krigen i 1973 udkæmpede israelske, syriske og ægyptiske flådefartøjer således historiens første missilslag til havs. Disse kampe resulterede i, at små israelske missilbåde stort set sænkede alle de sovjetisk fremstillede missilbåde i de syriske og ægyptiske flåder, uden egne tab. Det skyldtes i høj grad, at man havde fået oplysninger om de syriske skibes russisk producerede Styx missilers elektroniske styresystemer, hvorved man kunne iagttage elektroniske modforholdsregler imod dem.

Siden Yom Kippur krigen har den israelske flåde været anset for at være de arabiske flåder overlegen, men dets forspring er dog blevet indsnævret, bl.a. i takt med, at de arabiske landes flåder er kommet til at råde over stadig flere forskellige skibs- og missiltyper. Samtidig er der sket en fortsat oprustning på landjorden og i luften, bl.a. har mange arabiske lande efterhånden anseelige mængder af f.eks. jord til jord missiler o.l., som har medført, at Israels militære førerstilling er blevet mindre sikker. Den udvikling har man i Israel til stadighed forsøgt at imødegå, hvilket bl.a. har givet anledning til udvikling af en ny type flådefartøj.

DE NYE SAAR-5 SKIBE

Den israelske flåde er i øjeblikket i gang med at indfase en ny type skibe. Det drejer sig om såkaldte Saar-5 missilbåde, som er i korvet størrelse og en videreudvikling af de mindre Saar-4 og Saar-4,5 typer. Skibene, der fuldt udrustet ifølge Jane's 1994-95 er på 1227 tons, leveres fra skibsværftet i Pascagoula, Mississippi i USA til en pris på ca. 200 mio. \$. De betegnes som værende på forkant af den teknologiske udvikling. Der benyttes bl.a. Stealth teknologi, som skulle give en betydelig mindre radarprofil. Samtidig beskrives Saar-5 typen målt tons for tons som den mest svært bevåbnede skibstype i verden. Skibene er bl.a. udstyret med en lang række forskellige våbensystemer til angreb og forsvar, bl.a. Barak antimissil systemet og Gabriel og Harpoon missiler, samt diverse torpedoer og anti-ubåds våben og forskellige elektroniske styre- og jammingsystemer. For at kunne bære den forøgede mængde af elektroniske anordninger og antenner, som er nødvendigt tilhører til de nye angrebs- og forsvarssystemer, er skibets mast også større end normalt. Ligeledes er skibet udstyret med helikopterlandingsplads og en ekstra stor brændstofbeholdning, som tillader længere operationstid på havet. Samtidig kan man nøjes med at bemane skibene med ca. 50 - 60 mand, hvilket er omtrent det samme som på de eksisterende mindre missilbåde (Jane's 1994-95 s.323 & Rabinovich 1994 s.6).

Saar-5 repræsenterer på flere måder et brud med tidligere israelsk (maritim) tænkning. Tidligere ønskede Israel små, billige og slagkraftige enheder, som ikke ville indebære alt for store tab i mandskab, hvis de blev sænket eller beskadiget i kamphandlinger (**note 1**). Samtidig har man haft en stor opgave med afpatuljering af Israels kyststrækning og imødegåelse af f.eks. terrorangreb, hvortil man behøvede mange og små hurtiggående patruljefartøjer. Disse opgaver har man stadig, men i lyset af den teknologiske udvikling af krigsskuepladsen og de arabiske landes besiddelse af stadig flere forskellige maritime missilsystemer, som alle kræver forskellige elektroniske modforholdsregler, har man i Israel konkluderet, at for at et skib skal kunne overleve på en moderne maritim mellemøstlig krigsskueplads, må skibet have plads til en lang række forskellige offensive og defensive systemer. Man har derfor udviklet Saar-5 typen, hvor man samtidig har fastholdt et relativt lavt besætningstal (Williams 1989 s.274 ff, Rabinovich 1994 s.6).

Der er flere forskellige bud på skibets anvendelse. Jane's (1994-95 s.323) forestiller sig, at dets hovedrolle (i en konflikt) vil blive at beskytte hovedskibs ruterne, mens man i en artikel i Jerusalem Post Magazine, 5. august 1994, i anledning af færdiggørelsen af det første skib, anlægger et mere ambitiøst og bredere perspektiv, idet man skriver, at skibene bl.a. er påtænkt en rolle, hvor de placeret flere hundrede kilometer ude i Middelhavet kan opsnappe evt. arabiske forsøg på fra kysten med større fartøjer at bombardere de israelske tætbefolkede

kystområder. Dette vil Saar-5 i kraft af deres teknologiske overlegenhed kunne forhindre. Ingen af de to opgavetyper udelukker dog hinanden. De nye Saar-5 både er ikke udtryk for en total nyorientering. Typen erstatter ikke den nuværende flåde af små missilbåde og de kystgående patruljebåde. Alene antallet på 3 skibe viser dette.

Israel vil fortsætte med at opretholde en styrke af små missilbåde og små hurtige kystpatruljefartøjer til imødegåelse af bl.a. angreb mod kysten udført af regulære eller irregulær styrker samt foretage patruljering, overvågning, søredning og kampopgaver ved kystområderne ved Middelhavet og i Det Røde Hav. Men Saar-5 skibene kan spille en vigtig komplementær rolle rent maritimt, idet de teknologisk vil være overlegne i forhold til de skibstyper, som de arabiske middelhavslande råder over. Det kan give Israel gode muligheder for at beherske søherredømmet i Middelhavet i en eventuel militær konflikt.

Men samtidig, hvilket er endnu mere interessant, spiller de - eller kan de tilsyneladende komme til at spille - en vigtig rolle i en bredere strategisk sammenhæng.

SAAR-5 STRATEGISK SPREDNING ?

Israel har aldrig officielt hverken be- eller afkræftet, at man besidder nukleare våben. Det har dog i mange år været en udbredt og anerkendt antagelse, at landet siden begyndelsen af 1970'erne har haft en nuklear mulighed.

I *The Military Balance* regnede man f.eks. i 1988-89 udgaven med, at landet på rådede over ca. 100 kernefysiske sprænghoveder og dette antal er fastholdt, også i nyere vurderinger (*The Military Balance 1988/89 - 1988 s.103 & 1993-94 s.118*). Forfatteren Simon Hersh (1991) skriver at landet i takt med udviklingen af egne mellemdistance raketter skulle være i stand til at fremføre nukleare ladninger til det tidligere Sovjetunionen - så langt som til Moskva. Sidstnævnte er dog en tese, der er omgivet af nogen skepsis.

Derimod er der bred enighed om, at Israel i hvert fald er i stand til at fremføre nukleare våben med fly og landbaserede kontrækkende missiler af typen Jericho I (rækkevidde 500 km) og Jericho II (rækkevidde måske op til ca. 1.500 km) samt Lance systemet (*The Military Balance 1993-94 s.118*). I et vist omfang også taktisk artilleri, hvor man ifølge Hersh bl.a. sammen med Sydafrika i 1979 angiveligt skulle have prøvesprængt et a-våben, som blev fremført via en modificeret artillerigranat (Hersh 1991 s.271).

Antagelsen om en Israelsk besiddelse af nukleare våben hviler derfor på en tilsyneladende sikker grund - selvom det ikke med fuldstændig sikkerhed kan påvises - og selvom Israel også kan have interesse i at fastholde omverdenen i usikkerhed.

Nu er det dog ikke nogen given sag, at blot fordi landet sandsynligvis råder over en nuklear mulighed, at det så automatisk betyder, at en ny skibstype udrustes med nukleare våben. For det første er det jo ikke uden risiko at have et eller flere skibe sejlene rundt med nukleare våben - tænk blot på risikoen ved f.eks. et forlis i fredstid. Det er heller ikke nogen given sag, at f.eks. de eksisterende Jericho missiler kan benyttes fra et flådefartøj, eller at israelerne er i stand til at bestykke skibsbaserede missiler med nukleare sprænghoveder o.l. Men givet israelernes hidtidige tekniske resultater må det dog anses som en sandsynlig mulighed.

Tesen om at skibene har - eller kan få - en væsentlig strategisk nuklear rolle finder støtte i flere forhold. Ifølge et interview i Jerusalem Post med den tidligere flådechef og idémanden bag skibene, admiral Almog, er skibene faktisk tiltænkt en strategisk rolle. Uden dog at ville komme ind på spørgsmålet om nukleare våben, udtaler han bl.a. i interviewet, at skibene vil kunne fungere som en mere sikker "Second Strike Capability" end flyvestationerne og flyvevåbnet, der pga. landets størrelse ligger forholdsvis tæt sammen og er relativt sårbare (Rabinovich 1994 s.6). Nu kan man naturligvis argumentere, at han har en både institutionel og personlig interesse i at fremhæve flådens muligheder og sit eget projekt på bekostning af andre værn. Men også mere analytiske overvejelser af f.eks. geografisk og teknologisk art peger på, at en placering til havs af nukleare fremføringsmidler kan være et hensigtsmæssigt supplement for Israel. Landet er geografisk ca. på størrelse med Jylland, og mulighederne for at sprede våbenplatforme og undgå u hensigtsmæssige koncentrationer er derfor begrænsede, hvilket også i en konventionel krig, hvor Israel måtte blive presset som f.eks. under Yom-Kippur krigen, kan gøre anvendelse af taktiske slagmarksvåben umulig pga. landets størrelse (**note 2**). Samtidig er landets (potentielle) fjender placeret ganske tæt på geografisk, og de har i stigende grad oprustet med kort- og mellemdistance missiler af endda ret avancerede typer, såsom SS-21 med en rækkevidde på 120 km, som bl.a. Syrien har anskaffet sig ganske mange af (Hafner & Roper eds, 1988 s.80f og s.263f).

Golfkrigen og de irakiske Scud angreb viste, at det er muligt selv fra længere afstande og med (upræcise SCUD) missiler at ramme Israel, og at der kun var en kort varsling ved sådanne angreb. Det kan skabe frygt for et overraskende angreb med bedre våben og fra endnu kortere afstande, som f.eks. massivt rammer landets vigtige flyvestationer og ødelægger eller svækker det vigtige luftvåben ved et overraskende førsteslag, ligesom installationer for f.eks. Lancesystemet også kan blive ramt, inden det bringes i bevægelse.

En placering af supplerende strategiske våbensystemer på havet i god afstand fra Israel og de mest truende arabiske lande og deres våbensystemer kan derfor være hensigtsmæssig for Israel. Saar-5 skibene med deres ekstra store brændstoftanke og teknologiske niveau kan her give øget sikkerhed overfor

overraskende angreb og øget handlefrihed for anvendelse af våbenplatforme, ligesom der i en spændt situation kan være nogle krisestyringsfordele ved skibene. De kan bl.a. medvirke til at afholde de arabiske stater fra i en spændt situation at føle sig fristet til et overraskende forebyggende angreb, da det på forhånd vil være næsten umuligt at fjerne alle Israels gengældelsesmuligheder med et overraskende førsteslag.

Set i lyset af ovennævnte og med den sandsynlige israelske nukleare option in mente', bør Saar-5 typen derfor som nævnt opfattes, ikke blot som en ny skibstype med en isoleret maritim rolle, men også som et forsøg - nu eller i fremtiden - på en strategisk diversificering - et forsøg på at skabe en (lille) strategisk duade eller triade, der kan øge landets muligheder for, selv efter et overraskelsesangreb stadig at have rådighed over våbenplatforme, der kan benyttes i en afskrækkende eller gengældende (nuklear) sammenhæng. Det er naturligvis i den forbindelse, at skibene er mest interessante; de åbner nye perspektiver for den fremtidige udvikling i området.

FREMTIDIGE PERSPEKTIVER

Den mulige tilstedeværelse af nukleare våben med mulighed for deployering til Saar-5 giver en række militærstrategiske optioner i det mellemøstlige område.

At have nogle relativt store og meget slagkraftige missilbåde i Middelhavet (eller andre steder) med en sandsynlig nuklear mulighed giver en forbedret handlefrihed og en "Second Strike Capability", der vil kunne medvirke til ikke at friste et/flere lande til et overraskelsesangreb på Israel.

Men andre lande kan føle deres sikkerhed forringet - særligt i et konflikt område som Mellemøsten. Derfor kan Saar-5 skibene også opfattes som et skridt i retning af en fortsat militær opbygning i Mellemøsten. Israel forsøger at bevare et kvalitativt og på nogle områder også kvantitativt forspring, sprede den formodede nukleare mulighed og udvikle eller forbedre Second Strike Capability. Det kan give næring til fortsat militær opbygning i regionen og kan evt. medføre, at et land som Syrien vil forsøge at styrke sine maritime muligheder, ligesom det også kan påvirke den land- og luftmilitære situation.

Saar-5 missilbådene og deres mulige potentiale betyder også, at det i stigende omfang vil være relevant at analysere maritime forhold, som f.eks. antallet af større overfladeskibe og deres bevæbning, samt i højere grad end tidligere at sammenkoble dem og deres kapacitet og anvendelsesmuligheder med situationen og de militære og geografiske forhold på landjorden og i luften - altså se den maritime balance som et mere integreret element i den overordnede strategiske balance i området.

KONKLUSION

Konklusionen på dette korte indlæg må derfor blive, at introduktionen af Saar-5 missilbådene repræsenterer en nyskabelse på flere måder. Som konventionel våbenplatform udgør de den hidtil mest avancerede og efter sin størrelse tungtbevæbnede skibstype i den mellemøstlige konflikt og er tilsyneladende enhver af de nuværende arabiske skibstyper teknologisk overlegen. Det vil på kort- og mellemlangt sigt kunne medvirke til at befæste Middelhavet som et hav Israel behersker i konflikten med araberne. Som strategisk eller potentiel strategisk våbenplatform udgør Saar-5 skibene et sandsynligt forsøg på fra israelsk side at sprede sine strategiske gengældelsesmuligheder. Man forsøger at opbygge eller forbedre en Second Strike Capability ved at placere slagkraftige og overlevelsesdygtige våbenplatforme langt ude på havet, væk fra den traditionelle slagmark på landjorden og i luften over landjorden. Dermed opnår Israel dels en længere varsling overfor angreb mod Saar-5 våbenplatformen, dels opnår man en geografisk spredning af de sandsynlige strategiske fremføringsmidler, således at de ikke længere alene bliver bundet til landjorden inkl. de sårbare flyvestationer. Endelig giver skibenes indbyggede mobilitet og fleksibilitet en bedre Second Strike Capability.

Saar-5 betyder også, at man fremover i vurderinger af den militærstrategiske balance i højere grad end tidligere må inddrage maritime forhold, antallet af større overfladefartøjer, deres bevæbning og operationsområde i de overordnede militærstrategiske analyser af denne del af Mellemøsten. I samme åndedrag må det også forudses, at de arabiske lande vil fortsætte deres bestræbelser på at udvikle våbenplatforme, der kan ramme Israel samt at de vil forsøge at udvikle modtræk overfor Saar-5 bådene for på længere sigt at kunne introducere våbenplatforme, der kan eliminere missilbådene, hvilket vil være med til at holde liv i det fortsatte våbenkapløb i Mellemøsten - på trods af diverse fredsprocesser.

NOTER

1. Skrækbilledet som man ofte fremdrager er sænkningen af destroyeren Eilat i 1967, som resulterede i 47 dræbte og over 100 sårede - et meget stort tal for et lille land som Israel, der traditionelt har været meget følsomt overfor selv meget små tab.

2. Selvom det på grund af konfliktens meget begrænsede geografiske udstrækning og den begrænsede afstand mellem slagmarkerne og f.eks. de store industri- og befolkningscentre, kan være vanskeligt at skelne mellem det taktiske og strategiske niveau, og mange våbenplatforme både anvendes i taktisk og strategisk sammenhæng, vover jeg alligevel at benytte opdelingen.

LITTERATUR

Hafner Donald L. & Roper John (Eds): "ATBM's and Western Security"
Cambridge, Massachusetts 1988, Ballinger Publishing Company.

Hersh Seymour: "The Samson Option".
London 1991, Faber and Faber Limited.

Janes Fighting Ships 1994/95

Rabinovich Abraham: "Deep-Sea Visionary".
The Jerusalem Post Magazine, 5 august 1994.

The Military Balance 1988-1989
London 1988, The International Institute for Strategic Studies.

The Military Balance 1993-94
London 1993, The International Institute for Strategic Studies.

Willams Louis: "Israel Defense Forces - A Peoples Army".
Tel Aviv 1989, Ministry of Defense Publishing House.



SAAR-5

REDAKTØRENS EFTERSKRIFT

Af orlogskaptajn Jens Claus Hansen

DEN REDAKTIONELLE LINJE

Det er tid til redaktørskifte. Den "gamle redaktør" forlader stolen og overleverer i overensstemmelse med traditionen. Undertegnede har været redaktør fra T.f.S. nr. 5-1993 til T.f.S. nr. 4-95, i alt 11 udgivelser. Den nye redaktør tiltræder medio september med udgivelse af T.f.S. nr. 5-95 primo november 1995.

Det har været en periode, med mange forandringer - men også konsolideringer - nationalt som internationalt, hvilket artiklerne i tidsskriftet på forskellig måde har givet udtryk for. Redaktionen har lagt vægt på en forholdsvis bred synsvinkel til hovedområdet "det maritime" ved blandt andet at inddrage sikkerhedspolitik, strategi og doktrinudvikling. Der har været lagt særlig vægt på beskrivelsen af søværnets egen situation. Der har - om end i begrænset omfang - også været plads til indlæg med historisk indhold. Desuden har redaktionen i nyhedens interesse stået for redegørelser om aktuelle forhold under rubrikken "orienteringer". Det vil være relevant fremover at inddrage forhold vedrørende det ledelsesmæssige- og teknologiske område.

Der har været en del indlæg fra søofficerer, men også skribenter uden for søværnet har bidraget med interessante artikler. I den forbindelse vil det være naturligt, at officerer fra de øvrige værn også skrev i tidsskriftet. Jeg håber den stigende interesse for tidsskriftets virke kan have en synergieffekt på Sølieutenantselskabets øvrige aktiviteter.

FREMTIDEN

Det er ofte sundt at give et bud på tidsskriftets fremtid.

Vi har i den senere tid i dagspressen kunne læse om, hvordan de store dagblade kæmper om læserens gunst, fordi der er en faldende interesse for avislæsning, hvilket i sidste instans kan betyde færre aviser på gaden. Mange mennesker får dækket deres nyhedsbehov ved TV og radio. Familiemønstret er ændret gennem de sidste år, så der ikke er megen tid til hverken at læse tidsskrifter endsige skrive artikler til tidsskrifter. Den tendens er kommet for at blive. Hvad kan tidsskriftet her gøre for at fastholde læseren ?

Jeg mener styrken for tidsskriftet ligger i det forhold, at søværnets officerer udgør en forholdsvis lille gruppe, hvor de fleste kender hinanden. Det giver en fornemmelse af samhørighed, der vil kunne vokse sig stærkere gennem dialogen i tidsskriftet. Søofficerernes identitet vil kunne styrkes gennem tidsskriftet. Der vil være behov for et åndehul.

Det hører med til tidens strømninger, at officerer i højere grad end tidligere engagerer sig i den offentlige debat, hvilket er positivt. Man må imidlertid ikke glemme, at den primære militærfaglige debat - den fordomsfrie meningsudveksling - bør foregå i de militærfaglige tidsskrifter. Tidsskriftet kan medvirke til at fremme den sømilitære debat og i den forbindelse styrke værnsidentiteten. Endelig er der - om man synes om det eller ej - en historisk forpligtelse til at føre det traditionsrige tidsskrift videre - i én eller anden form.

Chefen for Søværnets Operative Kommando kontreadmiral Kristen Husted Winther skrev for nylig i Søværnsorientering: "Vi er midt i en brydningstid og må forvente både færre ressourcer og krav om øget effektivitet på alle niveauer". "Det vil kræve... " ...fleksibilitet..., ...professionalisme..., ...godt humør..., ...rettidig omhu... og ...en aldrig svigtende indsats...".

I sådanne brydningstider vil der forhåbentlig være brug for Tidsskrift for Søværnen til at præge meningsdannelsen, som det har været tilfældet tidligere.

Afslutningsvis vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke det dygtige redaktionsudvalg for inspiration og konstruktiv modspil. Også en varm tak til T. Wethje og orlogskaptajn J.P. Bonde Petersen.

MARINENS BIBLIOTEK

NYANSKAFFELSER MAJ OG JUNI 1995

ADMINISTRATION, SPROG M.V.

Articles Additionells de l'Ordnance sur la Course en Mer et sur les Prises 1810. Kbh. 1810. 8 s.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 2: Aroma - Binærsignal. Kbh. 1995. 628 s. ill. Ej til Udlån.

Søfartsstyrelsen. Guide 1995. Kbh. 1995. 65 s. index.

HISTORIE

Andersen, O.: Torpedostationen ved Knarhøj Bugt. Uddrag af: Skrift for Historisk Forening for Sundeved 1994, s. 24-42. Sønderborg 1994. 43 s. ill.

Bannasch, C.W.: Die Darstellung der Marine und das Gemälde einer Seeschlacht (Trafalgar). Vorlesung gehalten in der deutschen Ressource am 28. September 1843. Königsberg 1843. 46 s.

Bratli, Kjell & Øivind Schau: Søoffiser og Samfunnsbygger. Vernepliktige Sjøoffiserers Forenings 100 års jubileumbok. 1895-1995. Hundvåg 1995. 240 s. ill. index. bibl.

150 års jubilæumsmagasin for Århus Havn. Særnr. af: Havne & Skibsfart nr. 1/1995. Århus 1995. 48 s. ill.

Farø, Jørn: Farø. Vej-over-ø. Egnsbeskrivelser og erindringer. Fakse 1995. 62 s. ill. bibl.

Flottan och sjöofficersyrket 1984/85. Hvervebrochure.
Stockholm 1984. 33 s. ill.

Fregatterne F 352 Peder Skram, F 353 Herluf Trolle. Udklipsamling.
u.st. 1965-94. upag. ill. løsblade. Ej til Udlån.

Holmen. Naval Base Copenhagen. (Rundvisning).
Kbh. 1974. 8 s. ill.

Holmen. Luftfotos.
Kbh. 1995. Løsblade. Ej til Udlån.

Larsen, Kay: En Fæstning mellem København og Kronborg. Den kgl. Galejhavn
i Nivaa.
Helsingør u.år. 8 s.

Lindsjö, Ronny: Marinhistora.
u.st. 1993. 427 s. ill. kort. bibl.

NGO Forum '95, Copenhagen 3-12 March.
Kbh. 1995. 101 s. + bilag.

Olsson, Åke: Der var en gång.... Kustbevakare minns.
Karlskrona 1993. 432 s. ill. bibl.

Olsson, Åke: Kustbevakningen genom 350 år.
Malmø 1990. 222 s. ill. bibl.

Pedersen, Per Thorup: Danske Militærfly.
Brønderslev 1989. 124 s. løsblade. Ej til Udlån.

Rosted, H.C.: Galejhavnen i Nivå. Uddrag af: Fra Frederiksborg Amt. Årbog
1966. s. 19-34.
u.st. 1966. 16 s. ill. bibl.

Søværnet 1945-1995. Udklipsamling med register. Bd. 1-29.
u.st. 1945-95. 1835 s. ill. Ej til Udlån.

Søværnets Artilleriskole. Holmen. Scrapbog (1963 - ca. 1987).
Kbh. 1963-ca. 1987. upag. ill. Ej til Udlån.

Vils, Torben & Henning Nielsen: Lodbjerg Fyr 1883-1983. Et hundrede års minde.
Sydthy Kommune 1983. 70 s. ill.

KRIGSHISTORIE

Befrielsen, div. artikler. Særnr. af: FV-Bladet (Frihedskampens Veteraner), nr. 141/1995.
Lyngby 1995. 162 s. ill.

Brennecke, Jochen: Die Wende im U-Boot-Krieg. Ursachen und Folgen 1939-1943.
Augsburg 1995. 361 s. ill. bibl.

Capitulationsartiklerne for Staden Kjøbenhavn 1807.
Kbh. 1807. 4 s.

Cutler, Thomas J.: The Battle of Leyte Gulf 23-26 October 1944.
New York 1994. 343 s. ill. kort. index. bibl.

Henning-Jensen, Astrid & Bjarne: Den danske Brigade.
Video. Let bearbejdet udg. af film 1944-45.
Kbh. 1995. Video. Ej til Udlån.

Johannesen, Erik: Sabotage. Bogen om den danske modstandsbevægelse.
Kbh. 1995. 310 s. ill. index.

Kreth, Rasmus & Michael Mogensen: Flugten til Sverige. Aktionen mod de danske jøder oktober 1943.
Kbh. 1995. 183 s. ill. index. bibl.

Marinen i Sverige 1943-1945. Den Danske Brigade i Sverige 1943-1945.
Kbh. 1995. 54 s. ill.

Mikkelsen, Birger: ... a Matter of Decency. The Resistance Movement's Sound Routes from Snekkersten and Espergærde.
Helsingør 1995 63 s. ill. bibl.

Padfield, Peter: War beneath the Sea. Submarine Conflict 1939-1945.
London 1995. 560 s. ill. index. bibl.

Røjel, Jørgen: Da freden brød ud. Modbevægelse og retsopgør.
Kbh. 1995. 153 s.

Schmidt, C. (red.): Bornholms Marinedistrikt. 50 år. 1945- 20-Juni 1995.
Rønne 1995. 30 s. ill.

Schulz, Werner: Im Kleinst-U-Boot. Aus dem Nachlass eines "Seehund"-Fahrers.
Berlin 1995. 216 s. ill. bibl.

PERSONALHISTORIE

Admiral Cornelius Cruys Seminar. St. Petesborg 9. desember 1994, Stavanger 16.
februar 1995.
Hundvåg 1995. 64 s. ill.

Damm, Inge: Tordenskjold.
u.st. 1990. 76 s. ill.

Jensen, Jens Kusk: En Sømands Oplevelser i Fred og Krig.
Maritim Kontakt XVII.
Kbh. 1995. 216 s. ill.

POLITIK

Dansk og europæisk sikkerhed.
SNU Publ. 101.
Kbh. 1995. 342 s. ill. index.

Gottlieb, Henning & Frede P. Jensen (red.): Tyskland i Europa.
SNU Publ. 109.
Kbh. 1995. 344 s. kort. bibl.

STRATEGI & TAKTIK

Till, Geoffrey (ed.): Seapower. Theory and Practice.
Ilford 1994. 206 s. ill. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING M.V.

Breyer, Siegfried: Schulkreuzer EMDEN.

Serie: Marine-Arsenal 31.

Wölfenheim-Berstadt 1995. 48 s. ill. bibl.

Danske u-både 1945-93. Udklipsamling.

u.st. 1945-93. upag. ill. løslblade. Ej til Udlån.

Dunn, Laurence: Ship Recognition Warships. N.A.T.O. Powers and and other important Ships.

London 1953. 159 s. ill. index.

Fock, Harald: Kampfschiffe. Marineschiffbau auf deutschen Werften - 1870 bis Heute.

Hamburg 1995. 194 s. ill.

Jane's Fighting Ships 1995-96.

Coulston 1995. 908 s. ill. index. Ej til Udlån.

Kure, Bernt: Historien om fregatten Jylland.

Kbh. 1995. 108 s. ill. index.

Mittler, S.T.: Die deutsche Kriegsflotte 1914. 3. årg.

Berlin 1914. 88 s. ill.

Mortensøn, Ole: Renæssancens Fartøjer - sejlads og søfart i Danmark 1550-1650.

Rudkøbing 1995. 286 s. ill. index. bibl.

Parkes, Oscar: Ships of the Royal Navy. 3rd Ed.

London 1930. 178 s. ill.

Poulsen, A.: Sandpumpeskibet "Thyborøn". Særtryk af:

Ingeniøren for 9. og 16. juli 1892.

Kbh. 1892. 16 s. ill. I kort.

Werner, B. von: Die Kampfmittel zur See. - Schiffe, Fahrzeuge, Waffen, Hafensperren. -

Leipzig 1892. 152 s. ill. index.

VÅBENTEKNISKE OG ANDRE HÅNDBØGER

Arendrup, C.H.: Beretning om Søminer med 4 Planer.

Kbh, 1872. 48 s. + 4 planer. ill.

Föreskrifter vid elektriska minors utläggande och upptagande med kranpråm.

Stockholm 1872. 30 s.

Henk, von: Schiffspanzer und Schiffsartillerie, deren historische Entwicklung und ihr Werth für die Marine der Gegenwart.

Berlin 1882. 48 s.

Huet, C.: Les mines sous-marines dans la défense des rades.

Serie: Conférences Militaires Belge. 2e Série, no. 11.

Bruxelles 1876. 42 s. + 2 plancher.

Montgery, P.M. de: Mémoire sur les mines flottantes et les petards flottans, ou Machines infernales maritimes.

Paris 1819. 78 s. Ej til Udlån.

Reglement for Klargjøring, udlægning, optagning samt betjening af elektriske søminer.

Kristiania 1900. 79 s. Kun Læsesal.

Schlicht, Adolf & John R. Angolia: Die deutsche Wehrmacht. Uniformierung und Ausrüstung 1933-1943. Bd. 2: Die Kriegsmarine.

Stuttgart 1995. 566 s. ill. bibl.

Schreibershofen, Max von: Seeminen.

Serie: Die Mittel des Krieges, Bd. 2.

Leipzig 1915. 29 s.

Die Torpedos. Ein Vortrag, gehalten in einer militärischen Gesellschaft in Januar 1868 von einem Ingenieur-Offizier.

Berlin 1868. 42 s. 2 plancher.

Die Torpedos und Seeminen in ihrer historischen Entwicklung bis auf die neueste Zeit.

Berlin 1878. 98 s. 2 plancher.

01179

503

000

SØFARTENS BIBLIOTEK

BLEGDAMSVEJ 114

2100 KØBENHAVN Ø



ANSCHÜTZ



THOMSON-CSF

HANS BUCH + CO

INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn Jens Claus Hansen



Nr. 5 - 1995
166. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Forsvarskommando, PSF2
Postboks 202
2900 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3622

Ekspedition og regnskabsafdeling
(Undtagen annoncer)
Orlogskaptajn J.P. Bonde Petersen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Ovengaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 31 54 05 52
Giro 2 04 77 64

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarsakademiet
Ryvangs Allé 1
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33

TRYKKERI:

Nørrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 31 39 61 33

5

Forsidebillede: Patruljefartøjet MAKRELLEN under gang.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler kan indsendes til redaktøren - meget gerne på diskette (MS WORD, WORD PERFECT eller DSI-SYS). Indlæg til TfS nr. 6 og TfS nr. 1 (1996) bedes indsendt inden hhv. 01 DEC 1995 og 01 FEB 1996.

INDHOLD

FORORD	
Af orlogskaptajn N.C. Wang	310
DET SIDSTE NORSKE STABSKURSUS FOR SØOFFICERER	
Af orlogskaptajn G.B.O. Lang	313
SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDOS REORGANISERING	
Af kontorchef A.S. Ruth	321
STANDARD FLEX 300 - OPERATIONER UDEN FOR NÆROMRÅDET	
Af kommandørkaptajn U.M. Berthelsen	336
MEDDELELSE FRA FORMANDEN	
Af orlogskaptajn P.M. Nielsen	376
MARINENS BIBLIOTEK	378



TACTICS

C3 and Fire Control System for Submarines



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup

Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99

PASSIVE AND ACTIVE TRACKING

TARGET MOTION ANALYSIS

WEAPONS CONTROL

TACTICAL AND MANOEUVERING TOOLS

RECORDING, LISTING AND PLAY-BACK

SIMULATION FOR TRAINING PURPOSES

OPTIONAL FACILITIES

DATA-LINK COMMUNICATIONS

REMOTE CONTROL /DISPLAY OF SENSORS

FORORD

"I det vi slutte dette først Bind af Archiv for Søværnen, kunne vi ikke undlade, at erkende den Velvilje, hvormed dette Tidsskrift er bleven modtaget.

Vi føle fuldkommen de flere Mangler, der findes ved samme; men i det vi stole på, at vore overbærende Læsere ville erkjende vore Bestræbelser, for at overvinde disse, vil vort Øiemed stedse være, at vinde et oplyst Publicums Bifald.

Det er os en kjær Pligt, herved at aflægge vor forbindligste Tak til de Flere, der, ved deres tilstillede Bidrag, rakte os en hjælpsom haand til dette Skrifts fremme.

*Udgiverne"*¹

Sådan stod der at læse i forordet til den første udgivelse af det dengang benævnte "Archiv for Søværnen" i 1827, der senere kom til at bære navnet "Tidsskrift for Søværnen". Når jeg har valgt at citere disse historiske linier, er det først og fremmest for at forsikre læserne om, at også den nye redaktør til fulde erkender den historiske arv og dermed det ansvar, der følger med dette ærefulde hverv. Herudover rummer dette historiske forord en fornem og tidløs målsætning, som også det nye redaktionsudvalg vil gøre til ledestjerne i dets arbejde med Tidsskriftet.

Tilfredse læsere opnås for det første ved, at udgivelserne indeholder interessante indlæg af høj kvalitet og for det andet ved, at disse udgivelser kommer til tiden og i det forventede antal. Kvalitet, kvantitet og punktlighed er således væsentlige faktorer i arbejdet med tidsskriftet. For at tage det sidste først, så er "tidsskrift til tiden" et spørgsmål om produktionsplanlægning, som redaktionsudvalget gerne påtager sig det fulde ansvar for. Kvantiteten - og i et vist omfang kvaliteten - er derimod kun delvist i hænderne på redaktionen, idet disse forhold først og fremmest afhænger af skrivelysten hos Tidsskriftets læsere, en lyst der desværre ikke altid synes overvældende. Dette er imidlertid ikke er noget nyt fænomen, hvilket illustreres på glimrende vis i den tidligere citerede 75. årgang, hvor der bl.a. står at læse:

¹ Kilde: Wm. Carstensen 1904: "Trekvart Århundrede", Tidsskrift for Søværnen 75. Årgang, nr. 1, pp. 10-11.

"...Denne tilbageholdenhed (med at skrive i Tidsskriftet, red.) skyldes sikkert den sære blanding af Selvfølelse og dulgt Undseelse, der i lange Tider har sat sit Præg på mange af vore Søofficerer. Adskillige iblandt dem have haft en bestemt Uvilje imod at træde frem for Offentligheden på omraader, hvor de ikke - som ombord på et Skib - følte sig trykke i Bevidstheden om deres Erfaring og Sagkundskab. Selv iblandt dem, der indrømmede, at de følte Kald til at skrive, fandtes ikke saa faa, som udelukkende vilde optræde anonymt. Desuden var der noget traditionelt i denne Tilbageholdenhed. Den Tid var jo ingenlunde fjern, da en ikke ringe Del af de ældre Officerer trak på Skuldrene ad de skrivelystne yngre, der vovede sig frem, og endnu henimod Slutningen af forrige Aarhundrede kunde man i betroede Stillinger finde ældre Officerer, der betragtede det næsten som en beklagelig Fejl hos en Standsfælle, at han overhovedet gav sig af med noget som helst andet end sin Officerstjeneste, uagtet hans Sotjeneste kun lagde Beslag på ham nogle faa Maaneder af aaret".

Jeg skal ikke elaborere mere over dette emne, men blot opfordre alle med viden og holdninger til at skrive i Tidsskriftet.

Det sidste forhold jeg vil berøre ved denne lejlighed er Tidsskriftets økonomi. Udgivelserne hviler på tre indtægtskilder: abonnementsindtægter, annonceindtægter og tilskud fra SLS. Indtægten på abonnenter er forholdsvis konstant, og tilskuddet skulle gerne være så lille som overhovedet muligt. Annonceindtægten, der desværre har været markant faldende i de senere år, er således en central faktor i såvel Tidsskriftets som Selskabets økonomi. Det er redaktionsudvalgets håb, at en fornyet og mere seriøs indsats på dette område vil give gode resultater. Lad mig dog samtidigt understrege, at situationen endnu ikke er så alvorlig, at vi vil gribe til tidligere tiders yderligheder, hvor man anmodede Kongehuset om økonomisk bistand:

".....Da vi imidlertid af den Yndest og Bifald, vort Tidsskrift har mødt i Etaten, maa antage, at det har blivende Værd for Officererne, vilde vi have bestræbt os for at lette Erhvervelsen af det for de unge og uformuende Officerer ved Nedsættelse i Prisen, dersom dette uden Tab havde ladet sig gøre. Det er i den Anledning, at vi allerunderdanigst vove at ansøge Ds. Majestæt om allernaadigst Understøttelse i vort Foretagende.....Måtte det behage Deres Majestæt allernaadigst at skænke "Archiv for Søvæsenet" et aarligt Honorar af 400 Rbd., vilde vi se os istand til at fortsætte det i samme Størrelse og på samme Maade som forhen, til en nedsat Pris for Subskribenterne af 64 Skill. pr. Hefte, hvorved mange Officerer, der nu af den højere Pris afskrækkes, vilde

finde Evne til at holde det og derved komme i Besiddelse af en Haandbog, der saavel i videnskabelig Henseende, som til Vejledning i Tjenesten vilde yde dem megen Nytte.

Kjøbenhavn d. 30. Juli 1836

Allerunderdanigst

L. de Coninck

H.B. Dahlerup²

Ansøgningen blev afslået af kongen, men Tidsskriftet formåede at klare sig igennem de dårlige tider i kraft af dedikation og engagement hos såvel læsere som udgivere. Som følge heraf er "Tidsskrift for Søværnen" i dag det næstældste fagtidsskrift i Danmark og det næstældste maritime tidsskrift i international sammenhæng.

Lad mig slutte med at ønske god fornøjelse med det nyeste nummer af Tidsskriftet og endnu en gang forsikre læserne om, at også fremover vil vort øjemed stedse være at vinde et oplyst publikums bifald.

Allerunderdanigst

Den nye Redakteur

² Kilde: Kommandør J.H. Schultz 1929: "Archiv for Søværnet, dets tilblivelse og første udvikling", Tidsskrift for Søværnen, 100. årgang nr. 1, pp. 21-22.

DET SIDSTE NORSKE STABSKURSUS FOR SØOFFICERER

Af orlogskaptajn Gustav Lang

INDLEDNING

Jeg er af tidsskriftets redaktør blevet opfordret til at bibringe læserne et indtryk af, hvilke oplevelser og erfaringer jeg erholdte i forbindelse med mit nyligt gennemførte stabskursus II i Norge. Denne opfordring tager jeg imod med fornøjelse, idet tilbagemeldinger fra sådanne udenlandske oplevelser kun sjældent i øvrigt når en bredere kreds af mulige interessenter. Jeg vil derfor i det efterfølgende give et kort rids af de erfaringer m.v. der blev mig til del i forbindelse med min gennemgang af "Kurs nr. 47, SSTS Del II, ved Sjøforsvarets Stabsskole" i perioden 28. august 1994 - 2. juni 1995.

BAGGRUND

For at tilsikre aktualiteten af denne artikel, vil jeg dog indlede med at oplyse om de faktiske forhold, der gælder for stabskurser i Norge netop nu.

Indtil i år har de norske stabskurser været værnsspecifikke. Således har Hærens Stabsskole, Luftforsvarets Stabsskole og Sjøforsvarets Stabsskole planlagt og gennemført hver deres kurser ud fra individuelle bestemmelser og uddannelsesplaner. Denne organisation afløstes med virkning fra august i år af en ny, hvor institutionen "Forsvarets Stabsskole" (FSTS) oprettedes og de tre nævnte skoler nedlagdes. Herefter gennemføres stabskursus Del II værnssfælles, mens stabskursus Del I fortsat i et vist omfang er værnsspecifikt, og forstås af særlige afdelinger på FSTS. Eleverne færdes i lokaliteter, der endnu kan mangle en sidste afpudsning efter omorganiseringen, men afstandene mellem biblioteket, klasselokale, auditorium og spiseafsnit er små og alle faciliteter ligger centralt placeret i Oslo.

Sjøforsvarets Stabsskole (SSTS) eksisterede i perioden 1947-1995, og jeg deltog således i det 47. (og sidste) kursus. Gennem denne årrække har der

været tradition for dansk deltagelse, med een elev så godt som hvert år. Tilsvarende har et antal norske søofficerer gennemgået det danske stabskursus II på Forsvarsakademiet (FAK). Lederen af mit kursus, kommandørkaptajn Henning Smidt, var således elev på FAK 1991-1992.

De fysiske rammer er fortsat de smukkeste tænkelige, nemlig en række bygninger i samme gade på Akershus Fæstning, der turde være velkendt for mange af tidsskriftets læsere. Beliggenheden tæt ved Oslo havn, de nyboderlignende bygninger samt måske ikke mindst de mange dekorative forladekanoner fra Frederiksværk der pryder fæstningsværket, bidrager til at man som dansker hurtigt føler sig hjemme. Det gælder i øvrigt i almindelighed i Norge og i særdeleshed i Oslo, hvor reminiscenser fra rigsfællesskabet med Danmark fortsat eksisterer og bevares med omhu. Gadenavne i det centrale Oslo illustrerer fortsat vore nationers fælles historie, for eksempel passerede jeg på min skolevej to gange dagligt "Niels Juels Gate". Postkasserne i Norge bærer som i Danmark de oldenborgske farver, gul og rød, og de karakteristiske træk af dagliglivet som helhed i Norge er ikke forskellige fra kendte, danske forhold.

Der er altså ingen umiddelbare kulturforskelle, der forudsætter tilvæning for en dansker. De forskelle der er, opdager man først efter at have boet i Norge et stykke tid, og de kan til gengæld være ganske tydelige. Lad være, at prisniveauet på dagligvarer kan divergere fra hvad man som dansker er vant til, eller at de standarder, der hersker på de fleste dele af det norske vejnet er forskellige fra hvad der kendes i danske yderdistrikter. Mere væsentligt er en række grundopfattelser hos nordmænd, - eller rettere, fundamentale forudsætninger for livsførelse og valuering af livsværdier - der grundet de opvækstbetingelser, der er nordmændene til del er væsensforskellige fra danske. Naturen, størrelsen på landet som helhed samt den traditionelle orientering mod vestlige eller sydvestlige nabonationer gør sin indflydelse gældende. Dette blot være nævnt som enkelte iagttagelser blandt utallige, man kan gøre sig. Det er selvsagt i denne forbindelse væsentligt at have et afklaret forhold til den kendsgerning, at man som dansk elev på et norsk kursus er gæst i et andet land, og at man som følge deraf nødvendigvis må opføre sig som en sådan. Man kan opnå et stort, personligt udbytte ved at demonstrere respekt og anerkendelse af de forskelle, man kan få øje på og blandt andet derved udbygge sit eget fundament for sammenligninger. Man kan derimod formentlig ikke opnå noget specielt godt udbytte ved at fokusere på ulighederne mellem det kendte hjemmefra og det man oplever. Det kan først og fremmest kun bidrage til ens eget lager af erfaringer. Selv oplevede jeg større forskelle mellem vore to landes maritime forsvars indretning og organisation end jeg var forberedt på, men denne erfaring indgår nu blot som en værdifuld ballast i mit daglige virke.

