

**TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1996**

167. ÅRGANG

**UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

**REDAKTØR
ORLOGSKAPTAJN
NILS WANG**

**KØBENHAVN
1996**

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION, ORGANISATION

COMSUBEASTLANT/COMSUBNORTHWEST	73
Combined Joint Task Force koncepten.....	279

EKSPEDITIONER, REJSER, OPHOLD

Studierejse til Royal Australian Navy.....	1
Kashmir	33
På togt med USS BRISCOE i Middelhavet.....	196
Udstationeret til SACLANT	202

HISTORIE

De fordømtes odysseé	57
Svolderslaget	127

KRIGSSKIBE

Den unge skibschef.....	24
Undervandsbådes fremtidige roller set i alliancesammenhæng	67
Nye danske undervandsbåde.....	87
Indtryk fra Nordatlanten	225
Kommando og Støtteskib	248
Logistik til søværnets skibe	330

MARITIM DEBAT

Meddelelse fra redaktøren - "Funder-Rapporten".....	141
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	209
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	216
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	221
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	223
Værnepligt og søværnet.....	347

SIKKERHEDSPOLITIK, STRATEGI

Sikkerhedspolitisk situationsrapport.....	144
Tjekkiet og NATO.....	231
Den maritime indsats i Nordatlanten	314
Grønlands Kommando og NATO.....	290
Færøernes Kommando og NATO.....	338

TEKNIK

Fremdrivningssystemer i undervandsbåde nu og i fremtiden.....	92
Elektroniske søkort.....	112

UDDANNELSE

Sidste dansker i Greenwich	43
Dansk deltagelse på den hollandske ubådschefskole 1995	75

FORFATTERLISTE (til emneliste I)

<i>Larsen, J.P. (2389)</i>	
Studierejse til Royal Australian Navy.....	1
<i>Bolving, K. (2072)</i>	
Den unge skibschef.....	24
<i>Hartmann, H.H. (O2093)</i>	
Kashmir	33
<i>Flagstad, M.T. (2042)</i>	
Sidste dansker i Greenwich	43
<i>Brandsborg, J. (2229)</i>	
De fordømtes odysseé	57
<i>Nissen, T.L. (2010)</i>	
Undervandsbådes fremtidige roller set i alliancesammenhæng	67
<i>Nissen, T.L. (2010)</i>	
COMSUBEASTLANT/COMSUBNORTHWEST	73
<i>Rasmussen, D.N. (2220)</i>	
Dansk deltagelse på den hollandske ubådschefskole 1995	75
<i>Hastrup, H.V.</i>	
Nye danske undervandsbåde.....	87
<i>Jensen, E.T.</i>	
Fremdrivningssystemer i undervandsbåde nu og i fremtiden.....	92
<i>Berg, O.</i>	
Elektroniske søkort.....	112
<i>Struckmann, A.C. (1587)</i>	
Svolderslaget	127
<i>Wang, N.C. (2029)</i>	
Meddelelse fra redaktøren - "Funder-Rapporten".....	141
<i>Hansen, K.P. (1899)</i>	
Sikkerhedspolitisk situationsrapport.....	144
<i>Geweke, K.</i>	
På togt med USS BRISCOE i Middelhavet.....	196
<i>Tolderlund, P. (2061)</i>	
Udstationeret til SACLANT	202
<i>Kragelund, L.</i>	
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	209

<i>Andersen, H. (1987)</i>	
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	216
<i>Kirkegaard-Sørensen, S. (1889)</i>	
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	221
<i>Larsen, B.S.</i>	
Kommentarer til "Funder-Rapporten"	223
<i>Nørgaard, C.A. (2009)</i>	
Indtryk fra Nordatlanten	225
<i>Jans, E.</i>	
Tjekket og NATO.....	231
<i>Engstrøm, S.E. (2039)</i>	
Kommando og Støtteskib	248
<i>Høy-Petersen, U.</i>	
Combined Joint Task Force koncepten.....	279
<i>Fage-Pedersen, E. (1855)</i>	
Grønlands Kommando og NATO.....	290
<i>Nielsen, H.O. (2180)</i>	
Den maritime indsats i Nordatlanten	314
<i>Tidemand, P.</i>	
Logistik til søværnets skibe	330
<i>Dinesen, J. (1882)</i>	
Færøernes Kommando og NATO.....	338
<i>Fabricsius, B. (1973)</i>	
Værnepligt og søværnet.....	347