KURSETS ORGANISATION M.V.

Med udgangspunkt i publikationen "Fellesbestemmelser og uddanningsplan for Sjøforsvarets Stabsskole 1994/95" vil jeg (i "egen oversættelse") kort citere et par afsnit om kursets organisation:

"SSTS' overordnede mål er at være et kompetencecenter i Sjøforvaret indenfor områderne stabsuddannelse i ind- og udland, stabstjeneste, ledelse, strategi, fællesoperationer og operativ planlægning. SSTS skal uddanne officerer i Sjøforsvaret til stabstjeneste, og forberede udvalgte officerer til ledende stillinger i Forsvaret".

Skolens delmål er:

"Efter gennemført kursus skal officeren være kvalificeret til at:

- anvende stabsmetodik for at løse sammensatte opgaver,
- vurdere ledelse, organisation og Forsvarets forvaltning af ressourcer,
- se norske militære operative og strategiske problemstillinger i en helheds ramme,
- identificere aktuelle problemstillinger vedrørende norsk forsvars- og sikkerhedspolitik."

Videre hed det, at "Sjøforsvarets Stabsskole lægger vægt på at kurserne skal være målrettede og resultatorienterede. Dette betyder ikke at processen er uvæsentlig, men at processen kun er et redskab for at få et bedre resultat på kortere tid. For at få størst mulig målopnåelse, baserer (SSTS) sig på et milieu som fremmer indlæring og personlig udvikling. For at opnå dette lægger skolen vægt på at der i begyndelsen af hvert kursus etableres et gensidigt åbent og tillidsfuldt forhold for at kunne udnytte individuelle ressourcer og oprette et funktionelt tilbagemeldingssystem".

Kurset indeholdt en række prøver til selvkontrol (f.eks. områdestudium) og, i slutningen af kursus, en række tællende eksaminer. Ved kursets afslutning blev der udarbejdet en "Sluttuttalelse", der i prosa, styrket af enkelte hovedkarakterer, udtrykker hvilket standpunkt, eleven opnåede efter endt kursus. Dette dokument udleveredes til den enkelte elev og til den personelforvaltende myndighed. Forudsætningen for indholdet byggede for hele 40% vedkommende på skolens helhedsindtryk, i.e. skolens faste officerers vurde-

ring af individuel skikkethed i diverse sammenhænge. De øvrige 60% udgjordes af bidrag fra de tællende eksaminer.

For mine norske kolleger gjaldt ikke samme regler for vurdering af den enkelte elev, herunder konsekvens for udstikning, som jeg har indtryk af det foregår på eksempelvis FAK. Det er nemlig sådan i det norske Sjøforsvar, at man i videst muligt omfang besætter stillinger ved hjælp af direkte ansøgninger. På mit kursus var der på denne måde norske kolleger, der i marts blev meddelt udstikning med deraf følgende udnævnelse, med virkning umiddelbart efter kursets afslutning. Eksamen begyndte imidlertid ikke før ultimo april/primomaj.

KURSETS GENNEMFØRELSE

På mit kursus var vi 17 elever, heriblandt 3 udlændinge hvor der foruden jeg selv var en svensk søofficer samt en officer fra Canadian Air Force. Sammen med kursusledere m.fl. blev kurset begyndt i fjeldet, nemlig på Golsfjell i Hemsedal. Her foregik "sammenrystningen" af eleverne ganske effektivt med en række oplevelser i naturen og tilsvarende oplevelser i gruppearbejde og plenum på et højfjeldshotel, hvor eleverne var internerede i en uge. Herefter begyndte den egentlige undervisning på Akershus i klasselokale. Forelæsninger og/eller gruppearbejder stod på som hovedregel hver dag til midt på eftermiddagen, hvorefter lektielæsning og opgaveløsninger ventede hjemme. Jeg tror ikke, der er væsentlige forskelle på arbejdsbyrden i Norge og i Danmark. Men det kan blive et mærkbart savn, at ens basisorganisation ikke er umiddelbart til rådighed, og der kan være lang vej at gå for at skaffe materiale man kender hjemmefra og lige står for at skulle bruge. Samarbejde og velvilje fra kolleger i klassen fungerede for mig aldeles upåklageligt, ligesom det er min erfaring at der hurtigt etableres et godt og ligefremt forhold til skolens ledelse.

Perioderne på Akershus blev jævnlige afbrudt af rejser rundt i Norge eller til udlandet. Der afvikledes således et "maritimt seminar" på KNM TORDENSKIOLD, hos Marineinspektøren samt ved Sjøforsvarets Forsyningskommando på Flådestation Haakonsværn og et "luftseminar" på Luftkrigsskolen i Trondheim, hver af en uges varighed. Studierejserne omfattede besøg ved NATO Headquarters og SHAPE i Belgien, ved Führungsakademie i Hamborg, ved Forsvarskommandoen i Vedbæk, ved Forsvarets Overkommando i Huseby v. Oslo samt ved Ministry of Defence foruden Headquarters, CINCUSNAVEUR i London. Endvidere kan nævnes besøg ved Oscarsborg Festning i Oslofjorden, besøg ved kystartillerianlæg ved Harstad og Tromsø i

Nordnorge, ved det russiske flådeakademi i Skt. Petersborg og flådebasefaciliteterne i Kronstadt. Endelig besøgte en afdeling af det finske flyvevåben i Rovaniemi samt Militärområde Nord i Kallax ved Luleå i Sverige.

Hærens- og Luftforsvarets Stabsskoler valgte i skoleåret 1994-1995 at undlade afvikling af stabskurser, Del II. Mit kursus var derfor "alene", og savnet af undervisning i værnssfælles-milieu var føleligt. SSTS kompeniserede på forbilledlig vis herfor bl.a. ved afholdelse af et seminar om hæroperationer, forestået af repræsentanter for Brigade Nord og 6. Division i Nordnorge, samt ved et ugelangt seminar forestået af det britiske "Joint Warfare Course". Dette sidste indslag gav for os "søfolk" et værdifuldt bidrag til forståelse for fællesoperationer/kombinerede operationer. Desuden blev eleverne senere disponeret til deltagelse i øvelse "STRONG RESOLVE" rundt om i Norge. Jeg fik derved lejlighed til at fungere som stabsofficer i "Joint Operations Branch" i Headquarters NORTH, Gausel ved Stavanger. Denne oplevelse varede ca. 2½ uge, og gav mig personligt et meget betydeligt udbytte.

Studiemilieuet i Oslo er efter min egen mening særdeles godt. Der er mange gode biblioteker, såsom Nobelinstituttets Bibliotek, universitetsbiblioteket samt biblioteket på "FN-sambandet"'s kontor. Desuden er Institutt for Forsvarsstudier (IFS) og Norsk Utenrikspolitisk Institutt (NUPI) placeret i Oslo, hvortil jeg havde uhindret adgang til lån af publikationer og ikke mindst, helt opdateret viden om aktuelle, udenrigspolitiske begivenheder.

Fra IFS og NUPI kom i øvrigt også en række af de forelæsere, SSTS anvendte til undervisning i forsvars-, sikkerheds- og udenrigspolitik.

Undervisningen foregår i alt væsentligt på norsk og det byder ikke på problemer. Dog erindrer jeg her om, at norsk officielt består af to tale- og skriftsprog, bokmål og nynorsk. Der er temmelig mange forskelle på de to, og lejlighedsvist kan det være udfordrende at forstå også vest- og nordlændinge, når de har talt sig varme og engageret kaster sig ud i udrødder om emner, de brænder for. Men min oplevelse er ganske enkelt, at når man dagligt færdes omgivet af norsk til alle sider, læser og hører norsk og ser norsk TV, udlignes eventuelle vanskeligheder hurtigt. På den anden side kan man opleve tendenser til, at man begynder at "kludre" i sit eget danske, fordi sprogene ligger så tæt på hverandre. Det er snublende ligefor at optage norske vendinger og dagligdags udtryk, sætningsdannelser og ordstillinger, og det i et omfang at man periodevis egentlig ikke har noget ordentligt sprog, der eentydigt er dansk eller

norsk. Det kan man blandt andet blive mindet om, når familien hjemme i Danmark besøges ind under jul.

PERSONLIGE BETRAGTNINGER I ØVRIGT

Som udenlandsk elev ligger det vel naturligt for, at man søger at yde sit allerbedste. Der er ikke tvivl om, at omgivelserne lægger mærke til, hvorledes man i stort og småt repræsenterer sit land. Der er derfor absolut anledning til at huske på de kloge ord om, at "verden består af detaljer". Og måske netop detaljerne, de små ting i dagligdagen på et udenlandsk stabskursus, havde for mig tendens til at få indflydelse på mit udkomme af deltagelsen. Lad mig nedenfor skitsere dette nærmere.

Det er f.eks. ikke uden betydning, at jeg var eneste kaptajnløjtnant i klassen, ejheller at jeg var blandt de yngste elever i levealder. Klassen inkluderede to kommandørkaptajner og tolv orlogskaptajner fra dels den norske marine, dels det norske kystartilleri (tilsammen Sjøforsvaret). Gennemsnitsalderen i klassen var ca. 42 år, med en spredning fra 49 til 35 år. Den erfaringsmængde, norske elever repræsenterer, er naturligt orienteret mod egne forhold og karriereføreløb, hvorfor man som udlænding kun kan bidrage med egne erfaringer inden for et forholdsvis begrænset spektrum. I relation til dette forhold er det vigtigt at finde sin plads som klassekammerat og kollega, for så vidt angår mulighederne for at bidrage konstruktivt til klassens kursusudbytte som helhed. Det betyder ikke at dette forhold er specielt for udenlandske kurser, men måske at det netop kommer i fokus her.

Danske søofficerer har som alle andre deres baggrund i den til enhver tid docerede, nationale uddannelse i land og på skoler. Vor værnskultur har visse opdragende elementer, og foruden andre tilskud gennem karrieren bliver søofficeren til et sammensat produkt af legio indflydelsesrige oplevelser, uddannelser og erfaringer. Denne kendsgerning er i sin substans væsensforskellig fra andre marinere, og det må man gøre sig klart forud for optagelse på et udenlandsk kursus af en varighed som f.eks. et stabskursus. En dansk og en norsk orlogskaptajn, begge "opvokset" i operative miljøer, har ikke nødvendigvis sammenfaldende baggrunde eller erfaringer, ejheller dybere kendskab til hinandens arbejdsvilkår og det må man forholde sig til. Kendsgerningen er, at man må være forberedt på kollegiale forskelle, man ikke tidligere har været udsat for. Dette alt være nævnt, samtidig med at jeg kan pege på det forhold at norske officerer til mit vidende generelt kommer senere på stabskursus II end det ofte er tilfældet i Danmark, og som følge deraf er man som dansk elev "oppe imod" en kompetence og en konkret erfaringsmængde, som meget vel

kan udgøre en værdig udfordring for den enkelte udlænding at kunne hamle op med.

Det er min erfaring, at det kan blive blandt kursets største, personlige udbytte at lægge øre til hvad der debatteres blandt de nationale elever, og at gøre sit bedste for at forstå og sætte sig ind i baggrundene for kollegernes handle-mønster og tænkemåder. Netop derved kan man opnå det sammenligningsgrundlag i forhold til egne erfaringer og oplevelser, som i bund og grund er et af rationalerne for udvekslingen af elever mellem de to lande.

Min personlige forståelse for det norske samfunds organisation, Norges indenrigs- og udenrigspolitik og sikkerhedspolitik i almindelighed samt det norske forsvar, herunder Sjøforsvarets, forhold i særdeleshed har fæstnet sig i en sådan grad, at jeg føler mit daglige arbejde i søværnet fremover vil have et mere nuanceret fundament. Begreber som "tolerance" og "tålmodighed" rinder mig umiddelbart i hu, for det viser sig jo ikke overraskende, at nordmændene har akkurat de samme bryderier og trængsler - og ind i mellem også glæder, håber jeg - som vi hernede i Danmark. Det er ikke bare os danske, der har nok at se til! Endvidere har jeg opnået en god forståelse af og indsigt i den norske nationale bevidsthed omkring betydningen af at kunne identificere sig med sit land. Nordmænd flest har efter min mening et betydeligt mere afklaret forhold til eget land, dets identitet og "way ahead", end hvad man til daglig er vidne til gælder for danskere og Danmark. Ord eller betegnelser som værdighed, stolthed og også kærlighed ligger i den forbindelse lige for at anvende.

Jeg har lært, hvordan arbejdet med følgerne af den ændrede verdensorden, inklusive dertil hørende strukturændringer og budgetreguleringer f.eks. i forsvarsregi, er tilrettelagt i Norge. Jeg kender nu metoder og arbejdsgange, der ikke er hverdagskost i vort søværn, men som jeg finder for et flertals vedkommende må kunne finde anvendelse helt eller delvist også hos os. Jeg har fået indsigt i, hvordan et andet lands totalforsvar, sammenligneligt med Danmarks, også kan indrettes, og jeg har forstået at det ikke kun er i Danmark, at "De Viises Sten" findes.

Omvendt har jeg også kunnet notere mig, at det i nogle henseender "ikke er så ilde endda" at være dansker!

Det sociale aspekt ved at være elev på udenlandsk kursus i ni måneder ufortalt til nu, er dog nok så væsentligt. Den enkelte kandidat til stabskursus II i udlandet må gøre op med sig selv forinden ansøgning, hvorvidt relationer til familie og venner kan bære afsavnet. Ganske vist er Oslo ikke særligt langt væk, men alligevel er den fysiske afstand betragtelig, regnet i rejsetid.

Til gengæld kan det lade sig gøre at opnå personlig kontakt med en nordmand, selv om en ikke ringe del af befolkningen på en dansker kan virke rigeligt tilbageholden og måske endda lidt sky over for fremmede, så her må der af og til ydes en indsats fra eget hold hvis man ønsker selskab uden for skoletid.

Man kan vælge frit inden for rammerne af gældende Kundgørelse m.m., hvordan man vil bo; militær indkvartering kan i Oslo opnås hvis man søger om det, men man kan også vælge at hitte en bolig på egen hånd. I mangel på "Ældste Danske Officer" (ÆDO) i Oslo, er der umiddelbart ikke adgang til rådgivende konsultation angående underbringelse ad den vej. Men i forbindelse med aflæggelse af tjenstlig melding hos den danske ambassadør, kan det ikke skade at lytte til gode råd angående hvordan man kan gebærde sig for at opnå en tilstrækkelig bolig.

Der kan være grund til at gøre opmærksom på, at ledige lejeboliger i Oslo centrum er stærkt begrænset i antal, og at man står sig ved at være på forkant med egen planlægning hvis ordentlige forhold skal opnås i tide.

KONKLUSION

Jeg håber, ovenstående lille indlæg kan bidrage til at give fremtidige kandidater til stabskursus II appetit på et udenlandsk kursus, specielt ved FSTS i Oslo. Opholdet har for mig været en dejlig oplevelse på det personlige plan og kursus gav mig et udbytte, jeg vil finde god anvendelse for de kommende år. Jeg er på det rene med, at en række opfattelser og meninger hos mig selv er blevet ændret og nu er mere nuancerede end før; en del af disse kan tilskrives selve kurssets manuduktive indhold, andre relaterer jeg ganske enkelt til, at jeg har været alene på udebane i ni måneder.

Sidst, men absolut ikke mindst har jeg opnået det privilegium at min familie og jeg har fået gode og nære venner i Norge blandt de kolleger, der sammen med mig gennemførte det sidste stabskursus på Sjøforsvarets Stabskole, Akershus.

SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDOS REORGANISERING

Af kontorchef Annemette Ruth

INDLEDNING

I aftale om forsvarets ordning 1989-91 blev det pålagt søværnet at tilpasse støttestrukturen til de operative enheders behov. Som et led i tilpasningen skulle der finde en reorganisering af SMK CL sted.

Jeg var på det tidspunkt orlogskaptajn og sagsbehandler i Centralplanlægningssektionen ved SMK CL og blev af daværende CH SMK i efteråret 1991 udpeget til at være projektleder på SMK CL reorganisering. Jeg blev frakommanderet til anden tjeneste i MAJ 1993, men kom i MAR 1995 kom jeg tilbage til SMK. Denne gang som civil kontorchef og afdelingschef for Personel- og Organisationsafdelingen. Jeg erfarede, at arbejdet med reorganiseringen endnu ikke var afsluttet.

I skrivende stund mangler fortsat afklaring af enkelte forhold, før reorganiseringen kan siges at være afsluttet. Projektet har således foreløbig strakt sig over 3 1/2 år.

I denne artikel beskrives projektet, og der fremsættes en vurdering heraf.

HÆNDELSESFORLØBET

I det følgende beskrives, hvordan SMK greb reorganiseringsopgaven an.

Forsvarskommandoens direktiv for organisationstilpasningen

Forsvarskommandoen (FKO) pålagde i FEB 1992 SMK at fremsætte forslag til en justering af SMK CL struktur og opstillede samtidig nogle mål og forudsætninger for dette arbejde, herunder at SMK bemanning skulle reduceres

med 20-25%. Denne reduktion skulle gennemføres hensigtsmæssigt på militært og civilt personel samt på funktionsniveauer.

Projektorganisation.

Daværende CH SMK fandt, at SMK selv havde kapacitet til at forestå den kommende reorganisering. Han valgte ikke at engagere et civilt konsulentfirma til at bistå med opgaven.

CH SMK havde i OKT 1991 nedsat en projektorganisation, som bestod af en styregruppe (SG SMK90) og en projektkoordineringsgruppe (PG SMK90).

Det var CH SMK magtpåliggende, at organisationstilpasningen skulle ske i samarbejde med personelorganisationerne. Repræsentanter for disse indgik derfor i styregruppen. Det var SG SMK90 opgave at tilvejebringe overordnede myndigheders krav og rammer for organisationsudviklingen. Herudover skulle styregruppen varetage den overordnede styring og meddele PG SMK90 og andre arbejdsgrupper overordnede retningslinier for deres arbejde.

Projektkoordineringsgruppen bestod af 4 afdelingschefer samt undertegnede som projektleder (PRLD SMK90). PG SMK90 skulle udføre den detaljerede planlægning af SMK CL reorganisering.

Herudover kunne der løbende nedsættes arbejdsgrupper, der skulle kulegrave afgrænsede områder.

I DEC 1992, hvor den principielle del af organisationsarbejdet var afsluttet, blev opgaven overført til en arbejdsgruppe (AG SMK90), bestående af PRLD SMK90 og en sagsbehandler fra hver sektor samt en kommandørkaptajn. AG SMK90 skulle koordinere udarbejdelsen af opgavebeskrivelser for afdelinger og sektioner samt forslag til bemandingsreglement. Endvidere forestod gruppen udarbejdelse af funktionsbeskrivelser. AG SMK90 blev efter endt arbejde nedlagt i AUG 1993.

Planlægningen af implementeringen af den nye organisation foregik i en særlig implementeringsprojektorganisation med en implementeringsstyregruppe, bistået af et sekretariat. Under denne styregruppe blev nedsat 3 implementeringsgrupper med hver sin delopgave samt en referencegruppe, bestående af SMK afdelingschefer.

Basisorganisationen har været inddraget gennem hele projektføreløbet. Afdelinger og sektioner leverede løbende materiale til de nedsatte grupper og kommenterede de rapporter mv., der var et resultat af gruppernes arbejde.

Information

En meget vigtig del af forberedelserne var at få planlagt, hvordan den løbende interne information af personalet skulle foregå.

Der blev udgivet et særligt blad - SMK90 NYT, hvor personalet løbende blev informeret om, hvad der foregik.

Endelig blev der holdt et par medarbejdermøder, hvor samtlige SMK CL ansatte havde mulighed for at blive orienteret og stille spørgsmål.

Fremgangsmåde ved valg af organisationsmodel

I vinteren 1991/92 blev PG SMK90 af styregruppen pålagt at beskrive organisationens daværende og fremtidige hovedopgaver, de daværende samarbejdsrelationer samt at anføre stærke og svage sider ved organisationen og dens forretningsgange. Dette arbejde foregik i tæt samarbejde med basisorganisationen.

Et interessant område var identifikationen af organisationens stærke og svage sider. Denne analyse var vigtig, da det gjaldt om at bevare de stærke sider og eliminere så mange af de svage sider som muligt.

SMK har naturligvis mange stærke sider, men her skal jeg alene beskrive de svage sider, som blev anset for at være de væsentligste:

- Den fysiske adskillelse af fagbeslægtede sektioner i Projekt- og Vedligeholdelsessektoren er en væsentlig årsag til dårlig koordinering i forbindelse med overdragelse og drift af materiellet.
- Den administrative disciplin er ikke tilfredsstillende. Ordre og bestemmelser bliver ikke overholdt.
- Procedurene omkring materielintroduktion fungerer ikke efter hensigten. For stor en del af materiellet bliver ikke introduceret i forsynings-systemet.
- SMK CL personelforvaltningsfunktion er ikke tilfredsstillende. Der mangler bl.a. en gennearbejdet personalepolitik.
- Manglende kvalitetsstyring i SMK CL, både relateret til materiel og teknik, administration og kundeservice.

- Manglende effektiv konfigurationsstyring, herunder problemer med dokumentationsstyring.
- Manglende informations- og styringsværktøj.

Ikke alle de svage sider kunne relateres til organisationsstrukturen, men nogle problemer kunne antagelig løses ved en mere hensigtsmæssig ansvarsfordeling.

Herefter blev PG SMK90 pålagt at udarbejde en projektplan, som identificerede en række områder, der burde kulegraves. Resultatet af projekt-planen var nedsættelse af en række ad hoc arbejdsgrupper, som skulle analysere specifikke områder.

PG SMK90 næste delopgave var at fremsætte forslag til principper, der skulle gælde for den nye organisation - en slags filosofi, om man vil.

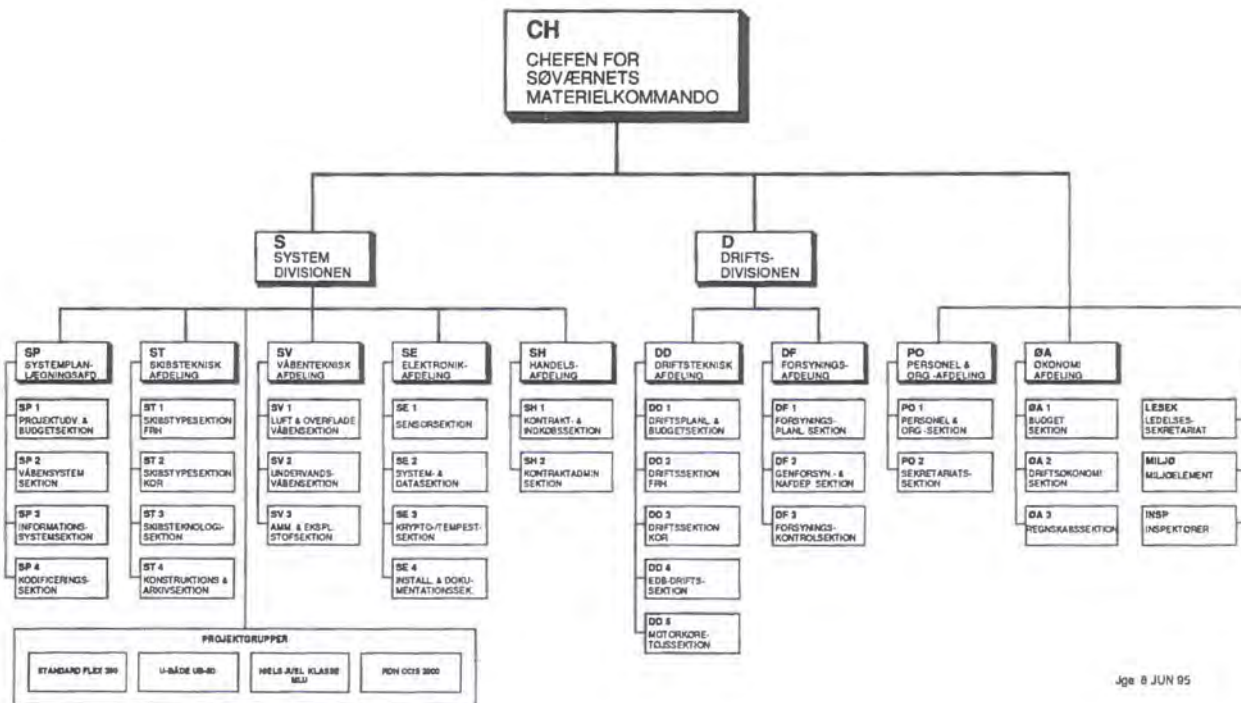
PG SMK90 rapport havde følgende konklusioner:

- SMK CL fagtekniske ekspertise på hhv. skibs- og våbenområdet bør samles, da det vil sikre størst mulig fleksibilitet i udnyttelsen af know how.
- Organisationen bør sikre en større sammenhørighed mellem forsyningstjenesten og den fagteknisk ekspertise, især i forbindelse med materielintroduktionen.
- Ansvaret for materielsystemernes konfigurationsstyring bør placeres ved samme organisatoriske element i hele systemets levetid.
- Der bør etableres decentrale SMK CL elementer ved de 2 flådestationer (FLS) for at sikre nærkontakt til skibe og værksteder.
- SMK bør alene koncentrere sig om vedligeholdelse på 4. og 5. echelon (hovedværksted- og fabriksniveau). Vedligeholdelsesarbejder på 3. echelon bør forestås af FLS Tekniske Afdelinger.
- Der bør etableres et skibssikkerhedsnævn.

SMK fremtidige overordnede organisationsmodel blev besluttet af SG SMK90, efter at PG SMK90 havde vurderet et antal modeller bl.a. i forhold til filosofien.

SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDO

CENTRALLEDSELSEN



Jge 8 JUN 95

Figur 1

Forslag til detailorganisation blev udarbejdet af 3 underarbejdsgrupper, bestående af repræsentanter fra basisorganisationen. PG SMK90 vurderede gruppernes rapporter og samlede konklusionerne i en delrapport til styregruppen.

Detailorganisationen blev endelig fastlagt i efteråret 1993. Der er sket ganske få og mindre betydende ændringer siden da. Jeg har derfor valgt i figur 1 at vise SMK nuværende organisation.

Når man ser på organisationen er den "skæv". Antallet af organisatoriske elementer er størst i Systemdivisionen, og det er også denne division, der beskæftiger de fleste mennesker. Årsagen til dette er ønsket om at følge filosofien og skabe et entydigt ansvar for materiellet "fra vugge til grav" og samtidig samle den fagtekniske ekspertise.

Det er endvidere værd at fremhæve, at den nye organisation indebar nedlæggelse af Administrationssektoren. Ønsket om at knytte forsyningstjeneste nærmere til SMK CL tekniske virksomhed indebar, at en kommende Administrationssektor kun ville indeholde økonomi-, personel- og sekretariatsfunktionerne. Da der ikke blev anset at være noget egentligt koordinationsbehov mellem disse funktioner, blev det besluttet ikke at oprette en tredje division, men at lade to afdelinger ligge direkte under CH SMK.

Beskrivelse af den nuværende organisation

Som det ses af figur 1 består organisationen i dag af en Systemdivision, en Driftsdivision, en Økonomiafdeling, en Personel- og Organisationsafdeling, et Ledelsessekretariat, et Miljøelement samt et antal inspektørfunktioner. Her følger en kort og meget overordnet beskrivelse af opgavefordelingen i den nye organisation.

Systemdivisionen

Systemdivisionen forestår planlægning, projektering, budgettering, anskaffelse, introduktion, modifikation, installation og udfasning af materiel til søværnet.

Divisionen budgetterer for de periodiske eftersyn og udarbejder de aktuelle eftersynsspecifikationer.

Kernen i Systemdivisionen er de tre fagtekniske afdelinger: Skibsteknisk Afdeling, Våbenteknisk Afdeling og Elektronikafdelingen.

Her skal specielt nævnes, at sektionerne i Skibsteknisk Afdeling er opdelt efter skibenes geografiske placering. Således påhviler ansvaret for minelæggere, inspektionsskibe og undervandsbåde Skibstypesektion Frederikshavn, mens ansvaret for korvetter, torpedobåde og SF300 ligger hos Skibstypesektion Korsør. Det var håbet dermed at lette kundernes indgang til SMK.

Driftsdivisionen

Driftsdivisionen forestår opretholdelsen af det materielle beredskab i søværnet, herunder såvel drift og vedligeholdelse som forsyning af søværnets materielsystemer.

Den daglige kontakt til skibene foregår via Skibstypekoordinatorene, som er placeret i 2 driftssektioner, hvis ansvarsområde er skibe, baseret i Frederikshavn hhv. Korsør, som det er tilfældet i Skibsteknisk Afdeling.

Det var oprindelig tanken, at dele af disse sektioner på længere sigt skulle flytte ud på flådestationerne og være SMK forlængede arm på stedet, men denne tanke er efterfølgende blevet opgivet.

Økonomiafdelingen

Økonomiafdelingen varetager SMK centrale økonomifunktioner.

Som noget nyt varetager afdelingen nu kasse- og regnskabsfunktioner for alle myndigheder på Holmen.

Personel- og Organisationsafdelingen

Personel- og Organisationsafdelingen varetager SMK personelplanlægning, -forvaltning og -administration samt forestår de centrale sekretariatsfunktioner. Desuden koordinerer afdelingen opgaver vedrørende organisationen og dens forretningsgange.

Ledelsessekretariatet

Ledelsessekretariatet bistår SMK ledelse i dens daglige virke og forestår sagsbehandling af sager af tværgående karakter.

Miljøelementet

Miljøelementet varetager opgaver af arbejdssikkerhed- og miljømæssig karakter samt miljøledelse, og rådgiver CH SMK i disse sager.

Inspektørfunktionerne

Inspektørfunktionerne er oprettet for at synliggøre SMK rolle som faglig tilsynsmyndighed i bl.a. sikkerhedsspørgsmål.

SMK har følgende inspektørfunktioner:

- Skibssikkerhedsinspektør
- Våbensikkerhedsinspektør
- Eksplosivstofinspektør
- Sikkerhedsofficer
- Kvalitetsinspektør

- Miljøinspektør.

Inspektørerne varetager varetager funktionen samtidig med deres stilling i linieorganisationen.

Normering af den nye organisation

Efter opgavefordelingen på sektioner var blevet besluttet, skulle den nye organisation normeres.

Jeg erindrer her om, at FKO havde pålagt SMK CL at reducere bemanningen med 20-25% uden at opgavemængden blev oplevet som værende tilsvarende reduceret, så opgaven var langt fra let.

Reduktionen skulle gennemføres hensigtsmæssigt mellem militært og civilt personel og på funktionsniveauer. Heri lå en indbygget konflikt, idet en hensigtsmæssig reduktion efter SMK opfattelse ville medføre fastholdelse af så stor en del af den faglige og militære ekspertise som mulig, mens personelorganisationerne hver især ønskede, at reduktionen skulle gå mindst mulig ud over deres medlemmer. Samtidig ønskede hver afdeling i basisorganisationen, at netop deres fagområde blev tilgodeset såvel kvantitativt som kvalitativt. Det var derfor nødvendigt at udstikke ret snævre rammer for dette arbejde.

Resultatet blev et midlertidigt bemandingsreglement, som skulle genforhandles efter en prøveperiode på ca. 2 år. Denne genforhandling har netop fundet sted.

Bemanning af den nye organisation

Efter godkendelse af det midlertidige bemandingsreglement var næste store opgave at få SMK CL personel fordelt på sektionerne i den nye organisation.

Selvom der havde været ført en meget restriktiv ansættelsespolitik efter udsendelse af FKO direktiv, ville det blive nødvendigt at afskedige et antal af SMK CL medarbejdere.

Den nytiltrådte CH SMK valgte at udsende en ønskeseddel til samtlige ansatte, hvor hver enkelt medarbejder kunne fremføre 3 prioriterede ønsker om placering i den nye organisation. Dette skete i JUN 1993.

De efterfølgende måneder gik med at få puslespillet til at gå op. Beslutningen om hvem, der skulle være chefer i den nye organisation var relativ enkel. Disse personer udarbejdede i samarbejde et forslag til fordeling af de resterende medarbejdere, herunder også et forslag om, hvem der skulle placeres i den såkaldte overgangsbemanning. Personel i overgangsbemanningen kunne se frem til at blive afskediget med udgangen af 1995, hvis der ikke for inden viste sig en mulighed for indplacering i organisationen.

Efter en forhandling med personelorganisationerne fik samtlige ansatte i DEC 1994 et brev fra CH SMK, hvori de fik meddelelse om deres fremtidige placering i organisationen.

Personel i overgangsbemandingen fik tilbud om at kontakte Forsvarsministeriets Projektgruppe, som sammen med Holmens Personale- og Servicekontor arbejdede for at skabe de bedst mulige betingelser for, at de pågældende kunne få beskæftigelse et andet sted i forsvaret eller i det civile erhvervsliv. Bl.a. kunne man få hjælp til at skrive ansøgninger, og der var mulighed for at få hjælp til omskoling i form af efteruddannelse, som forsvaret betalte. En del af personalet valgte at gå på pension eller efterløn, idet bestemmelser i forsvarsforliget gav mulighed for tillæggelse af ekstra pensionsår og/eller betaling af fratrædelsesgodtgørelse.

Klassificering af stillinger

I JAN 1994 trådte den nye organisation i kraft og min beskrivelse kunne være sluttet her.

Imidlertid var klassificering af stillingerne i den nye organisation ikke afsluttet på dette tidspunkt. Denne opgave kom til at tage megen tid, og det har givet og giver fortsat anledning til mange frustrationer hos både ledelse og medarbejdere i SMK.

SMK fremsendte i AUG 1993 det midlertidige bemandingsreglement, bilagt funktionsbeskrivelser for samtlige stillinger til FKO. På det tidspunkt var det Forsvarsministeriet (FMN), der klassificerede alle stillinger, så FKO sendte materialet videre til FMN. I FMN planlagde man på dette tidspunkt at delegerer kompetencen til at klassificere stillinger til og med lønramme 34 til FKO. Dette skete i efteråret 1994 og samtidig returnerede FMN SMK materiale til FKO med undtagelse af chefstillingerne, som FMN fortsat selv ønskede at klassificere.

Først godt et år efter SMK havde indsendt materialet, begyndte den egentlige sagsbehandling. I mellemtiden sad SMK personel på deres nye pladser og løste deres nye opgaver, mens de modtog den løn, de havde fået i deres tidligere stillinger.

Da FKO begyndte behandlingen af SMK materiale, viste det sig at dette ikke var hensigtsmæssigt udformet, og der foregik en del skriverier frem og tilbage mellem FKO og SMK.

Først i APR 1995 kom der klarhed over situationen. Det viste sig, at SMK selv kunne beordre størstedelen af personalet på plads, da der ikke var ret mange stillinger, hvor en omklassificering var nødvendig. De stillinger, der blev omklassificeret, skulle opslås, og stillingsindehaverne skulle søge deres egen

stilling - stillinger, som de havde varetaget i 1 1/2 år. Det var en dybt frustrerende oplevelse for de fleste.

Der er fortsat medarbejdere, som endnu ikke formelt har fået at vide, hvor de er ansat i den nye organisation.

Først i sommeren 1995 har der kunnet finde lønregulering sted, og i skrivende stund er der fortsat ikke forhandlet nye tillæg, men det er på trappe.

Det skitserede forløb omkring klassificering og beordring har været den mest frustrerende oplevelse for alle parter i forbindelse med SMK reorganisering.

ERFARINGER MED DEN NYE ORGANISATION

Det må være på sin plads på nuværende tidspunkt at vurdere, i hvilket omfang SMK CL nye organisation har levet op til forventningerne. Et udtryk for dette kunne være at se på, hvilken indflydelse reorganiseringen har haft på SMK CL svage sider:

- I den nye organisation er den fagtekniske ekspertise samlet, idet der ikke længere er én sektor/division, der tager sig af anskaffelse mv. og en anden, der tager sig af drift og vedligeholdelse. Begge opgaver ligger i dag i Systemdivisionen.
Helt godt er det dog ikke, idet periodisk dokning af skibe samt tilsyn med arbejder på værfter og værksteder ligger i Driftsdivisionen, og det har ikke være muligt at definere nogle hensigtsmæssige og éntydige grænseflader mellem System- og Driftsdivisionen på dette område.
Derfor er SMK netop gået igang med at gennemføre en justering af organisationen, som bl.a. retter op på dette forhold.
- Forholdende omkring den administrative disciplin har ikke ændret sig som følge af den nye organisation. Den tiltrængte revision af SMK ordre- og bestemmelseskompleks udestår stadig. Denne er nok en forudsætning for at kunne håndhæve fastsatte regler og procedurer.
- Det har øjensynlig ikke forbedret materielintroduktionen, at placere kodificeringsfunktionen i Systemdivisionen. Dette problem har altså ikke kunnet løses alene af organisatorisk vej.
- SMK personelforvaltningsfunktion er blevet forbedret i den nye organisation. Personel- og Organisationensafdelingen har det samlede

ansvar for både organisatoriske og bemandingsmæssige spørgsmål. Disse hænger ofte sammen. Afdelingen varetager nu personelforvaltningen af alt personel. Endvidere er afdelingen styrket bemandingsmæssigt og har en blanding af militært og civilt personel.

Endelig er der udsendt en personelpolitik for SMK CL.

Selv føler jeg, at de tidligere skitserede problemer er ved at blive løst, men der vil gå en rum tid, før der er etableret tilfredsstillende procedurer på alle områder.

- I SMK nye organisation indgår en kvalitetsinspektør. Selvom der ikke på nuværende tidspunkt er planer om, at SMK skal arbejde frem mod et certificeret kvalitetsstyringssystem, er der sat mere fokus på kvaliteten af SMK arbejde.
Der er bl.a. nedsat en projektorganisation, der analyserer den tekniske kontrolstruktur og som til årsskiftet skal fremsætte forslag til forbedringer.
Endvidere iværksættes løbende tiltag som skal forbedre kvaliteten på det administrative område.
- Ønsket om en bedre konfigurationsstyring er blevet tilgodeset i SMK nye organisation. Der er ikke længere flere sektioner inden for samme fagområde, der kan iværksætte ændringer af skibenes og andre materiel-systemers konfiguration. Dette har også en gunstig indflydelse på dokumentationen. Der vil dog nok gå mange år før fortidens synder er udbedret, men for fremtidige materielssystemer skulle konfigurationsstyringen fungere.
- Den ændrede organisation har ikke i sig selv medført en forbedring af informations- og styringssystemer. Det er planen, at opgaver i forbindelse med fastsættelse af produktionsmål og koordinering af inspektionsvirksomhed, som er vigtige elementer i CH SMK styring, skal overføres til det nye ledelsessekretariat. Økonomiafdelingen udsender månedlig økonomisk ledelsesinformation, men der mangler et styringssystem for anvendelse af SMK personelressourcer. Det er et håb at den fremtidige anvendelse af AV3 vil kunne bidrage til etablering af dette.

Det er min opfattelse, at SMK nye organisation har bidraget til at reducere SMK svage sider på en række områder. Som anført ovenfor var der svage sider, som ikke kunne tilskrives de organisatoriske forhold, og det er derfor naturligt, at ikke alle svage sider er fjernet.

Jeg tror det er vigtigt løbende "at tage temperaturen" på en organisation, således at svage sider ikke får lov til at forblive svage sider i årevis, men at der gøres noget ved dem relativt hurtigt. Et alternativ til en gennemgribende reorganisering kunne være at tage fat på ét problemområde af gangen. Denne fremgangsmåde virker mere overkommelig, samtidig med at dynamikken i organisationen bevares.

ERFARINGER MED REORGANISERINGEN

Som afslutning på denne artikel vil jeg fremsætte nogle betragtninger om de erfaringer, SMK har gjort under arbejdet med reorganiseringen. Der er forhold, som har været gavnlige for processen, men naturligvis også tiltag, som man retrospektivt kan se, ikke var særlig hensigtsmæssige. Jeg vil understrege, at de efterfølgende vurderinger er mine helt personlige og naturligvis er påvirket af, at jeg har været part i sagen. Andre personer kan sidde tilbage med andre oplevelser af processen, og disse oplevelser kan være fuldt ud lige så rigtige som mine.

- Beslutningen om ikke at involvere et civilt konsulentfirma indebar, at SMK eget engagement blev større og mere forpligtende.

Det er muligt, at et civilt konsulentfirma kunne have bidraget med en mere målrettet "køreplan" for opgaven. Det er dog min opfattelse, at metoden med først at kortlægge fremtidige opgaver samt styrke og svage sider ved organisationen, og dernæst udforme en filosofi for den fremtidige organisation var velvalgt. Med filosofien i bagehovedet var det under hele processen nemmere at vurdere indkomne forslag og ideer.

Ved implementeringen var der en række ubehagelige beslutninger, som man kunne have været fristet til at give andre ansvaret for. Her kunne et civilt konsulentfirma måske have været nyttigt, men at ledelsen selv påtager sig ansvaret for de ubehagelige beslutninger, er efter min opfattelse mere etisk korrekt.

Sammenfattende var det en fordel selv at stå for reorganiseringen. Al erfaring, som blev opnået i forbindelse med processen, forblev dermed i organisationen.

- Det var en god idé at lade repræsentanter for personelorganisationerne deltage i styregruppen. Det er helt i tidens ånd, og jeg tror, at det øgede accepten af beslutningerne. Samtidig gav det personelorganisationerne

et medansvar for resultatet. Jeg er dog ikke blind for, at personale-repræsentanterne nogle gange kan have følt sig lidt som gidsler.