EMNELISTE II

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Meddelelse fra formanden	41
Formandens beretning	298
Meddelelse fra formanden	346
Generel orientering	362

MEDDELELSER FRA TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Meddelelse fra sekretæren	64
Meddelelse fra redaktøren	236
Redaktørens beretning	300

MARINENS BIBLIOTEK

Kommentarer til nyanskaffelser	124, 245
Boganmeldelser	181, 363

NEKROLOG

1578 Christiansen, Ib Henry (1584)	65
1808 Garde, Hans Jørgen (1818/1827/1828)	189
2001 Spøhr, Hans Henrik (2000)	194
1622 Fog-Petersen, Jørgen (1617)	303

FORSKELLIGT

Mindeord i anledning af flystyrtet ved Vagar den 3 AUG 1996	186
---	-----

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

<i>Bagge, A.G. (1852)</i>	
Boganmeldelse	181
<i>Sørensen, A. (1818)</i>	
Boganmeldelse	363
<i>Sørensen, A./Borck, K.E.J./Schrøder, P. (1818/1827/1828)</i>	
Nekrolog.....	189
<i>Walther, J.C. (2000)</i>	
Nekrolog.....	194
<i>Kieler, Svend Schack von Fyren (1617)</i>	
Nekrolog.....	303
<i>Winther, K.H. (1905)</i>	
Mindeord	186

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER (Officerer i Søofficersrullen)

LB.NR

(1587)
 (1617)
 (1818)
 (1827)
 (1828)
 (1852)
 (1855)
 (1882)
 (1889)
 (1899)
 (1905)
 (1973)
 (1987)
 (2009)
 (2010)
 (2029)
 (2039)
 (2042)
 (2061)
 (2072)
 (O2093)
 (2220)
 (2389)

ANDRE FORFATTERE

(H.V.H.)	H.V. Hastrup
(E.T.J.)	E.T. Jensen
(O.B.)	O. Berg
(K.G)	K. Geweke
(L.K.)	L. Kragelund
(B.S.L.)	B.S. Larsen
(E.J.)	E. Jans
(U.H.P)	U. Høy-Petersen
(P.T.)	P. Tidemand

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn N.C. Wang



Nr. 1 - 1996
167. ÅRGANG



På de syv have

A. P. Møller Gruppen har over 30.000 medarbejdere og 250 kontorer i 70 lande. Flåden tæller omkring 150 skibe.

Udover rederivirk-somhed beskæftiger A. P. Møller Gruppen sig med efterforskning og produktion af olie og gas, skibsbygning, fly-traffic, industri, detail-handel og edb-service.



MÆRSK

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Forsvarskommandoen, PSF2
Postboks 202
2950 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
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: BESKYTTEREN i svær sø.

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. 2 og 3 1996 bedes indsendt inden hhv. 01 APR og 01 JUN 1996.

INDHOLD

STUDIETUR TIL ROYAL AUSTRALIAN NAVY Af premierløjtnant J.P.Larsen.....	1
DEN UNGE SKIBSCHEF Af kaptajnløjtnant K.Bolving.....	24
KASHMIR Af kaptajnløjtnant H.H.Hartmann	33
MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....	41
SIDSTE DANSKER I GREENWICH Af orlogskaptajn M.T.Flagstad.....	43
DE FORDØMTES ODYSSÉ Af premierløjtnant J.Brandsborg.....	57
MEDDELELSE FRA SEKRETÆREN.....	64
NEKROLOG.....	65

Ship Control & Surveillance Systems



- **Machinery Control & Monitoring Systems**
- **Integrated or Individual Manoeuvring Systems**
- **Machinery Condition Reporting Systems**

More than 5500 installations of Automation Systems for Naval and Merchant Marine vessels over a period of 30 years is your guarantee of superior performance.