- Informationsstrategien virkede i det store hele godt. SMK90 NYT var en meget læst avis, og rigtig mange af de ansatte deltog i medarbejdermøderne.

Information til medarbejderne om hvad, der foregår, er meget vigtig i forbindelse med en strukturrationalisering. Hver enkelt ansat er naturlig nok interesseret i af vide, hvilken indflydelse ændringerne får på den pågældende selv. Løbende information gør, at medarbejderne kan følge med, og dette mindsker usikkerheden.

- Jeg har et lidt ambivalent forhold til den ændring i personkreds, som overførslen af projektet fra PG SMK90 til AG SMK90 indebærer.

På den ene side erkender jeg, at det ikke var hensigtsmæssigt fortsat at belaste de involverede afdelingschefer i PG SMK90 yderligere, da de også havde væsentlige opgaver i linieorganisationen. Det var på den baggrund hensigtsmæssigt at overlade arbejdet til AG SMK90 efter at overvejelserne om filosofi og organisationsmodel var afsluttet. Overførslen gjorde det dog i nogen grad vanskeligt at fastholde filosofien ved udarbejdelse af opgavebeskrivelserne, idet der bortset fra PRLD SMK90 var tale om nye medarbejdere på opgaven.

Samtidig havde AG SMK90 langt fra samme status som PG SMK90, hvilket bl.a. hang sammen med, at AG SMK90 var bemanded med personel på sagsbehandlerniveau, men også at denne gruppe - på trods af de enkelte medarbejders dygtighed - ikke havde den samme baggrund som PG SMK90 havde haft mulighed for at oparbejde. Denne lavere status bevirkede bl.a., at dele af basisorganisationen ikke længere i samme grad som tidligere følte sig forpligtet af fastsatte terminer for aflevering af delopgaver og i højere grad end tidligere anfægtede de resultater AG SMK90 nåede frem til. Dette medførte i sidste ende et meget hårdt tidspres på AG SMK90, som overfor CH SMK var ansvarlig for overholdelse af de fastsatte terminer. Dette tidspres gjorde det i nogle sammenhænge nødvendigt at gå på kompromis med kvaliteten, hvilket bl.a. skete ved udarbejdelse af funktionsbeskrivelserne.

Jeg har svært ved at foreslå, hvordan opgaven kunne være løst anderledes, så jeg vil nøjes med at konstatere, at det er overordentligt væsentligt, at der i basisorganisationen er respekt om den gruppe, der af ledelsen sættes til at koordinere opgaverne. Endvidere er det vigtigt at være

opmærksom på, at jo lavere i hierakiet gruppens medlemmer befinder sig, desto vigtigere er ledelsesopbakningen.

- De medarbejdere, som blev placeret i overgangsbemandingen havde det svært. Den service søværnet kunne tilbyde gennem Forsvarsministeriets Projektgruppe og Holmens Personale- og Servicekontor var efter min mening uovertruffen, men mange medarbejdere har levet for længe i håbet om, at der alligevel ville vise sig en mulighed at bevare ansættelsesforholdet i organisationen.
Opsigelser blev først sendt ud i JUN 1995 og den sidste del af overgangsbemandingen afdækkes med udgangen af dette år. For nogle har det været en smertelig periode, som måske burde have været forkortet.
- SMK besad ikke tilstrækkelig ekspertise til at kunne udforme det materiale, der skulle til for at klassificering af stillinger i den nye organisation kunne forløbe hensigtsmæssigt. Det blev heller ikke tydeligt nok tilkendegivet medarbejderne, hvad en manglende klassificering af de stillinger, de var placeret i, indebar.
Samtidig var det meget uheldigt, at tidspunktet for indsendelse var sammenfaldende med FMN planer om at delegerede klassificering af stillinger til FKO, hvilket medførte en betydelig forsinkelse af processen.
Jeg skal anbefale, at man i forbindelse med organisationsændringer ikke flytter personalet til nye stillinger, før disse er klassificeret.
- Selvom FKO direktiv for SMK reorganisering var udarbejdet i samarbejde med SMK, var dette ikke tilstrækkeligt. Flere stabe i FKO burde have været involveret, og SMK burde især have været vejledt i forbindelse med de klassificeringsmæssige og personaleforvaltningsmæssige forhold.

AFSLUTNING

I dag er fastsættelse af organisation og udarbejdelse af bemandingsreglement delegeret til den enkelte myndighedschef efter forhandling med personelorganisationerne. Et direktiv om disse forhold vil ikke længere være nødvendigt.

Jeg skal dog anbefale, at myndigheder, som planlægger mere gennemgribende ændringer af deres organisation, forinden drøfter de personelmæssige

forhold med FKO Personelstab. Disse områder er vanskelige og ikke ligetil. Megen tid vil kunne spares og mange frustrationer vil kunne undgås.

Samfundet og ikke mindst forsvaret er inde i en periode, hvor forandringer er blevet hverdagskost. Organisation og bemanning er ikke længere noget statisk. Der bliver hele tiden stillet krav om nye rationaliseringer og besparelser og dermed krav til nytænkning. Organisationer, der ikke er i stand til at udvikle sig, men stivner i statisk selvtilstrækkelighed, går konkurs eller - i det offentlige - bliver nedlagt. Det er derfor vigtigt, at ledelse og medarbejdere til stadighed er indstillet på at være medlem af en dynamisk organisation, der er forberedt på og har evnen til at udvikle sig.

Jeg tror godt, jeg kan konkludere, at SMK har lært meget af den proces, organisationen har været igennem siden 1991, og at den nuværende organisation er et godt udgangspunkt for løsning af de pålagte opgaver samt fremtidige tilpasninger.

Som jeg antydede ovenfor, er SMK igen igang med at tilpasse sin organisation. Dog ikke så gennemgribende denne gang. Jeg mener, at SMK bl.a. på baggrund af de indvundne erfaringer står godt rustet til at tackle denne og kommende udfordringer.

Følgende indlæg er en hovedopgavebesvarelse fra Forsvarsakademiet, der blev udarbejdet på VUT II/L-STK 1994/95. Besvarelsen blev af bedømmelseskommissionen vurderet "Meget tilfredsstillende" og bringes i Tidsskrift for Søværnen med tilladelse fra Forsvarsakademiet.

Forfatteren har efterfølgende bearbejdet besvarelsen m.h.p. at tilpasse den artikelformen. Dette har bl.a. medført, at en række illustrative bilag er udeladt. En liste over anvendte forkortelser er placeret som tillæg.

Den stillede opgave var formuleret som flg.:

" På baggrund af en redegørelse for SF-300 koncepten og for søværnets mulige opgaver i internationalt regi samt de heraf afledte operative og logistiske krav til overfladeenheder, der deltager heri, gennemføres en analyse af SF-300 skibstypens muligheder og begrænsninger ved deltagelse i løsning af disse opgaver.

Analysen bør munde ud i konkrete forslag vedrørende skibstypens muligheder for at deltage ved løsning af sådanne opgaver."

Af pladshensyn gengives den redigerede besvarelse i to dele. Redegørelsesdelen bringes således i dette nummer, hvorimod analysedelen samt bibliografien vil blive bragt i TJS nr. 6.

STANDARD FLEX-300 OPERATIONER UDEN FOR NÆROMRÅDET

DEL I: REDEGØRELSE

Af kommandørkaptajn U.M. Berthelsen

INDLEDNING

Opgavens relevans.

De senere års sikkerhedspolitiske udvikling har taget en retning, som ingen havde turdet forudse for blot få år siden: den kolde krig er afsluttet, Sovjetunionen og Warszawapagten (WAPA) er opløst og så godt som alle tidligere

sovjetrepublikker og WAPA-medlemslande har nu indgået samarbejdsaftaler med den tidligere "hovedfjende" NATO i North Atlantic Cooperation Council (NACC) og senest i Partnership for Peace (PFP) regi. Samtidig er der dog åbnet mulighed for en opblussen af hidtil undertrykte potentielle konflikter af national, etnisk, religiøs, kulturel eller social karakter. Verden er således næppe blevet fredeligere, men karakteren af nuværende og fremtidige konflikter er ændret markant, og frem for alt er fremtidige konflikttyper blevet mindre forudsigelige.

I lyset af denne udvikling er de enkelte staters fælles interesse i at opretholde fred og sikkerhed øget, og både de Forenede Nationer's (FN) og Organization on Security and Co-operation in Europe's (OSCE)¹ rolle har derfor været stærkt stigende i de senere år. Som eksempel på denne udvikling kan nævnes, at næsten to tredjedele af alle FN's fredsbevarende missioner er blevet iværksat inden for de sidste 7 år², og der synes ikke at være udsigt til, at denne udvikling vil stagnere.

Hovedparten af de senere års FN operationer har indeholdt en anvendelse af maritime styrker i én eller anden form, og en betydelig del af de operationstyper, som det internationale samfund fremover kan forudses at blive involveret i, synes ligeledes velegnede til indsættelse af maritime styrker.

Denne sikkerhedspolitiske omvæltning har naturligt nok også haft en meget betydelig indflydelse på den politiske fastlæggelse af dansk forsvars formål, opgaver og struktur m.v., som under den kolde krig hovedsageligt var relateret til forsvaret af Danmark og nærområdet i NATO regi, men som nu, i overensstemmelse med NATO's nye strategiske koncept, har antaget en mere global orientering. Forsvarets, og dermed også søværnets, opgaver i internationalt regi har således antaget en helt ny dimension. Hærens indsats i FN regi er som bekendt større end nogensinde før, og også søværnet har allerede været med til at profilere Danmark ved deltagelse i operationer i internationalt regi under Golfkrigen og senest under den igangværende handels- og våbenembargo i Adriaterhavet. Søværnets deltagelse i løsning af sådanne opgaver har dog hidtil været begrænset til indsættelse af én korvet af NIELS JUEL-klassen (NIJU-kl.) ad gangen.

De moderne og højteknologiske STANDARD FLEX 300 (SF-300) enheder rummer et åbenlyst potentiale, ikke mindst i kraft af deres meget alsidige og fleksible anvendelsesmuligheder, som følge af den modulariserede SF-300 koncept. Danmark har da også allerede tilmeldt to SF-300 enheder i MCM-rollen til at indgå i NATO's reaktionsstyrker fra 1. januar 1996 og en indsæt-

¹ Indtil 1. januar 1995 benævnt Conference on Security and Co-operation in Europe (CSCE).

² Siden organisationens grundlæggelse i 1945 har FN iværksat i alt 35 fredsbevarende missioner, hvoraf de 21 først er påbegyndt i perioden siden 1988 (FOV Nyhedsbrev 6/95, p. 2).

telse i internationalt regi af SF-300 enheder i farvandsovervågningsrollen har også været overvejet, senest i foråret 1993 ifm. udvidelsen af FN's handelsembargo mod Serbien - Montenegro til også at omfatte indsættelse af mindre enheder på Donau floden og i kystnære farvandsafsnit i Adriaterhavet. På baggrund af ovenstående, samt det forhold, at skibstypens anvendelsesmuligheder, i takt med tilgangen af de forskellige moduler, vil blive betydeligt udvidede i de kommende år, må det vurderes, at opgaven er endog særdeles relevant.

Forudsætninger.

Det forudsættes, at den ovenfor beskrevne sikkerhedspolitiske udvikling fortsætter, og at grundlaget for redegørelsen for søværnets mulige opgaver i internationalt regi er den nuværende Lov om forsvarrets formål, opgaver og organisation m.v.³ Tilsvarende forudsættes det, at Danmark bibeholder sin nuværende medlemsstatus i NATO og i den Europæiske Union (EU), herunder især, at Danmark fortsat afstår fra at deltage i et integreret militært samarbejde i Vestunions (WEU) regi⁴. Endeligt forudsættes det, at det nuværende SF-300 anskaffelsesprogram fortsættes, således som det foreligger beskrevet i Forsvarskommandoens (FKO) Projektplan for STANDARD FLEX 300⁵, idet det ikke findes relevant for nærværende opgave at fremkomme med gisninger om udfaldet af evt. fremtidige forsvarsforlig.

Afgrænsninger.

Man kan godt forestille sig et evt. fremtidigt behov for deltagelse ved løsning af opgaver i internationalt regi i f.eks. Østersøen. Dette område hører imidlertid til søværnets normale operationsområde, hvilket indebærer, at hovedparten af skibene, herunder også SF-300 enhederne, netop er optimeret til indsættelse i dette område, samt at søværnets eksisterende logistikapparat tilsvarende er optimeret til at servicere enhederne her. SF-300 skibstypens muligheder for indsættelse i dette område vurderes at være tilstrækkeligt belyst og derfor mindre relevant for denne opgave. På baggrund heraf præciseres begrebet "nærområdet" til at omfatte søværnets "normale" operationsområde, hvil-

³ Lov nr. 909 af 8. december 1993.

⁴ N. C. Borck (1992) argumenterer for, at NATO og WEU er partnere og ikke rivaler, og at det derfor er vanskeligt at forestille sig, hvorfor Danmark på længere sigt skulle vælge at sætte sig uden for udviklingen af en mere selvstændig europæisk profil, hvor WEU kan komme til at spille en ny rolle. Jeg er principielt enig i denne opfattelse, men finder, at spekulationer vedr. evt. fremtidigt dansk medlemskab af WEU ligger uden for rammene af nærværende opgave.

⁵ FKO 1994.

ket vil sige Østersøen incl. Botniske Bugt og Finske Bugt samt Kattegat, Skagerrak og Nordsøen til og med den Engelske Kanal. Nærværende opgavebesvarelse behandler derfor udelukkende operationer uden for dette "normale" operationsområde, og kun sådanne af konfliktforebyggende, krisehåndterende, fredsbevarende, fredsskabende og humanitær karakter samt lignende opgaver, som kan forudses gennemført inden for rammene af FN, OSCE eller NATO reaktionsstyrker.

Søværnets deltagelse ved løsning af opgaver i internationalt regi kan ske ved indsættelse af overfladeenheder, ubåde eller landbaserede sømålsmissilbatterier. Disse tre virkemidler er væsensforskellige og de operative og logistiske krav derfor tilsvarende forskellige. I overensstemmelse med opgaveformuleringens undertitel behandles kun de logistiske og operative krav, som må stilles til overfladeenheder, der deltager ved løsningen af opgaver i internationalt regi.

Endvidere vil den del af søværnets opgaver i internationalt regi, som udelukkende kan henføres til "almindelig" øvelsedsdeltagelse (i NATO, NACC, PFP regi m.v.), ikke blive behandlet i nærværende opgavebesvarelse, idet alle søværnets enheder vil kunne deltage i løsning af denne opgave, afhængig af øvelsestype, og dette punkt således ikke findes at have specifik interesse for en vurdering af mulighederne for anvendelse af SF-300 enheder i internationalt regi. Tilsvarende vil den uddannelsesmæssige faktor (herunder både enkeltmands-, enheds-, type- og samvirkeuddannelse) ikke blive behandlet, eftersom denne faktor betragtes som variabel, hvorved skal forstås, at disse uddannelser forholdsvis nemt vil kunne justeres i forhold til et evt. erkendt behov.

Endelig skal det anføres, at der i analysen identificeres et behov for et støtteskib. En nærmere specificering af et sådant støtteskibs indretning m.v. findes imidlertid at ligge uden for rammene af nærværende opgave.

Anvendt metode.

I overensstemmelse med opgaveformuleringen indledes besvarelsen med en redegørelse for SF-300 koncepten samt for søværnets mulige opgaver i internationalt regi, herunder også for de logistiske principper og procedurer, som vil være gældende ifm. løsning af disse opgaver.

På baggrund af redegørelsen for søværnets mulige opgaver i internationalt regi udledes de operative og logistiske krav, som må vurderes at være generelt gældende for overfladeenheder, der deltager ved løsningen heraf. Det skal hertil bemærkes, at en nærmere specificering af de enkelte krav vil kunne findes i "MNCs Maritime Force Planning Standards" (MARFORSTANS) og forskellige andre NATO publikationer, som dog alle er klassificeret NATO

CONFIDENTIAL eller højere. Det har derfor været nødvendigt at søge at konkretisere de operative og logistiske krav på baggrund af en kombination af den forudgående redegørelse og anvendelse af sund fornuft. Det skal endvidere bemærkes, at disse generelt gældende operative og logistiske krav i vid udstrækning hænger tæt sammen, og at den anvendte opdeling derfor kan forekomme en smule kunstig. Det er imidlertid fundet hensigtsmæssigt at opdele de overordnede krav i flere enkeltstående krav, som kan analyseres hver for sig.

Analysen af SF-300 skibstypens muligheder og begrænsninger ved deltagelse i løsning af opgaver i internationalt regi gennemføres på baggrund af de af redegørelsen udledte, generelt gældende operative og logistiske krav. Analysen indledes med at fastlægge de mulige geografiske rammer for en indsættelse af SF-300 enheder i internationalt regi, og vil tillige søge at identificere skibstypens og de enkelte rollekonfigurationers væsentligste materielmæssige mangler og utilstrækkeligheder, som det vil være nødvendigt at justere for at optimere enhedernes anvendelsesmuligheder i internationalt regi. Analysekapitlets afsnit afsluttes hver for sig med en delkonklusion. Det skal bemærkes, at der i analysekapitlet bevidst forekommer faktuelle oplysninger, som ikke forudgående er omtalt i redegørelsen. Dette gælder især logistiske erfaringer fra korvetten OLFERT FISCHER's deployering til Golfen m.v., som ikke faldt naturligt ind i redegørelsen.

Analysekapitlet følges af en sammenfattende vurdering af SF-300 skibstypens muligheder og begrænsninger ved deltagelse i løsning af opgaver i internationalt regi, herunder også af de logistiske konsekvenser af en evt. indsættelse uden for nærområdet. På baggrund af denne sammenfattende vurdering og den forudgående redegørelse for søværnets mulige opgaver i internationalt regi, vurderes afslutningsvis de enkelte SF-300 rollekonfigurationers konkrete anvendelsesmuligheder i forhold til NATO's nye styrkestruktur og de forskellige maritime missioner i internationalt regi i øvrigt. Denne afsluttende vurdering baseres på den forudsætning, at de tidligere i opgavebesvarelsen identificerede materielmæssige mangler og utilstrækkeligheder m.v. justeres, samt at den nødvendige logistiske støtte tilvejebringes.

Hensynet til opgavens klassifikationsgrad har udelukket anvendelsen af en række essentielle kilder som ovennævnte MARFORSTANS, GMK for FLYVEFISKEN-kl. (SF-300) og MC-317 (primærkilden vedr. NATO's nye styrkestruktur) m.v., og det har i stedet været nødvendigt at basere besvarelsen på mindre detaljerede kilder. Dette hensyn har ligeledes udelukket behandling af en række konkrete forhold vedr. SF-300 projektet.

SF-300 KONCEPTEN⁶

Baggrund.

I begyndelsen af 1980'erne stod søværnet over for det problem, at omkring halvdelen af alle skibene kunne forudses at skulle udskiftes eller gennemgribende moderniseres (levetidsforlænges) inden for den kommende 10 - 15 års periode som følge af nedslidning og teknologisk forældelse. Især var udskiftningen af flg. 22 nedslidte og forældede enheder stærkt presserende:

- 8 minestrygere af SUND-kl. (indgået i flådens tal 1955-56),
- 8 bevogtningsfartøjer af DAPHNE-kl. (indgået i flådens tal 1961-65) og
- 6 torpedobåde af SØLØVEN-kl. (indgået i flådens tal 1965 - 67).

Disse skibstyper var oprindeligt blevet konstrueret mhp. løsning af hver sin specifikke hovedopgave, og var derfor både størrelses-, konstruktions- og udrustningsmæssigt vidt forskellige. Et generelt fællestræk var dog, at der var tale om forholdsvis små enheder, som efter datidens målestok var optimeret til indsættelse i forskelligartede forsvarsmæssige opgaver i nærområdet, dvs. fortrinsvis i kystnært farvand. Ud fra en operativ vurdering måtte det eksisterende antal af ovennævnte skibstyper betragtes som et absolut minimum for løsning af opgaverne, men økonomiske overslag godtgjorde, at det ikke ville være muligt at udskifte de 22 skibe ét for ét⁷. Det var således især økonomiske overvejelser ifm. det nødvendige erstatningsbyggeri for disse enheder, som førte til idégrundlaget for det mest omfattende nybygningsprogram i søværnets nyere historie: STANDARD FLEX 300 (SF-300) programmet.

Idégrundlaget.

Projektets økonomiske muligheder og begrænsninger samt den teknologiske udviklings meget store muligheder var i høj grad medvirkende til fastlæggelsen af idégrundlaget. Idéen, som begyndte at tage form, koncentrerede sig om, hvorvidt det ville være muligt at konstruere én standard skibstype, som kunne udrustes med forskellige systemcontainere (-moduler), og dermed reelt ville være i stand til at løse forskelligartede opgaver afhængig af situationen. Nøgleordene i idégrundlaget var således fra starten "standardisering", "fleksibilitet" og "logistisk stordrift". De opgaver, som kunne forudses at

⁶ Redegørelsen vedr. SF-300 koncepten er i det væsentlige baseret på RAG 1992 og FKO 1994.

⁷ KA S. Torp Petersen i H. Harboe-Hansen (Ed.) 1992, p. 3.

skulle løses af afløserne for de oprindelige skibstyper omfattede farvandsovervågning og suverænitethåndhævelse, kamp, ubådsbekæmpelse (ASW), minelægning og minerydning. Det viste sig imidlertid, at der ud fra disse vidt forskellige opgavetyper kunne udledes en række fælles karaktertræk, og at det derfor ville være muligt at fremstille én standard skibstype med standard fremdrivningsmaskineri og sensorsystemer samt et standardiseret kommando-kontrol- og kommunikationssystem (C³-system), der ville kunne tilfredsstille kravene til de meget forskelligartede operationsformer. Hertil kom, at flere af operationsformerne kunne forudses at skulle løses tidsforskudt eller opdelt i faser, hvilket yderligere underbyggede idéen om et forholdsvis mindre antal skibe, som ved udskiftning af modulariserede systemer ville kunne anvendes fleksibelt til løsning af en lang række forskellige opgaver.

En "Feasibility Study" godtgjorde, at et antal på 16-18 af sådanne fleksible standardenheder ville kunne løse de samme opgaver, som de ialt 22 gamle skibe hidtil havde løst. Enhedsprisen på det fleksible standardskib ville kun blive en smule højere end prisen på et skib, som udelukkende var konstrueret til farvandsovervågning og suverænitethåndhævelse, medens prisen på en SF-300 enhed udrustet til eksempelvis kamp eller minerydning ikke ville blive højere, end for et skib, som udelukkende blev bygget mhp. løsning af én af disse specifikke opgaver. Det ville med andre ord være muligt - og tilmed økonomisk attraktivt - at etablere en fleksibel flådestruktur, hvor samme typer og omfang af opgaver fremover kunne løses af et færre antal enheder.

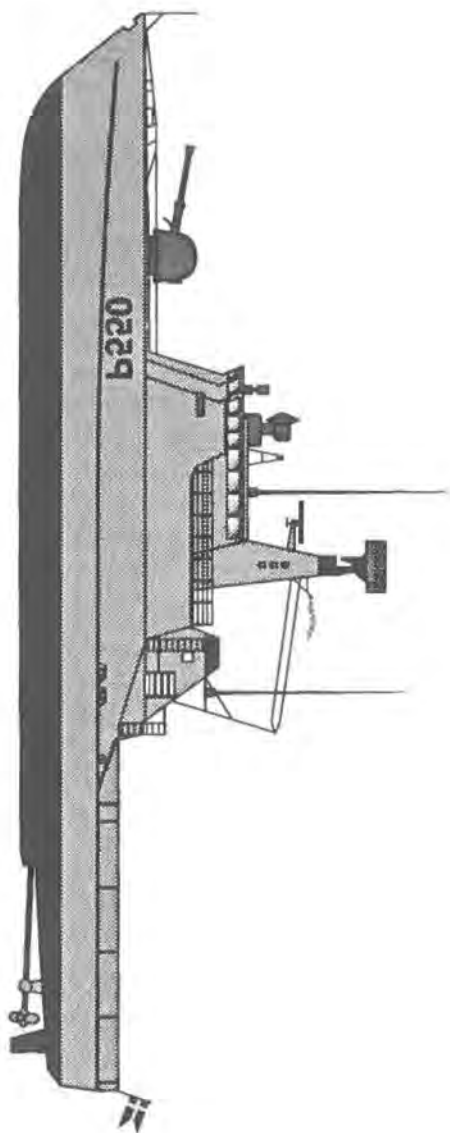
SF-300 koncepten.

Som det fremgår af ovenstående er hovedformålet med SF-300 koncepten, at samme skib fleksibelt skal kunne tilpasses til løsning af forskellige opgaver afhængig af situationen. Inden for krigsskibsfremstillingen havde modulariserede og containerbaserede systemløsninger hidtil kun været anvendt som led i bestræbelserne på at spare tid og penge ifm. vedligeholdelse og udskiftning af forældede systemer m.v., og det danske SF-300 program kan dermed betegnes som en teknologisk nyskabelse, hvor principperne omkring modulariserede systemer, som tillader operative rolleskift, for første gang har været indeholdt i selve koncepten helt fra begyndelsen.

SF-300 koncepten er baseret på følgende 8 hovedprincipper:

- Ét standardskib, som kan anvendes i alle roller.
- Definerede roller, for hvilke skibet kan konfigureres.
- Udskiftelige containeriserede moduler, som tillader rolleskift inden for kortest mulig tid.

COMPLEMENT	11 - 15 (Role dependent)
WEAPOON CONTAINER BOG.	4
ENDURANCE	2 days
RANGE (CRUISE SPEED)	800 nm
MAX. SPEED	30 knots
DISPLACEMENT, FULL LOAD	1 020 t
DRAUGHT CM.	5.2 m
BREADTH	8.3 m
LENGTH OVERALL	24.0 m



СТАНДАРТ FLEX 300

- Skibets kommandofunktioner incl. betjeningspersonel er alle samlet i ét kommandorum⁸.
- Et distribueret kommando- og kontrolsystem, der bl.a. danner forudsætning for hurtig udskiftning af modulene.
- Én standard brugerkonsol (SCL), hvorfra alle ombordværende systemer kan betjenes.
- Reduceret bemanning og vedligeholdelse om bord.
- Reducerede levetidsomkostninger.

SF-300 skib, karakteristika, fremdrivningsmaskineri m.v.

SF-300 skroget er fremstillet af en såkaldt sandwich-konstruktion af glasfiberforstærket plastik (GRP), hvilket har muliggjort en meget betydelig forøgelse af skibets størrelse og indenbords volumen (og dermed udnyttelsesgrad) i forhold til det lave displacement⁹. Materialet har flere andre betydelige fordele, hvoraf især bør fremhæves væsentligt reducerede vedligeholdelsesomkostninger, nemmere og hurtigere udbedring af evt. opståede skader, tilsvarende eller endog bedre brandbestandighed samt meget lavere radar- og magnetiske signaturer end et tilsvarende stålskib.

Ved konstruktionen af SF-300 skibet er den nyeste teknologi og "know-how" taget i anvendelse for at reducere skibets signaturer (radar-, akustisk-, magnetisk¹⁰ og I/R-signatur samt elektronisk udstråling m.v.) mest muligt. Disse konstruktionsmæssige signaturreduktioner er fortrinsvis gennemført i bestræbelserne på at reducere afstanden, hvorpå skibet vil kunne detekteres af en evt. modstander, eller af et enkelt fjendtligt våbensystem (f.eks. en mine eller et missil), og har dermed i meget betydelig grad bidraget til at forbedre skibets overlevelsessevne i en kampsituation. Effektiviteten af disse tiltag forudsætter dog, at skibet med passende mellemrum kontrolmåles mhp. at sikre, at signaturerne fortsat holder sig inden for de ønskede værdier.

SF-300 skibet er ligeledes udrustet med udstyr til detektion og løbende måling af evt. radioaktiv stråling eller kemiske kampstoffer samt med effektive faciliteter til beskyttelse af besætningen i sådanne situationer (gastæt citadel, pre-wetting anlæg, personlig ABC-udrustning m.v.).

⁸ I SF-300 enhederne er alle et krigsskibs normale bro- og operationsrums-funktioner samlet i ét kommandorum.

⁹ SF-300 standard displacement er ca. 320 t og fuldt udrustet ca. 450 t afhængig af aktuel rollekonfiguration.

¹⁰ Enhederne er tillige udstyret med magnetiske sløjfer (dagaussing-anlæg), som kompenserer for den i forvejen meget begrænsede magnetiske udstråling.

Fremdrivningsmaskineriet består af et såkaldt CODAG-anlæg omfattende én LM500 gasturbine, som driver en stor centerpropeller med fast stigning, og to højtydende MTU dieselmotorer, der driver hver sin sidepropeller med stilbare blade (variabel stigning). I situationer, hvor operationsformen kun stiller krav om meget begrænset fart, er der desuden mulighed for at benytte en særligt økonomisk forlægningsform, hydraulikdrift¹¹. Denne kombination af fremdrivningsmaskineri, som er valgt ud fra krav om fart og fremdriftøkonomi, muliggør farter på hhv. ca. 8 knob (hydraulikdrift), ca. 20 knob (dieseldrift) og ca. 30 knob (CODAG-drift). Skibet er yderligere udstyret med en bovpropel for optimering af manøvreegenskaberne ved lave farter, trimklapper agter aht. forbedret fremdriftøkonomi ved høje farter samt såvel et aktivt som et passivt rulledæmpningsanlæg, der tjener til stabilisering af skibets bevægelser i søen. Fremdrivnings- og hjælpemaskineri samt alle pumper og ventilation m.v. overvåges og kontrolleres via det elektroniske SCSS-system, som betjenes fra en særlig konsol i kommandorummet¹², hvilket har bidraget til reduktion af besætningen.

Iht. kontraktspesifikationen skal SF-300 enhederne kunne operere under alle forekommende vind-, vejr- og temperaturforhold i danske farvande, nærmere specificeret som Østersøen, Kattegat, Skagerrak og den østlige del af Nordsøen

C³-systemet.

C³-systemet er en grundlæggende forudsætning for selve SF-300 koncepten. Systemet er populært sagt skibets "nervesystem", idet det udgør skibets centrale styresystem og det interne datatransmissionssystem, som formidler strømmen af digital datainformation inden for selve C³-systemet samt mellem dette system og skibets navigations- og kommunikationsudstyr, sensorer, våbensystemer og brugernes arbejdsstationer (SCL). Det distribuerede C³-system er baseret på to redundante LAN-net (databusser), der løber i hver sin side af skibet fra for til agter, og som bl.a. danner forudsætningen for, at de forskellige containeriserede systemer kan tilsluttes C³-systemet inden for en acceptabel kort tid. C³-systemet indgår således som en meget betydelig faktor i den overordnede SF-300 systemkoncept og dermed i alle SF-300 enheder uanset rollekonfiguration. Den installerede software varierer dog efter skibets aktuelle

¹¹ Ved hydraulikdrift driver én af skibets hjælpemotorer en hydraulisk pumpe, hvis kraft overføres til sidepropellerne.

¹² En tilsvarende SCSS-konsol er placeret i maskinapparaturrummet i umiddelbar tilknytning til skibets maskinrum.

rollekonfiguration. Af hensyn til realiseringen af princippet om fleksibelt rolleskift er alle C³-systemets komponenter udstyret med standard "inter-faces", hvilket muliggør en forholdsvis nem og hurtig tilslutning af de forskellige systemer.

Betjeningen af systemet er baseret på et varierende antal SCL, hvor alle "trivielle" operatørfunktioner er automatiserede og hvorfra alle skibets elektroniske systemer og våbensystemer m.v. betjenes. Dette har bidraget væsentligt til den ønskede reduktion af besætningen. Antallet af SCL afhænger af enhedens rollekonfiguration, og grundenhederne er således kun udrustet med 3 SCL, medens mere komplicerede rollekonfigurationer har op til 6 SCL (f.eks. kamp- og MCM-rollen).

Sensorsystemer.

Under dette pkt. redegøres kun kort for de sensorsystemer, der er installeret som standardudrustning i alle SF-300 grundenheder. Evt. yderligere rollespecifikke sensorsystemer vil blive omtalt under den efterfølgende redegørelse for de enkelte rollekonfigurationer.

Samtlige enheder er udrustet med tre forskellige radarsystemer: langtrækkende kombineret luft- og overfladevarslingsradar, en sømåls- og navigationsradar samt en civil navigationsradar. Varslingsradaren, som er monteret i mastetoppen, er enten en "traditionel" 2-dimensionel radar af typen AWS-6 (1. serie) eller en moderne 3-dimensionel "phased array" radar af typen TRS-3D (2. og 3. serie). Fælles for de to radarsystemer er dog, at der er tale om langtrækkende systemer, som er optimeret til at kunne detektere selv meget små supersoniske luftmål som moderne SSM, og begge typer er forsynet med en såkaldt ADT-funktion, som automatisk detekterer og følger målene samt sender måldata videre til C³-systemet. Introduktion af ADT-funktionen har i udpræget grad lettet og effektiviseret skibets billedopbygning trods en samtidig reduktion i antallet af operatører. Begge typer varslingsradar er udstyret med moderne elektroniske styresystemer, som muliggør operativ anvendelse under forhold med endog meget kraftige elektroniske forstyrrelser ("jamming").

Sømåls- og navigationsradaren er monteret ryg-mod-ryg med varslingsradaren, og er fortrinsvis beregnet til detektion af sømål, til navigation samt til nedslagsobservation og ikke-detekterbar målfølgning¹³ for kanonen. Den civile navigationsradar udmærker sig især ved at have rent civile parametre, hvilket til en vis grad tillader anvendelse, uden at skibet afslører sin tilstedeværelse.

¹³ "Track While Scan" (TWS).

Skibets IFF-system muliggør automatisk identifikation af egne skibe og fly samt af civile fly, men indeholder ikke i sin nuværende konfiguration mulighed for anvendelse af "Mode 4".

Samtlige SF-300 enheder er endvidere udstyret med et passivt ESM-system af typen MERMAID, som anvendes til detektion, klassifikation og identifikation af fremmede radarudsendelser, herunder især også til varsling mod indkommende radar-hørende SSM og fly samt mod evt. fjendtlig anvendelse af ildledelsesradarer m.v. ESM-systemet angiver automatisk pejlingen til den detekterede radar og den modtagne signalstyrke¹⁴ samt, på baggrund af en sammenligning mellem den fremmede radars parametre¹⁵ og et internt bibliotek, den pgl. radartypes identitet og sandsynlige platform¹⁶. Oplysningerne fra ESM-systemet indgår sammen med målinformationer fra skibets øvrige sensorer i C³-systemets billedopbygning, hvor en korrelering mellem de forskellige sensorers data ofte vil muliggøre en reel identifikation af målene.

FLEXFIRE ildledningssystemet til 76mm kanonen, som er standard i alle SF-300 enheder, er forsynet med et radarsigte og et elektrooptisk (E/O) sigte, som begge kan påmonteres både et I/R-kamera, et dagslys TV-kamera og en laser afstandsmåler. Disse optiske sensorer er fortrinsvis beregnet til anvendelse ifm. skydning med kanonen, men kan derudover også benyttes til visuel varsling, overvågning og identifikation under dagslysforhold såvel som i mørke.

Endelig er alle enhederne udrustet med en skrogmonteret kortholdssonar, som kan hæves og sænkes gennem en speciel ventil i skibets bund. Denne kortholdssonar anvendes primært som navigationssensor og til detektion af genstande på havbunden (miner, vragele m.v.) samt i MCM-rollen endvidere til kontinuerlig positionsbestemmelse af den kabelstyrede undervandsdrone.

Kommunikationsudstyr.

Alle SF-300 enheder er udrustet med et moderne og meget alsidigt kombineret eksternt/internt kommunikations- og telefonsystem, som muliggør eksternt kommunikation på såvel militære (HF, VHF og UHF) som civile (civil maritim VHF og NMT mobiltelefon) frekvenser. Den eksterne militære kommunikation kan foregå vha. radiofoni, fjernskriver, morse eller datalink, og alt militært kommunikationsudstyr er forsynet med NATO standard kryptograferingsforsatser.

¹⁴ På baggrund af kendskab til de aktuelle radarudbredelsesforhold og erfaring kan den modtagne signalstyrke anvendes som en indikation af afstanden til den fremmede radarsender.

¹⁵ Frekvens, pulslængde, pulsrepetitionsfrekvens, scantid m.v.

¹⁶ Dvs. hvilke typer af skibe, fly og missiler m.v., der vides at anvende den pgl. radar.

Kommunikationsudstyret (sendere og modtagere m.v.) er placeret i skibets radioapparatur, men betjenes fra én af C³-systemets SCL i kommandorummet. Systemet indeholder endvidere et integreret elektronisk signalbehandlingssystem¹⁷, som muliggør eksternt fjernskriverkommunikation og intern distribuering af modtagne signaler uden anvendelse af papir.

Alle SF-300 enheder er tillige udrustet med et nationalt dansk datalink-system (CEPLO-link), som muliggør hurtig og kryptograferet udveksling af målsops- og andre taktiske informationer mellem enheden og søværnets øvrige skibe, ubåde og helikoptere samt med den landbaserede RDN CCIS organisation. Datalink-systemet er ligesom den øvrige kommunikationsudrustning integreret i C³-systemet og betjenes således fra skibets SCL.

SF-300 containerprincippet.

SF-300 skibet er udstyret med fire containerpositioner, hvori de forskellige containeriserede moduler kan anbringes, én på fordækket og tre på agterdækket. Ifm. projektet er der defineret tre container hovedtyper: en lukket type (f.eks. opbevaringscontainer), en lukket type med topmonteret udrustning (f.eks. SSM-container) og en åbensidet type (f.eks. kanoncontainer). I princippet vil hvilken som helst containertype kunne anbringes vilkårligt i en hvilken som helst containerposition.

Samtlige containere er fremstillet af umagnetisk stål og forsynet med et standard interfacepanel, som via korte kabler kan tilsluttes et tilsvarende panel i skibet. Herved kan der umiddelbart etableres forbindelse mellem det containeriserede udstyr og skibets øvrige systemer¹⁸. Introduktion af containerprincippet indebærer, at SF-300 enhederne på mindre end 1 time kan udskifte et enkelt containeriseret system (vedligeholdelse, havari el. lign.) og på under 12 timer kan foretage vilkårligt rolleskift incl. udskiftning af samtlige containere, ombordtagning af ammunition, missiler og øvrige forsyninger m.v. samt installation og afprøvning af rollespecifik software. Udskiftning af containerne kan foretages vha. mobile eller faste kraner i såvel militære som civile havneanlæg, og transport af containerne kan foregå med lastbil, tog eller evt. med et specielt bygget støtteskib.

Introduktionen af containerprincippet har åbnet for næsten ubegrænsede anvendelsesmuligheder af SF-300, og det er i realiteten kun økonomien, plad-

¹⁷ "Message Handling System".

¹⁸ Interfacepanelet muliggør umiddelbar tilslutning af strøm, video, databus (LAN), intern kommunikation, brandalarm, HALON, afmagnetisering (degaussing) samt af både salt- og ferskvand.

sen (vægten) og endelig fantasien, som fastsætter grænserne for en evt. udvikling af nye containeriserede systemer i fremtiden.

Rollekonfigurationer.

Det er indlysende, at skibets ialt fire containerpositioner og det forudsatte antal forskellige containeriserede systemer giver et meget stort antal kombinationsmuligheder. Ud fra især et planlægningssynspunkt for udrustning og bemanning m.v., har det derfor været hensigtsmæssigt at definere et antal operative hovedkonfigurationer med forskellig materielsammensætning, i det efterfølgende benævnt roller. Definition og benævnelse af roller og moduler m.v. har været et hyppigt diskussionsemne, hvilket har ført til en vis begrebsforvirring, selv inden for søværnets egne rækker. Det vil derfor her være hensigtsmæssigt at definere disse begreber, således som de er fastlagt af FKO¹⁹, og som de vil blive anvendt i denne opgave:

En SF-300 grundenhed defineres som en enhed, der på det skibs-, elektronik- og våbentekniske område er således udrustet, at den i operativ henseende kan indgå i farvandsovervågningsrollen. I grundenheden indgår således flg. systemer og komponenter: en kanon-, en kran- og en opbevaringscontainer samt en stor gummibåd og tre SCL.

Et SF-300 modul består af det materiel i form af containere, SCL, kommunikationsudstyr, diverse ekstra software og andet specialudstyr, som skal tilføres en SF-300 grundenhed for at sætte den i stand til at optræde i én af de definerede militære roller: kamp (overfladekrigsførelse), antiubådskrigsførelse (ASW), minelægning og minerydning (MCM), eller i en civilrelateret rolle, hvoraf moduler til søopmåling og forureningsbekæmpelse er færdigudviklet og idriftsat, medens et oceanografi- og miljøkontrolmodul p.t. er under udarbejdelse.

Farvandsovervågningsrolle (grundenhed).

SF-300 enheder i farvandsovervågningsrollen anvendes i det daglige til løsning af en lang række af søværnets permanente fredstidsopgaver såsom farvandsovervågning og suverænitetshåndhævelse, uddannelses- og øvelsesvirksomhed, informationsindhentning samt søredningstjeneste (SAR) og øvrige maritime opgaver til assistance og støtte for den civile del af samfundet, herunder bl.a. assistance til politi og toldvæsen m.v.

Jf. ovenstående udgør en enhed i farvandsovervågningsrollen netop den såkaldte SF-300 grundenhed, hvori udover skibets normale standardudrustning

¹⁹ FKO 1994, tillæg B, pp. 1-2.

indgår en kanon-, en kran- og en opbevaringscontainer samt en stor gummibåd og 3 SCL. Grundenhedens besætning (grundbesætningen) andrager 4 officerer, 3 befalingsmænd og 12 menige, ialt 19 mand.