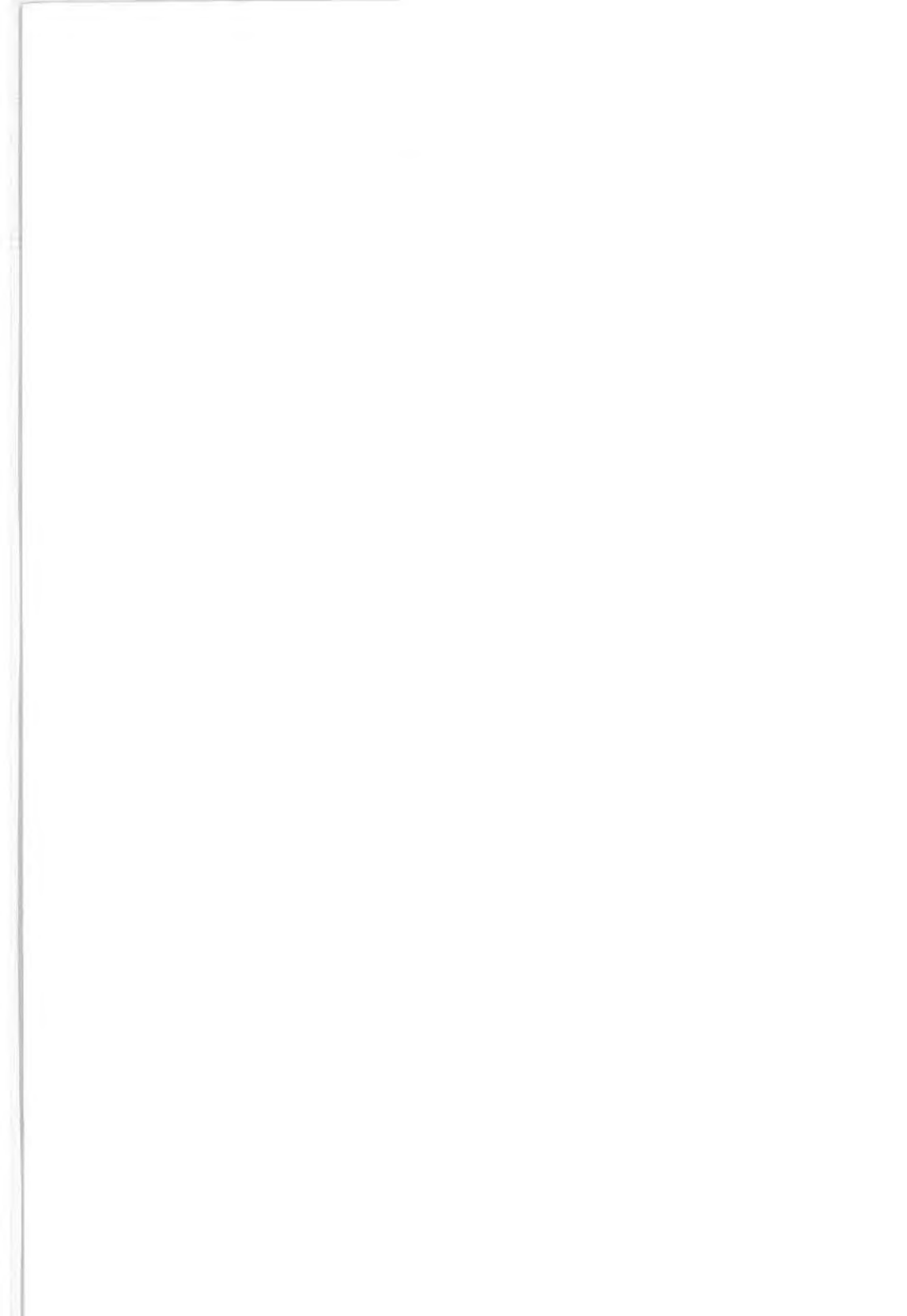
ISO9001 Quality Assurance standards ensures consistent excellent supplies and services.

Lyngsø Marine's extensive experience offers you an automation partner who will make your job a lot easier, whether you are designing, building, operating, servicing or owning ships.

 **Lyngsø Marine** Ship Control Systems

Lyngsø Marine A/S · Lyngsø Allé · DK-2970 Hørsholm · Denmark

Phone (+45) 45 76 75 00 · Fax (+45) 45 76 75 12



For anden gang har en nyudnævnt søofficer nydt godt af rejselegatet fra Kresta og Viggo Petersens Fond og for anden gang har Tidsskriftet fået mulighed for at delagtiggøre læserne i de spændende rejseoplevelser. Der er således skabt en tradition som forhåbentlig kan fortsætte mange år endnu. Forfatteren er efter et spændende ophold i den australske flåde vendt tilbage til den danske marine som Næstkommanderende i orlogskutteren VEJRØ.

STUDIETUR TIL ROYAL AUSTRALIAN NAVY

21 OKT - 08 DEC 1995.

Af premierløjtnant Jakob Paaske Larsen

INDLEDNING

I forbindelse med min udnævnelse til premierløjtnant den 30 JUN 1995 modtog jeg et rejselegat fra Kresta og Viggo Petersens Fond på kr. 30.000,-

Rejsens mål var Royal Australian Navy (RAN), nærmere bestemt den australske fregat HMAS CANBERRA, der som basehavn havde Fleet Base East, Sydney. Den foreløbige sejlplan for den periode jeg skulle være tilkommanderet skibet så yderst attraktiv ud. Foruden en del sejlads i farvandet ud for den sydaustralske kyst bød programmet også på havneophold i Sydney, Melbourne, Adelaide og Portland, med mulighed for at opleve afviklingen af det Australske Formel 1 Grand Prix og det store hestevæddeløb Melbourne Cup.

Det stod hurtigt klart, at jeg var blevet givet en enestående mulighed for at opleve den australske marine "on the job", og samtidig få et indtryk af den australske kultur og mentalitet. At jeg som tillægsgevinst naturligvis fik mulighed for at udvide mit kendskab til engelsk satte jo kun prikken over i'et.

I perioden efter udnævnelsen brugte jeg en del tid på at læse om det australske samfund i almindelighed, og den australske flåde i særdeleshed, for ikke at stå på helt bar bund når jeg skulle tilbringe en måned uafbrudt blandt kolleger fra en flåde vidt forskellig fra vor egen. Yderligere blev jeg af CH SOS forsynet med rigelige mængder materiale om det danske søværn, specielt SF-300 programmet, således at jeg kunne give australierne et godt og fyldestgørende foredrag om det danske forsvar og det danske søværn.

Idet Australien ikke på nogen måde indgår i noget militært samarbejde med Danmark, var der en del formalia der skulle bringes i orden. På grund af manglende australsk militær repræsentation i Danmark blev forbindelsen til RAN varetaget af den danske forsvarsattaché i London, KD Poul Grooss, der via den australske flåderådgiver i London var medvirkende til at få de mere praktiske sider af sagen til at falde på plads.

Sommeren gik på hæld, og tiden nærmede sig. Min hjemlige tjeneste som næstkommanderende for en orlogskutter havde været ganske hyggelig, men var også forløbet uden de store begivenheder, så jeg glædede mig efterhånden fælt til at komme afsted. I starten af oktober blev den endelige aftale mellem RAN og søværnet fremsendt til underskrivelse, og hermed var der omsider givet grønt lys for afviklingen af turen.

Den 21 OKT fløj jeg fra Kastrup, over Amsterdam og Singapore, til Kingsford Smith International Airport, Sydney.

VELKOMMEN TIL AUSTRALIEN

Jeg ankom til Sydney søndag den 22 OKT ved 17-tiden og blev i luft-havnen budt velkommen af en af skibets officerer, sub-lieutenant (SBLT) Shane Doolin, samt en gast til at køre bilen og hjælpe til med at bære bagagen. Der var stil over det. Undervejs på køreturen til Fleet Base East hvor CAN-BERRA lå til kajs forklarede Doolin mig, at han var udpeget til at være en slags forbindelsesofficer for mig under mit ophold på skibet, og hvis jeg havde problemer af nogen art, så skulle jeg bare komme til ham. Foreløbigt tegnede det fint.

Den halve times kørsel til basen forløb hurtigt, og vi fik naturligvis snakket en del om den australske flåde, om den forestående sejlads og selvfølgelig om hvad pokker jeg lavede så langt hjemmefra. Doolin kunne dårligt tro sine egne ører da jeg forklarede ham om legatet, og om at min opgave henede "blot" var at tilegne mig så megen lærdom, inspiration og så mange oplevelser som muligt. Hans eneste kommentar var: "You're just too lucky, mate!", og jeg kunne kun give ham ret.

Vel ankommet til CANBERRA blev jeg budt på et måltid mad, og herefter anvist det lukaf, der skulle være mit hjem i den følgende måned. Lukafet havde den formelle betegnelse "junior officers' cabin", men alle om bord, selv skibets chef, kaldte det aldrig andet end "the grot", som vel nærmest kan oversættes med "hullet". Det havde sin naturlige forklaring, idet lukafet, som blev beboet af to yngre officerer foruden jeg selv, kun havde ca. 2 kvadratmeter gulvplads. Det var således ikke megen albuerum. Mine room-mates var førrom-

talte Doolin og SBLT Robert McMullen, en udvekslingsofficer fra den Canadiske flåde.