Kanoncontaineren, der som standard er placeret i forreste containerposition i alle militære rollekonfigurationer, indeholder en NATO standard 76mm fuld-automatisk kanon af typen OTO MELARA Super Rapid Gun Mount (SRGM). Kanonen har en skudkadence på op til 120 skud pr. minut og kan anvendes mod såvel luftmål som sømål. Det tilhørende tromlemagasin, der er anbragt inde i den åbensidede container, kan rumme ialt ca. 80 granater af forskellig type. Nuværende ammunitionstyper omfatter PFF luftmålsammunition, som er optimeret til forsvar mod små supersoniske luftmål, en "multi purpose" ammunition, der kan anvendes mod både sø- og luftmål, samt øvelsespatronammunition til varselsskydning og øvelsesbrug. Kanonen kontrolleres via det installerede FLEXFIRE ildledelsesanlæg, der, som tidligere omtalt, er forsynet med et radarsigte og et E/O-sigte. Skibet er herved i stand til at målfølge to forskellige mål samtidigt, hvilket reducerer målskiftningstiden væsentligt, samt til passiv (ikke-detekterbar) målfølgning vha. de elektrooptiske sensorer alene. Ildledelsesanlægget betjenes fra en SCL i kommandorummet.

Kamprølle (overfladekrigsførelse).

SF-300 enheder i kamprøllen forudses indsat til løsning af et antal forskellige opgaver i krise- og konfliktsituationer, som alle er karakteriseret ved at stille krav om evnen til overfladekrigsførelse, herunder bl.a. intensiveret farvandsovervågning og suverænitetshåndhævelse, taktisk opklaring, fremskudt rekognoscering, forsvar af minelægningsoperationer samt søforsvar i dybden og øvrige opgaver relateret til kampen om søherredømme.

Ved konvertering af en grundenhed til kamprøllen bibeholdes 76mm kanonen i forreste containerposition. Opbevarings- og krancontainer samt gummibåd ilandtages, og enheden tilføres i stedet et containeriseret SSM-, et SAM- og et torpedosystem samt yderligere 3 SCL til betjening af disse systemer. Besætningens størrelse forudses at andrage grundbesætningen samt en modulbesætning på 10 mand, ialt 29 mand.

SSM-systemet omfatter op til 8 HARPOON Block 1C sømålsmissiler, der er anbragt i to tværstillede launchere ovenpå systemcontaineren. Missilet er standard i de fleste NATO landes flåder og anvendes i søværnet tillige i korvetterne, i torpedomissilbådene samt i de landbaserede sømålsmissilbatterier. Det radar-søgende HARPOON missil er et ultimativt såkaldt "fire and forget"²⁰

²⁰ Herved forstås, at skibet ikke er i stand til at kommunikere med missilet efter affyring. Der er således ingen "fortrydelsesret".

våben med en rækkevidde på mere end 120 km. Missilsystemets ildledelsesanlæg er af den nyeste "plasma display" type, som tillader fuld udnyttelse af Block 1C missilets forbedrede egenskaber, herunder især forbedret målselektivitet og modstandsdygtighed overfor "jamming", mulighed for programmering af missilets flyvebane, der bl.a. muliggør samtidigt angreb fra flere forskellige og ikke forventede angrebsretninger, samt valgfri angrebsprofil i terminalfasen. HARPOON-systemets ildledelsesanlæg er interfacet til C³-systemet og betjeningspanelet er anbragt umiddelbart ved siden af operatørens SCL i kommandorummet.

SAM-systemet vil i sin nuværende konfiguration omfatte 6 NATO standard luftmålsmissiler af typen SEASPARROW, som affyres vertikalt fra en containeriseret standard launcher. SAM-systemet har en effektiv rækkevidde på ca. 15 km og er derfor primært beregnet til selvforsvar ("Point Defence") samt til nærbeskyttelse af andre enheder ifm. eskortering. Systemet forberedes fra begyndelsen til næste generation, Evolved SEASPARROW Missile (ESSM), som udover markant forbedrede taktiske egenskaber (især længere rækkevidde og øget effektivitet mod små supersoniske "sea-skimmers") vil kunne "dobbeltpakkes" i de enkelte launcherceller, hvorved samme SAM-container opnår en kapacitet på ialt 12 missiler. Missilerne styres mod målet af FLEXFIRE's ildledelsesaradar. SAM-systemet interfaces til C³-systemet, og betjenes fra en SCL i kommandorummet.

Torpedosystemet omfatter to svensk producerede TP 613 torpedoer af samme type som anvendes i søværnets torpedomissilbåde og ubåde. De trådstyrede torpedoer, som er udstyret med akustisk målsøgning i terminalfasen, har en rækkevidde på ca. 20 km og en sprængladning på ca. 240 kg. Torpedoerne leveres klargjorte i de tilhørende udskydningsrør, hvorved klargøringstiden ombord reduceres betydeligt. Torpedosystemet er ligeledes interfacet til C³-systemet og betjenes fra en SCL i kommandorummet.

ASW-rolle (antiubådskrigsførelse).

SF-300 enheder i ASW-rollen er specielt udrustet til lokalisering og bekæmpelse af fjendtlige ubåde og forudses primært indsat i krise- og konfliktsituationer til intensiveret farvandsovervågning og suverænitets håndhævelse, sikring af søværts forbindelseslinier (SLOCs) og hævde af søherredømme.

Ved konvertering af en grundenhed til ASW-rollen bibeholdes 76mm kanonen i forreste containerposition. Opbevarings- og krancontainer samt gummibåd ilandtages, og enheden tilføres i stedet et containeriseret SAM-²¹ og et ASW-system samt yderligere én SCL til betjening af disse systemer. Besætningens

²¹ Det containeriserede SAM-system er omtalt ovenfor under kamprollen.

størrelse forudses at andrage grundbesætningen samt en modulbesætning på 3-4 mand, ialt 22-23 mand.

ASW-systemet omfatter et slæbesonarsystem (VDS), hvis udlæggebom og kabeltromle er placeret på en standardcontainer, som indeholder sonarens sender, modtager og signalbehandlingsudstyr. VDS-systemet er optimeret til detektion og målfølgning af ubåde på kort- og mellemstor afstand, og er særdeles velegnet til danske farvande og lignende havområder, hvor forekomsten af akustiske lagdelinger ofte vanskeliggør detektion af ubåde. ASW-systemet er interfaceret til C³-systemet og betjenes fra en SCL i kommandorummets.

Til bekæmpelse af ubåde omfatter ASW-modulet dydbomber, og i den færdige konfiguration også særlige ASW-torpedoer, hvis type dog endnu ikke er endeligt fastlagt.

Minelægningsrolle.

SF-300 enheder i minelægningsrollen forudses indsat til udlægning af antipassage- og antiinvasionsfelter i egnede farvandsafsnit. Minelægning anses generelt for at være en forholdsvis tidskrævende og sårbar operation, og vil derfor inden for eget eller allieret søterritorium fortrinsvis søges gennemført, eller i det mindste indledt, forud for et egentligt krigsudbrud. I kraft af deres fart, lave signaturprofiler og evne til selvforsvar er SF-300 enhederne dog også velegnede til at gennemføre fremskudte og opfølgende minelægningsoperationer, herunder også genminering af evt. allerede strøgne farvandsafsnit.

Ved konvertering af en SF-300 grundenhed til minelægningsrollen bibeholdes 76mm kanonen i forreste containerposition, og enheden tilføres et containeriseret SAM-system²², to sæt standard NATO mineskiner samt yderligere 2 SCL til betjening af disse systemer. Besætningens størrelse forudses at andrage grundbesætningen samt en modulbesætning på 10 mand, ialt 29 mand.

Mineskinerne installeres med ét sæt i hver side af agterdækket og har en samlet kapacitet på ca. 60 miner. Minelasten vil typisk bestå af søværnets nye selvvirkende standard bundmine SGM80, men andre minetyper²³ vil ligeledes kunne medtages og udlægges, idet det blot kræves, at minerne skal være monteret på standard NATO minevogne. Desuden vil søværnets nye antiinvasionsmine SAI, som er specielt konstrueret til anvendelse på lægt vand, kunne medtages på specielle paller og udkastes vha. et dertil indrettet kasteapparat.

Enhederne udstyres tillige med det nøjagtige positionsbestemmelsesudstyr SYLEDIS.

²² Det containeriserede SAM-system er omtalt ovenfor under kamprollen.

²³ Herunder både selvvirkende og kontrollerede bundminer samt forankrede miner.

MCM-rolle (minerydning).

SF-300 enheder i MCM-rollen er specielt udrustet til lokalisering og uskadeliggørelse af udlagte søminer, og forudses primært indsat i krise- og konfliktsituationer til sikring af egne og allierede styrkers anvendelse af vitale farvandsafsnit, herunder bl.a. til sikring af søværts forbindelseslinier (SLOCs) og hovedsejlruter m.v.

Ved konvertering af en grundenhed til MCM-rollen bibeholdes 76mm kanoen i forreste containerposition. Opbevaringscontaineren og den store gummibåd ilandtages, og enheden tilføres i stedet et MCM-modul, som omfatter to fjernstyrede minerydningsdroner (MRD), en undervandsdrone, sonarudstyr med tilhørende databehandlingsudstyr m.v. samt et containeriseret SAM-system²⁴, to mindre gummibåde og yderligere 3 SCL. MCM-modulets systemer er alle interfaceret til C³-systemet og betjenes fra SCL i kommandorummet. Besætningen andrager grundbesætningen plus en modulbesætning på 10 mand, ialt 29 mand.

Som tidligere omtalt er det ved konstruktionen af SF-300 enhederne tilstræbt at reducere skibets akustiske og magnetiske signaturer mest muligt samt at optimere skrogets modstandsevne overfor bl.a. undervandsdetonationer. Moderne søminer er dog meget vanskelige at lokalisere og uskadeliggøre og tillige udstyret med avancerede og yderst følsomme sensorer. Trods ovennævnte tiltag anses det derfor ikke for tilrådeligt, at lade MCM-enheden selv sejle ind i et område, hvor der er mistanke om fjendtlig minering. Det har derfor været nødvendigt at udvikle en helt ny og meget avanceret MCM-koncept, som tillader lokalisering, klassificering og uskadeliggørelse af miner vha. fjernstyrede droner, medens moderenheden selv kan forblive uden for fareafstand af et formodet minefelt.

Civilrelaterede roller.

I tilknytning til fastlæggelsen af de militære roller er der også gennemført en større undersøgelse mhp. at fastlægge mulighederne for udvikling af moduler til civilrelaterede opgaver. Denne side af SF-300 projektet har stor politisk betydning²⁵ og pågår derfor løbende. SMK har udarbejdet skitseprojekter over et stort antal forskelligartede civile moduler, heriblandt til søopmåling, forureningsbekæmpelse, oceanografi- og miljøkontrol, seismografiske under-

²⁴ Det containeriserede SAM-system er omtalt ovenfor under kamprollen.

²⁵ Det anføres således bl.a. i "Tillæg af 3. april 1991 til aftale af 14. marts 1989 om forsvarets ordning 1989-91", at undersøgelsen vedr. udvikling af yderligere moduler til civilorienterede opgaver bør fortsættes (RAG 1992, p. 28).

søgelse, assistance ved katastrofer til søs, fyr- og bøjningsinspektion, fiskerikontrol samt dykker- og bjærgningsarbejde. Af disse er de to førstnævnte moduler færdigudviklet og idriftsat, medens oceanografi- og miljøkontrolmodulet p.t. er under udarbejdelse. I det følgende redegøres kun kort for de to færdigudviklede moduler:

Søopmåling: Ved konvertering af en grundenhed til søopmålingsrollen erstattes kanonen i forreste containerposition af en opbevaringscontainer, og der tilføres et søopmålingsmodul omfattende flerstråle- og opmålingsekkolod, opmålingscomputer med speciel software, datalinkudstyr for overførsel af oplysninger fra de to O-både samt et banestyringsanlæg, som interfaces til skibets selvstyreatlæg og derved muliggør, at skibet holder den planlagte rute med en meget stor nøjagtighed. O-bådene kan vha. skibets egen kran ombordtages, transporteres og søsættes fra moderenheden.

SF-300 enheder kan udføre søopmåling ved anvendelse af to forskellige metoder: et skibsbåret flerstråleekkolod, som tillader fuld dækning af havbunden, eller en kombination af enkelt- eller flerstråleekkolod og såkaldte O-både, der enten kan anvendes som sidebåde til SF-300 enheden ifm. parallellodning eller som selvstændige opmålingsbåde, der opererer med SF-300 enheden som moderskib.

Forureningsbekæmpelse: Ved konvertering af en grundenhed til forureningsbekæmpelsesrollen erstattes kanonen i forreste containerposition af en opbevaringscontainer, og der tilføres et forureningsbekæmpelsesmodul omfattende både hav- og havneflydespærringer, skim-udstyr til opsamling samt en tankcontainer med spildevandsseparator til opbevaring af den optagne olie m.v.

Logistik.

SF-300 enhedernes brændstofbeholdning er på ca. 67 m³ F-75 og ombordværende opbevaringsfaciliteter kan rumme proviant og øvrige forsyninger til max. 7-10 døgn. Enhederne har tankkapacitet til 12m³ ferskvand, men er selvforsynende med ferskvand i kraft af et installeret omvendt osmoseanlæg. Der er kun få reservedele og ingen nævneværdige værkstedsfaciliteter ombord. Gode vaskefaciliteter forefindes ombord. Af hensyn til enhedernes stabilitet og udholdenhed anses det ikke for tilrådeligt at ombordtage ekstra forsyninger udover normeret beholdning²⁶.

²⁶ 2. ESK 1993.

Som tidligere omtalt indgår den reducerede besætning som et meget centralt element i SF-300 koncepten, hvilket bl.a. bevirker, at enhederne i vid udstrækning er afhængige af ekstern vedligeholdelsesstøtte. Der er derfor etableret en Mobil Vedligeholdelsesafdeling (MOVA), som skal yde typespecifik vedligeholdelsesstøtte til SF-300 enheder og til torpedomissilbåde af WIL-LEMOES-kl. samt logistisk assistance til disse enheder ifm. krigsudrustning m.v.

Under fredsforhold varetager MOVA flg. opgaver for SF-300 enhederne: koordination af og assistance til brugervedligeholdelse, assistance ifm. containerskift incl. opkøring og justering m.v. af berørte systemer, udskiftning af komponenter, kalibrering af systemer efter reparation, vedligeholdelsesarbejder eller konfigurationsændringer samt assistance ifm. systemkontrol og søprøver. Under øvelser, beredskabsforøgelse og krig udvides MOVA's opgaveområder til - efter SOK direktiv - også at omfatte assistance ved fejlfinding, komponentudskiftning og reparation af ombordværende systemer samt ved ombordtagning, afprøvning og klarmelding af missiler, torpedoer, miner og øvrig krigsudrustning. MOVA koordinerer den logistiske støtte til SF-300 enhederne i samarbejde med flådestationerne²⁷.

SF-300 projektets status.

SF-300 projektet gennemføres i overensstemmelse med de fastlagte tidsplaner, og søværnet har nu modtaget 13 af de ialt 14 kontraherede enheder. Sidste enhed forventes at tilgå medio 1995.

En af enhederne er udrustet i MCM-rollen og organisatorisk underlagt 3.ESK. Øvrige enheder indgår alle i 2.ESK og er udrustet i farvandsovervågningsrollen, heraf to med VDS-system ombord.

På nuværende tidspunkt er enhederne fuldt operative i farvandsovervågnings-, minelægnings- og søopmålingsrollen²⁸. Første MCM-modul forventes operativt i den nærmeste fremtid, og de næste to moduler hhv. medio 1996 og 1997. Herudover er det planlagt at anskaffe yderligere to MCM-moduler²⁹. VDS-systemet til ASW-rollen forventes at blive fuldt operativt i indeværende år, ligesom endeligt typevalg og kontrahering af ASW-våbensystemet påregnes foretaget i 1995.

Inden for de næste 5 år vil der tilgå HARPOON-, SEASPARROW- og ASW¹-våbensystemer, og første kampenhed forventes at være operativ med

²⁷ FKO 1994, tillæg G.

²⁸ A. Fiedler 1995, p. 20.

²⁹ N. A. Bindner 1995, p. 36.

alle våbensystemer ombord i 1998. Den operative opkøring af besætningerne til kamprollen påbegyndes dog allerede i 1995, idet der planlægges et tæt samarbejde imellem WILLEMOES-kl. torpedomissilbåde og SF-300 enhederne fremover³⁰.

SØVÆRNETS OPGAVER I INTERNATIONALT REGI

Det lovmæssige grundlag.

Som nævnt i indledningen har de senere års sikkerhedspolitiske omvæltning naturligt nok haft afgørende indflydelse på den politiske fastlæggelse af dansk forsvars formål, opgaver og struktur m.v., som under den kolde krig hovedsageligt var relateret til forsvaret af Danmark og nærområdet i NATO regi, men som nu, i overensstemmelse med NATO's nye strategiske koncept, har antaget en betydelig mere global orientering.

Både Forsvarskommissionen af 1988 og senere Udvalget vedrørende Forsvarets Udvikling m.v. har i deres rapporter peget på behovet for en ajourføring af forsvarets formål og opgaver³¹, hvilket skete i december 1993 med vedtagelsen af den nuværende Lov om forsvarets formål, opgaver og organisation m.v.³². Loven fastslår, at forsvaret udgør et væsentligt sikkerhedspolitisk middel, som, sammen med forebyggelse af konflikter og krig samt hævdelse af Danmarks suverænitet og sikring af landets fortsatte eksistens og integritet, har til formål at fremme en fredelig udvikling i verden med respekt for menneskerettighederne. Sidstnævnte formål, som har særlig interesse for nærværende opgavebesvarelse, er yderligere specificeret i lovens § 1, stk. 3. og 4, således:

"Dansk forsvar skal på mandat af FN eller CSCE, direkte eller stillet til rådighed gennem NATO, kunne bidrage til løsning af konfliktforebyggende, fredsbevarende, fredsskabende, humanitære og andre lignende opgaver"³³ samt

"Forsvaret skal som en integreret del af NATO kunne deltage i konfliktforebyggelse, krisestyring samt forsvar inden for NATO's område, herunder

³⁰ A. Fiedler 1995, pp. 20 - 21.

³¹ H. Garde 1994, p. 1.

³² Lov nr. 909 af 8. december 1993.

³³ § 1, stk. 3.

demonstration af solidaritet ved indsættelse af reaktionsstyrker, i overensstemmelse med Alliancens strategi³⁴.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det bl.a., at der under de nuværende omstændigheder ikke eksisterer nogen direkte militær trussel mod grundlæggende danske sikkerhedspolitiske værdier, forstået som nationens eksistens, integritet og suverænitet. En række aktuelle og latente konflikter truer imidlertid udvidede danske sikkerhedspolitiske mål og værdier, og dansk forsvars deltagelse i operationer og missioner under FN og CSCE bidrager til, at lokale, herunder potentielle, konflikter ikke udvikler sig på en sådan måde, at der opstår trusler mod Danmark.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at bortfaldet af den umiddelbare militære trussel mod Danmark og vedtagelse af NATO's ændrede strategi og styrkestruktur betyder, at forsvaret af dansk territorium og nærområdet i samarbejde med allierede forstærkninger under de nuværende omstændigheder kan tillægges relativt mindre betydning til fordel for deltagelse i internationale operationer og missioner samt i NATO's reaktionsstyrker. Forsvaret skal derfor kunne bidrage med styrker af alle tre værn til NATO's reaktionsstyrker mhp. deltagelse i konfliktforebyggelse, krisestyring eller i givet fald i løsning af egentlige forsvarsmæssige opgaver. Endelig anføres det, at løsningen af opgaver på mandat af FN eller CSCE kan nødvendiggøre indsats af styrker med kort varsel, og forsvaret skal derfor kunne udruste og uddanne enheder til forskelligartede opgaver, kunne støtte enhederne logistisk i en længere periode og over større afstande, samt kunne indgå i kommandostrukturer i rammen af de pgl. institutioner.

Søværnets mobile hovedopgaver.

Dansk forsvars, og dermed også søværnets, hovedopgave er således fortsat løsning af krigsopgaver ifm. forsvaret af dansk territorium og nærområdet i samarbejde med vore NATO-allierede, men det er nu tillige fastsat ved lov, at opgaverne i internationalt regi skal prioriteres højt. Det er imidlertid vanskeligt at finde en eksakt definition af det reelle indhold af disse opgaver i internationalt regi, hvilket ikke mindst skyldes, at forudsætningerne for den hidtidige Forsvarskoncept er faldet bort, uden at en ny koncept endnu er implementeret. Der har derfor reelt ikke eksisteret en overordnet doktrin for anvendelsen af

³⁴ §1, stk. 4, pkt. 2.

dansk forsvar i de seneste 5 år³⁵, og dermed heller ikke for anvendelsen af søværnet³⁶.

På baggrund af det lovmæssige grundlag samt Forsvarskommissionen af 1988 og Udvalget vedr. Forsvarets Udvikling har SOK i beskrivelsen af "Udviklingen af det operative område"³⁷ identificeret en række grundlæggende krav til søværnets operative struktur, hvoraf her blot skal anføres de krav, som har relation til opgaverne i internationalt regi³⁸:

Som led i medvirken til at fremme en fredelig udvikling i verden skal søværnet kunne:

- deltage i og støtte internationale fredsskabende eller -bevarende operationer,
- deltage i gennemførelsen af tillids- og sikkerhedsskabende foranstaltninger, samt
- deltage i kontrol og verifikation af våbenkontrol- og nedrustningsaftaler.

Derudover skal søværnet være i stand til at

- deltage i NATO's stående flådestyrker og andre multinationale maritime reaktionsstyrker samt i multinationale styrker til forstærkning af andre områder.

Disse grundlæggende krav leder frem til flg. operative hovedopgaver for de mere "mobile operationer"³⁹, dvs. operationer uden for nærområdet, som skal kunne løses situationsbestemt og evt. periodevis:

- I fredstid skal søværnet bidrage med enheder m.v. til NATO's stående flådestyrker, og derved samtidigt til NATO's maritime umiddelbare reaktionsstyrker, samt efter behov tillige til anden indsats i international ramme.
- I spændingsperioder skal søværnet bidrage med enheder til NATO's maritime reaktionsstyrker i krisehåndteringsøjemed og efter behov til anden indsats i international ramme.

³⁵ N. C. Wang 1994, pp. 356 - 357.

³⁶ SOK har iværksat udarbejdelse af Delkoncept for søværnets mobile operationer, men arbejdet er p.t. stillet i bero på grund af manglende personressourcer (KD E. Fage-Petersen, SOK i forelæsningsnotater på FAK december 1994).

³⁷ SOK 1994.

³⁸ SOK 1994, pp. II-1 - II-3.

³⁹ SOK (1994) skelner principielt mellem "regionale operationer" i og nær dansk område og de mere "mobile operationer", som skal løses i større afstand derfra, dvs. uden for nærområdet.

- I krig, der omfatter eller truer dansk område, prioriteres den regionale indsats og medvirken i multinationale styrker vil bero på disses deltagelse i den højest prioriterede opgave. I krig, der ikke omfatter eller truer dansk område, kan deltagelse i multinationale flådestyrker efter omstændighederne fortsætte eller iværksættes.

Deltagelse i NATO's maritime reaktionsstyrker m.v.

På baggrund af de senere års sikkerhedspolitiske udvikling har NATO vurderet, at det generelle beredskab og styrkeniveau kan reduceres, således at der i større udstrækning bygges på et mobiliseringsforsvar. Til gengæld skal de umiddelbart indsatsberedte styrker øges mhp. at sikre muligheden for hurtig multinational militær reaktion under en krise, herunder demonstration af NATO sammenhold og beslutsomhed samt sikring af rettidig styrkeopbygning i et kriseområde. Hensigten med den nye styrkestruktur er således at optimere mulighederne for en militær reaktion, som kan tilpasses alle krisehåndterings forskellige niveauer fra fred over krise til krig. I denne forbindelse fokuseres der i NATO mere og mere på evnen til at udføre kystnære operationer ("Littoral Warfare"), hvorved der dog i NATO terminologi forstås operationer ud til 200 sm fra kysten.

NATO's nye styrkestruktur⁴⁰ opererer derfor med tre overordnede styrkekategorier: reaktionsstyrker (RF)⁴¹, der omfatter såvel de umiddelbare reaktionsstyrker (IRF)⁴² som de hurtige reaktionsstyrker (RRF)⁴³, hovedforsvarsstyrker (MDF)⁴⁴ og endelig tillægsstyrker (AUF)⁴⁵. I erkendelse af, at der i de

⁴⁰ Primærkilden vedr. NATO's nye styrkestruktur er MC-317, som imidlertid er klassificeret NATO CONFIDENTIAL. Det har derfor været nødvendigt at basere denne del af redegørelsen på lavere klassificerede kilder, fortrinsvis FKO 1992, H. Garde 1994 og Goode 1993.

⁴¹ Reaction Forces (RF).

⁴² Umiddelbare reaktionsstyrker (Immediate Reaction Forces, IRF) omfatter mindre, multinationalt sammensatte stående flådestyrker, som er tildelt NATO kommandosystem mhp. at sikre muligheden for tidlig militær reaktion under en krise, herunder demonstration af NATO sammenhold og beslutsomhed samt sikring af rettidig styrkeopbygning i et kriseområde. Styrkerne skal kunne bidrage til forsvaret i regionen såfremt krisehåndteringen svigter, og skal derfor besidde en reel kampværdi.

⁴³ Hurtige reaktionsstyrker (Rapid Reaction Forces, RRF).

⁴⁴ Hovedforsvarsstyrker (Main Defence Forces, MDF) udgør hovedparten af styrkestrukturen og omfatter såvel multinationale som nationale stående styrker og mobiliseringsstyrker på varierende beredskab, som er udpeget til at indgå i NATO kommandosystemet med det formål at forebygge angreb og at udgøre et forsvar mod aggression.

⁴⁵ Tillægsstyrker (Augmentation Forces, AUF) omfatter styrker, som hverken indgår i MDF eller RF, og som stilles til rådighed fra USA eller lande uden for det integrerede militære

enkelte nationers maritime styrker både indgår skibe, hvis egenskaber muliggør effektiv anvendelse i de fleste farvande, og skibe, der er optimeret til anvendelse i specifikke farvandsafsnit, omfatter RF og MDF for flådestyrkers vedkommende to sideordnede elementer: NATO's multinationale maritime styrker (MNMF)⁴⁶ og regionale styrker (AF)⁴⁷. På baggrund heraf etableres der derfor en MNMF-struktur under hhv. SACLANT og SACEUR, idet begge disse strukturer dog forudsættes at kunne indsættes overalt i NATO's interesseområde.

Kernen i disse to maritime MNMF-strukturer udgøres af tre stående flådestyrker, som i realiteten samtidig udgør NATO's maritime IRF: STANAVFORLANT (underlagt SACLANT) og STANAVFORMED (underlagt SACEUR), som begge består af 5 - 8 moderne destroyere og fregatter⁴⁸, samt STANAVMINFOR (underlagt SACEUR), som er en stående minerydningsstyrke, der i fredstid fortrinsvis opererer i Nord- og Østersøen, men som også forudses at skulle løse opgaver i andre områder, eksempelvis i Middelhavet. Såfremt en krise skulle eskalere til et niveau, hvor hhv. STANAVFORLANT og STANAVFORMED ikke længere vurderes tilstrækkelige, forudses disse stående flådestyrker forstærket med nationale "on-call" styrker, hvorved der kan sammensættes store og fleksible multinationale styrker, de såkaldte RRF. Disse styrker forudses formeret i NATO Task Groups (NTG), NATO Task Forces (NTF) eller i NATO Expanded Task Forces (NETF), hvis størrelse og sammensætning afpasses efter den foreliggende krises omfang.

NATO's nye strategi forudsætter således en øget anvendelse af multinationalt sammensatte mobile og fleksible stående flådestyrker, som samtidig hermed udgør NATO's maritime IRF og dermed også kernen i de maritime RRF. Fra dansk side foreligger principtilslutning til dansk deltagelse i denne justerede rolle og struktur, og Danmark har indledningsvis givet tilsagn om at deltage med korvetter af NIELS JUEL-kl. og ubåde i IRF (STANAVFORLANT) og med SF-300 enheder udrustet i bl.a. MCM-rollen i IRF (STANAVMINFOR) samt i RRF, men andre enheder kan efter omstændighederne også komme på tale⁴⁹. Det bemærkes, at dette indledningsvise tilsagn om dansk deltagelse svarer nøje overens med søværnets hidtidige deltagelse i NATO's stående flådestyrker STANAVFORLANT og STANAVFORCHAN.

samarbejde (f.eks. Frankrig) som forstærkning af indsættelsen i et givet område. Der indgår således ingen danske styrker i AUF.

⁴⁶ NATO Multinational Maritime Forces (MNMF).

⁴⁷ Area Forces (AF).

⁴⁸ "Mindre, men veludrustede enheder" vil dog efter omstændighederne også kunne indgå heri.

⁴⁹ SOK 1994, p. IV-8.

Deltagelse i internationale fredsbevarende eller fredsskabende styrker m.v. (FN, OSCE).

Som tidligere nævnt er karakteren af de nuværende og fremtidige konflikter ændret markant i forhold til tidligere, og frem for alt er fremtidige konflikttyper blevet mindre forudsigelige. Det er derfor ikke muligt at forudsige art og omfang af fremtidige krisescenarier, hvor søværnets deltagelse evt. vil være ønskelig. Hovedparten af de senere års FN-operationer har imidlertid indeholdt en indsættelse af maritime styrker i én eller anden form, og en ikke ubetydelig del af de operationstyper, som FN og OSCE fremover kan forudses at ville involvere sig i, synes ligeledes velegnede til indsættelse af maritime styrker. SOK vurderer da også, at FN og OSCE vil få voksende konkret indflydelse som paraplyorganisationer for militær, herunder også sømilitær indsats⁵⁰.

Iværksættelse af maritime FN-operationer kan principielt ske ved autorisation (medlemsstater eller regionale organisationer varetager Sikkerhedsrådets (SR) beslutninger under FN- eller national kommando, men i snævert samarbejde med SR) eller ved designering (en medlemsstat organiserer selvstændigt operationen på mandat af FN)⁵¹. Hittidige forhandlinger om etablering af styrker på tilkald har ikke omfattet maritime styrker, hvorimod en oprettelse af stående maritime FN-styrker har været drøftet. Blandt argumenterne for en sådan oprettelse kan nævnes større operativ effektivitet, reducerede interoperabilitetsproblemer og mere entydige kommandoveje, men som følge af politiske reservationer og finansielle restriktioner hos medlemsstaterne vil forslaget næppe være relevant inden for en overskuelig fremtid⁵².

Vedr. indsættelse af maritime styrker i OSCE regi skal her blot anføres, at Helsingfordokumentet fra 1992 udbygger OSCE apparatet med særlig vægt på strategisk varsling, konfliktforebyggelse og krisehåndtering m.v., men ikke beskæftiger sig specielt med maritime forhold⁵³.

Opgavespektret.

FN opererer med fire forskellige overordnede koncepter for udførelse af operationer i internationalt regi, som i det væsentlige er sammenfaldende med

⁵⁰ SOK 1994, p. 1-12.

⁵¹ L. H. Hansen 1994, p. 273.

⁵² L. H. Hansen 1994, p. 273.

⁵³ SOK 1994, p. 1-8.

den af OSCE og NATO anvendte terminologi: "Forebyggende diplomati"⁵⁴ for at hindre stridigheder i at opstå, eskalere eller spredes, "Fredsbevarende operationer"⁵⁵ for at bevare eller genoprette fred efter anmodning og med fuldt samtykke, "Fredsobygning efter en konflikt"⁵⁶ for at styrke og fastholde en opnået fred samt for at hindre en genoptagelse af konflikten og endelig "Fredsskabende operationer"⁵⁷ for at genoprette international fred og sikkerhed ved anvendelse af magt.

De maritime opgaver, som knytter sig til disse koncepter og som i fremtiden kan forudses at skulle løses på mandat af FN eller OSCE, foreligger imidlertid ikke eksakt definerede fra de pgl. organisationers side. I studien "Blue Hulls: Multinational Naval Cooperation and the United Nations"⁵⁸ har det amerikanske Center for Naval Analyses (CNA) identificeret ni hovedopgaver (missioner), spændende fra humanitær assistance og andre typiske "fredstidsopgaver" over krisehåndtering til egentlig militær reaktion på aggression. Som titlen indikerer, beskæftiger studien sig udelukkende med maritime operationer i FN-regi. Det må dog vurderes, at maritime opgaver, som evt. vil skulle løses mere regionalt i OSCE-regi, i det væsentlige vil være sammenfaldende hermed.

På baggrund af den globale sikkerhedspolitiske udvikling forekommer det indlysende, at langt hovedparten af de maritime opgaver, som fremover kan forudses at skulle løses i internationalt regi, vil kræve snæver koordination med de øvrige værn. Der vil med andre ord typisk være tale om "Joint Operations". NATO's doktrin på dette område⁵⁹ definerer de forskellige operationstyper og deres relaterede opgaver, og selvom den heri anvendte terminologi og inddeling af opgaverne er en smule forskellig fra CNA 's studie, er indholdet dog i det væsentlige identisk.

Uanset om opgaverne i internationalt regi skal løses i NATO-sammenhæng, eller som del af andre multinationale styrker indsat direkte på mandat af FN eller OSCE, kan opgavespektret, dvs. den samlede vifte af mulige opgaver, som søværnet kan forudses evt. at skulle deltage ved løsning af, derfor opstilles således⁶⁰:

⁵⁴ "Preventive Diplomacy".

⁵⁵ "Peacekeeping".

⁵⁶ "Post-conflict Peacebuilding".

⁵⁷ "Peace Enforcement".

⁵⁸ CNA 1993.

⁵⁹ "Allied Joint Operations Doctrine" (AJP-1(A)). Publikationen foreligger endnu ikke i sin endelige udgave, men indtil videre kun som et "1st Draft".

⁶⁰ Den efterfølgende redegørelse for søværnets mulige opgaver i internationalt regi er hovedsageligt baseret på CNA 1993 og L. H. Hansen 1994.

Humanitær assistance.

Behov for humanitær assistance kan opstå som følge af militære konflikter eller andre forhold som naturkatastrofer o.lign. Der forudses normalt ikke at være trusler mod de søværts forbindelser (SLOCs), og såfremt missionen gennemføres på opfordring af eller med samtykke fra pgl. stat kan trusselsniveauet i indsatsområdet også forventes at være lavt. Hvis missionen derimod gennemføres mod pgl. stats ønske eller efter kollaps af den stedlige civile autoritet, må trusler mod deltagende enheder forudses at kunne være til stede⁶¹.

Missionen kan omfatte indsættelse af maritime styrker mhp. løsning af flg. opgaver:

- Levering af hjælp, herunder bl.a. tilvejebringelse af fødevarer og medicin m.v. samt kommunikationsstøtte til styrker i land og udførelse af SAR operationer.
- Transportstøtte mhp. tilvejebringelse af større mængder materiel, personel og forsyninger, hvilket må forudses at være en vigtig opgave ifm. enhver FN-operation.
- Evakuering og evakuering⁶² af civile og flygtninge fra et kriseramt område og/eller af indsatte styrker på landjorden, er en traditionel maritim opgave.
- Monitering af flygtningestrømme får stadig større betydning, og løsning af denne opgave må forudses at skulle pågå sideløbende med løsning af andre maritime opgaver.

Humanitær intervention.

En militær humanitær intervention i en suveræn stats indre anliggender vil kunne forekomme i situationer, hvor en betydelig del af pgl. stats befolkning trues af død eller store lidelser pga. borgerkrig eller lignende omstændigheder. Missionen må typisk forudses at skulle gennemføres uden accept fra pgl. stat eller fra implicerede parter, og derfor under et middel til højt trusselsniveau, ligesom deltagende enheder selv må være forberedt på anvendelse af magt eller trussel herom. Humanitære interventioner imod kyststater må forudses at ville involvere maritime styrker i betydeligt omfang, og vil da kunne omfatte én eller flere af de opgaver, som ovenfor er anført for humanitær assistance, samt tillige:

⁶¹ I sådanne situationer vil grænsen mellem humanitær assistance og -intervention kunne være meget flydende.

⁶² Evakuering omfatter specifikt evakuering af syge og sårede (patientevakuering).

- Sikring af SLOCs og adgangshavne mhp. tilførsel af personel, udstyr og forsyninger vil typisk være en forudsætning for at kunne gennemføre en humanitær intervention.
- Ikke-tilladt evakuering af indsatte styrker på landjorden kræver snæver koordination og må forudses at skulle gennemføres under et forholdsvis højt trusselsniveau⁶³.

Maritim fredsbevaring.⁶⁴

Maritim fredsbevaring omfatter indsættelse af maritime styrker til støtte for og i snæver koordination med en fredsbevarende operation i land, med det formål at bidrage til at opnå og bevare fred. Missionen forudses fortrinsvis gennemført med accept fra de implicerede parter, og dermed under et forholdsvis lavt trusselsniveau. Missionen kan omfatte løsning af én eller flere af flg. opgaver:

- Logistisk og C⁴I-støtte til fredsbevarende operationer i land, herunder også anvendelse af skibe som kommando- og kommunikationsplatforme samt som neutral grund for fredsforhandlinger m.v.
- Overvågning af våbenstilstandsaftaler.
- Gennemførelse af embargo for at hindre tilførsel af våben og andet krigsvigtigt materiel til området.
- Etablering af maritime eksklusivzoner mhp. at holde de stridende parter adskilt.

Maritim gennemtvingelse.⁶⁵

Maritim gennemtvingelse omfatter indsættelse af maritime styrker til at udføre politimæssige opgaver m.v. til støtte for internationale aftaler. Missionen forudses fortrinsvis udført under fredsforhold og dermed under et lavt trusselsniveau, og kan omfatte flg. opgaver:

- Håndhævelse af fiskeri- og økonomiske zoner, f.eks. til støtte for mindre stater med ansvar for meget store havområder.
- Bekæmpelse af sørøveri og narkotikasmugling.
- Beskyttelse af det maritime miljø såvel i fredstid som efter afslutning af en konflikt.

⁶³ SACEUR planer for en evt. evakuering af FN-styrkerne i Bosnien-Herzegovina er et typisk eksempel på "ikke-tilladt evakuering", som vil kræve deltagelse af meget betydelige maritime styrker.

⁶⁴ "Maritime Peacekeeping".

⁶⁵ "Maritime Enforcement".

Beskyttelse af sø- og lufttrafik.

Beskyttelse af civil sø- og lufttrafik i krise- og konfliktområder er en oplagt maritim mission, som typisk vil skulle løses sideløbende med andre opgaver. Afhængig af situationen må trusselsniveauet forudses at kunne variere fra relativt lavt til højt (især ved minering). Missionen kan omfatte indsættelse af maritime styrker til løsning af flg. opgaver:

- Konvojering og eskortering af civil trafik i krise- og konfliktområder.
- Beskyttelse af særlige transporter af radioaktivt og andet farligt materiale.
- Overvågning af udviklingen i krise- og konfliktområder, bl.a. forud for iværksættelse af udvidede operationer i internationalt regi.
- Minestrykning før, under og efter en konflikt mhp. sikring af skibstrafikken i internationale sejlruiter.

Afskæring af sø- og lufttrafik.

Afskæring af sø- og lufttrafik kan forudses at skulle udføres som led i håndhævelsen af økonomiske sanktioner m.v., der tjener som en forholdsvis "fredelig" demonstration af det internationale samfunds mishag, eller som optakt til en fredsskabende operation. Trusselsniveauet forudses normalt at ville være lavt til middel, og anvendelse af begrænset men nødvendig magt vil typisk være sanktioneret. Missionen kan omfatte flg. opgaver:

- Embargo⁶⁶ omfatter overvågning, afskæring, ransagning, omdirigering og/eller opbringelse af civile skibe og fly mhp. at hindre tilførsel af våben og andre specifikke varer m.m. eller helt at afbryde en stats muligheder for samhandel med omverdenen.
- Blokade er i realiteten en udvidet form for embargo⁶⁷, som omfatter total afskæring af al sø- og lufttrafik til og fra den pgl. stat. Iværksættelse af en blokade er et meget alvorligt skridt, der efter omstændighederne vil kunne opfattes som en krigserklæring.

⁶⁶ Iværksættelse af embargo har især i de senere år været et hyppigt anvendt pressionsmiddel i internationalt regi. Som aktuelt eksempel på en embargooperation kan nævnes den igangværende multinationale operation "SHARP GUARD" i Adriaterhavet, hvori bl.a. danske korvetter af NIELS JUEL-kl. har deltaget i flere perioder og hvorunder deltagende enheder pr. 15. januar 1995 havde anråbt ikke mindre end 45.250 skibe samt boardet og ransaget 3.534, omdirigeret 863 og opbragt 6 skibe (Lt.Col. Church, SHAPE pers. comm. 1995).

⁶⁷ Grænsen mellem embargo og blokade vil derfor i visse situationer kunne være meget flydende.

Magtdemonstration.

Magtdemonstration til søs forudses fortrinsvis gennemført med det formål at påvirke udviklingen i et krise- eller konfliktområde. Missionen spænder fra tilstedeværelse ("Flagwaving") af maritime styrker mhp. at demonstrere international interesse til egentlig afskrækkelse eller trussel om magtanvendelse som led i international krisehåndtering eller for at tvinge en stat eller part til at efterleve trufne beslutninger m.v. Missionen vil således kunne indeholde en latent trussel om anvendelse af magt, og må derfor ultimativt forventes at kunne indebære et højt trusselsniveau for deltagende enheder.

Våbenkontrol og demilitarisering.

Maritim deltagelse ved våbenkontrol og demilitarisering vil kunne omfatte én eller flere af nedennævnte opgaver, som afhængig af situationen må forudses at skulle løses under et relativt lavt til middel trusselsniveau:

- Etablering, overvågning og håndhævelse af demilitariserede zoner til søs, herunder også afskæring af våbensmugling, vil indgå som en naturlig del af enhver fredsbevarende operation i en kyststat.
- Afvæbning af stridende parter efter indgåelse af fredsaftale m.v.
- Kontrol med masseødelæggelsesvåben, herunder afskæring og ransagning m.v. af mistænkelige transportere til søs som led i bestræbelser på at hindre spredning.
- Minestrygning efter en konflikt samt både før, under og efter indsættelse af maritime styrker til løsning af andre opgaver i internationalt regi.

Reaktion på aggression.

I internationalt regi vil indsættelse af maritime styrker som reaktion på aggression typisk kunne finde sted i meget alvorlige situationer, hvor international krisehåndtering har spillet fallit, eller hvor udsendte kontingenter fra internationale organisationer m.v. udsættes for et egentligt angreb. Indsættelse af maritime styrker til løsning af "traditionelle" forsvarsmæssige opgaver i NATO-regi kan ligeledes henregnes under denne mission. Operationernes omfang og de sanktionerede magtbeføjelser forudses nøje afvejet i den enkelte situation, men reaktion på aggression vil i sin yderste konsekvens kunne omfatte nationale og multinationale styrker fra alle værn i endog meget betydeligt omfang, som det f.eks. blev set under Koreakrigen og Golfkrigen.

Afhængig af situationen må indsættelse af maritime styrker som reaktion på aggression forudses at kunne omfatte løsning af alle ovennævnte missioner og opgaver samt - ultimativt - tillige alle former for maritime operationer, som er

relateret til søkrigsførelse og maritim magtprojektion⁶⁸. Især førstnævnte vurderes at kunne være relevant for en evt. dansk deltagelse, som da vil kunne omfatte indsættelse af enheder til at deltage ved løsning af egentlige krigsopgaver, herunder både overfladekrigsførelse (ASUW), antiluftkrigsførelse (AAW), ubådsoperationer og antiubådskrigsførelse (ASW), minelægning og minestrygning samt elektronisk krigsførelse (EW) m.v. Missionen må derfor forudses at ville indebære et højt trusselsniveau for deltagende enheder.

Logistik.

Logistik omfatter den del af den militære virksomhed, som skal tilvejebringe og opretholde de materiel- og personelmæssige samt økonomiske ressourcer, der er nødvendige for operationernes gennemførelse, og som skal sikre den bedst mulige udnyttelse af disse ressourcer. Det vil således typisk være de logistiske muligheder og begrænsninger, som er dimensionerende for operationernes gennemførelse (omfang og varighed m.v.). De logistiske procedurer, som må forudses at være gældende ifm. søværnets deltagelse ved løsning af opgaver i internationalt regi, vil imidlertid afhænge af, om operationerne gennemføres i NATO-sammenhæng eller i FN / OSCE regi.

Operationer i NATO regi.

Inden for NATO har logistik traditionelt været et primært nationalt ansvar. Alliancens stigende fokus på multinationale operationer og implementeringen af den nye styrkestruktur har imidlertid også krævet en revidering af de logistiske principper og politikker. De enkelte medlemslande er ganske vist fortsat, individuelt eller i samarbejde, ansvarlige for at tilvejebringe den logistiske støtte til egne enheder i fred, krise og krig, herunder også til sådanne enheder, som er afgivet til NATO, men MC-319⁶⁹ fastslår nu, at der består et kollektivt ansvar mellem de involverede nationer og NATO for tilvejebringelse af den nødvendige logistiske støtte ifm. gennemførelsen af multinationale operationer. Dokumentet fremhæver i denne forbindelse muligheden for anvendelse af "Lead Nation" princippet og national rollespecialisering samt understreger betydning-

⁶⁸ I NATO skelnes der mellem begreberne "War at Sea" og "War From the Sea", hvor førstnævnte omfatter alle "normale" operationstyper med relation til søkrigsførelse, medens sidstnævnte omfatter operationstyper, som er relateret til maritim magtprojektion, herunder bl.a. "Strike Warfare", "Naval Gunfire Support", amfibieoperationer m.m. (AJP-1(A), pp. 15-4 - 15-5).

⁶⁹ "NATO Principles and Policies for Logistics", som er alliancens overordnede nøgledokument vedr. logistik.

gen af interoperabilitet (standardisering). Af MC-327⁷⁰ fremgår det endvidere, at det logistiske ansvar ved deltagelse i "Peace Support Operations" fortsat er nationalt, medens det påhviler NATO at forestå den overordnede koordination mellem deltagerlandene og den internationale organisation (FN eller OSCE), i hvis regi operationen gennemføres. I fortsættelse heraf angiver AJP-1(A)⁷¹, at den logistiske støtte til en allieret "Joint Peace Support Force" vil bestå af en kombination af nationale og kollektive arrangementer, hvor en "Multinational Logistic Commander" (MNL) bemyndiges til at forestå den overordnede koordinering af deltagende enheders forsyningsbehov, herunder opbygning af en fælles pulje af forsyninger og redistribuering mellem enhederne. Den maritime logistiske støtte forudses fortrinsvis ydet af militære forsyningskibe, som tildeles de multinationale NATO styrker gennem nationale bidrag. Denne støtte vil dog efter behov kunne suppleres af landbaseret logistisk støtte i form af regional støtte, der udelukkende omfatter anvendelse af lokale ressourcer⁷², og/eller af udvidet støtte, som udgøres af en MNL, en "Advanced Logistic Support Site" (ALSS) og en eller flere "Forward Logistic Sites" (FLS)⁷³, som danner det egentlige forbindelsesled mellem ALSS og enhederne til søs.

Som eksempel på NATO's nye multinationale logistiske støttestruktur kan nævnes, at der ifm. den igangværende operation "SHARP GUARD" i Adriaterhavet er etableret en MNL i Italien, hvorfra bl.a. danske logistikofficerer, via en FLS ved Adriaterhavet, koordinerer den logistiske støtte til de danske korvetter, når disse deltager i operationen som del af STANAVFORLANT.

Inden for NATO's stående flådestyrker er det normal praksis, at de enkelte lande som hovedregel selv er ansvarlige for den logistiske støtte til egne enheder. I tilfælde af kritiske mangler benyttes dog den såkaldte "Cross-servicing" procedure, hvor enhederne gensidigt støtter hinanden for at afhjælpe umiddelbare behov. Modtagende enhed er herefter ansvarlig for hurtigst muligt at rekvirere varen via nationale myndigheder og returnere den til den enhed, som har ydet støtten⁷⁴. Det er indlysende, at der består en nøje sammenhæng mellem denne procedures anvendelighed og enhedernes indbyrdes standardiseringsgrad.

⁷⁰ "Logistic Support for Peace Support Operations".

⁷¹ "Allied Joint Operations Doctrine" (1st Draft).

⁷² "Host Nation Support" (HNS).

⁷³ En FLS bør så vidt muligt være lokaliseret inden for helikopterrækning af enhedernes operationsområde.

⁷⁴ Den beskrevne procedure reguleres ved en "Memorandum of Understanding" (MOU) mellem deltagerlandene, og har typisk været anvendt ifm. danske enheders deltagelse i STANAVFORLANT og STANAVFORCHAN.

Operationer i FN eller OSCE regi.

Hverken FN eller OSCE besidder selvstændigt en maritim logistisk kapacitet, og tilvejebringelse af logistisk støtte har derfor hidtil i det væsentlige været overladt til de enkelte deltagerlande. Ifm. FN-operationer er det dog FN, som har det formelle ansvar for planlægning, organisation, opbygning, vedligeholdelse og beholdningskontrol m.v. af den logistiske støtte. Dette forhold reguleres ved en skriftlig aftale⁷⁵ mellem FN og det enkelte deltagerland, som fastlægger respektive lands bidrag til operationen i form af materiel og personel m.v., erstatningsansvar for materiel og udrustning, afskrivning og betaling, reparation og genforsyning samt krav om indledende selvforsyning⁷⁶, hvorved forstås den logistiske støtte, som et lands militære styrker forventes selv at medbringe ved ankomsten til operationsområdet. Kravet om indledende selvforsyning andrager normalt forsyninger, vedligeholdelse, transport og medicin m.v. til at dække enhedens daglige drift i en indledende periode på 60 døgn, hvorefter FN principielt overtager det overordnede forsyningsansvar⁷⁷.

Generelle krav til deltagende overfladeenheder.

På baggrund af ovenstående redegørelse for søværnets mulige opgaver i internationalt regi og de logistiske procedurer, som vil være gældende ifm. løsningen af sådanne opgaver, kan der udledes en række operative og logistiske krav til de overfladeenheder, som deltager heri.

Det må indledningsvis konstateres, at deltagende enheder, afhængig af missionens karakter, må være forberedt på at kunne komme i situationer, hvor der vil være behov for anvendelse af militære magtmidler, herunder bl.a. i selvforsvar. Dette stiller krav om, at nationale myndigheder på forhånd udstyrrer enhederne med de nødvendige magtbeføjelser (forholdsordrer).

Operative krav.

Nedenfor er kun opført sådanne operative krav, som må antages at være generelt gældende ifm. overfladeenheders deltagelse ved løsning af opgaver i internationalt regi⁷⁸. Herudover vil et antal mere specifikke krav kunne udledes af de enkelte hovedopgaver (missioner):

⁷⁵ Denne skriftlige aftale benævnes normalt en "Aide Memoire".

⁷⁶ "First Line Logistics".

⁷⁷ P. Starklint 1994, pp. 33 - 34.

⁷⁸ De efterfølgende krav er ikke opført i prioritetsrækkefølge.

Sødygtighed: Deltagende enheder skal kunne operere (med fuld anvendelse af ombordværende sensor- og våbensystemer m.v.) under de vind- og vejrforhold, som må forventes i pgl. operationsområde, og skal kunne forlægge til og fra dette område.

Temperaturkrav: Deltagende enheder skal tilsvarende kunne operere under de temperaturmæssige forhold, som må forventes i pgl. operationsområde.

Udholdenhed: Deltagende enheder skal besidde en tilstrækkelig udholdenhed til at løse den eller de pålagte opgaver. Dette krav vil typisk variere efter operationstype og -område, antallet af deltagende enheder og mulighed for genforsyning m.v.

Evne til at løse pålagte opgaver: Deltagende enheder skal besidde evnen til at løse pålagte opgaver, herunder også evnen til selvforsvar m.v. Udover tilstrækkelig sødygtighed og udholdenhed stiller dette bl.a. krav om udrustning med moderne sensor- og våbensystemer samt et højt uddannelses- og træningsniveau.

Fleksibilitet: Deltagende enheder skal fleksibelt kunne tilpasse sig efter situationens udvikling, hvilket selvsagt har særlig betydning i krisehåndteringssituationer.

Samarbejde: Deltagende enheder skal kunne gennemføre pålagte operationer i snævert samarbejde med andre enheder inden for en multinational styrke, herunder med enheder fra såvel NATO- som ikke-NATO lande. Dette stiller ikke mindst krav om et højt uddannelses- og træningsniveau samt tilstrækkelig og interoperabel kommunikationsudrustning.

Varsling, overvågning og identifikation: Deltagende enheder skal selv kunne varsle mod, overvåge og foretage sikker identifikation af skibs- og lufttrafik i operationsområdet og skal endvidere kunne udnytte og bidrage til opbygningen af et fælles "real-time" overflade- og luftbillede over området. Dette stiller især krav om udrustning med moderne og alsidige sensorsystemer samt om et fælles datalink-system inden for styrken.

Kommunikation: Deltagende enheder skal kunne etablere og opretholde sikker kommunikation med andre deltagende enheder og fly, med civil skibs- og lufttrafik i operationsområdet samt med hovedkvarterer og logistiske baser m.v. i

land. Dette stiller krav om udrustning med moderne og alsidigt kommunikationsudstyr samt evt. også, afhængig af operationsområdet, om tolkeassistance.

Logistiske krav.

Indsatsevne: Deltagende enheder skal i enhver henseende være klar til indsættelse og må således ikke have udestående vedligeholdelsesarbejder eller andre væsentlige operative begrænsninger når de indgår i NATO's reaktionsstyrker eller i øvrigt indsættes til løsning af opgaver i internationalt regi, og skal ligeledes være i stand til at opretholde denne insatsevne under udsendelsen.

Selvforsyningsevne: Det påhviler som hovedregel det enkelte land, individuelt eller i samarbejde, at tilvejebringe den logistiske støtte til egne enheder, og deltagende enheder skal som minimum selv medbringe tilstrækkelige forsyninger og vedligeholdelseskapacitet m.v. til at dække den daglige drift i en indledende periode på 60 døgn.

Standardisering: Standardiseringsgraden inden for materiel- og forsyningsgenstande har afgørende betydning for mulighederne for at yde logistisk støtte inden for en multinational flådestyrke, herunder især for anvendelsen af "Cross-servicing" proceduren imellem deltagende enheder, og har dermed direkte indvirkning på den enkelte enheds effektivitet og udholdenhed. Dette stiller krav om interoperabilitet af hovedkomponenter og reservedele, mulighed for indbyrdes udveksling af forsyninger (drivstoffer, smøreolier og ammunition m.v.) samt anvendelse af ensartede procedurer.

Andet: Deltagelse i internationale operationer må forudses at kræve mulighed for underbringelse af ekstra personel ombord, f.eks. tolk, læge, teknisk personel m.v.

FORKORTELSESLISTE

AAW	Anti Air Warfare.
ABC	Atomic, Biological and Chemical.
ADT	Automatic Detection and Tracking.
AF	Area Forces (= regionale styrker).
AJP	Allied Joint Publication.
ALSS	Advanced Logistic Support Site.
AOE	Fast Combat Support Ship.
AOR	Replenishment Ship, Oiler.
ASUW	Anti Surface Warfare.
ASW	Anti Submarine Warfare.
AUF	Augmentation Forces (= tillægsstyrker).
C ³	Command, Control and Communications.
CG	Cruiser, Guided-Missile (SSM).
CNA	Center for Naval Analyses i Alexandria, Virginia, USA.
CNW	Center for Naval Warfare Studies ved U.S. Naval War College i Newport, Rhode Island, USA.
CODAG	Combined Diesel and Gasturbine Propulsion.
CSCE	Conference on Security and Co-operation in Europe. Siden 1. januar 1995 omdøbt til Organization on Security and Co-operation in Europe (OSCE).
CV	Aircraft Carrier, Multi-Purpose.
CVS	Aircraft Carrier, Small (ASW).
DAMDIC	Danish Mine Disposal Charge.
DD	Destroyer.
E/O	Elektrooptisk.
ESK	Eskadre.
ESM	Electronic Warfare Support Measures.
EU	Europæiske Union.
EW	Electronic Warfare.
FAK	Forsvarsakademiet.

FF	Fregat.
FKO	Forsvarskommandoen.
FLIR	Forward Looking Infra-Red.
FLS	Forward Logistic Site.
FMN	Forsvarsministeriet.
FN	Forenede Nationer.
FOV	Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste.
GMK	Generelle Militære Krav.
GRP	Glasfibre Re-inforced Plastic.
HF	High Frequency.
HNS	Host Nation Support.
IFF	Identification of Friend or Foe.
ING	Ingeniør.
I/R	Infra-rød.
IRF	Immediate Reaction Forces (= umiddelbare reaktionsstyrker).
KA	Kontreadmiral.
KD	Kommandør.
KL	Kaptajnløjtnant.
KODB	Known Object Data Base.
LAN	Local Area Network.
LF	Landing Force.
MAGTAF	Marine Air Ground Task Force.
MARFORSTANS	MNCs Maritime Force Planning Standards.
MCM	Mine Counter Measures.
MDF	Main Defence Forces (= hovedforsvarsstyrker).
MNC	Major NATO Command.
MNLC	Multinational Logistic Commander.
MNMF	Multinational Maritime Forces.
MOBA	Den Mobile Base.
MOU	Memorandum of Understanding.
MOVA	Den Mobile Vedligeholdelsesafdeling.

MPA	Maritime Patrol Aircraft.
MRD	SF-300 minerydningsdrone.
NACC	North Atlantic Cooperation Council.
NATO	North Atlantic Treaty Organization.
NETF	NATO Expanded Task Force.
NIJU	Korvetten NIELS JUEL.
NMT	Nordisk Mobiltelefon.
NTF	NATO Task Force.
NTG	NATO Task Group.
OK	Orlogskaptajn.
OLFI	Korvetten OLFERT FISCHER.
OSCE	Organization on Security and Co-operation in Europe. Før 1. januar 1995 benevnt Conference on Security and Co-operation in Europe (CSCE).
PD	Periodisk dokning.
PFP	Partnership for Peace.
RAG	Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe.
RCS	Radar Cross Section.
RDN CCIS	Royal Danish Navy Command, Control and Information System.
RF	Reaction Forces (= reaktionsstyrker). Fællesbetegnelse for NATO's umiddelbare reaktionsstyrker (IRF) og hurtige reaktionsstyrker (RRF).
RRF	Rapid Reaction Forces (= hurtige reaktionsstyrker).
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe (MNC).
SACLANT	Supreme Allied Commander Atlantic (MNC).
SAM	Surface-to-Air Missile.
SAR	Search and Rescue.
SCL	SF-300 Standardkonsol.
SCSS	SF-300 Ship Control and Supervisory System.
SF-300	STANDARD FLEX 300 (FLYVEFISKEN-kl.).
SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers Europe.
SLOC	Sea Lines of Communication.

SMK	Søværnets Materielkommando.
SNF	Standing Naval Forces (= stående flådestyrker).
SOK	Søværnets operative Kommando.
SR	FN's Sikkerhedsråd.
SRGM	Super Rapid Gun Mount.
SSK	Patrol Submarine.
SSM	Surface-to-Surface Missile.
SSN	Attack Submarine, Nuclear Propulsion.
STANAVFORCHAN	Standing Naval Force Channel, nu afløst af STANAV-MINFOR.
STANAVFORLANT	Standing Naval Force Atlantic (underlagt SACLANT).
STANAVFORMED	Standing Naval Force Mediterranean (underlagt SACEUR).
STANAVMINFOR	Standing Naval Mine Force (underlagt SACLANT), har afløst den tidligere STANAVFORCHAN.
TU	Task Unit.
TWS	Track While Scan.
UHF	Ultra High Frequency.
VDS	Variable Depth Sonar.
VHF	Very High Frequency.
WAPA	Warszawapagten.
WEU	Western European Union.

MEDDELELSE FRA FORMANDEN

Her ved indgangen til det 212. forsamlingsår skal jeg kort fremlægge en status for personelsituationen samt for afsluttede og igangværende aktiviteter i Søe-Lieutenant-Selskabet.

Personelsituationen

Selskabet har fået en ny formand. Mit navn er Per Møller Nielsen, jeg er orlogskaptajn og for tiden tjenestegørende som Chef for patruljefartøjet SVÆRDFISKEN og Chef for Division 23. Herudover omfatter min hidtidige tjeneste 2 år i 1. Eskadre, 5 år i korvetter og 1 år som Stabskommunikationsofficer i STANAVFORLANT (Sharp Guard).

Jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at takke den afgående formand, OK T. Jarnum, for en fornem indsats i de forgangne to år.

Selskabet har også skiftet redaktør for Tidsskrift for Søværnen. Som det fremgår af dette nummer, er den nye redaktør OK N. C. Wang. Formand og bestyrelse retter en stor tak til den afgående redaktør, OK J.C. Hansen, for en prisværdig indsats, der har gjort Tidsskrift for Søværnen til fremragende læsning.

Tidsskriftet har endvidere skiftet annonceredaktør, idet OK B. Heisterberg-Andersen er afløst af OK P. Starklint.

I sommeren 1995 blev Selskabets sekretær OK J.P. Bonde Petersen ramt af sygdom, hvilket har forhindret ham i udføre sit hverv. I OK J.P. Bonde Petersens fravær har KK S. Ditlevsen venligst stillet sig til rådighed som fungerende sekretær. Formand og bestyrelse ønsker OK J.P. Bonde Petersen god bedring og håber på et snarligt "come back".

Aktiviteter

Det er hensigten at starte forårets foredragsrække med en debataften over emnet "Den unge søofficer", hvorunder forhold som bl.a. karriere, holdninger og forventninger vil blive debateret. Det er målet at trække mange, især unge

officerer og kadetter, til denne mødeaften. Mødet er tænkt afholdt som panel-diskussion.

Allerede sidste år var det hensigten at invitere Forsvarsministeren og en repræsentant fra Forsvarskommandoen til at afholde foredrag om hhv. "Det nye Forsvarsforlig" og "Den nye Forsvarskoncept". Hverken Forsvarsforliget eller Forsvarskoncepten er imidlertid endeligt afklaret i skrivende stund. Det er min forhåbning, at de to foredrag kan holdes i foråret 1996.

Foredragsaktiviteterne i Frederikshavn fortsætter, da dette initiativ er blevet godt modtaget blandt medlemmerne. Således var sidste års foredragsrække meget velbesøgt.

Der pågår p.t. en flytning af Selskabets arkivalier til nye og bedre lokaliteter i Søkvæsthuset. Denne flytning påregnes afsluttet i foråret 1996.

Jubilæum

Under normale omstændigheder beskæftiger Tidsskriftet sig ikke med personlige jubilæer, men overlader trykt kundgørelse af disse til andre publikationer. Der har imidlertid fundet et jubilæum sted, der berettiger til en afvigelse fra gældende praksis. Mere konkret drejer det sig om kommandørkaptajn Arne Holm's jubilæum i anledning af 50 års tjeneste i Forsvaret. Jubilæet blev fejret officielt ved et frokostarrangement den 16. august i Forsvarskommandoen, med deltagelse af bl.a. Forsvarschefen og Chefen for Forsvarsstaben.

Som formand for Søe-Lieutenant-Selskabet vil jeg benytte denne lejlighed, til at takke Arne Holm for det store arbejde, han gennem sit hverv som leder af Marinens Bibliotek har udført for Søe-Lieutenant-Selskabet. Med de jævnlige formands- og redaktørskift er det til tider vanskeligt at sikre den nødvendige kontinuitet i forbindelse med Selskabets virke. Det er især på dette område, at Arne Holm har været mange formænd og redaktører en uvurderlig støtte. Et stort tillykke og tak for hjælpen skal derfor også lyde fra Søe-Lieutenant-Selskabet.

Vel mødt

P.M. NIELSEN
formand

MARINENS BIBLIOTEK**NYANSKAFFELSER
JULI OG AUGUST 1995****HISTORIE**

ASH Frederiksholm. Gæstebog (1964-1986). Artilleriskolen Holmen. Holmen 1964-86. upag. Ej til udlån.

Barfod, Jørgen H.: Den danske orlogsflåde før 1560.
Særtryk fra: Historisk Tidsskrift nr. 2/1994.
Kbh. 1994. 10 s. bibl.

Bartholdy, Nils G.: Danmarks våben og krone. Historisk baggrund og retningslinier for brug i nutiden.
Kbh. 1995. 29 s. ill.

Chefsordrebog for Distriktshovedkvarter Langelandsfort, Kystradarstation Keldsnor, Marineundervandskontrolstation Føllesbjerg, Signalstation Keldsnor JUL 1975.
Bagenkop 1975. forsk.pag. Ej til udlån.

Gæstebog for korvetten "Flora" 1960-1975.
u.st. 1960-75. upag. Ej til udlån.

Gæstebog Kystbefæstningen/Sundets Marinekommando 1959-1961 og Meldebog ved SUM 1986-1989.
Rødvig, Stevns 1959-89. upag. Ej til udlån.

Gæstebog Langelands Marinedistrikt/Marinestation Langeland 1962-1978.
Bagenkop 1962-78. upag. ill. Ej til udlån.

Gæstebog Stevnfort 1953-1986.
Rødvig, Stevns 1953-86. upag. Ej til udlån.

Gæstebog Sødefensionsafsnit Langeland/LAM og LFT 1960-1988.
Bagenkop 1960-88. upag. ill. Ej til udlån.

Holmens faste Stok.
Billed-Bladet nr. 30, 24. juli 1945.
Kbh. 1945. 24 s. ill.

Langelands Officersklub, div. papirer 1970-81.
Bagenkop 1970-81. upag. Ej til udlån.

Lagerbog for vin, spiritus, øl og vand. Officersmessen LFT, juli 1955 - januar 1957.
Bagenkop 1955-57. upag. Ej til udlån.

Regan, Geoffrey: The Guinness Book of Naval Blunders.
Enfield 1993. 186 s. ill. index.

Thomassen, Marius: 90 år under rent norsk orlogsflag.
Bergen 1995. 255 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Corbett, Julian S.: Maritime Operations in The Russo- Japanese War, 1904-1905.
Vol. I-II.
Annapolis 1994. 567 + 469 s. ill. index.

Cressmann, Robert J.: "A Magnificent Fight". The Battle for Wake Island.
Annapolis 1994. 324 s. ill. index. bibl.

Deighton, Len: Blitzkrieg. Fra Hitlers magtovertagelse til Dunkerques fald.
Kbh. 1980. 286 s. ill. index. bibl.

Gibson, R.H.: Three Years of Naval Warfare.
London 1917. 325 s. ill. kort.

Grove, Eric (ed.): Great Battles of the Royal Navy. As Com-
memorated in the Gunroom, Britannia's Royal Naval College, Dartmouth.
London 1994. 256 s. ill. kort. index.

Grove, Eric: Sea Battles in close-up: World War 2. Vol. 2.
Shepperton 1993. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Halberstadt, Hans: US Navy Seals.
The Power Series.
Osceola 1993. 128 s. ill. index.

Hammerich, Fr.: Den Slesvigske Trearskrig.
Haderslev 1852. 161 s.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945.
Bd. 53: Januar 1944.
Bd. 54: Februar 1944.
Bd. 55: März 1944.
Bd. 56: April 1944.
Berlin 1995. 597 + 673 + 674 + 660 s.

Lorelli, John A.: To Foreign Shores. U.S. Amphibious Operations in World War II.
Annapolis 1994. 362 s. ill. index. bibl.

Loxton, Bruce: The Shame of Savo. Anatomy of a naval disaster.
Annapolis 1994. 319 s. ill. kort. index. bibl.

Milner, Marc: The U-Boat Hunters. The Royal Canadian Navy and the Offensive against Germany's Submarines.
Annapolis 1994. 326 s. ill. kort. index. bibl.

Smith, Nigel: Tirpitz: The Halifax Raids. The Bomber Command attacks on the Battleship Tirpitz in 1942.
Walton-on-Thames 1994. 331 s. ill. kort. index.

The United States Navy and the Vietnam Conflict.
Vol. I: Hooper, E.B. m.fl.: The Setting of the Stage to 1959.
Washington 1976. 419 s. ill. kort. index. bibl.

The United States Navy and the Vietnam Conflict.
Vol. II: Marolda, E.J. & O.P. Fitzgerald: From Military Assistance to Combat 1959-1965.
Washington 1986. 591 s. ill. kort. index. bibl.

Yates, Keith: Graf Spee's Raiders. Challenge to the Royal Navy, 1914 -1915. Annapolis 1994. 336 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Ballard, Robert D.: Explorations. My Quest for Adventure and Discovery under the Sea.

London 1995. 407 s. ill.

Bovrup Kartoteket. Fortegnelse over danske Statsborgere, som var Medlem af Det danske Nazistparti under II. Verdenskrig.

u.st. 1945. 432 s. Ej til udlån.

Frederiksen, John: En Bisserupdreng i kongens klæ'r 1956.

Bisserup 1995. 135 s. + 18 s. fotos. ill.maskinskr.fotokopi.

Giles, Donald T.: Captive of the Rising Sun. The POW Memoirs of Rear Admiral Donald T. Giles, USN.

Annapolis 1994. 232 s. ill. index. bibl.

Kernan, Alvin: Crossing the Line. A Blue-jacket's World War II Odyssey.

Annapolis 1994. 173 s. ill. index.

Møller, Jørgen: Min tid på Orlogsværftet i tre perioder 1936-1946.

Kbh. 1995. 6 s. fotokopi.

POLITIK

International Conferences on the Protection of the North Sea. 2 bd.

Bd. I: Ministerial Declarations. Bremen 1984, London 1987, The Hague 1990.

Bd. II: Progress Report. Esbjerg 8-9 June 1995.

Kbh. 1995. 129 + 247 s. ill. kort.

Jeppesen, Lasse G.: Dansk sikkerhedspolitik 1945-49. (Opgave fra Haslev Seminarium).

Haslev 1995. 22 s. bibl. maskinskr. fotokopi.

Maloney, Sean M.: Securing Command at Sea. NATO Naval Planning, 1948-1954.

Annapolis 1994. 276 s. ill. index. bibl.

Ruge, Friedrich: Bündnisse in Vergangenheit und Gegenwart unter besonderer Berücksichtigung von UNO, EWG und Warschauer Pakt.

Frankfurt 1971. 173 s. bibl.

Vi kan sige med sikkerhed...at danskernes forsvar...kræver et alternativ.

Kbh. 1995. 22 s. ill.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Combat Fleets of the World 1995, Naval Inst. Guide to.

Annapolis 1995. 1053 s. ill. index.

Die deutsche Handelsflotte 1963. Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT.

u.st. 1963. 802 s. ill. index.

Die deutsche Handelsflotte 1965. Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT.

u.st. 1965. 979 s. ill. index.

Die deutsche Handelsflotte 1967.

u.st. 1967. 1088 s. ill. index.

Die deutsche Handelsflotte 1970/71.

u.st. 1970/71. 1136 s. ill. index.

Flack, Jeremy: Today's Royal Navy in Colour.

London 1995. 192 s. ill.

Friedman, Norman: U.S. Submarines since 1945. An Illustrated Design History.

Annapolis 1994. 280 s. ill. index.

Friedman, Norman: U.S. Submarines through 1945. An Illustrated Design History.

Annapolis 1994. 379 s. ill. index.

The Gatefold Book of the World's Great Warships.
London 1994. 36 Plancher. Kun læsesal.

Germanischer Lloyd Register 1991.
Hamburg 1991. 1036 s.

HMS TRACKER & The ATTACKER Class Escort Carriers.
Serie: Society of Friends of the Fleet Air Arms Museum No. 2.
u.st. 1987. 43 s. ill.

Jane, Fred T.: The World's Warships (British Excluded) 1915.
London 1915. 167 s. ill. index.

Jane's Surface Skimmers. Hovercraft and Hydrofoils. 1975-76.
London 1975. 476 s. ill. index.

Langensiepen, Bernd & Ahmet Gülerüz: The Ottoman Steam Navy 1828-1923.
London 1995. 201 s. ill. index. bibl.

LaVo, Carl: Back from the Deep. The Strange Story of the Sister Subs Squalus
and Sculpin.
Annapolis 1994. 226 s. ill. index. bibl.

Loose, Bernd & Bernd Oesterlee: Das grosse Buch der Kriegsschiffe.
Maschinengetriebene Schiffe des 19. und 20. Jahrhunderts.
Berlin 1993. 302 s. ill. index. bibl.

Parkes, Oscar: The World's Warships.
London 1930. 185 s. ill.

Pavlov, A.S.: USSRs og Ruslands orlogsskibe 1945-1995.
(Voyennye korabli SSSR i Rossie 1945-1995). På russisk.
Yakutsk 1994. 208 s. ill. index.

Potter, Michael C.: Electronic Greyhounds. The SPRUANCE- Class Destroyers.
Annapolis 1994. 286 s. ill. index. bibl.

Sumrall, Robert F.: Sumner-Gearing-Class Destroyers. Their Design, Weapons,
and Equipment.
Annapolis 1994. 290 s. ill. index. bibl.

Vikingskibshallen i Roskilde.
Roskilde 1995. 32 s. ill.

BJÆRGNINGSVÆSEN, NAVIGATION m.v.

Ballard, Robert D.: Sådan fandt vi Bismarck.
Serie: På opdagelse i historien.
Kbh. 1991. 64 s. ill. bibl.

Daniels, Stephen Brewster: Rescue from the Skies. The Story of the Airborne Lifeboats.
London 1993. 242 s. ill. index.

Goethe, Hartmut & Christa Laban: Die individuelle Rettungsmittel.
Herford 1988. 308 s. ill. bibl.

Hübbe, Heinrich: Beiträge zur Kunde des Fluthgebietes der Elbe.
Hamburg 1845. 77 s. + 1 kort. Ej til udlån.

Jane's Ocean Technology 1974 -75.
New York 1974. 344 s. ill. index.

Jane's Ocean Technology 1976-77.
London 1976. 679 s. ill. index.

Mørch, G.: Mindre Lærebog i Landmåling og Hydrografi.
Kristiania 1904. 92 s. ill.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Bennike: Beskrivelse af Sidestyrenen.
Kbh. 1897. 17 s. Kun læsesal.

Beskrivelse af Torpedoudskydningsmateriel. (Tekst).
Kbh. 1942. 281 s. ill. index.

(Panserbatteriet) "Helgolands" Armering.

se: DANSKE SKIBES ARTILLERI.

Kbh. 1884. 208 s. ill.

Midlertidigt Betjeningsreglement for 75 mm P.K. L/55 M/13

(Lynæsatteri).

Kbh. 1943. 43 s.

Rasmussen, A.H.M.: Skibsmaskinlære. Udarb. til Brug for Styrmand og Skibsførere. Tekst. 3. udg.

Kbh. 1906. 301 s.

Reglement for Udstikning og Udlægning af Miner og Kabler.

Kbh. 1881. 90 s. Kun læsesal.

Royal Naval Handbook of Parade and Rifle Drill. B.R. 1834.

London 1949. 176 s. ill.

Skyde-Reglement for Søofficersskolen.

Kbh. 1894. 6 s.

Skydning mod jernklædte Skiver paa Amager 1862.

u.st. u.år. 9 s. + 3 fotos. ill. håndskr. Ej til udlån.

Smith, W.H.B. & Joseph E. Smith: Small Arms of the World.
6th Ed.

Harrisburg 1960. 711 s. ill. index.

Veiledning i Militært Lederskap.

Oslo 1974. 216 s. ill. index. bibl.

ROMANER

Muckadell, Cai Schaffalitzky de: Pehr Septimus.

Kbh. 1950. 149 s. ill.

Muckadell, Cai Schaffalitzky de: Radiotelegrafist Prik.

Kbh. 1950. 156 s. ill.

Muckadell, Cai Schaffalitzky de: Søløjtnant Erik Viking.
Kbh. 1950. 155 s. ill.

TIDSSKRIFTER

Marinehjemmeværnet. Orientering, nr. 1/95 ff.
Ringsted 1995. 12 s. ill.

Kommentarer til nyanskaffelser juli/august 1995

*Admiral Cornelius Cruys Seminar. St. Petersborg 9. desember 1994, Stavanger
16. februar 1995.*

Norsk Tidsskrift for Sjøvesen, Hundvåg 1995.

Det lille hæfte indeholder artikler om nordmanden Cruys (1657-1727), som blev admiral i Rusland og mere eller mindre grundlægger af den russiske flåde, som i 1996 kan fejre 300 års "fødselsdag".

Een af hans to sønner, Rudolf Cruys, blev dansk søofficer, kommandørkaptajn i 1725, død 1736.

*Stephen Brewster Daniels: Rescue from the Skies. The Story of the Airborne
Lifeboats.*

HMSO, London 1993.

Hvordan kan man konstruere en spinkel, let, næsten usynkelig træbåd med to motorer og overlevelsesudstyr til syv mand, som kan nedkastes fra fly over havet med en hastighed på 7 m/sec, forhindre at den driver væk, med automatisk frigørelse fra faldskærmen og med liner på begge sider til hjælp for de nødstedte?

Dette er nogle af de spørgsmål, som behandles i denne bog om en særlig side af redningsvæsen.

Hovedvægten er lagt på 2. verdenskrig, men udviklingen og særlige hændelser efter 1945 er også med.

Donald T. Giles, Jr.: Captive of the Rising Sun. The POW Memoirs of Rear Admiral Donald T. Giles, USN. Naval Institute Press, Annapolis 1994.

Som orlogskaptajn blev Giles i maj 1941 beordret til tjeneste som viceguvernør på Guam og som næstkommanderende ved den daværende flådestation. Ved det senere japanske angreb, hvor hans forsvarsindsats var begrænset til anvendelse af pistoler, rifler og en håndfuld maskingeværer, blev han en af de første amerikanske fanger i Japan.

Bogen er baseret på optegnelser, som hans søn fandt efter faderens død i 1983.

Bogen giver et godt indtryk af, hvordan det trods alt er muligt at overleve et krigsfangenskab, hvor moral, disciplin, tro og patriotisme er af afgørende betydning.

Også beskrivelsen af Giles' hjemkomst og de problemer, der opstod, da han fandt et meget forandret Amerika, giver stof til eftertanke.

Hartmut Goethe & Christa Laban: Die individuelle Rettungsmittel. Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1988.

I hele den periode, hvor mennesket har udnyttet havet til sejlads, har det også tænkt på redningsmidler, hvis uheldet skulle være ude. Ofte har bjærgemereset eller redningsvesten været den sidste redningsmulighed.

Bogen omtaler den historiske udvikling med hovedvægten lagt på de sidste 200 år, men illustrationer godtgør, at man allerede før vor tidsregning i Ægypten og Mesopotamien beskæftigede sig med disse problemer.

Eric Grove (red.): Great Battles of the Royal Navy. As Commemorated in the Gunroom, Britannia Royal Naval College, Dartmouth. Arms & Armour Press, London 1994.

Med baggrund i udsmykninger i kadetmessen på den engelske søofficersskole redegør 24 forfattere for mange søslag, som Royal Navy har været involveret i; fra Kong Alfreds kamp mod danske vikinger i år 897 over Edward III's kamp mod Frankrig ved Sluys år 1340, Den spanske Armada

1588, slagene i 1600-, 1700- og 1800-tallet, 1. og 2. verdenskrig og endelig Falklandsøerne 1982.

Hvert slag er beskrevet af seriøse forfattere, bilagt kort og illustrationer.

Bogen er interessant, selv om den oser af engelsk stolthed over Royal Navy's storhedstid.

Alvin Kernan: Crossing the Line. A Blue-jacket's World War II Odyssey.
Naval Institute Press, Annapolis 1994.

Som 19-årig meldte Kernan sig til den amerikanske flåde i marts 1941 og tilbragte derefter krigsårene om bord i hangarskibe og fly i Stillehavskrigen.

Han beskriver ikke i sin helhed de forskellige etaper af krigen - Midway, Okinawa, Guadalcanal m.v. - men mere, hvordan det føltes at være med, den hvervedes oplevelser på hangarskibet og i flyet.

Man får indtryk af, hvordan "manden på gulvet" oplever krigen, om hans længsel og ensomhed, som han kompenserer for ved et godt kammeratskab om bord og under landlov.

Et godt supplement til øvrige bøger om livet om bord i den amerikanske flåde.

Bernd Langensiepen & Ahmet Güleriyüz: The Ottoman Steam Navy 1828-1923.
Conway Maritime Press, London 1995.

Trods Tyrkiets storhedstid i 1800-tallet har man haft meget få oplysninger om bl.a. den tyrkiske flåde.

Dette er der nu rådet bod på, idet forfatterne har haft fuld adgang til tyrkiske arkiver, og resultatet er blevet en fornem bog om Det osmanniske Imperiums flåde indtil dannelsen af Den tyrkiske Republik i 1923.

1. del er en kronologisk oversigt over det daværende Tyrkiets indblanding i diverse krige fra 1828 mod Rusland over 1. verdenskrig til opgøret med Grækenland i 1920'erne.

2. del er 73 sider med fotografier, og endelig er 3. del flådeliste opdelt efter skibstype.

Hele 25 tillæg indeholder bl.a. flådelister og organisation til forskellige tider, personeloplysninger og endelig en meget nyttig oversættelse af tyrkiske skibsnavne.

Carl LaVO: Back from the Deep. The Strange Story of the Sister Subs Squalus and Sculpin.

Naval Institute Press, Annapolis 1994.

Det er historien om to amerikanske søster-ubåde og deres indsats i Stillehavskrigen.

Den ene, Squalus, sank under dykkerprøver i maj 1939. Ved hjælp af dykkerklokke blev en del af besætningen reddet, og ubåden blev senere hævet, istandsat og gjorde med sit nye navn, Sailfish, 2. verdenskrig med.

I november 1943 blev Sculpin sænket af en japansk destroyer. Om bord var bl.a. captain Cromwell, som med sin store viden om de amerikanske myndigheders evne til at bryde de japanske koder, ikke ønskede at blive japansk krigsfange. Han tog sit eget liv ved at blive om bord på den synkende ubåd. (han blev senere tildelt "Medal of Honour").

De overlevende 21 mand gennemlevede tortur og sygdom som krigsfanger.

I december 1943 lykkedes det Sailfish at sænke det japanske hangarskib Chuyo efter 10 timers angreb.

Bruce Loxton: The Shame of Savo. Anatomy of a Naval Disaster.

Naval Institute Press, Annapolis 1994.


Hvad gik der galt, da en japansk styrke på fem tunge og to lette krydsere og en destroyer 8.-9. august 1942 nedkæmpede en allieret styrke ved Guadalcanal. De allieredes tab var fire tunge krydsere, deriblandt den australske Canberra. Et overraskende resultat, da de allierede med indsats af hangarskibe havde luftoverlegenheden.

Forfatteren, der som kadet blev hårdt såret om bord på Canberra, har i sin senere karriere - han blev pensioneret captain i 1978 - betragtet det som sin livsopgave, gennem omfattende kildestudier, at finde frem til sandheden om denne "disaster".

A.H.


Tidsskrift for Søværnen



UDGIVET AF
SØ-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptan  N.C. Wang



Nr. 6 - 199 
166. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Forsvarskommandoen, PSF2
Postboks 202
2900 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3622

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon og fax 31 54 05 52
Giro 2 04 77 64

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarsakademiet
Ryvangs Allé 1
2100 København Ø
Telefon 39 27 22 33

TRYKKERI:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 31 39 61 33

6

Forsidebillede: Jubelrulle.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler kan indsendes til redaktøren - meget gerne på diskette (MS WORD, WORD PERFECT eller DSI-SYS). Indlæg til Tfs nr. 1 og 2 1996 bedes indsendt inden hhv. 01 FEB og 01 APR 1996.

INDHOLD

FORORD

Af orlogskaptajn N.C. Wang 390

DEN UNGE OFFICER

Af psykolog J.P. Madsen 391

THE IMPORTANCE OF BEING EARNEST

Af premierløjtnant J. Brandsborg 399

STATUS VED ET VAGTSKIFTE

Af kommandør J.F. Evald 413

FLEX 300 - OPERATIONER UDEN FOR

NÆROMRÅDET, DEL II

Af kommandørkaptajn U.M. Berthelsen 421

BOGANMELDELSE

Af kommandør A.G. Bagge 454

MARINENS BIBLIOTEK 455

TERMA Elektronik AS



TACTICS

C3 and Fire Control System for Submarines



TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lystrup

Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99

PASSIVE AND ACTIVE TRACKING

TARGET MOTION ANALYSIS

WEAPONS CONTROL

TACTICAL AND MANOEUVERING TOOLS

RECORDING, LISTING AND PLAY-BACK

SIMULATION FOR TRAINING PURPOSES

OPTIONAL FACILITIES

DATA-LINK COMMUNICATIONS

REMOTE CONTROL /DISPLAY OF SENSORS

FORORD

Ved en trykkes teknisk fejl blev en illustration spejlvendt i det seneste nummer af Tidsskriftet. Som følge af denne beklagelige fejl, har det været overvejet at udsende et rettellesblad til abonnenterne. Trykkeriet tilbød imidlertid et nedslag i prisen på hele oplaget svarende til meromkostningerne ved udsendelse af rettelsen, hvorfor redaktørens forfængelighed måtte vige for hensynet til Søe-Lieutenant-Selskabets økonomi. Jeg håber læserne har forståelse for denne prioritering.

“Ungdommen er ikke hvad den har været”, er en talemåde som formentlig alle unge gennem tiden har måttet lægge øren til. Hvorvidt udsagnet er rigtigt eller forkert, afhænger af i hvilken sammenhæng det fremsættes, men mere overordnet betragtet er det vel blot et udtryk for erkendelsen af, at yngre og ældre ofte opfatter virkeligheden forskelligt. Man kunne derfor omvendt hævde, at ungdommen er, hvad den altid har været - nemlig anderledes tænke end de ældre generationer. Dette er også - og har altid været - gældende blandt søofficerer. De unge officerer og deres velbefindende er imidlertid så afgørende for søværnets fortsatte drift, at konstruktiv kritik fra den kant aldrig må affærdiges med ovenstående konstatering. For konstateringen i sig selv er i bedste fald nytteløs og i værste fald destruktiv. Hvad der derimod er interessant, er de aktuelle årsager til, at dagens unge søofficer ikke er, som han var for 10, 20 eller 30 år siden. Først når årsagerne er identificerede er det muligt at vurdere, hvorvidt der kan bygges bro over evt. forståelseskløfter. Som følge heraf har Søe-Lieutenant-Selskabet taget initiativ til at sætte fokus på den unge søofficer i form af en nyligt afholdt paneldiskussion i Søkvæsthuset. Dette initiativ følger Tidsskriftet hermed op ved at bringe to indlæg i dette nummer, der på hver sin måde bidrager til denne perspektivering af problemstillingen.

Redaktøren



Forfatteren er ansat ved Psykologisk Afdeling ved Forsvarets Center for Lederskab.

DEN UNGE OFFICER

Af

psykolog J.P. Madsen

INDLEDNING

“Unge nu om dage elsker luksus. De opfører sig dårligt og foragter autoriteter. De viser ingen respekt for ældre mennesker og elsker tomt pladder i stedet for arbejde. De rejser sig ikke længere, når ældre mennesker kommer ind i et rum. De siger deres forældre imod, taler før alle andre, sluger maden og tyranniserer deres forældre”.

Indledningscitateret kan forekomme lidt bedstefaderligt, men dog forholdsvis aktuelt. Det stammer imidlertid fra Sokrates, der levede for 2400 år siden, og kan således minde os om, at der i et samfund under forandring ofte er visse modsætningsforhold mellem generationerne.

ÆNDRINGER I SAMFUNDET

Der er forskelle mellem generationerne, for de er opvokset under forskellige vilkår og konjunkturer. Og der er næppe nogen periode i Danmarks-historien, hvor ændringerne er sket så hurtigt, i så stort omfang og så svingende som i efterkrigstiden. I de første 15 år efter 1945 ændrede Danmark sig fra et landbrugsland til et industrisamfund. I det følgende tiår var der mangel på arbejdskraft, og uddannelserne blev voldsomt udbygget, så de ufaglærte med 7 års skolegang, der tidligere havde udgjort det absolutte befolkningsflertal, og som skikkelig stemte på de fire gamle partier ved valgene, snart måtte se sig udnævnt til restgruppe. Så kom oliekriserne med afmatning og arbejdsløshed og en statsgæld, som blev alvorligt bekymrende, og den næsten frie adgang til uddannelserne måtte opgives: Nogle årgange måtte slås med en bekymrende

høj ungdomsarbejdsløshed. Men pludselig er ungdom igen en efterspurgt kvalitet - vist er der adgangs begrænsning på uddannelserne, men mange uddannelser får ikke fyldt deres pladser op. I mellemtiden ændredes samfundet endnu en tak: Den faglærte smed, som var dansk industris trumfkort, kom under alvorligt pres, dels fra "nye" lande, der kunne konkurrere på løn, men sandelig også på kvalitet, dels af en størrelse, der hedder IT - som ungdommen iøvrigt tilegnede sig med betydelig større selvfølgelighed end de ældre.

ÆNDRINGER I OPDRAGELSMØNSTRE

Når konjunkturerne ændrer sig, smitter det af på opdragelsesmønstrer, omend ad indirekte veje. Den mest gennemgribende ændring i det danske samfund, der tog fart under 60-ernes højkonjunktur, bestod nemlig i en ændring af familiernes dagligdag og funktion. Kvinderne kom ud på arbejdsmarkedet, og da de først var der, bed de sig fast. Ganske vist har vi en høj arbejdsløshed (ca. 12 %), men vi har samtidig verdens vistnok højeste *beskæftigelsesprocent* - vi har nemlig en større andel af kvinderne i (lønnet) arbejde, end man har noget andet sted i verden. En direkte konsekvens heraf er, at de fleste børn fra en tidlig alder passes i offentlige institutioner af uddannede pædagoger. Hvilken indflydelse det har på deres karakterudvikling, er naturligvis et kompliceret spørgsmål, og det må understreges, at danske daginstitutioner i forhold til mange andre landes er af høj kvalitet i og med, at der anvendes uddannet personale og forholdsvis meget heraf, og der stilles kvalitetskrav til det fysiske og det pædagogiske miljø. Men det er klart, at der er forskel mellem at vokse op hjemme hos mor i en søskendeflok og så at vokse op blandt en gruppe jævnaldrende med professionelle voksne i opdrager- og omsorgsfunktionerne. Man kan antage, at hvor børn tidligere oftest voksede op i en kærnefamilie med en tydeligt synlig fader- og moderrolle og i deres eget voksenliv var tilbøjelige til at reproducere disse roller med den dertil hørende fordeling af ansvar og opgaver i familien, er disse roller nu langt mindre synlige for dem og må læres senere på en anden måde. Det institutionsopdragne barn lærer tidligt at klare sig i en gruppe af jævnaldrende med voksen supervision - men modeller for, hvordan man klarer sig som ansvarlig og selvstændig voksen, er vanskeligere tilgængelige end før. Tilsvarende er de voksnes *arbejdsroller* abstrakte og usynlige; *arbejdet* er et sted, hvor de voksne forsvinder hen om morgenen; hvad det egentlig går ud på, får man først begreb om i ungdomstiden. Mange arbejdsroller, heriblandt de militære, kendes kun gennem underholdningsindustriens filter.

Andre ændringer i familiemønstret er den større forekomst af enlige forældre, af skilsmissefamilier og af familier med kun ét barn. De større søskendeflokke tidligere gjorde, at børnene lærte at finde sig til rette i et slags naturligt hierarki, hvor ansvar og forpligtelser var fordelt - ikke ligeligt, men efter evner og behov. Dette differentierede hierarki kan daginstitutionen ikke tilbyde.

Skal man forsøge, lidt summarisk, at sammenfatte de *negative* resultater af ændringerne, kan det se således ud:

- En større del af de unge er opvokset som enebørn og har dermed ikke erhvervet den sociale tilpasningsevne, der følger med at vokse op i en søskendeflok.
- Mange skilsmissebørn lider af efterveer, der kan være øget sårbarhed og usikker kønsidentitet.
- Drengene, der vokser op hos en enlig mor, er ofte initiativsvage og tilbøjelige til at se hen til andre, når der skal træffes beslutninger.
- Nogle børn ser ud til som følge af institutionsopdragelsen at udvikle en tendens til at indgå overfladiske og uforpligtende indbyrdes relationer.
- Mindre boglige børn fastholdes for længe i en bogligt orienteret skole, idet der mangler et alternativ, og kan derved udvikle uhensigtsmæssige arbejds- og mødevaner.
- En større del af de unge end tidligere er mere sårbare, mere selvstændige og mindre tilbøjelige til at opleve ansvar for deres egen situation, og de reagerer uhensigtsmæssigt - fx. aggressivt eller undvigende - på krav og pres.

(En mere grundig redegørelse for disse forhold kan findes i J.P. Madsen: Personlighedsmønstre hos 90-ernes unge. FCLPUB 132).

Men så er det heller ikke værre. Ungdomskriminaliteten er faldende og har været det i en årrække. Undersøgelser viser, at størsteparten af de unge trives godt med hjem og skole og er veltilpassede, og at gruppen er voksende. Til gengæld er den belastede minoritet mere belastet af grov og gentagen kriminalitet og af problemer med forældre og med skole, end hvad man så for nogle år siden.

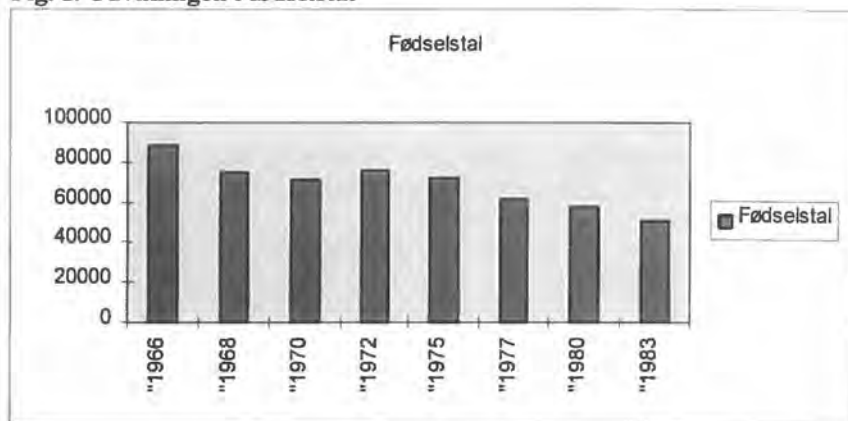
Uden at det kan dokumenteres med undersøgelser ser det ud til, at den uddannelsessøgende del af ungdommen i de senere år har indstillet sig på de ændrede konjunkturer: Den er mere bevidst om konkurrencepresset, der følger af adgangsbeholdningen, og mere bekymret for fremtiden. Frygten for at ende som arbejdsløs fører i mange tilfælde til et uddannelsesvalg, der er mere økonomisk betonet og mindre interessebetonet. Det er vanskeligt at bedømme,

hvor realistisk denne frygt er: Ganske vist bliver der, som det fremgår nedenfor, i disse år bedre plads på uddannelserne, men de allerede uddannede fra de store årgange har naturligvis sat sig på en væsentlig del af arbejdspladserne; 60-ernes store årgange vil først begynde at forlade arbejdsmarkedet i større omfang om ca. 30 år! Billedet er dog ikke spor entydigt: Der er stort pres på de "humanistiske" uddannelser, skønt beskæftigelsesmulighederne ofte kan forekomme tvivlsomme, mens der er god plads på de tekniske og naturvidenskabelige videregående uddannelser. Med til at præge dette billede er naturligvis, at pigerne udgør en større og større andel af dem, der søger længerevarende uddannelser, og at pigerne fortsat kun i beskedent omfang vælger teknik og naturvidenskab.

DE SMÅ ÅRGANGE

Samtidig er presset på de højere uddannelser ved at lette: Ungdomsårgangene bliver nemlig markant mindre i disse år. Hvis vi vil vide noget om rekrutteringsgrundlaget til forsvarets uddannelser, skal vi se på antallet af børn, der er født for ca. 20 år siden (børnedødeligheden er lille og konstant og derfor uden interesse i denne sammenhæng). For at få indtryk af udviklingen, ser vi på udvalgte årgange, der er rekrutteringsmodne i perioden 1990-2005, altså født 1970-1985. For at illustrere problemstillingen tager vi den sidste af de store årgange med, nemlig 1966.

Fig. 1. Udviklingen i fødselstal



Den mindste fødselsårgang i perioden, 1982, er 40 % mindre end årgang 1966. 80-ernes fødselsårgange er i gennemsnit 17 % mindre end 70-ernes (og 30 % mindre end 60-ernes). Det betyder naturligvis, alt andet lige, at der er bedre plads til de unge, både på uddannelserne og på arbejdsmarkedet.

Når det gælder rekruttering til officersuddannelserne, må vi således konstatere, at rekrutteringsgrundlaget er faldende og vil være det nogle år fremover, og at konkurrencen om de færre unge er større, simpelthen fordi der er bedre plads til dem andre steder, så de har flere valgmuligheder.

På den anden side bør dette problem ikke overdrives. Søværnets Officersskole skal trods alt rekruttere under 50 kadetter om året. Selv i forhold til årgang 1982, hvor der kun blev født 52658 børn, er det et lille tal. Når det er, og i en årrække har været, vanskeligt at rekruttere og fastholde et tilstrækkeligt antal kadetter til en kvalificerende uddannelse med løn og en høj grad af sikkerhed for efterfølgende beskæftigelse, bør man formentlig interessere sig for andre forhold. For eksempel: Hvilke faktorer bestemmer unges valg af uddannelse og erhverv? Hvordan skaffer de sig informationer om de forskellige muligheder? Hvilke forhold *under* og *efter* uddannelsen har betydning for fastholdelse hhv. frafald?

FORVENTNINGER TIL OG BEGREBER OM SØOFFICERSUDDANNELSEN

Det er for så vidt begrænset, hvad vi ved om erhvervsvalgets psykologi. Den tilgængelige forskning er nogle år gammel og muligvis ikke helt aktuel - den slags forhold er typisk noget, man forsker i, når der er mangel på arbejdskraft, og glemmer at følge op, når manglen ophører.

Vi kan imidlertid stille en række spørgsmål, der må være relevante, når vi skal se på forsvarets og især Søværnets mulighed for at tiltrække og fastholde kvalificerede unge i de kommende år.

Forsvarets Værnepligt og Rekruttering (FVR) har i år fået lavet en spørgeskemaundersøgelse blandt officerselever. Man har blandt andet interesseret sig for, hvor mange der kendte officerer i forvejen, hvad man har lagt vægt på ved valget af uddannelse, og hvad man mener om uddannelsen. Her er der ret markante forskelle på de tre værn:

Fig. 2. Hvor mange kender officerer i forvejen?

Hæren	Søværnet	Flyvevåbnet
63 %	39 %	62 %

Her adskiller søværnet sig tydeligt fra de to andre værn - relativt flere søger ind uden at kende nogen, der ved noget om miljøet og dagligdagen.

Alle tre værns kadetter har ved uddannelsesvalget lagt vægt på, at de får en lederuddannelse, men herefter skilles vandene igen: Hærkadetterne prioriterer herudover i nævnte rækkefølge ansvar, spænding og det at have med mennesker at gøre. Flyverne prioriterer spændende oplevelser, mennesker og sikret beskæftigelse. Søkadetterne prioriterer løn, oplevelser og sikret beskæftigelse, mens ansvar og mennesker kommer længere nede på rangstigen.

Kadetterne blev også spurgt om, hvilke andre uddannelser man havde overvejet inden valget. 91 % af alle kadetter har haft en eller flere andre uddannelser i tankerne. Søkadetternes alternativer har oftest været teknik (civilingeniør eller maskinmester) eller søfart (skibsfører). Ser man på prioriteringen blandt de tre værns kadetter, fremkommer følgende billede:

Fig. 3. Hvor mange havde officersuddannelsen som højest prioriterede uddannelse?

Hæren	Søværnet	Flyvevåbnet
78 %	64 %	70 %

Om uddannelsen siger kadetterne, hvis vi nu skal holde os til det negative (for der er naturligvis også noget positivt), at der er for lidt praktik, for stort arbejdspress, for mange forflytninger (med deraf følgende familieproblemer), for lidt plads til kreativitet og for ringe forståelse for elevernes situation, samt at man får lavere løn efter uddannelsen end i en tilsvarende civil stilling.

Det kunne altså se ud, som om Søværnet - og især Søværnet - har et *bekendtskabsproblem*: Potentielle ansøgere ved ikke rigtig noget om, hvad en søofficer laver, og de kender heller ikke ret tit nogen, der gør det. Vi får derfor kadetter, der primært har valgt uddannelse ud fra personlige interesser (hvilket naturligvis er i orden), men uden ret megen fornemmelse for de mere langsigtede aspekter i det erhverv, de søger. Det kan da godt bekymre lidt, at lysten til ansvar og til at have med mennesker at gøre er så lavt prioriteret - profilen ser måske lige rigeligt funktionæragtig ud til en søkriger.

Men hvordan kan det være, at søofficersgerningen er så relativt ukendt i søfartsnationen Danmark og har så svært ved at dukke op som en naturlig mulighed, når unge overvejer uddannelsesvalg? Her tror jeg, at man må se tilbage på de sidste 50 års udvikling indenfor søfartserhvervene generelt. Søfarten er blevet rationaliseret, så bemanningen på moderne fragtskibe er en brøkdel af, hvad man brugte i gamle dage - og de mindre havne er omdannet til lystbådehavne, idet den store godsmængde tages ind over ganske få containerhavne, ofte udenlandske. Hvor der tidligere i kystbyerne var et søfartsmiljø - en havn med skibe, drengene kunne kigge på, og en gruppe familier, der var knyttet til søfarten - er det nu ganske anderledes. Søfolk er en relativt sjælden race, og de er spredt rundt i boligmiljøerne som andre mennesker. "Havnens pulserende liv" udspiller sig omkring lystbåde i weekenderne.

Når Hæren klarer sine rekrutteringsbehov relativt bedre, hænger det sammen med, at den bliver synlig gennem værnepligten, der jo kvantitativt fylder mere i Hæren. Mange unge bliver under aftjening af værnepligt i Hæren opmærksom på en erhvervs mulighed, som de ikke tidligere har skænket så mange tanker, og finder ud af, at det taler til nogle af deres behov. Flyvning er også i dagens Danmark mere synlig end søfart: De fleste børn prøver under deres opvækst i det mindste at flyve med charterfly, mens deres oplevelser med sejlads ofte indskrænker sig til storebæltsfærgen. Men i øvrigt har Flyvevåbnet mange problemer med rekruttering og fastholdelse, der minder om søværnets: Det er det gloriøse piloterhverv, der i første omgang fanger drengenes interesse, og den kølner ofte, når de opdager, at de allerfleste jobs i værnet er anderledes jordbundne.

Erhvervets usynliggørelse har en anden konsekvens, som er vigtig på længere sigt: Rekrutteringen af *sømandshustruer* er underkastet de samme konjunkturer. Dette belyses af en interviewundersøgelse med sømandskoner, som Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg udgav for nogle år siden (Hahn-Pedersen, 1992). Tre forskellige aldersgrupper af kvinder beretter her om deres liv som sømandskoner. De ældste er oftest vokset op i søfartsmiljøer, hvor Far sejlede, mens Mor holdt hjemmefronten - i havnebyer og sociale grupper, hvor dette var normen, og hvor der fandtes et socialt netværk indrettet herpå, og hvor det lå i familiens forventning, at datteren også skulle giftes med en sømand. De yngste kommer ikke fra noget specielt miljø; de er selverhvervende og bor blandt folk fra alle mulige andre erhverv, og de må indrette sig på samfundets almindelige tilbud - vuggestue og børnehave. De er ikke, som deres ældre forgængere, del af et miljø, hvor alle deler kår og støtter hinanden i solidarisk forståelse af de særlige vilkår, og der er ikke mere en speciel stolthed og prestige knyttet til at være kaptajns- eller styrmandskone. Trods bedre fysiske kår virker de mere pressede, mere utilfredse og mere ensomme end de

ældre. Uanset at der naturligvis er og altid har været forskel på handelsflåden og orlogsflåden, kan udviklingen nok godt sammenlignes. Nyboder er jo heller ikke, hvad det var. Der findes ikke længere et samlet miljø, hvor det er normen og dermed det naturlige for såvel drenge som piger, at far er søofficer, og mor klarer dagligdagen derhjemme med stolthed og selvbevidsthed.

Problemer med, at pigerne presser mændene til at blive væk fra eller forlade en militær uddannelse findes i alle tre værn - og i alle de lande, vi normalt sammenligner os med. Forsvaret er som bekendt langt mere usynligt og fremmed i kvinders bevidsthed end i mænds, forbundet med forestillinger om fare og vold og med forventninger om forflytninger og om periodevise adskillelser, og disse forhold er naturligvis ikke mindst udprægede for søværnets vedkommende. Kvinderne er selverhvervende, ofte med egne karriereforventninger; de er vokset op i en periode, hvor faderens andel i husførelse og opdragelse generelt er vokset, og de færreste af dem er vokset op med tidligere sømandskoners stolte selvbevidsthed om at kunne klare en familie under faderfravær. De er en tikkende bombe under systemet.

Løsninger har jeg desværre ikke mange af, men man må jo begynde med analyseforsøgene. Dog er jeg ikke i tvivl om, at *synligheden* er et væsentligt sted at sætte ind. Hvis man tidligt - og det vil sige i gymnasietiden - bare kan få drengene gjort opmærksom på, at der findes en gruppe spændende jobs med ansvar, oplevelse, mandskabskontakt og udlandstjeneste, som de slet ikke har tænkt på - er noget allerede nået. Og herudover må man tænke meget på, hvad man kan gøre for familierne. Dette gælder også for de øvrige officersuddannelser, men nok mest udpræget for Søværnet. Et aktivt arbejde med at danne og støtte sociale netværk for det sejlende personels familier er en mulighed.

Kilder:

Hahn-Pedersen, M. (red):

I Storm og stille - den sikre havn. Bidrag til sømandskonens historie.
Fiskeri- og Søfartsmuseet. Saltvandsakvariet. Esbjerg, 1992

Madsen, J.P.:

Personlighedsmonstret hos 90-ernes unge.

FCLPUB 132, København 1993

Statistisk Årbog

Danmarks Statistik, 1994

Det følgende indlæg er en opgavebesvarelse i faget Engelsk fra Søværnets Officersskoles Videreuddannelsestrin I (VUT I), der har opnået talkarakteren 13. Besvarelsen bringes (på originalsproget) med tilladelse fra forfatteren og Søværnets Officersskole.

THE IMPORTANCE OF BEING EARNEST

TALES FROM THE NAVY'S TWILIGHT ZONE

Af premierløjtnant Jørgen Brandsborg

So we must strive to keep up our tradition of loyalty. Loyalty upwards, horizontally and downwards.....

Rear Adm. K. Winther
ADMIRALDANFLEET
- addressing the students at
the Naval Academy May
1995

What follows are tales of young officers' experiences in a navy, that does not resemble the one, they were taught about at the Naval Academy, and what such experiences could do, or did in fact do, to their morale.

The purpose is to shed some light on specific thoughts and sentiments, that are boiling just below the polished surface of the corps of young officers, and to discuss what causes these feelings.

The discussion uses the three examples to demonstrate specific problem areas, that affect the morale and the loyalty either upward, horizontally or downward. The aim is to identify the key elements in the loyalty schism of young serving officers, and how to eliminate them in order that the problem may be solved.

The loyalty schism; who is the real enemy?

In the good old days all military life was fairly easy. The enemy was red and he was generally coming from the East. Anything slightly connectable with one of these factors was considered either hostile or suspect. But that was only the obvious. This was just the way things were, it was the framework in which one worked, and subsequently one did not think any further of it. The real enemies, those who seriously could affect the everyday life of the serving officer, were almost untouchable and far more malicious; the detailer and the unions.

The detailer or beware of Greeks carrying gifts.

There is an old military saying that goes: "The military does not send you where you are qualified to go, it will send you where there is a need for personnel." This is the experience of many a young officer.

Fortunately the youngest still carry the torch high and possess an unwavering faith in the system. "It can only be until they discover, that my qualities are better used elsewhere, so I'll do a good job and apply for transfer when possible. After all they got to be able to see, that it is a mistake, that I'm here."

But the young officer soon finds himself banging his head against two walls of which the first is right at his own Squadron.

It is commonly recognised that the Navy lacks personnel of all categories. Accordingly any officer in charge of personnel guards his assets jealously. He will only let go of personnel if ordered to, or if the rather unlikely situation should arise, that a substitute is available. So it often happens that, for instance, a bright young ASW officer is kept on a minelayer for years on end, before he can "escape" to the branch, where he really feels, that he belongs. This feeling of living in limbo can wreck havoc on the morale of most but the strongest in faith.

How does he escape then? Well he can hope that his personnel officer has a heart. However in many cases the young officer will be left with the feeling, that this still has to be proven with certainty. Any squadron's personnel officer, especially for the tactical branch of the officer corps, is normally up to his ears in scheduling and rescheduling of the schedules that were rescheduled by another scheduler. This means, that he is more than pleased with the fact, that he has enough officers on hand to fill the worst gaps in his roster. That, however, does not mean, that there is enough of them, officers that is; a squadron is never short of holes but always short of officers. Considering that

particular fact, it is not surprising that any request for transfer will be met with some scepticism.

The alternative for the frustrated young officer is then to make a phone call to the "BIG personnel officer" -the detailer at Admiral Danish Fleet's personnel staff. This is the key man. He holds the ultimate power to make or break a career.

It is not so, that the detailer just sits in his chair and decides who is to rise in ranks or not. The detailer's job is just like the one of the personnel officer on squadron level, just on a much bigger scale. But he does indeed hold the power to, inadvertently, make a man's life miserable.

Here is one of the key factors. Very few young people of today consider joining the Navy as a calling. Rather they think of it as job containing the possibility of cultivating inherent leadership potential, while at the same time living a fairly normal life. Naturally they are willing to stretch very far to comply with the Navy's wishes, but they do have a limit.

That is why the detailer sometimes experiences problems, that were unthinkable, when he himself was a young lieutenant.

E. g. a lieutenant is promised a term at one of the Naval Districts, so that he can spend time with his wife and new-born child. Shortly afterwards he is called by the detailer; a sudden need for a lieutenant for fishery protection duty on Greenland has arisen. The lieutenant, quite understandably, is a bit perplexed. "But you promised....."

What then happens is, that the detailer, in a friendly tone, explains to the lieutenant, that it is only a mere four month hitch. The lieutenant, also in a friendly tone, tells the detailer, that he believes, that they already have another deal.

"Sorry about that, but we desperately need a fishery protection officer, and you have got the qualifications." says the detailer. The lieutenant then tells the detailer, that he was ordered to take the fishery protection officer's course in spite of the fact, that his expressed wish was to join the Fourth Squadron to serve on a fast attack craft.

"And by the way, as you very well know, I have a wife and a new-born baby to take care of at home."

"Well I was also ordered out just when my first child was born." says the detailer.

"Well I'm not you." says the lieutenant, "And I honestly don't think my wife will approve of me going away for four months just like that."

"She understands, that she has married a sailor, doesn't she?"

used his rank and ordered one man on guard. Simple problem with an easy solution. But no! The ship's *tillidsmand*¹ went to the squadron's with the problem. What then happened was what wrecked this particular lieutenant's faith in the system.

Returning to his ship some days later he was called upon to report at the squadron commander's office. There his ears were boxed thoroughly. A lot of problems he did not even know existed were laid out for him, and the squadron commander expressed his doubts of whether to keep him on as CO. The lieutenant however explained that he felt, that he only demanded, what was reasonable of his crew, and that he could not be expected to take the fall for some other person's lack of perspective when it came to detailing people, anyway he only exercised his right of command when ordering a man to stay behind for guard duty.

The young lieutenant was promptly dismissed, and left the squadron building with a bad taste in his mouth and the impression that his CO was too afraid of the union to support his captains.

After this incident the lieutenant only did bare minimum of work, not an ounce more than what was ordered, and counted the days until he finally could leave.

This is just one story from that particular squadron. But there is more. Like the CO who had to lock himself up in his cabin, because the crew, mainly consisting of Hell's Angels related characters, threatened to beat him up. That particular crew was broken up and punished by being transferred to places, where they were entitled to *per diem* and minimum work effort. Oddly the union did not make a fuss this time.

Brother officers. Horizontally/horizontal loyalty.

"Trust no-one Marmoseth, trust no-one!"

"N-n-not even y-y-you, who are my f-f-f-friend, Herodes?"

"No-one Claudius, no-one, not even me!"

Robert Graves *I Claudius*.

Often young officers find themselves in situations that bear no resemblance to what they expect to be good form. What they experience is sudden career-wise displacements that look suspiciously like nepotism or back-stabbing.

The naval environment is competitive, even if the high command tries to tone it down. Ambitious young officers are more than willing to walk over corpses

¹ Tillidsmand. The individual ship's crew's union representative.

to get where they want. So often they dispose of colleagues, who they consider as threats or mere obstacles, in devious ways.

It takes only one overly ambitious officer to ruin a good functioning wardroom. His equals distrust him and his subalterns dislike him, and his superiors either like him or hate him depending on their preferences. So the wardroom does not emanate the unity that provides stability to a crew. The officers bring their grudges with them to their stations and the crew are more or less forced to chose sides, subsequently dividing the ship into separate camps that in worst case compete instead of cooperating.

This competition goes on between captains as well. Like when the captain of the diving tender all over sudden found himself posted to a corvette. He had never even mentioned the corvettes as an alternative in his career wishes. Obviously he must have been muscled out some how. He did a little research and to his surprise he discovered that the one who were assigned to relieve him was one of his class mates from the Academy. It just seemed that this particular lieutenant had collected enough brownie points to blind side him. Of course the leaving CO was a bit flabbergasted, especially since his term on the diving tender was supposed to last at least one more year. Subsequently he went to the squadron's personnel officer to hear the reason for this rather odd disposition. The answer was, that the relieving CO wanted to be able to spend some time around his new-born daughter and logically wanted to transfer to a unit, who spent maximum time near his home in Korsør. Naturally the squadron found this request reasonable and granted him his wish. The leaving CO surely would understand that, since he had children of his own.

The lieutenant did was he was ordered to do. But, just for the heck of it, he kept track of the whereabouts of the diving tender. His tally was a bit surprising. For a concerned father the new CO spent a lot of time at Naval Station Copenhagen. Of course it is far more profitable to stay in a place where you are entitled to full sea pay. But, understandably, it would be slander to even word such suspicions about a brother officer.

These are just examples, set-piece little stories build to create a scary picture of a Navy that could be, or are they? As they always said in the classic TV show: "Remember dear spectator, that parallel to our world there is another, and you could suddenly find yourself crossing a doorstep..... into the Twilight Zone."

Loyalty - but to whom?

The world of the present Danish Navy is turbulent. Since the fall of the Berlin Wall the entire concept of who is the enemy has become more and more obscure. This leads to a diversity of tasks to be fulfilled by the Navy. We strive daily to keep up a high state of readiness, in order to meet any threat with a quick and credible response.

There is just one small chink in the armour -we are desperately short of officers. Since nothing points towards an improvement of the recruitment rate, all serving officers are already running around at a very high speed to cover the holes in the TOE. Subsequently any addition to the burden of work just means, that they will have to run even faster.

The ships desperately need all the officers they can get. But these have to prefab type officers, with their basic skills already in place, because nobody has the time to teach them more than very rudimentary things about their new station, the rest will "come with experience". The new officer quickly realises that he can only learn by doing, and that that tolerance of error is very limited. This kind of "school of hard knocks" is more than some can take, which leads to problems because they fail to deliver the product that is expected of them. But how should they be able to, if nobody has "shown them the ropes" in the first place.

Unfortunately this can lead to premature transfer for the new officer. The older officers tend to forget that once they were in exactly the same situation themselves, and subsequently show very little understanding -they want something and if the FNG⁴ cannot deliver, then they just replace him with someone who can.

Again the Navy ends up with a young officer who has taken a moral beating for something he was not really responsible for. Since nobody cared to tell him what to do, he could end up very suspicious towards the system. He does not really know what he is capable of or not, and he does not know, what is expected of him either. No wonder if such an officer feels bitter. But as mentioned before the real problem lies in the fact, that this bitterness often follows him to his next ship. Then if he suffers the same problems there, he will almost certainly carry a little Bligh or Queeg in his kit bag for future use.

Loyalties II; the symptoms.

Obviously something is wrong. If experienced officers are too busy to notice that a younger colleague is in trouble, then they need further leadership training. There are certain factors that clearly signal that a person is not

⁴ FNG -F...ing New Guy. Derogatory US term for a young and inexperienced soldier.

working right and any officer worth his rank should be able to notice them and react to them.

This turns the attention to the training of the young officers.

The Navy trains its officers to become generalists, versatile and overall usable. This means that the midshipman, beside the subjects referring to his branch -engineering or navigation, has to learn a wide variety of other subjects. Since the Navy claims that it has no use of specialists, the midshipmen have to learn a little bit of everything, becoming Jacks of all trades and master of NONE.

Of course there are courses of all sorts qualifying the newly commissioned officer for the different stations on board the ships. But to join such a course the officer has to be sent there by his parent unit-ship or squadron thereby prolonging the time where the unit is understaffed.

The generalist concept takes on interesting shapes when the lieutenants are to become lieutenant commanders. Then, in the name of versatility, every man Jack of them are forced through TDK⁵, even if the chances of using this training in practice, before it is outdated, are slight, e. g. helicopter pilots or hydrographic surveyors, who are working in an environment where they either do not use anything resembling military tactics or have their own specific tactical doctrines. But still their detailer finds it only natural to order them to serve in the fighting ships; after all, all that tactical training should not go to waste. Thereby ignoring the fact that if an officer spends up to four years learning a specific skill, it is probably because he wants to do that particular thing as a "living" and not waste his training on other things of little interest.

Loyalties III; the cure.

This all adds up to the fact, that the problem lies in the training as a whole. We must clear away the remains of the generalist concept and start training our officers to what they are; leaders of men in combat. Subsequently the training must be tailored to meet the demands of the "real" Navy. The midshipmen must be taught all the basics at the Academy, and they must spend more time at sea learning the ways of the ship the hard way, and not from books or teachers who have not set foot on a real ship for years.

Keeping in mind that the politicians are thinking in out of area terms now, the Navy must train its personnel in warfighting first and administration and political science second. All officers know, that you do not win the trust and

⁵ TDK -*Taktisk Divisionsofficers kursus* Tactical Department Officer's Training Course.

respect of your shipmates by quoting theories for European political integration, but by showing competence in what you do at your station.

Also we must keep in mind that the Danish Navy is getting more and more specialised. Submariners do things their way and the crews of the fishery protection cutters do it in their particular fashion. The gap between the various units widens and the need for experienced officers serving on them is growing. The different squadrons devise their own career plans for their officers, in which they strive to get the maximum effect out of the knowledge and experience the individual gains from continuous service in the same environment. The dispositions of the detailer often ruin such planning, and are often considered a nuisance to both the squadron and the officer involved.

Altogether this leaves the officers in a situation, where their loyalties are in some points questionable. The only loyalty that is unquestionable, is the loyalty towards the ship and oneself. The ship is where you live, the ship is where your friends live so you owe it to them and the ship to keep doing your job to keep them out of harm's way, and you owe it to yourself to keep fighting and not give in to any attack on your personal integrity.

Summary; What to do.

The following sentences are often heard nowadays:

“Does it matter?”

“Nobody takes any pride in what they do anymore.”

“Where's the team spirit?”

“What's the use of learning this anyway, we know we won't use it!”

These four sentences epitomise the whole problem. There is no pride in the service any more, subsequently it is only so and so when it comes to team spirit. The purposes of what we are doing are obscure, so we don't know why we do many of the things, that fill our everyday life, and the same goes for the results of what we do. Nobody gives any credit for a job well done, so why bother with excellence.

So to keep up the tradition of loyalty we must improve the working conditions of the Navy.

To ensure loyalty upwards the concept of generalism must be scrapped and more personnel must be provided. When rid of the scourge of generalism, the squadrons can plan the careers and training of their officers undisturbed, and individual officers can pursue their special interests within the boundaries set by the squadron. The Navy can get more benefits from a few highly motivated experts than a whole lot of bitching generalists. With the levy of officers full, the occasions where the detailer must be the bogey-man will be

minimised and thereby the trust in the overall career planning and handling of personnel will be restored, thus erasing many of the suspicions towards the rest of the ADMIRALDANFLEET staff as well.

Another benefit of a full levy is the ability to execute proper exchanges of officers. With enough officers at hand the leaving officers could stay around long enough to give the newcomers a thorough briefing about their new stations, thus eliminating many of the worst beginner's mishaps and making the new officers more confident in themselves and their abilities to do the job right. Also with experts reintroduced the Navy is able to put the right man on the job in the first try. This stabilises the whole corps of young officers. Now everyone has the opportunity to become masters of at least one trade and jacks of the rest. No-one is left out. Everybody is equal, but with different specialities.

When it comes to the youngest of the officers, the newly commissioned ones, the Navy should accept, that they are spending their first time onboard the ships finding their own feet and getting their leadership style honed down to ship's standard. Subsequently the elder officers should keep up a knowledge of psychology and use this along with their experience as often as possible when teaching or correcting the young officers, thus preventing any sentiments of guilt or inferiority.

If the above mentioned three goals are achieved the horizontal loyalty should be ensured, since most of the competition and subsequent distrust should become things of the dark past.

If the young officers are taught more basic leadership and get to spend more time at sea as midshipmen, they surely will avoid the blunders that make them the target of the crews derision. If they also are taught not to be afraid asking enlisted men for advice, they will quickly gain the trust and support of their subordinates. And finally if they are taught to be earnest and stand up for the rights of themselves and their division, they will gain the confidence that allows them to progress and develop into true leaders of men.

At last for the Navy in general, we must again learn to take proper pride in what we do and build up a team spirit that motivates people to do just a little bit more - every time. This is perhaps the hardest task of all, but if it is not possible to change the whole Navy at once, then we must begin with the ships. If we act in earnest and with integrity and strive to cultivate the pride in belonging to a certain ship, then that particular unit will be stronger and more enduring; since a crew that understands that everybody's effort is of equal importance, has better fighting spirit and thus substantially improves the combat value of the ship.

Secondly we need to be painfully honest when recruiting our personnel. By not hiding the darker sides of being an officer, we can prevent the worst shocks from hitting the new officers when they leave the incubator of the Naval Academy, thus making them stronger in faith and loyalty.

But if the Navy keeps going on the present course with the continuous increase in the work load and lack of personnel and nobody dares to speak in earnesty of the situation, then the sentiment of being pawns in an unstructured game of chess will become widespread.

And then beware of the anger of the legions.....

STATUS VED VAGTSKIFTE I NAVAL TEAM DENMARK

Af

kommandør Jørgen F. Evald

INDLEDNING

Pr. 1. FEB 1996 er der vagtskifte på Koordinationskontoret for Naval Team Denmark (NTD). Kommandør Erik Rode tiltræder og Kommandør Jørgen F. Evald fratræder som Direktør for Naval Team Denmark.

Efter ca. 3 1/2 års eksistens er eksportklubben NTD kommet ud over "døgnflue stadiet" og har etableret sig på det internationale marked, som en organisation, der tages alvorligt både af potentielle kunder og af konkurrenterne.

Inden eksportklubben kunne etableres var der i flere år ført forhandlinger mellem interesserede industrivirksomheder og med Teknisk Chef K.M.Gregersen ved Søværnets Materielkommando som katalysator.

Baggrunden for oprettelsen af NTD var et ønske om, at samle søværnets danske leverandører i et "netværk", som kunne optræde mere slagkraftigt og dermed give STANDARD FLEX Koncepten en bedre mulighed for at slå igennem på eksportmarkedet.

ORGANISATION

Den oprindelige medlemskreds er udvidet fra 10 til 17 medlemmer og omfatter nu følgende virksomheder:

Værftgruppe

DANYARD A/S
Svendborg Værft A/S

Skibsværft
Skibsværft

Værftleverandørgruppe

Lyngsø Marine A/S

Styresystemer

MONBERG & THORSEN A/S	Container systemer
MAN B&W, Alpha Diesel A/S	Fremdrivningssystemer
DESMI A/S	Pumpesystemer
Svanehøj International A/S	Pumpesystemer
LOGIMATIC A/S	Vedligeholdelsessystemer
Dansk Boligstål A/S	Aptering
CUBIC-Modulsystem A/S	El-tavle systemer

Systemgruppe

TERMA Elektronik A/S	Taktiske Datasystemer
INFOCOM A/S	Kommunikationssystemer
Danish Aerotech A/S	Affutage for Vildledningssystem
RESON A/S	Sonarsystemer
Nea-Lindberg A/S	Minesystemer
Per Udsen Co. A/S	Missilaffutager
Nordic Defence Industries A/S	Mine Rydnings Ladning

Tre udenlandske koncerner, der er leverandører af materiel til søværnet i forbindelse med implementering af STANDARD FLEX Koncepten, har fået status som affilierede medlemmer af NTD:

THOMSON SINTRA	Minerydningssystemer
BOFORS SUTEC	Undervandsdronesystemer
DAIMLER-BENZ Aerospace AG	3-D radar

Et affilieret medlem har ingen stemmeret på generalforsamlingen og deltager ad hoc i relevante eksportprojekter, hvor de affilierede medlemmers materielbidrag er et nødvendigt supplement til udarbejdelse af et "nøglefærdigt tilbud".

NTD samarbejder direkte med Søværnets Materielkommando (SMK) på grundlag af en aftale fra 1992, som er godkendt af Forsvarsministeriet (FMN).

NTD har relativt omfattende aktiviteter, der kan berøre søværnets personel og materiel.

Finansudvalget har i MAJ 1995 behandlet og tiltrådt et aktstykke, som formaliserer Forsvarets samarbejde med Industrien om udvikling, salg og markedsføring m.v. af dansk forsvarsmateriel og industriens betaling herfor.

NTD er organiseret som en eksportklub med en bestyrelse bestående af tre virksomhedsledere og med CH SMK som FMN observatør i bestyrelsen.

Formanden for Bestyrelsen har siden starten været Direktør Johannes Jacobsen, TERMA Elektronik AS.

NTD daglige virksomhed foregår fra lokaler i Dagmarhus på H.C. Andersens Boulevard i København.

Kontoret har indtil dato været bemandet af to ansatte: Direktør og Sekretær.

NTD samarbejder med Eksportorganisationen Dansk Eksportforening, der omfatter ca. 400 danske virksomheder.

Dansk Eksportforening samler virksomhederne i branchegrupper og gennemfører praktiske eksportfremstød over hele verden.

Via Dansk Eksportforening's sekretariat styres NTD udstillingsvirksomhed i udlandet og sekretariatet fører desuden regnskab med NTD medlemmernes indbetalinger til dækning af udstillingsomkostninger.

NTD har etableret kontakt til en række ministerier, styrelser og organisationer herunder:

Udenrigsministeriet
Forsvarsministeriet
Justitsministeriet
Erhvervsministeriet
Erhvervsfremmestyrelsen
Danmarks Skibskreditfond

Kontakterne er nødvendige for behandling af de projekter, som NTD deltager i.

NTD har kontakt til Dansk Industri og Handelskammeret m.h.p. evt. deltagelse i de erhvervsfremstød i udlandet som koordineres af disse to organisationer.

De enkelte medlemsvirksomheder har i større eller mindre grad repræsentationer eller agenter i udlandet og NTD har, hvor det er relevant, etableret gode kontakter til de lokale danske ambassader.

I flere lande er den danske ambassadør "primus motor" for NTD's markedsføringsarbejde.

Sidst, men ikke mindst, har NTD kontakt til de danske Forsvarsattachéer med tyngden på Forsvarsattachéen i London, hvor stort set alle nationer, som NTD er interesseret i, er repræsenteret ved en Flådeattaché.

MARKEDSFØRINGSARBEJDET

I efteråret 1992 blev den første handlingsplan for eksport-klubbens markedsføring udarbejdet på grundlag af medlemmernes analyse af markedssituationen.

Med visse justeringer er denne handlingsplan stadig gældende.

Planen er baseret på et udvalg af stater, som opretholder et søforsvar og vurderes som "potentielle kundeemner" fordi det pågældende søværn ikke har egen nybygningskapacitet, har et passende teknologisk stade, et passende anskaffelsesbudget, og vurderes at kunne godkendes politisk, som aftager af dansk forsvarsmateriel.

I planen beskrives bl.a. hvordan en markedsføringssituation bevæger sig over i en kontraktforhandling gennem 4 faser med hver sin handlingskode:

Handlingskode 1: Indsamling og analyse af markedsinfo samt introduktion af NTD og medlemsvirksomhedernes platforme, systemer og produkter. Udført af NTD Direktør evt. assisteret af medlemmerne.

Handlingskode 2: Markedsføring af NTD program udført af NTD medlemmer assisteret af NTD Direktør.

Handlingskode 3: Opsøgende salgsarbejde udført af medlemmerne evt. assisteret af NTD Direktør.

Handlingskode 4: Forhandlingsfase gennemført af medlemmerne evt. med ekspertbistand fra SMK ("Navy-to-Navy").

Som det fremgår, er NTD Koordinationskontor hovedsageligt beskæftiget med de to første faser af handlingsplanen medens den medlemsvirksomhed, der er "maincontractor", styrer faserne 3 og 4.

Som eksempler på projekter i fase 4 kan nævnes DANYARD A/S tilbud på de Malaysiske patruljeskibe og Svendborg Værft A/S tilbud på Patruljekorvetter til Sydafrika.



DANYARD A/S i samarbejde med BAeSEMA YARD consultants har udviklet SF 1500 på grundlag af NIELS JUEL-Klassens skrogdesign. SF 1500 er bl.a. tilbudt Malaysia.

NTD aktiviteter i fase 1 og 2 udføres inden for tre områder:

1. Markedsføringsbesøg og præsentationer i udlandet.

Med udgangspunkt i handlingsplanen og med assistance fra Forsvarsattachéerne og lokale danske ambassader etableres kontakt til udenlandske sømilitære myndigheder med henblik på en generel præsentation af NTD, af STANDARD FLEX Koncepten samt en eller flere præsentationer af medlemmernes produkter.

NTD har i nogen udstrækning koblet sig på relevante erhvervsfremstød arrangeret af DI og Handelskammeret ledet af en minister.

Herudover har NTD gode muligheder for kontrakter i en række andre projekter, der forfølges både i Europa og i Asien.

Som nævnt i indledningen har NTD slået sit navn fast på det internationale marked og samarbejdet med SMK medvirker til en stor udenlandsk interesse for STANDARD FLEX Koncepten og det materiel, der indgår i heri.

Det tager erfaringsmæssigt flere år, før man er i en position, hvor man bliver taget alvorlig af kundeemnet og får opbygget det nødvendige tillidsforhold.

Når man er kommet så langt, er man alligevel kun halvvejs i en proces, der handler om finansiering, om modkøb, og om projektets politiske prestige både hos kunden og konkurrenterne.

Trods besværet, omkostningerne og den benhårde konkurrence, er NTD stadig overbevist om at det kan lade sig gøre at vinde en større kontrakt.

Til slut skal nævnes et eksempel på det samarbejde som foregår i NTD regi og som nok er et skoleeksempel på de muligheder, der er indbygget i NTD's organisation.

Til SF 300 minerydningsmodul har SMK anskaffet undervandsdronen "Double Eagle" fra BOFORS SUTEC. Dronen blev forsynet med "SeaBat, multibeam forward looking sonar", udviklet af NTD medlem RESON A/S.

Det var imidlertid ikke muligt for SMK at anskaffe en tilfredsstillende minerydningsladning - så man udviklede én selv:

"Danish Mine Disposal Charge" eller DAMDIC, som er "skræddersyet" til "Double Eagle".

NTD medlem, Nordic Defence Industries A/S har i samarbejde med Hærens Ammunitionsarsenal overtaget produktionen af DAMDIC.

Kombinationen af "Double Eagle", "SeaBat" og DAMDIC gør dronesystemet til det mest effektive på markedet, og det forventes, at flere nationer vil anskaffe det samlede dronesystem til deres minerydningsenheder.

NTD venter sig meget af dette samarbejde mellem to danske medlemmer og et udenlandsk, affilieret medlem.

(Fortsat fra forrige nummer)

FLEX 300 - OPERATIONER UDEN FOR NÆROMRÅDET

DEL II: ANALYSE

Af kommandørkaptajn U.M. Berthelsen

GENERELT

I det efterfølgende analyseres SF-300 skibstypens muligheder og begrænsninger i relation til de i foregående kapitel udledte, generelt gældende operative og logistiske krav til overfladeenheder, der deltager ved løsningen af opgaver i internationalt regi¹.

Generelle operative krav

Det er umiddelbart nærliggende at indlede analysen af SF-300 skibstypens muligheder og begrænsninger i relation til de generelle operative krav med at fastlægge de mulige geografiske rammer for en sådan indsættelse. Disse rammer dannes hovedsageligt af de vind-, vejr- og temperaturmæssige forhold, som må forventes i operationsområdet, samt under deployering til og fra dette område, og afhænger således af skibstypens sødygtighed og temperaturkrav.

Sødygtighed

SF-300 skibstypens sødygtighed tillader indsættelse overalt i verden under gunstige vejrforhold, men det anses som et krav, at enheder, som deltager i løsning af opgaver i internationalt regi, skal kunne operere under alle vind- og

¹ Det bemærkes, at ét af de i foregående afsnit udledte operative krav, nemlig evnen til samarbejde, ikke vil blive behandlet i den efterfølgende analyse. Dette skyldes, at en analyse af kravets uddannelses- og træningsmæssige aspekter bortfalder jf. opgavens afgrænsning, mens kravets kommunikationsmæssige aspekter behandles under kravet om evnen til kommunikation.

vejrforhold, som under normale omstændigheder må forudses at forekomme i pgl. operationsområde. Ved udtrykket "operere" forstås i denne forbindelse ikke blot, at enhederne skal kunne holde søen, men at de skal kunne løse deres opgaver under anvendelse af ombordværende våben- og sensorsystemer m.v.

I henhold til kontraktspesifikationen skal SF-300 enhederne som nævnt kunne operere i al slags forekommende vejr i danske farvande, nærmere specificeret som Østersøen, Kattegat, Skagerrak og den østlige del af Nordsøen. MCM-enhederne er dog pålagt den yderligere begrænsning, at både MRD'er og undervandsdrone er konstrueret til at kunne anvendes under vejrforhold til og med seastate 4. Denne begrænsning skyldes dels, at udsætning af grej fra MRD'erne skal foregå manuelt ligesom disse ifm. genforsyning m.v. har behov for at kunne gå langs siden af moderenheden, og dels faren for havari på den forholdsvis sårbare undervandsdrone under udsætning og bjærgning vha. skibets kran. MCM-operationer kræver dog generelt gunstige vejrforhold, og SF-300 MCM-rollens vejrmæssige begrænsninger vurderes derfor ikke at være væsentligt afvigende fra andre moderne MCM-enheder.

Praktiske erfaringer med SF-300 viser imidlertid, at vejrforholdene selv i nærområdet kan være på grænsen af det mulige under ekstreme forhold. SF-300 geografiske indsættelsesmuligheder uden for nærområdet kan udledes af et lasteliniezonekort, hvoraf fremgår, at både Kattegat og Østersøen tilhører den såkaldte "sommerzone". Som tillempet hovedregel vil SF-300 enheder således, med samme begrænsninger, som er gældende for danske farvande, kunne indsættes året rundt i relativt kystnære dele af de øvrige områder der har betegnelsen "sommerzone" og "tropisk zone", medens indsættelse i "årstidsbestemte vinterzoner" kun vil kunne foregå inden for disse områders definerede "sommerperiode". Det bør her bemærkes, at hele Middelhavsområdet er vejrmæssigt sammenligneligt med Østersøen og indre danske farvande.

Selvom SF-300 enhedernes sødygtighed således pålægger visse begrænsninger mht. geografisk mulige indsættelsesområder, vurderes det, at enhederne under normale / gunstige vind- og vejrforhold selv vil kunne forlægge til og fra et hvilket som helst operationsområde i verden. Også i denne forbindelse vil MCM-rollens MRD'er være en særligt begrænsende faktor, idet disse ikke kan transporteres ombord på moderenheden, men skal sejle selv eller medbringes i slæb. Ifm. en deployering af MCM-enheder over større

afstande må det derfor vurderes som mest hensigtsmæssigt at transportere MRD'erne ombord på et civilt fragtskib² eller et medfølgende støtteskib.

Som tidligere nævnt fokuseres der ifm. internationale operationer mere og mere på evnen til at udføre kystnære operationer ("Littoral Warfare"). Selvom der herved i NATO terminologi forstås operationer ud til 200 sm fra kysten, indebærer dette forhold i sig selv en udvikling i retning af øgede indsættelsesmuligheder for SF-300 uden for nærområdet.

Delkonklusion.

SF-300 enheder vil under normale vejrforhold kunne operere året rundt i relativt kystnære farvandsafsnit i de definerede sommer- og tropiske zoner, herunder bl.a. i hele Middelhavsområdet. Skibstypens sødygtighed åbner således for meget vide geografiske indsættelsesmuligheder uden for nærområdet. Operativ indsættelse af enheder i MCM-rollen vil dog være begrænset til forholdsvis gunstige vejrforhold. SF-300 enhederne vil under normale vejrforhold selv kunne forlægge til og fra et hvilket som helst operationsområde, men ifm. deployering af enheder i MCM-rollen over større afstande må der forudses behov for transport af MRD'er.

Temperaturkrav.

Ved vurderingen af et skibs geografiske indsættelsesmuligheder er der især tre temperaturmæssige forhold, som har betydning: lufttemperaturen, søkølevandstemperaturen og solstråling.

I overensstemmelse med kravet om sødygtighed gælder det, at SF-300 enhederne skal kunne operere under alle forekommende temperaturforhold i danske farvande, nærmere specificeret som Østersøen, Kattegat, Skagerrak og den østlige del af Nordsøen. Dette krav er nærmere specificeret i kontraktspesifikationen, hvoraf fremgår, at enhederne skal kunne operere i et miljø, hvor lufttemperaturen kan variere mellem -15°C og $+25^{\circ}\text{C}$ og søvandstemperaturen mellem 0°C og $+20^{\circ}\text{C}$. Gennemsnitlig solvarme er ansat til 900 W/m^2 .

SF-300 enhederne er udrustet med et klimaanlæg til ventilering, opvarmning, køling og befugtning af alle rum i apteringen samt til apparatkøling. Klimaanlægget er dimensioneret til, under ovennævnte konditioner, at kunne holde en fast temperatur i alle beboelses-, apparat- og opholdsrum på min. $+22^{\circ}\text{C}$ om

² Ifm. planlagt deployering af en SF-300 enhed i MCM-rollen til England i indværende år er denne løsning netop valgt (KL S. Henkel pers. comm. 1995).

vinteren og på max. +20°C om sommeren, medens bl.a. alle storesrum i forskibet skal kunne holdes frostfrie ved en lufttemperatur på -15°C. Enhedernes kølesystemer til maskineri og installeret udstyr m.v. er tilsvarende dimensioneret til at sikre optimal funktionering under ovennævnte temperaturkonditioner.

SF-300 enhedernes temperaturbetingede geografiske indsættelsesmuligheder kan således udledes af de i bilag 16 viste kort over isotermer for hhv. januar og juli måned. Som tillempet hovedregel vil SF-300 enhederne således, i deres nuværende konfiguration, kunne indsættes i farvandsafsnit nord for ca. 20°N hhv. syd for ca. 20°S i vinterhalvåret, medens de geografiske indsættelsesmuligheder på især den nordlige halvkugle i sommermånederne er væsentligt begrænset i forhold hertil. Det bemærkes især, at sommertemperaturene i hele Middelhavsområdet ligger over de specificerede grænser. Uden for ovennævnte områder vurderes en indsættelse af SF-300 enheder derimod ikke mulig uden forudgående tilpasning af det eksisterende klimaanlæg incl. apparatkøling samt af kølesystemer for motorer m.v. Hertil kommer, at skrogmaterialet GRP har problemer med stærk varme³, hvorfor der må forudses behov for at male skrog, dæk og overbygning med særlig sol-reflekterende maling forud for en evt. deployering til subtropiske og tropiske farvande, herunder også Middelhavsområdet i sommermånederne.

Ved søkølevandstemperaturer, som ligger væsentligt over de specificerede konditioner, må der endvidere forudses at ville ske et ydelsesfald på de eksisterende generatoranlæg. I sådanne situationer vil der derfor være behov for at tilføre enhederne yderligere generatorkapacitet for at sikre normale driftbetinger samt den nødvendige redundans⁴.

Delkonklusion.

SF-300 enheder vil i vintermånederne kunne indsættes i farvande nord for ca. 20°N hhv. syd for ca. 20°S. I sommermånederne er indsættelsesmulighederne derimod væsentligt begrænsede, og udelukker bl.a. hele Middelhavs-

³ ING H. Vibe-Hastrup, SMK pers. comm. 1995.

⁴ Ifm. overvejelser omkring de skibsmæssige konsekvenser af en evt. indsættelse af SF-300 MCM-enheder uden for nærområdet har det tidligere været foreslået at udtage gasturbinen og centerpropeller, for derved at skaffe plads til installation af et supplerende generatoranlæg i form af en mindre gasturbine (internt SMK notat af 4 NOV 1991). Dette forslag findes dog meget uheldigt, idet det ikke kun vil indebære en kompromittering af SF-300 konceptens grundlæggende krav om, at alle enheder skal være umiddelbart omskiftelige, men også vil begrænse muligheden for fleksibel indsættelse af enheder til at løse andre opgaver end deres aktuelle rollekonfiguration primært tilsigter.

regionen. Deployering til varmere områder vil kræve tilpasning af enhedernes eksisterende klimaanlæg incl. apparatkøling samt af kølesystemer til motorer m.v. Deployering til subtropiske og tropiske farvande incl. Middelhavsområdet i sommermånederne vil desuden kræve, at enhederne tilføres ekstra generatorkapacitet samt at skrog og overbygning males med sol-reflekterende maling.

Udholdenhed.

Det er ikke muligt at fastsætte kravet til enhedernes udholdenhed eksakt, idet dette selvsagt vil afhænge af den aktuelle mission samt en række ydre faktorer som antallet af deltagende enheder, trusselsniveau, mulighed for logistisk genforsyning m.v.

Som det fremgår af redegørelsen ansættes SF-300 enhedernes udholdenhed normalt til ca. 5 døgn uanset rollekonfiguration. Den begrænsende faktor i denne forbindelse er ikke så meget enhedernes ombordværende beholdning af forsyninger m.v., men derimod først og fremmest besætningens ringe størrelse. De 5 døgn er fastsat på baggrund af den forudsætning, at en SF-300 besætning til søs normalt arbejder i to-tørn. I situationer, hvor enheden skal udføre opgaver udover almindelig forlægning og overvågning, eller hvor det eksisterende trusselsniveau kræver bemanning af alle skibets våben- og sensorsystemer, vil det dog være nødvendigt at holde hele eller i det mindste hovedparten af besætningen på post. I sådanne situationer vil besætningen forholdsvis hurtigt nedslides.

Under normale omstændigheder må en sammenhængende periode på ca. 5 døgn mellem anløb af havn eller støtteskib anses for rimelig. Afhængig af situationen vurderes det dog, at perioden vil kunne udvides op til max. 7 døgn. Det er i denne forbindelse vigtigt at understrege, at der ikke er tale om et særskilt SF-300 problem, men at en tilsvarende begrænset udholdenhed gælder for alle mindre krigsskibstyper. Da forlægningsperioden til og fra operationsområdet indgår i ovennævnte periode, vil den periode, hvori enheden rent faktisk kan være til stede og løse opgaver i operationsområdet ("on task" perioden), således være max. 7 døgn, men aftagende med øget afstand mellem operationsområdet og enhedens forsyningshavn eller støtteskib.

Sammenlignet med større skibe er udholdenheden således begrænset, men de væsentligt mindre driftsomkostninger, som er forbundet med indsættelse af SF-300 enheder, tillader til gengæld samtidig deployering af to eller flere enheder, som ved at afløse hinanden vil gøre det muligt at opretholde én enhed kontinuerligt "on task" i en længere sammenhængende periode. Den optimale løsning vurderes dog at være en samtidig deployering af tre eller flere enheder,

idet dette antal vil sikre kontinuerlig opretholdelse af min. 1-2 enheder "on task", samtidig med at det tilgodeser behovet for udførelse af længerevarende vedligeholdelsesarbejder, eftersyn m.v. På baggrund af erfaringer fra Golfen samt udsendelse af bl.a. tyske MCM-enheder⁵, må en personelmæssig omskiftningsperiode på ca. 3 mdr. generelt anses for hensigtsmæssig. Henset til SF-300 enhedernes særdeles gode underbringelsesforhold vurderes denne periode dog at kunne forlænges yderligere⁶.

Den ovenfor skitserede løsning forudsætter, at der inden for rimelig afstand fra operationsområdet er mulighed for regelmæssige anløb af havn mhp. genforsyning og vedligeholdelse samt hvile og adspredelse for besætningen i afløste enheder.

Delkonklusion.

Uanset rollekonfiguration må SF-300 enhedernes udholdenhed generelt ansættes til max. 7 døgn incl. forlægnings tiden mellem operationsområdet og enhedens støttefaciliteter. Kontinuerlig tilstedeværelse og løsning af opgaver i operationsområdet kræver derfor deployering af min. 2 og fortrinsvis 3 eller flere enheder, som på tørrn kan deltage i løsning af pgl. opgave. En personelmæssig omskiftningsperiode på ca. 3 mdr. vurderes som hensigtsmæssig, men vil for SF-300 enheders vedkommende kunne udvides. Ovennævnte operationsmønster er baseret på forudsætningen om mulighed for regelmæssige havneanløb.

Evne til at løse pålagte opgaver.

Evnen til at løse pålagte opgaver afhænger af en lang række faktorer, herunder især skibstypens evne til at operere i pgl. farvandsafsnit (jf. ovenstående), den materielmæssige udrustning samt evnen til samarbejde, uddannelsesniveau m.v. I dette punkt analyseres fortrinsvis SF-300 skibstypens materielmæssige udrustning sammenlignet med andre skibstyper, som kan forventes indsat til løsning af samme type opgaver i internationalt regi. De enkelte rolles mulighed for indsættelse i relation til NATO's maritime reaktionsstyrker og de forskellige maritime missioner i øvrigt vurderes særskilt i kapitel V.

⁵ Fregattenkapitän J. Krambeer pers. comm. 1995.

⁶ Den øvre tidsmæssige grænse for anvendelse af personellet vil svare til farvandsovervågningsenhederne, der med nugældende arbejdstidsregler i fredstid max. kan yde 150 sejldage/enhed/år (SOK 1994, pp. IV-12 - IV-13).

Farvandsovervågningsrollen (grundenhed)

En lang række af de opgaver, som SF-300 enhederne i farvandsovervågningsrollen til daglig løser i nærområdet, kan ligeledes forudses at skulle løses i internationalt regi.

Det er karakteristisk for SF-300 projektet, at den del af grundenhedens materieludrustning, som ikke ændres ved rolleskift, i meget vid udstrækning er optimeret til de mere krævende rollekonfigurationer. Skibets radar- og øvrige sensorsystemer er således optimeret til kamprollen og en sammenligning med andre landes "patruljefartøjer" bekræfter SF-300 enhedernes markante fortrin på det varslings- og overvågningsmæssige område. Tilsvarende er den fuldautomatiske 76mm OTO MELARA SRGM kanon en meget kraftig bevæbning for et "patruljefartøj". Herudover bør især skibstypens udholdenhed, sødygtighed og fart samt den store gummibåds kapacitet og søegenskaber, herunder også muligheden for udsætning og bjærgning i selv kraftig sø, fremhæves blandt farvandsovervågningsrollens fortrin.

Enheder i farvandsovervågningsrollen må derfor i materielmæssig henseende vurderes som særdeles velegnede til at deltage i løsning af opgaver i internationalt regi. Hovedparten af opgaverne i internationalt regi, heriblandt også krisehåndtering, må imidlertid forudses at skulle kunne løses under et trusselsniveau, som overstiger rollens meget begrænsede evne til selvforsvar. Det vurderes, at en tilførsel af STINGER missiler, ligesom i korvetterne af NIELS JUEL-kl. under disses indsættelse i Golfen og i Adriaterhavet, til en vis grad vil kunne kompensere for enhedernes begrænsede evne til selvforsvar, men efter færdigudvikling af øvrige militære roller må disse generelt vurderes bedre egnede til indsættelse i internationalt regi. En anden løsning vil evt. være at definere en særlig "kriseovervågningsrolle", hvor en standard farvandsovervågningsenhed (grundenhed) forstærkes med et SAM-system i den p.t. tomme containerposition på agterdækket og i øvrig materielmæssig henseende optimeres til indsættelse i krise- og konfliktområder. Denne løsning vil tillige sende et "fredeligere" og dermed også politisk mere acceptabelt signal, end indsættelse af egentlige kampenheder i en krisesituation.

Delkonklusion.

SF-300 skibstypens generelle karakteristika og grundenhedens materielmæssige udrustning gør enheder i farvandsovervågningsrollen særdeles velegnede til at deltage i løsning af en lang række opgaver i internationalt regi. Anvendelsesmulighederne begrænses dog af rollens beskedne evne til selvforsvar, som kun tillader indsættelse under fredsforhold eller i krisesituationer

med et lavt trusselsniveau. Rollens selvforsvarsevne vil kunne forbedres gennem tilførsel af STINGER missiler. Til indsættelse i situationer med højere trusselsniveau må øvrige militære roller eller udvikling af en særlig "kriseovervågningsrolle" med forøget selvforsvarsevne dog anbefales.

Kamprollen.

SF-300 enheder i kamprollen er optimeret til at løse en række opgaver, som ligeledes kan forudses at skulle kunne løses i internationalt regi i krise- og konfliktsituationer.

Som tidligere nævnt er SF-300 projektets radar- og øvrige sensorudrustning netop optimeret til kamprollen, og en sammenligning med andre NATO missilbådstyper viser da også, at SF-300 enheder i kamprollen er særdeles godt udrustet til varsling mod samt overvågning og identifikation af såvel skibe som fly. Hovedbevæbningen på 8 langtrækkende HARPOON SSM med nyeste ildledning, der tillader fuld udnyttelse af missilsystemets avancerede egenskaber, samt det langtrækkende og effektive torpedosystem giver SF-300 enheder i kamprollen en offensiv slagkraft, som overgår langt de fleste traditionelle missilbådstyper. Tilsvarende betyder udrustningen med NATO SE-ASPARROW SAM-systemet, at SF-300 enhederne opnår en god egenbeskyttelse og tillige vil være i stand til at yde effektivt luftforsvar til andre skibe i deres umiddelbare nærhed. Sammenholdt med skibstypens gode varslingskapacitet, ringe signaturprofiler og øvrige modmidler vurderes det derfor, at SF-300 enheder i kamprollen vil have en bedre overlevelsessevne i situationer med et højt trusselsniveau, end mere traditionelle missilbåde. Endelig betinger SF-300 skibstypens generelle karakteristika, at enhederne besidder en væsentligt bedre sødygtighed og udholdenhed end typiske missilbådstyper. Sammenfattende må det derfor vurderes, at SF-300 enheder i kamprollen besidder en såvel offensiv som defensiv kapacitet, der modsvarer langt større skibe som korvetter og fregatter, og enhederne vil derfor i relativt kystnære farvandsafsnit kunne indsættes til løsning af samme typer opgaver, som normalt forudses løst af større skibe.

Mange af de opgaver, som kan forudses at skulle løses i internationalt regi i krise- og konfliktsituationer forudsætter imidlertid, at deltagende enheder er i stand til at udføre boarding, overføre forsyninger eller yde anden form for assistance til andre enheder til søs. Det må derfor vurderes som en alvorlig svaghed, at kamprollen ikke i sin nuværende konfiguration er udrustet med en stor gummibåd. Der bør derfor udvikles mulighed for at medtage en stor gummibåd, evt. blot ophængt i beslag på hækken. Udsætning bør fortrinsvis

kunne foretages med kran, som vurderes at kunne installeres oven på torpedocontaineren, alternativt manuelt vha. bom el. lign.

Delkonklusion.

SF-300 enheder i kamprollen besidder en væsentligt bedre sødygtighed og udholdenhed end traditionelle missilbåde, samt en såvel offensiv som defensiv kapacitet, der modsvarer langt større skibe som korvetter og fregatter. Enhederne vil derfor være meget velegnede til at deltage i løsning af opgaver i internationalt regi, også i krise- og konfliktsituationer med et forholdsvis højt trusselsniveau. Deltagelse i internationale operationer må dog forudses at stille krav om evnen til at kunne udføre boarding og assistance til andre enheder m.v., hvorfor der bør udvikles mulighed for, at SF-300 enheder i kamprollen kan medtage en stor gummibåd.

ASW-rollen.

Mange lande råder over små og effektive kystubåde, som er i stand til at operere i læge og kystnære farvandsafsnit, hvor deres lokalisering ofte vil være yderligere besværliggjort ved forekomsten af akustiske lagdelinger m.v. I krise- og konfliktsituationer vil tilstedeværelsen af sådanne små kystubåde derfor kunne udgøre et væsentligt usikkerhedsmoment og en latent trussel mod den civile skibsfart samt mod indsatte flådestyrker i området. Afhængig af situationen må det derfor forudses, at en indsættelse af maritime styrker til løsning af opgaver i internationalt regi også vil stille krav om disse styrkers evne til lokalisering, overvågning og - ultimativt - bekæmpelse af ubåde, såvel til havs som i kystnære farvandsafsnit.

Som tidligere nævnt er VDS-systemer optimeret til detektion og målfølgning af ubåde i "vanskelige" havområder med akustiske lagdelinger. Der er dog almindeligvis tale om forholdsvis store og tunge systemer, som derfor typisk er installeret i større skibe, der vil kunne have problemer med at anvende denne kapacitet i kystnære farvande. I de senere år har anvendelsen af ny teknologi imidlertid også muliggjort installation af VDS-systemer i mindre enheder som f.eks. SF-300, men udbredelsen heraf er stadig relativt begrænset⁷. I forbindelse med den almindelige internationale fokusering på "Littoral Warfare" vil SF-300 enheder i ASW-rollen derfor, efter tilgang af ASW-torpedoer,

⁷ Som et kendt eksempel på en anden mindre skibstype, der er udrustet med VDS, kan bl.a. nævnes de moderne svenske kystkorvetter af STOCKHOLM-kl.

ningselement vil SF-300 enheder i MCM-rollen også i sådanne situationer være mindst lige så velegnede som de mere traditionelle MCM-enheder. For at tilgodese anvendelsen af minedykkere bør MCM-modulet dog også tilføres en dekompressionstank.

Gennemførelse af MCM-operationer forudsætter normalt luftoverlegenhed i operationsområdet, hvilket tydeligt ses afspejlet i typiske MCM-enheders meget begrænsede varslings- og selvforsvarskapacitet. Som tidligere nævnt er SF-300 sensorsystemer optimeret til kamprollen, hvilket giver enhederne i MCM-rollen en atypisk god varslings- og overvågningskapacitet. Ved sammenligning med andre MCM-enheder kan det ligeledes konstateres, at SF-300 enhederne besidder en atypisk kraftig bevæbning. SF-300 enheder i MCM-rollen besidder således en markant bedre selvforsvarsevne end de mere traditionelle MCM-enheder, som de kan forudses at skulle samarbejde med ifm. deltagelse i løsning af opgaver i internationalt regi.

I kraft af deres meget atypiske våben- og sensorsystemer samt fart m.v. vil SF-300 enheder i MCM-rollen samtidig kunne anvendes fleksibelt til løsning af andre opgaver, herunder bl.a. overvågnings- og embargooperationer, hvilket udvider deres anvendelsesmuligheder ganske betydeligt i forhold til traditionelle MCM-enheder.

Endelig må en indsættelse af MCM-enheder uden for nærområdet vurderes som yderst relevant, idet MCM-operationer almindeligvis opfattes som forholdsvis "fredelige", og derfor har stor politisk accept.

Delkonklusion.

Ved indsættelse uden for nærområdet kan SF-300 MCM-konceptens primære metode næppe forventes anvendt, og MCM-operationer må derfor normalt forudses at være meget tidskrævende. SF-300 enheder i MCM-rollen vil dog alligevel rangere blandt NATO's mest velegnede MCM-enheder til indsættelse i internationalt regi, især efter tilgang af et minestrykningselement. Det er dog påkrævet at tilføre MCM-rollen en dekompressionstank. SF-300 skibstypens generelle karakteristika sammenholdt med MCM-rollens atypisk gode varslings-, overvågnings- og selvforsvarskapacitet bevirker, at enheder i denne rolle fleksibelt vil kunne indsættes i internationalt regi til at løse deres primære opgave eller til at deltage i løsning af andre opgaver, også i krise- og konflikt-situationer med et forholdsvis højt trusselniveau.

Fleksibilitet.

Kravet om fleksibilitet, dvs. evnen til at kunne tilpasse sig en situations udvikling, er særdeles vigtigt ifm. maritime enheders deltagelse ved løsning af opgaver i internationalt regi. Dette gælder især ved løsning af opgaver, som er relateret til krisehåndtering.

SF-300 skibstypens standardiserede udrustning og egenskaber giver enhederne i de enkelte rollekonfigurationer en lang række åbenlyse fortrin frem for mere traditionelle enheder, som er konstrueret med henblik på at skulle løse specifikke opgaveområder. Som udprægede eksempler herpå kan nævnes minelægnings- og MCM-rollerens atypisk gode varslings- og overvågningskapacitet, kraftige bevæbning og høje fart, som muliggør, at disse enheder umiddelbart vil kunne indsættes til løsning af andre opgaver end deres aktuelle rollekonfiguration primært tilsigter. SF-300 enhederne må alene på denne baggrund vurderes at være meget fleksible.

Skibstypens evne til fleksibelt at tilpasse sig en situations udvikling vil kunne udnyttes optimalt, såfremt enhederne deployeres sammen med flere forskellige typer moduler, hvorved der vil kunne skabes forudsætning for at foretage rolleskift i indsættelsesområdet. I yderste konsekvens ville SF-300 enhederne herved f.eks. i en krises indledende fase kunne indsættes i farvandsovervågningsrollen, og i takt med en evt. tilspidsning af krisen foretage rolleskift for at operere i kamp- eller ASW-rollen. Efter en konflikts ophør ville enhederne så atter kunne foretage rolleskift mhp. indsættelse i "Post-conflict Peacebuilding" operationer, eksempelvis i MCM- eller forureningsbekæmpelsesrollen. En så fleksibel anvendelse af SF-300 koncepten uden for nærområdet vil selvsagt kræve et meget betragteligt logistisk back-up, herunder omfattende assistance fra MOVA samt opbevarings- og støttefaciliteter i form af et specielt hertil indrettet støtteskib⁸ eller alternativt placeret i land.

Delkonklusion.

SF-300 skibstypens generelle karakteristika og standardiserede udrustning tillader, at enheder i de forskellige roller også vil kunne indsættes fleksibelt til løsning af andre opgaver end deres primære. Alene herved besidder enhederne evnen til fleksibelt at tilpasse sig en situations udvikling. Dette understreger SF-300 konceptens egnethed i internationalt regi, herunder også ved løsning af opgaver, som er relateret til krisehåndtering. Flexibelt rolleskift i

⁸ Som nævnt i indledningen findes en nærmere konkretisering af mulighederne for udvikling og udrustning af et sådant støtteskib at ligge uden for rammerne af nærværende opgave.

indsættelsesområdet vil endvidere være muligt, såfremt enhederne deployeres sammen med forskellige typer moduler. SF-300 konceptens fleksibilitet vil herved kunne udnyttes optimalt, men løsningen vil kræve et meget stort logistisk back-up.

Varsling, overvågning og identifikation.

Hovedparten af SF-300 projektets sensorsystemer er tilknyttet grundenheden, hvilket indebærer, at alle enheder, uanset aktuel rollekonfiguration, er udrustet med samme moderne og meget alsidige sensorsystemer. Som nævnt omfatter SF-300 enhedernes sensorsystemer avancerede radarsystemer til varsling, overvågning og følgeing af såvel luft- som overflademål, IFF-systemer til automatisk identifikation af egne skibe og fly samt af civile fly, et avanceret passivt ESM-system til varsling mod og identifikation af fremmede radarudsendelser, samt elektrooptiske sensorer (både I/R- og dagslys TV-kamera), som er velegnede til visuel varsling, overvågning og identifikation under normale lysforhold incl. mørke. Samtlige enheder er endvidere udrustet med skrogmonteret sonar.

Ved sammenligning med udvalgte sammenlignelige NATO skibstyper kan det konstateres, at SF-300 enhederne er særdeles veludrustede med sensorer i forhold til mere traditionelle skibe, som modsvarer pgl. rollekonfiguration, og desuden er i besiddelse af et antal yderligere sensorer, som ikke normalt forefindes i sådanne skibstyper. SF-300 enhedernes sensorudrustning kan således bedst sammenlignes med udrustningen i langt større skibe som korvetter og fregatter.

Som en af de få, men til gengæld alvorlige, mangler på sensorsiden må dog især fremhæves SF-300 enhedernes manglende udrustning med NATO's kryptograferede identifikationssystem til fly (IFF "Mode 4"), hvilket især ifm. gennemførelsen af store komplekse "joint" operationer vil medføre en forøget risiko for engagement af egne fly.

Muligheden for anvendelse af passive E/O-sensorer har særlig stor betydning ifm. overvågnings- og krisehåndteringsoperationer. Som nævnt er SF-300 enhedernes E/O-sensorer fortrinsvis beregnet til anvendelse ifm. skydning med 76mm kanonen, og anvendelsen af det meget bekostelige I/R-kamera begrænses yderligere af den nuværende types forholdsvis begrænsede levetid. For at optimere enhedernes evne til visuel identifikation og overvågning i mørke, uden samtidig at risikere nedslidning af denne meget vigtige våbensensor, skal det derfor anbefales, at SF-300 enhederne udrustes med et FLIR-kamera af tilsvarende type, som p.t. er installeret i søværnets korvetter og inspektionsskibe m.v.

Ifm. deltagelse i en kompleks operation i multinational ramme vil det imidlertid ikke være tilstrækkeligt, at enhederne baserer sig på oplysninger fra egne sensorsystemer alene. I sådanne situationer vil der tillige være behov for at kunne udnytte og bidrage til opbygningen af et fælles "real-time" luft- og overfladebillede over operationsområdet. Det nationalt danske datalink-system (CEPLO-link) muliggør udveksling af målspons- og andre taktiske informationer mellem danske enheder og den landbaserede RDN CCIS organisation, men giver ikke i sin nuværende konfiguration mulighed for interoperabilitet med allierede enheder, der er udrustet med NATO's standard LINK 11 system. Denne mangel vurderes som en meget alvorlig svaghed, men et antal modulariserede LINK 11 systemer, som bl.a. vil kunne installeres i SF-300 enheder, der udsendes for at deltage i løsning af opgaver i internationalt regi, er p.t. under anskaffelse⁹.

Delkonklusion.

Uanset rollekonfiguration er SF-300 enhederne udrustet med moderne og meget alsidige såvel aktive som passive sensorsystemer, der modsvarer udrustningen i langt større skibe som korvetter og fregatter. SF-300 enhedernes evne til varsling, overvågning og identifikation er således særdeles god. Ved deltagelse i især komplekse multinationale operationer vil der dog være behov for at tilføre enhederne yderligere sensorudrustning m.v. i form af IFF "Mode 4", FLIR-kamera (primært for at undgå nedslidning af FLEXFIRE I/R-kamera) samt LINK 11 interoperabelt datalinkudstyr (p.t. under anskaffelse).

Kommunikation.

SF-300 projektets kommunikationssystemer er ligeledes tilknyttet grundenheden, hvilket indebærer, at alle enheder, uanset aktuel rollekonfiguration, er udrustet med samme moderne og meget alsidige kommunikationsudstyr, som muliggør ekstern kommunikation på såvel militære (HF, VHF og UHF) som civile (civil maritim VHF og NMT mobiltelefon) frekvenser. Alt militært udstyr er forsynet med NATO standard kryptograferingsforsatser. I forhold til andre sammenlignelige skibstyper må SF-300 enhederne derfor generelt vur-

⁹ SMK har p.t. kontraheret tre LINK 11 systemer til installation i korvetter af NIELS JUEL-kl. Herudover er der afsat midler til anskaffelse af yderligere fire anlæg, der fleksibelt skal kunne installeres i enheder, som indgår i NATO reaktionsstyrker m.v., herunder bl.a. også SF-300 enheder. Disse anlæg forventes kontraheret i indværende år mhp. levering medio 1996. Anskaffelse af mobile LINK 11 anlæg til bl.a. MOBA og flyvevåbnets HAWK eskadriller er endnu på projektstadiet (ING P. E. Jensen, SMK pers. comm. 1995).

deres at være særdeles veludrustede på det kommunikationsmæssige område¹⁰. Blandt manglerne må dog især fremhæves militært satellit kommunikationsudstyr samt manglende mulighed for afvikling af kryptograferet HF voice og UHF RATT¹¹ kommunikation. Ved indsættelse uden for nærområdet vil der desuden være behov for at installere et mobiltelefonsystem med lokal dækning samt, afhængig af operationstypen, en ekstra civil VHF med specielle frekvenser til kommunikation med civile fly og en båndoptager til monitorering af radiokommunikation.

Som anført ovenfor giver det nationalt danske datalink-system ikke i sin nuværende konfiguration mulighed for interoperabilitet med allierede enheder, der er udrustet med NATO's standard LINK 11 system. Såfremt der installeres et civilt satellit kommunikationsudstyr, som forsynes med et særligt modem, vil datalink-systemet imidlertid kunne anvendes til at formidle klassificeret kommunikation¹² direkte mellem den udsendte SF-300 enhed og RDN CCIS organisationen over selv meget store afstande. Herved vil SOK opnå mulighed for at følge situationens øjeblikkelige udvikling i indsatsområdet, hvilket især i krisehåndteringssituationer må vurderes af uvurderlig betydning, idet det bl.a. åbner mulighed for umiddelbar udstedelse eller justering af allerede givne forholdsordrer.

Såfremt det medfølgende MOVA team ikke installeres ombord i et militært støtteskib med tilstrækkelige kommunikationsfaciliteter, men f.eks. opererer fra land, vil det kunne være påkrævet at medsende en kommunikationsvogn fra MOBA, for bl.a. at tilgodese kravet om kryptograferet voice kommunikation mellem enhederne og støtteorganisationen.

Endelig må der, afhængig af indsættelsesområdet, forudses behov for tolkebistand mhp. at sikre mulighed for kommunikation med civile og ikke-allierede skibe og fly m.v.

Delkonklusion.

Uanset rollekonfiguration er SF-300 enhederne veludrustede med kommunikationsudstyr, som muliggør etablering og opretholdelse af sikker kommunikation med såvel militære som civile skibe, fly og landstationer m.v. Ved indsættelse uden for nærområdet bør enhederne dog tilføres yderligere udrustning i form af militært og/civilt (incl. modem) satellit kommunikationsudstyr for hurtig kommunikation med SOK, mulighed for afvikling af

¹⁰ SF-300 enhederne er således også udrustet med flere kommunikationssæt, end der normalt forefindes i f.eks. MCM-enheder (N. C. Wang 1992, p. 49).

¹¹ Kryptograferet fjernskriver kommunikation inden for en maritime styrke.

¹² Til og med klassifikationsgraden FORTROLIGT.

kryptograferet HF voice og UHF RATT kommunikation, mobiltelefonsystem med lokal dækning, civil VHF med specielle flyfrekvenser samt båndoptager til monitorering af radiokommunikation. Medfølgende MOVA team skal sikres tilstrækkelig kommunikation, evt. ved deployering af MOBA kommunikationsvogn. Behov for tolkeassistance må forudses.

Generelle logistiske krav.

Indsatsevne.

Indledningsvis medfører kravet om insatsevne, at det skal indgå i overvejelserne omkring udvælgelsen af enheder, som skal udsendes til at indgå i NATO RF eller til deltagelse i løsning af øvrige opgaver i internationalt regi, at de ikke må have udestående vedligeholdelsesarbejder, periodiske eftersyn eller i øvrigt være pålagt væsentlige operative begrænsninger. Tilsvarende gælder det, at sådanne begrænsninger heller ikke må være umiddelbart forstående. Ved længerevarende udsendelser uden for nærområdet kan det imidlertid ikke undgås, at der opstår behov for at udføre større vedligeholdelsesarbejder og eftersyn m.v.¹³ Som tidligere anført vil det kræve en samtidig deployering af 3 eller flere SF-300 enheder for at kunne opretholde min. 1-2 enheder kontinuerligt "on task", samtidig med at behovet for udførelse af længerevarende vedligeholdelsesarbejder og eftersyn m.v. tilgodeses.

Som nævnt bevirker SF-300 enhedernes reducerede bemanning, at de i meget vid udstrækning er afhængige af eksternt vedligeholdelsesstøtte, hovedsageligt fra MOVA. Ifm. en udsendelse uden for nærområdet må det derfor vurderes for absolut påkrævet at deployere et MOVA team¹⁴, som kan operere fra et medfølgende støtteskib og / eller fra en FLS i land. Ifm. torpedomissilbådenes årlige deltagelse i øvelse "BOLD GAME" udrustes en minelægger af FALSTER-kl. normalt som depot-/støtteskib med et MOVA team ombord. Denne løsning forekommer derfor umiddelbart nærliggende, men er dog langt fra optimal. Årsagen hertil er primært, at FALSTER-kl. ikke har mulighed for at ombordtage MOVA's standardcontainere¹⁵, som indeholder de nødvendige værksteds-, depot- og beboelsesfaciliteter m.v. for medsendt støttepersonel.

¹³ Således gennemgik OLF i under udsendelsen til Golfen bl.a. en periodiske dokning (PD) på et civilt værft i De Forenede Arabiske Emirater (SOK 1991).

¹⁴ Ifm. overvejelserne omkring en deployering af SF-300 enheder til Donau i 1993 blev det vurderet, at udsendelsen af det herfor nødvendige MOVA team kun i begrænset omfang ville reducere mulighederne for fortsat at vedligeholde de hjemlige SF-300 enheder, forudsat at tilstrækkelige reservedele blev tilvejebragt (2.ESK 1993, p. 7).

¹⁵ MOVA's standardcontainere er normalt placeret på lastbiler med vekselad.

af en betydelig supplementsbeholdning af vitale reservedele, særligt udstyr m.v., som sammen med øvrige forsyninger vil skulle oplægges ombord i et medfølgende støtteskib eller i land. Muligheder for HNS må forudses at kunne være begrænsede, men bilaterale aftaler med øvrige deltagerlande vil kunne bidrage til at sikre enhedernes behov for logistisk støtte. Forud for udsendelse bør SF-300 enheder udrustes med en kompressor til genopfyldning af røg- og svømmedykkerflasker.

Standardisering.

SF-300 enhedernes fremdrivnings- og hjælpemaskineri anvender NATO standard gasolie af typen F-75, ligesom også anvendte smøreolier m.v. i meget vid udstrækning er NATO standard. Den proviant, som normalt medgives enhederne, eller som indkøbes lokalt, vil typisk variere meget afhængig af pgl. enheds nationalitet. På trods heraf må det vurderes, at det i nødvendigt omfang også på det proviantmæssige område vil være muligt at anvende "Cross-servicing" proceduren inden for en multinational flådestyrke.

SF-300 enhederne lever endvidere på det våben- og ammunitions-mæssige område op til kravet om standardisering inden for NATO, idet hovedvåben-systemerne som bl.a. 76mm OTO MELARA kanonen med tilhørende ammunitionstyper, HARPOON og NATO SEASPARROW missiler samt NATO SEAGNAT chaffraketter efterhånden finder så bred anvendelse i de forskellige NATO medlemslandenes flåder, at de med rette kan betegnes som NATO standard. I denne henseende udgør SF-300 MCM-rollen dog en undtagelse, idet 76mm kanonen, som tidligere nævnt, udgør en for MCM-enheder atypisk kraftig armering, hvorfor muligheden for gensidig udveksling af ammunition ikke kan forventes at være til stede inden for en multinational MCM-styrke som f.eks. STANAVMINFOR.

Til gengæld er en meget betydelig del af SF-300 enhedernes standardudrustning, herunder ikke mindst de teknologisk komplicerede C³-, kommunikations- og SCSS-systemer samt adskillige af de delkomponenter, som indgår i de forskellige rollers moduludrustning, og ildledelsessystemer m.v. til flere af ovennævnte våbensystemer, produceret i Danmark og / eller Sverige, og lever derfor ikke op til kravet om standardisering. Endvidere afviger også SF-300 grundenhedens sensorsystemer væsentligt fra de sensorsystemer, som er installeret i sammenlignelige skibstyper inden for NATO. Interoperabiliteten af hovedkomponenter, reservedele m.v. må således vurderes at være yderst begrænset, hvilket svækker muligheden for at udnytte "Cross-servicing" proceduren inden for multinationalt sammensatte flådestyrker, hvori der indgår SF-300 enheder. Dette forhold stiller store krav til den nationale selvforsyningssevne

mht. reservedele, hvilket skal sammenholdes med det yderligere problem, at SF-300 enhederne normalt kun medfører en meget begrænset reservedelsbeholdning og at reservedele til SF-300 enhederne i øvrigt endnu ikke lagerføres i søværnet i tilstrækkeligt omfang. En indsættelse af SF-300 enheder uden for nærområdet vil derfor kræve opretholdelse af gode forsyningslinier til og fra Danmark samt, for at undgå en reduktion af det hjemlige beredskab, indkøb af ekstra reservedele.

Endelig indeholder kravet om standardisering også krav om anvendelse af ensartede procedurer. Hertil skal blot bemærkes, at søværnet i videst mulig udstrækning anvender standardiserede NATO procedurer, som bl.a. indøves gennem omfattende øvelsesaktivitet med NATO allierede. Dette krav vurderes derfor ikke at frembyde noget problem ifm. en evt. indsættelse af SF-300 enheder uden for nærområdet.

Delkonklusion.

SF-300 enhederne lever generelt godt op til standardiseringskravet f.s.v.a. forsyningsgenstande som drivstof, smøreolier, proviant samt missiler og øvrig ammunition (excl. MCM-rollen), hvilket tillader udnyttelse af "Cross-servicing" proceduren. Tilsvarende gælder for SF-300 hovedvåbensystemer. Her synes skibstypens standardiseringsgrad dog at høre op, idet hovedparten af den avancerede og reservedelskrævende teknologiske udrustning afviger væsentligt fra øvrige NATO enheder. Dette stiller store krav til den nationale selvforsyningssevne mht. reservedele. Indsættelse af SF-300 enheder uden for nærområdet vil derfor kræve gode forsyningslinier til / fra Danmark samt anskaffelse af ekstra reservedele.

Andet.

Baseret på erfaringer fra bl.a. korvetternes indsættelse i Golfen og i Adriaterhavet, må der forudses behov for underbringelse af ekstra personel ombord. Afhængig af opgavens karakter vil behovet for ekstra personel eksempelvis kunne omfatte 1-2 frømand til at assistere ved udførelse af boarding samt tolk, læge, politifolk, toldere eller teknisk personel ifm. reparation m.v. SF-300 enhedernes kapacitet til underbringelse af ekstra personel afhænger af aktuel rollekonfiguration, og varierer fra 10 personer i farvandsovervågningsrollen til 0 personer i kamp-, minelægnings- og MCM-rollerne. SF-300 enhedernes besætning er i forvejen reduceret til det absolut nødvendige antal, og det vil derfor ikke være muligt at opnå en forøget underbringelseskapacitet gennem yderligere reduktion af besætningen. Eneste mulighed for permanent

underbringelse af ekstra militært personel i ovennævnte bemandskrævende roller vurderes derfor at være, at lade dette personel indgå i besætningen på de mindre uddannelseskrævende poster, og således løse disse opgaver sideløbende med deres primære funktion ombord. Det vurderes således ikke at ville være forbundet med væsentlige vanskeligheder at lade frømænd og militære tolke m.v. indgå i rør- og udkigstønnen. Behovet for underbringelse af eksternt teknisk personel bør begrænses mest muligt, men vil næppe helt kunne undgås. I kortere perioder vurderes problemet dog at kunne løses på ad hoc basis.

Delkonklusion.

Ved deltagelse i løsning af opgaver i internationalt regi må der forudses behov for underbringelse af ekstra personel. SF-300 enheder i kamp-, mine-lægnings- og MCM-rollerne har ingen ledig underbringelseskapacitet og besætningen kan ikke reduceres yderligere. Behovet skal derfor begrænses mest muligt og vil da i kortere perioder kunne løses ad hoc. I mere permanente tilfælde bør ekstra militært personel indgå i enhedernes besætning.

SAMMENFATTENDE VURDERING

Generelt.

SF-300 skibstypens sødygtighed tillader, at enhederne under normale/gunstige vejrforhold selv vil kunne forlægge til og fra ethvert operationsområde, og under normale vejrforhold vil kunne operere året rundt i relativt kystnære farvandsafsnit inden for de definerede sommer- og tropiske zoner. Enheder i MCM-rollen udgør dog en undtagelse, idet operativ indsættelse af disse kræver forholdsvis gunstige vejrforhold (seastate 4), ligesom der ved deployering over større afstande vil være behov for transport af MRD'erne. Skibstypens geografiske indsættelsesmuligheder begrænses imidlertid yderligere af de eksisterende kølesystemers kapacitet, som i vinterhalvåret tillader indsættelse i farvande nord for ca. 20°N hhv. syd for ca. 20°S, medens indsættelsesmulighederne i de varme sommermåneder er væsentligt begrænsede i forhold hertil, og bl.a. udelukker hele Middelhavsregionen. Sammenfattende vurderes det, at de mulige geografiske rammer for en indsættelse af SF-300 enheder uden for nærområdet er meget vide og hovedsageligt begrænses af de temperaturmæssige forhold. Enhederne vil således f.eks. under normale vejrforhold kunne operere året rundt i Middelhavsområdet, men i sommer-

månederne vil en indsættelse i dette område kræve tilpasning af det eksisterende klimaanlæg incl. apparatkøling samt af kølesystemer til motorer m.v., ligesom der må forudses behov for at tilføre enhederne ekstra generatorkapacitet samt at skrog, dæk og overbygning males med speciel sol-reflekterende maling.

SF-300 enhedernes udholdenhed må generelt ansættes til max. 7 døgn incl. forlægningsstiden mellem operationsområdet og enhedens støttefaciliteter. Kontinuerlig tilstedeværelse og løsning af opgaver i operationsområdet vil derfor kræve deployering af min. 2 enheder, som på tårn kan deltage i løsning af pgl. opgave. Ved længerevarende udsendelse vil der være behov for at kunne udføre større rutinemæssige eftersyn og vedligeholdelsesarbejder m.v., og opretholdelse af kontinuerlig indsats vil i så tilfælde kræve deployering af min. 3 enheder. En personelmæssig omskiftningsperiode på 3 mdr. vurderes som hensigtsmæssig, men vil om nødvendigt kunne udvides.

SF-300 skibstypens radar- og øvrige sensorsystemer er hovedsageligt optimeret til kamprollen, og alle enheder, uanset rollekonfiguration, besidder i kraft heraf en særdeles god evne til varsling-, overvågning og identifikation. Alle enheder er tilsvarende veludrustede med kommunikationsudstyr, som muliggør etablering og opretholdelse af sikker kommunikation med såvel militære som civile skibe, fly og landstationer m.v. Såfremt enhederne skal kunne indgå som fuldt integrerede elementer i en multinational flådestyrke, hvilket især vil være påkrævet ifm. deltagelse i komplekse operationer i internationalt regi, vil det imidlertid kræve, at de tilføres flg. ekstra sensor- og kommunikationsudstyr: LINK 11 interoperabelt datalinkudstyr (p.t. under anskaffelse), IFF "Mode 4" samt mulighed for afvikling af kryptograferet HF voice og UHF RATT kommunikation. Ved indsættelse uden for nærområdet må det endvidere anbefales at tilføre enhederne ekstra udrustning i form af et FLIR-kamera, militært og/eller civilt (incl. modem) satellit kommunikationsudstyr for hurtig kommunikation med det nationale hovedkvarter (SOK), mobiltelefonsystem med lokal dækning, civil VHF med specielle flyfrekvenser samt båndoptager til monitoring af radiokommunikation.

En lang række af de opgaver, som SF-300 enheder i farvandsovervågningsrollen er optimeret til at løse, og til daglig løser i nærområdet, kan ligeledes forudses at skulle løses i internationalt regi. Enheder i denne rollekonfiguration vil derfor ofte være velegnede, men deres anvendelsesmuligheder begrænses af rollens beskedne evne til selvforsvar, som kun tillader indsættelse under fredsforhold eller i kritesituationer med et lavt trusselniveau. Enhedernes selvforsvarsevne kan til en vis grad forbedres ved at tilføre STINGER luftværnsmissiler, men det anbefales i stedet at udvikle en særlig SF-300 "kriseovervågningsrolle", hvor en standard farvandsovervågningsenhed

(grundenhed) tilføres et SAM-modul og i øvrig materielmæssig henseende optimeres til indsættelse i krisesituationer med et højere trusselsniveau. Alternativt bør enheder i øvrige militære rollekonfigurationer anvendes til løsning af opgaver i krisesituationer, hvor et højere trusselsniveau må forudses.

SF-300 skibstypens øvrige militære rollekonfigurationer (kamp-, ASW-, minelægnings- og MCM-rollen) besidder alle en betragtelig selvforsvarskapacitet, og er hver for sig optimeret til, i relativt kystnære farvande, at løse krigsmæssige opgaver, som efter omstændigheder også må forudses at skulle kunne løses i internationalt regi. I denne forbindelse vurderes det, at enheder i kamprollen besidder en væsentlig bedre sødygtighed og udholdenhed end traditionelle missilbåde, samt en såvel offensiv som defensiv kapacitet, der modsvarer skibe af korvet- og fregatstørrelse. Tilsvarende vil enheder i ASW-rollen, efter tilgang af det projekterede ASW-torpedosystem, besidde en kapacitet til detektion og bekæmpelse af ubåde, som normalt kun forefindes i større skibstyper, og vil tillige være i stand til at udnytte denne kapacitet i "vanskelige" og kystnære farvande. Enheder i minelægningsrollen besidder en meget betydelig minelægningskapacitet, og efter tilgang af det projekterede minestrykningselement vurderes enheder i MCM-rollen at ville rangere blandt NATO's mest moderne og effektive MCM-enheder, også selvom SF-300 konceptens primære MCM-metode næppe kan forventes anvendt uden for nærområdet. MCM-modulet bør dog udvides med en dekompressionstank for minedykkere.

I kraft af deres betragtelige selvforsvarsevne samt SF-300 skibstypens generelle karakteristika og standardiserede udrustning, vil enheder i disse fire rollekonfigurationer endvidere kunne indsættes fleksibelt til løsning af andre opgaver, end deres primære. Disse enheder besidder således alle evnen til fleksibelt at tilpasse sig en situations udvikling, og er derfor særdeles velegnede til at deltage ved løsning af en lang række opgaver i krise- og konfliktsituationer, selv under et højt trusselsniveau. Enhederne vil tillige - ultimativt - være velegnede til at deltage ved løsning af egentlige krigsopgaver i internationalt regi. Det må derfor sammenfattende vurderes, at SF-300 enheder i disse fire militære rollekonfigurationer vil være velegnede til indsættelse i internationalt regi, hvor de vil kunne udgøre et meget værdifuldt supplement til en multinational flådestyrke, der opererer i relativt kystnære farvande. Flexibelt rolleskift i indsættelsesområdet er muligt, såfremt enhederne deployeres sammen med forskellige typer moduler. SF-300 konceptens fleksibilitet vil herved kunne udnyttes optimalt, men denne løsning må forudses at ville kræve et meget stort logistisk back-up.

Deltagelse i internationale operationer vil ofte stille krav om evnen til at kunne udføre boarding, overføre forsyninger og yde anden form for assistance

til andre enheder til søs. Det vurderes derfor påkrævet at udvikle mulighed for, at SF-300 enheder i alle militære rollekonfigurationer (incl. kamp- og ASW-rollen) kan medtage en stor gummibåd.

Forud for en evt. deployering skal enhederne have afsluttet alle væsentlige vedligeholdelsesarbejder, periodiske eftersyn m.v. og i enhver henseende være klar til indsættelse. Ved længerevarende udsendelse må der dog, som nævnt ovenfor, forudses behov for at udføre større rutinemæssige eftersyn og vedligeholdelsesarbejder m.v. Da SF-300 enhederne i meget vid udstrækning er afhængige af ekstern vedligeholdelsesstøtte, vil en deployering uden for nærområdet også kræve deployering af et MOVA team, som kan operere fra et medfølgende støtteskib, alternativt fra land. LINDORMEN-kl. eller FALSTER-kl. kan evt. anvendes ved deployering af et begrænset antal enheder, men deployering i større omfang vil kræve et specielt indrettet, evt. civilt chartret støtteskib. For at sikre tilstrækkelig kommunikation mellem enhederne og MOVA teamet, vil det efter omstændighederne være hensigtsmæssigt at medsende en MOBA kommunikationsvogn.

SF-300 skibstypens egne opbevaringsfaciliteter til forsyninger svarer godt overens med den ovenfor ansatte udholdenhed på max. 7 døgn. Øvrige forsyninger incl. en særlig supplementsbeholdning af vitale reservedele og særligt udstyr m.v., vil derfor skulle oplægges i et medfølgende støtteskib eller i land. Enhederne vil inden for en multinationalt sammensat NATO-styrke kunne drage fordel af "cross-servicing" proceduren f.s.v.a. "almindelige" forsyningsgenstande som drivstof, smøreløser, proviant og ammunition. Forud for udsendelsen bør der desuden indgås bilaterale aftaler (MOU) med øvrige deltagerlande for at sikre enhederne den nødvendige logistiske støtte. Hovedparten af skibstypens avancerede og reservedelskrævende teknologiske udrustning afviger imidlertid væsentligt fra øvrige NATO enheder, og en deployering af SF-300 enheder uden for nærområdet vil derfor kræve gode forsyningslinier til og fra Danmark samt anskaffelse af ekstra reservedele.

Henset til enhedernes begrænsede underbringelsesfaciliteter skal behovet for ekstra personel begrænses mest muligt, og problemet vil da i kortere perioder kunne løses ad hoc. Mere permanente tilfælde vil kræve, at ekstra militært personel (frømand, tolke m.v.) indgår på poster i besætningen.

På baggrund af ovenstående, og under forudsætning af, at de identificerede materielmæssige mangler og utilstrækkeligheder m.v. justeres, samt at den nødvendige logistiske støtte tilvejebringes, vurderes det, at SF-300 enheder i de forskellige rollekonfigurationer således vil kunne indsættes til at deltage ved løsning af opgaver i internationalt regi:

at deltage ved løsningen af denne mission. Enheder i kamprollen, men alternativt også i øvrige militære rollekonfigurationer, vurderes derimod at ville være velegnede, især til overvågning samt til konvojering og eskortering af civil trafik i kystnære områder og til beskyttelse af særlige transportere. Enheder i MCM-rollen vil endvidere være særdeles velegnede til at deltage i MCM-operationer både før, under og efter en konflikt.

Afskæring af sø- og lufttrafik. Afhængig af trusselsniveauet vil SF-300 enheder i alle militære rollekonfigurationer være velegnede til at deltage i embargooperationer, ikke mindst i relativt kystnære farvande, hvor større skibe evt. kan have svært ved at operere. Enheder i farvandsovervågningsrollen vurderes derimod ikke egnede til at deltage i håndhævelsen af en egentlig blokade, som må forudses at kunne indebære et trusselsniveau, der overstiger rollens selvforsvarskapacitet.

Magtdemonstration. SF-300 enheder i alle militære rollekonfigurationer vil kunne deltage i "Flagwaving" operationer i den lavere ende af skalaen. Afskrækkelse eller trussel om egentlig magtanvendelse vil derimod kun kunne udføres med SF-300 enheder i egentlige "kamproller", fortrinsvis enheder i kamp- eller ASW-rollen, men alternativt også i minelægnings- eller MCM-rollen.

Våbenkontrol og demilitarisering. Afhængig af trusselsniveauet vil SF-300 enheder i alle militære rollekonfigurationer være velegnede til at deltage i etablering, overvågning og håndhævelse af demilitariserede zoner til søs, ikke mindst i relativt kystnære farvande, hvor større skibe evt. kan have svært ved at operere. Enheder i farvandsovervågningsrollen vurderes derimod ikke egnede til at deltage i afvæbning af stridende parter eller i afskæring og ransagning m.v. af mistænkelige transportere mhp. at hindre spredning af masseødelæggelsesvåben, idet disse opgaver må forventes at kunne indebære et trusselsniveau, der overstiger rollens selvforsvarsevne. Enheder i MCM-rollen vil endvidere være særdeles velegnede til at deltage i MCM-operationer både før, under og efter indsættelse af maritime styrker i internationalt regi.

Reaktion på aggression. Da missionen i sin yderste konsekvens vil indebære indsættelse af maritime styrker til løsning af alle former for maritime operationer, som er relateret til søkrigsførelse og maritim magtprojektion, vil trusselsniveauet typisk være højt, og deltagende enheder bør besidde en egentlig søkrigsmæssig kapacitet. Deltagelse af SF-300 enheder i farvandsovervågningsrollen er derfor udelukket. Alle øvrige militære rollekonfigurationer besidder en betragtelig selvforsvarskapacitet, og er hver for sig optimeret til, i relativt kystnære farvandsafsnit, at løse forskellige krigsmæssige opgaver. SF-300 enheder i alle de egentlige militære rollekonfigurationer vil derfor, afhængig af situationen, være yderst velegnede, og vil kunne udgøre et meget

værdifuldt supplement til en multinational flådestyrke, der indsættes i kystnære farvande.

KONKLUSION

SF-300 skibstypen omfatter moderne, effektive og meget fleksible flådefartøjer, som, i relativt kystnære farvande og inden for de i nærværende opgavebesvarelse identificerede mulige geografiske rammer, vil være velegnede til at deltage i løsningen af en lang række opgaver i internationalt regi.

SF-300 enheder i farvandsovervågningsrollen vil kun kunne indsættes under fredsforhold eller i krisesituationer med et lavt trusselsniveau. Skibstypens øvrige militære rollekonfigurationer besidder imidlertid alle en betragtelig selvforsvarsevne, og er hver for sig optimeret til, i relativt kystnære farvande, at løse forskelligartede opgaver, som også forudses at skulle kunne løses i internationalt regi. I lyset af den stigende internationale fokusering på evnen til at udføre kystnære operationer ("Littoral Warfare"), vil SF-300 enheder i disse militære rollekonfigurationer derfor kunne udgøre et meget værdifuldt supplement til en multinationalt sammensat flådestyrke, der indsættes i fred, krise eller krig. SF-300 enheder i MCM-rollen er særdeles velegnede til at indgå i NATO IRF, og enheder i alle egentlige militære rollekonfigurationer vil efter omstændighederne være velegnede til at indgå i NATO RRF, når disse indsættes i relativt kystnære farvande, samt i MDF og AF. Enheder i civile rollekonfigurationer vil ligeledes være velegnede til at deltage ved løsning af specifikke opgaver uden for nærområdet i fredstid.

Nærværende opgavebesvarelse har dog identificeret en række logistiske og materielmæssige mangler og utilstrækkeligheder, som skal/bør justeres forud for en evt. deployering af SF-300 enheder, for at optimere deres muligheder for at deltage ved løsning af opgaver i internationalt regi. De væsentligste af disse mangler og utilstrækkeligheder er sammenfattet i foregående kapitel.

På baggrund af ovenstående skal det afslutningsvis anbefales:

- At der i påkommende tilfælde deployeres min. 2 og fortrinsvis 3 eller flere enheder, for at sikre evnen til kontinuerlig tilstedeværelse og løsning af opgaver i operationsområdet.¹
- At iværksætte udvikling af en særlig SF-300 "kriseovervågningsrolle", hvor en standard farvandsovervågningsenhed tilføres et SAM-modul og i øvrig materielmæssig henseende optimeres til indsættelse i krise- og konfliktsituationer med et højere trusselsniveau.

- At iværksætte seriøse undersøgelser vedr. anskaffelse og udrustning af et støtteskib, som vil kunne indsættes til støtte for bl.a. SF-300 enheder under deployering uden for nærområdet.

Henset til det lovbestedte krav om, at forsvaret skal kunne bidrage med styrker til NATO's RF og med kort varsel skal kunne indsætte styrker til løsning af opgaver på mandat af FN og OSCE, samt kunne støtte disse enheder logistisk i en længere periode, skal det endelig anbefales, at der hurtigst muligt iværksættes justering af de væsentligste identificerede mangler og utilstrækkeligheder ved SF-300 projektet, herunder især: tilpasning af (en del af) enhedernes kølesystemer og generatorkapacitet m.v. for at muliggøre indsættelse også i varmere egne som f.eks. Middelhavsregionen, anskaffelse af den nødvendige sensor- og kommunikationsudrustning, etablering af mulighed for at alle militære roller kan medtage en stor gummibåd, anskaffelse af minestrykningselement og dekompressionstank til MCM-moduler, installation af kompressor for genopfyldning af røg- og svømmedykkerflasker samt opbygning af den nødvendige reservedelsbeholdning.

BIBLIOGRAFI

HOVEDKILDER

Center for Naval Analyses (CNA) 1993: "Blue Hulls: Multinational Naval Cooperation and the United Nations", -

Strategy and Forces Division Research Memorandum 93-40, Alexandria, Virginia, USA.

Kilden er en faglig studie over anvendelsesmulighederne for maritime styrker i FN-regi og er sammen med L. H. Hansen (1994) anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for spektret af mulige maritime missioner og opgaver i internationalt regi.

Forsvarskommandoen (FKO) 1992: "NATO kommende styrkestrukturer". -

FKO skr. TTJ PL.121.19/PLU1 - 04031 af 5 MAR 1992.

Kilden er klassificeret TIL TJENESTEBRUG og er sammen med H. Garde (1994) og Goode (1993) anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for NATO's nye styrkestruktur (grundet MC-317 for høje klassifikation).

Forsvarskommandoen (FKO) 1994: "Forsvarskommandoens Projektplan for SF-300". -

FKO skr. TTJ MA.695.8/MAM1 - 00009 af 3 JAN 1994.

Kilden er klassificeret TIL TJENESTEBRUG og er sammen med RAG (1992) anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for SF-300 koncepten.

Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe (RAG) 1992: "Standard Flex-300 Programmet". Bilag 4 til FMN Udvalg vedr. forsvarets udvikling m.v. 1992: Rapport om forsvarets fremtidige struktur og størrelse. - København.

Kilden er UKLASSIFICERET og er sammen med FKO (1994) anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for SF-300 koncepten.

Garde, H. 1994: "Dansk forsvars internationale engagement". -

Tss. for Søværnen 165, nr. 1, pp. 1 - 11.

Forf. er viceadmiral i søværnet. Kilden er sammen med FKO (1992) og Goode (1993) anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for NATO's nye styrkestruktur (grundet MC-317 for høje klassifikation).

Goode 1993: "OPEN ROAD 93 - Maritime Force Structures Brief". -

Forf. er kommandør i U.S. Navy og Director Long Term Planning ved SACLANT hovedkvarter. Kilden er et UKLASSIFICERET manuskript til en briefing om NATO's nye styrkestruktur og er sammen med FKO (1992) og H. Garde (1994) anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen herfor (grundet MC-317 for høje klassifikation).

Hansen, L. H. 1994: "Maritime FN-operationer". -

Tss. for Søværnen 165, nr. 5, pp. 270 - 301.

Forf. er orlogskaptajn i søværnet. Kilden er en omredigeret og UKLASSIFICERET udgave af en hovedopgave, der er udarbejdet på VUT II/L-STK 1993/94, og er sammen med CNA (1993) anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for spektret af mulige maritime missioner og opgaver i internationalt regi.

Lov nr. 909 af 8. december 1993: "Lov om forsvarets formål, opgaver og organisation m.v." -

København: Schultz Grafisk A/S.

Kilden udgør det nuværende lovgrundlag vedr. forsvarets formål, opgaver og organisation m.v. og er anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for det lovmæssige grundlag for søværnets opgaver i internationalt regi.

Søværnets operative Kommando (SOK) 1994: "Udviklingen af det operative område". -

SOK skr. TTJ 090.1/STCH-1969/94 af 30 MAR 1994.

Kilden er klassificeret TIL TJENESTEBRUG og er anvendt som hovedkilde ifm. redegørelsen for søværnets opgaver i internationalt regi.

SUPPLERENDE KILDER

2. Eskadre (2.ESK) 1993: "Logistiske forhold ved evt. deployering til Donau". -

Kilden er et UKLASSIFICERET notat dateret 15 FEB 1993, som er udarbejdet ifm. overvejelserne omkring udsendelsen af SF-300 enheder til Donau i 1993. Kilden er især anvendt til at indkredse logistiske problemområder.

AJP-1(A): "Allied Joint Operations Doctrine" - (1st Preliminary Draft).

Kilden er klassificeret NATO UNCLASSIFIED og er et første udkast til en NATO doktrin vedr. væmsfælles ("joint") operationer, som er anvendt ifm. redegørelsen for søværnets opgaver i internationalt regi.

Bindner, N. A. 1995: "Status og fremtiden for 3. Eskadre". -

Tss. for Søværnen 166, nr. 1, pp. 27 - 40.

Forf. er kommandør i søværnet og chef for 3. ESK. Kilden er anvendt ifm. redegørelsen for SF-300 projektets status.

Hattendorf, John B. (ed.): Doing Naval History. Essays towards Improvement. Naval War College Historical Monographs Series No. 13. Newport 1995. 180 s.

Inspektøren for Søværnet 1978-87. Fotoalbum. u.st. 1978-87. upag. ill. Ej til Udlån.

Jensen, Ole Lisberg: The Royal Danish Naval Museum. An Introduction to the History of the Royal Danish Navy, Kbh. 1994. 49 s. ill. bibl.

Kent, Alexander: I slagorden. Kbh. u.år. 260 s.

Marineforeningen. Afd. for Brøndby og omegn. 50 år 1945- 1995. Brøndby 1995. 64 s. ill.

Navngivning af SØLØVEN. Admiral Thiedes tale, program og fotos. Aalborg 1995. 11 s. + fotos. ill. Ej til Udlån.

Oplysninger vedr. Personel til midlertidig, frivillig Tjeneste ved Søværnet m.m. 1935-39. Div. brochurer. 16 stk. Kbh. 1935-39. forsk.pag. Ej til Udlån.

Report of the Surgeon-General of the Navy for the Year 1884. Washington 1885. 323 s. ill. kort. index.

Sanitary and Statistical Report of the Surgeon-General of the Navy for the Years 1879, 1880 & 1881. Washington 1881, 1882 & 1883. 361+469+684 s. ill. kort. index.

The Surgical & Medical History of the Naval War between Japan & China during 1894-95. Tokio 1901. 544 s. ill.

The Surgical & Medical History of the Naval War between Japan & Russia during 1904-05. Tokyo 1911. 787 s. ill. kort.

Symonds, Craig L.: The Naval Institute Historical Atlas of the U.S. Navy. Annapolis 1995. 241 s. ill. kort. index. Kun Læsesal.

KRIGSHISTORIE

Buffetaut, Yves: Les navires du débarquement 6 juin 1944. Bourg-en-Bresse u.år. 160 s. ill.

Edlund, Albin (red.): Svenska marinens frivilliga i Finland 1939-1944. Karlskrona 1995. 96 s. ill.

Feuga, Jean: S.M.S. Emden. Ein deutscher Heldenkampf im Indischen Ozean. u.st. 1935. 156 s. kort.

Franz Joseph, Prince of Hohenzollern: Emden. My experience in S.M.S. Emden. London u.år. 293 s. ill.

Grossmith, Frederick: The Sinking of the LACONIA. The Tragedy in the Battle of the Atlantic. Stamford 1994. 236 s. ill. index. bibl.

Jensen, N.P.: Den fransk-tyske Krig 1870-1871. Kbh. 1896. 488 s. ill. kort.

Kelly, Mary Pat: Proudly we served. The Men of the USS Mason. Annapolis 1995. 198 s. ill. index.

Kemp, Paul: Friend or Foe. Friendly Fire at Sea 1939-1945. London 1995. 198 s. ill. index. bibl.

Münter, B.: Krigen i Telegrammer. u.st. u.år. 96 s.

Plüddemann, W.: Der Krieg um Cuba im Sommer 1898. Berlin 1899. 258 s. ill. index.

Sasgen, Peter T.: Red Scorpion. The War Patrols of the USS RASHER. Annapolis 1995. 366 s. ill. kort. index. bibl.

Thiess, Frank: Tsushima. Der Roman eines Seekrieges. Berlin 1941. 516 s. kort.

Ullman, Magnus: "Från Bomarsund till Sveaborg och Kronstadt"
Om den brittisk-franska örlogsexpeditionen i Östersjön och Finska Viken 1854-1855. Mariehamn 1995. 60 s. ill. bibl.

Lassaque, Jean: Le croiseur Emile Bertin 1931-1961. Bourg-en-Bresse u.år. 103 s. ill. bibl.

Lassaque, Jean: Les C.T. de 2400 tonnes du type Jaguar. Bourg-en-Bresse u.år. 144s. ill. bibl.

Moulin, Jean: Le croiseur Colbert. Bourg-en-Bresse u.år. 106 s. ill.

Moulin, Jean: L'escorteur Maillé Brézé. Bourg-en-Bresse u.år. 106 s. ill.

Moulin, Jean: Les Destroyers d'Escorte en France 1944-1972. Bourg-en-Bresse u.år. 152 s. ill. bibl.

Rigmor von Glückstadt. Entdeckungsgeschichte und Restaurierung von Deutschlands ältestem Segelschiff. Glückstadt 1995. 39 s. ill.

Verschure & Co's Scheepsverf en Machinefabriek et Amsterdam. Amsterdam 1926. 89 s. ill.

Westwood, J.N.: Russian Naval Construction, 1905-45. Serie: Studies in Soviet History and Society. London 1994. 251 s. ill. index. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN & SIGNALVÆSEN

Bound, Mensun (ed.): The Archaeology of Ships of War. The International Maritime Archaeology Series, Vol. I. Owestry 1995. 192 s. ill. index.

Jennings, Philip S. & Dany Bosek: Shipwrecks. London 1992. 80 s. ill. index.

Petersen, Poul Erik: Signalering til søs. Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. Serie: Marine-historiske Skrifter 24. Kbh. 1995. 126 s. ill. index. bibl.

Wright, C.H.: Survival at Sea. The Lifeboat and Liferaft. Glasgow 1993. 353 s. ill.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Arendrup, C.H.: Beretning om franske Torpedoer. u.st. 1868. 36 s. 11 Bilag. manuskript. Ej til Udlån.

Armacost, Michael H.: The Politics of Weapons Innovation. The Thor-Jupiter Controversy. New York 1969. 304 s. index.

Forsøg med Søminer foretagne af Sverige, Norge og Danmark i Forening 1874-1876. Rapport over. Afsnit I-V. 3 Bd. Kbh. 1877. 51+84+31 s. Bilag. ill.

Johansen, K.E.: Lærebog i Sjøartilleri. Udarb. til Brug ved Sjøkrigsskolen. Horten 1905. 205 s. ill.

Jøhnke, C.V.: Det engelske passive og aktive Torpedosystem. Kbh. 1872. 101 s. Bilag. manuskript. Ej til Udlån.

Kingsley, F.A. (ed.): The Development of Radar Equipment for the Royal Navy, 1935-45. London 1995. 476 s. ill.index.bibl.

Naval Ordnance. A Textbook prepared for the use of the midshipmen of the United States Naval Academy. Rev.udg. Annapolis 1917. 383 s. ill.

Rapport over Flaadens Panserforsøg paa Amager i Marts og Juni 1884. Kbh. 1884. 29 s. 5 Plancher. ill. Kun Læsesal.

Reglement for Betjeningen af Stangtorpedoen samt Beskrivelse af denne og dens Installation om Bord i Patrouillebaadene Nr. 3-7 og Dampbarkasserne Nr. 1-4. Kbh. 1898. 62 s. Plan II-IV.

Reglement for Stangtorpedoer til Torpedobaade. u.st. u.år. 26 s. Plan I-III. trykt manuskript. Ej til Udlån.

Tillæg til Vejledning i Betjening af det elektriske Lys til udenbords Belysning. Kbh. 1887. 7 s. + 1 Plan.

ROMANER

Buchheim, Lothar-Günther: Die Festung. Hamburg 1995. 1470 s. kort.

Simpson, George E. & Neal R. Burger: Spøgelsesbåden, Kbh. 1977, 245 s.

TIDSSKRIFTER

Blaue Jungs. Magazin der Marine, nr. 9/1995 f.f. Melsungen 1995. 33 s. ill.

Flåden - i Korsør, nr. 3/1995 f.f. Korsør 1995. ill.

Mastekranen, nr. 5/1995 f.f. Slagelse 1995. 16 s. ill.

Kommentarer til erhvervelser september/oktober 1995

Frederick Grossmith: The Sinking of the Laconia. A Tragedy in the Battle of the Atlantic.

Paul Watkins Publ., Stamford 1994.

Den engelske liner Laconia blev den 12. september 1942 sænket i Atlanterhavet af den tyske ubåd U 156. Først efter sænkningen blev ubådschefen klar over, at der ombord på Laconia befandt sig ca. 1800 italienske krigsfanger. Ubådschefen brød radiotavsheden og forsøgte redning af de mange skibbrudne, men blev forhindret heri ved beskydning fra amerikanske fly.

Hændelsen var medvirkende til den kendte "Laconia-ordre" fra admiral Dönitz, efter hvilken det blev forbudt at forsøge at redde skibbrudne, en ordre, som senere blev et vigtigt anklagepunkt mod admiralen ved Nürnberg-processen i 1946.

Mary Pat Kelly: Proudly We Served. The Men of the USS Mason.

Naval Institute Press, Annapolis 1995.

På et tidspunkt, hvor de fleste sorte i den amerikanske marine gjorde tjeneste som frigængere (kokke og messegaster), skrev destroyeren Mason historie i 1943/44, da den eskorterede seks konvojer over Atlanten med en Afrikansk/amerikansk besætning, der varetog alle opgaver ombord.

Bogen fortæller om denne besætning som en del af den amerikanske marines små skridt mod en udligning af raceskel blandt den menige besætning.

Specielt en storm i oktober 1944, som Mason klarede sig fint igennem, skabte respekt om denne besætning og var medvirkende til en erkendelse af, at

"farvede" besætninger i kampsituationer var lige så gode - om muligt bedre - end "hvide" besætninger.

*Paul Kemp: Friend or Foe. Friendly Fire at Sea 1939-1945.
Leo Cooper, London 1995.*

At mange har mistet livet under krig - både til lands, til søs og i luften - på grund af beskydning fra egne styrker, har været kendt i mange år. Man har bare ikke hørt så meget om det, da "vennerne" af naturlige grunde har forsøgt at skjule deres virksomhed.

Med den store udvikling af massemedier i nyere tid er det blevet sværere at skjule sådanne hændelser, hvilket man især så eksempler på under Golfkrigen.

Forfatteren har ved intensive studier kortlagt over 100 eksempler på kamphandlinger mellem overfladeskibe, ubåde og luftfartøjer på samme side under 2. verdenskrig.

Interessant læsning - man ved ikke altid, om man skal le eller græde.

*Marinen i framtidens försvar.
Marinlitteraturföreningen, Stockholm 1995.*

Med over 30 forfattere belyser denne bog et antal faktorer, som fremover vil påvirke udviklingsprocessen mod fremtidens svenske marine. Forfatterne kommer fra marinen, forsvarsindustrien og andre organisationer, og indlæggene er forfatternes egne opfattelser.

I hovedsagen er bogen grupperet om fire hovedafsnit: Et militærstrategisk, et militærteknisk og et systembeskrivende.

Det fremgår klart, at Sverige er sig bevidst som en Østersøstat, hvorfor også det ændrede politiske billede i Østersøen spiller en stor rolle.

Bogen er krydret med mange fremragende farvebilleder.

*Rigmor von Glückstadt. Entdeckungsgeschichte und Restaurierung von Deutschlands ältestem Segelschiff.
Förderverein Rigmor von Glückstadt, Glückstadt 1995.*

Rigmor er en gammel toldkrydser, bygget i 1853 i Glückstadt og anvendt af Krydstoldvæsenet, da kaptajnløjtnant O.C. Hansen var krydstoldinspektør på det daværende monarkis vestkyst (1850-64).

Det har senere fortrinsvis været anvendt som stenfiskerfartøj i Danmark, men er nu vendt tilbage til Glückstadt, hvor det vil blive restaureret og ført tilbage til sin oprindelige skikkelse med sejlskibsrigning.

Melanie Wiggins: Torpedoes in the Gulf. Galveston and the U- Boats. Texas A & M University Press, College Station 1995.

Galveston øen i Den mexikanske Golf blev ved USA's indtræden i 2. verdenskrig anvendt som rekreationscenter for de væbnede styrker, langt fra krigens rædsler - troede man.

Da den første tyske ubåd trængte ind i golfen, troede chefen ikke sine egne øjne. Fuldt oplyst var hele kysten, og alle skibe førte navigations- og andre lys. Ud for udløbet af Mississippifloden sænkede han otte skibe. I 1942/1943 lykkedes det tyskerne at sænke 56 handelsskibe og at beskadige 14.

På grund af amerikanske forholdsregler sluttede de tyske ubådes succes i slutningen af 1943.

Bogen er baseret på interviews med såvel amerikanske flåde- og handelsskibspersonel som tyske ubådsveteraner, ligesom deklassificerede militære rapporter har været anvendt.

John Winton (ed.): Signals from the Falklands. The Navy in the Falklands Conflict. An Anthology of Personal Experience. Leo Cooper, London 1995.

Forfatteren siger i sit forord, at Royal Navy aldrig har haft evne til at skabe publicity om sig selv. Under Falklandskrigen savnede han virkelig en moralsk opbakning omkring flåden, så da den vendte hjem, tilkendegav han, at han ville samle oplysninger om flådens deltagelse i Falklandskrigen. Interessen var overvældende, og John Winton har i bogen samlet en blanding af breve fra såvel pårørende i land som fra alle dele af besætningerne, interviews, officielle redegørelser m.m.

Noget af indholdet har tidligere været publiceret, bl.a. i *The Naval Review*, men andet ser dagens lys for første gang.

A.H.