Det skulle hurtigt vise sig, at det også havde sine fordele at bo i "the grot". Man var færre om at dele baderum, og på grund af lukafets noget afsides beliggenhed betegnede Doolin det som noget nær det perfekte skjulested hvis man var i det dovne hjørne og trængte til en lur, eller blot ville gemme sig for sin nærmeste foresatte for at undgå at blive sat til at bestille noget. Som Doolin udtrykte det: "Sleep is like kisses: To be sweet it must be stolen". Med andre ord: man sover bedst, når det er i arbejdstiden.

Jeg fandt den åbenhjertige facon ganske fornøjelig og tænkte ved mig selv, at ham Doolin vist var lidt af en lurifaks. Dette førstegangssindtryk viste sig dog med tiden at være forkert.

Jeg gik på køjen ved 22-tiden, godt mørbanket af de 22 timers flyvning og tidsforskellen på 10 timer.

HMAS CANBERRA

Mandag morgen var almindelig arbejdsdag om bord, så jeg trak i min sommeruniform bestående af kortærmet skjorte, korte hvide bukser, hvide knæstrømper, hvide ben og hvide sko, og indfandt mig i messen til en gang morgenmad bestående af toast, bacon og æg. Her fik jeg hilst på de fleste af de øvrige officerer som alle var venlige og snakkesagelige, og igen blev jeg mødt med spørgsmålet: "What ARE you doing here?". Jeg gav mit sædvanlige svar, og måtte igen affinde mig med at blive kaldt en heldig kartoffel.

Efter morgenmad og flaghejsning blev jeg introduceret for skibets chef og for næstkommanderende (NK). De spurgte om min baggrund, og jeg forklarede om min uddannelse til skibsfører, om den danske søofficersuddannelsen i almindelighed, og om min erfaring som navigator i de tæt trafikerede, snævre danske farvande. Vi enedes hurtigt om at flette mig ind i brovagten som bestikstyrmand og dermed assistent til vagtchefen (VCH). Mit arbejde på broen ville således begrænse sig til alene at foretage pladsbestemmelse og føre bestikket i kortet. Det passede mig fint taget i betragtning af, at det for mig var en ny skibstype med en helt anderledes arbejdsgang meget forskellig fra den danske. Jobbet som bestikstyrmand ville give mig en god mulighed for at lære den nye brorutine at kende. Jeg fik endvidere besked på, at hvis der foregik noget mere interessant andetsteds i skibet, så måtte jeg bare give vagten videre til en af skibets faste officerer, således at jeg til enhver tid var med der hvor der skete noget. Alt i alt en god ordning med god mulighed for at opleve så meget som muligt af RANs måde at gøre tingene på.

Efter mødet med skibets ledelse hilste jeg på min anden room-mate, canadieren McMullen. McMullen var i Australien sammen med to andre canadiske officerer på en et-årig udveksling, og det var meningen, at opholdet skulle munde ud i en egentlig udcheckning til VCH-tjeneste. Den canadiske og den australske flåde har meget til fælles for så vidt angår skibstyper, brorutiner o.s.v., og den udcheckning som opnåedes i Australien var således fuldt gældende i Canada. Dette gjorde sig selvfølgelig også gældende for de tre australiere, der for tiden befandt sig hos den canadiske flåde.



De tre canadiere havde indlogeret sig i en mondæn 5-værelses lejlighed i Sydney, omtrent 5 minutters gang fra basen. McMullens to kolleger var for tiden

deployeret nordpå til Sydøstasien med andre australske enheder, så han tilbød, at jeg i den følgende uge kunne bo i lejligheden i stedet for at bo på skibet. Et tilbud om eget værelse med bad kunne jeg dårligt sige nej til, så den første uges tid, mens vi lå på basen i Sydney, boede jeg hos McMullen.

De følgende dage på skibet gik med studier af skibets forskellige publikationer så som skibsorganisationsbog, navigational data handbook, bromappe m.v. I sagens natur var alle publikationer forfattet på engelsk, så jeg fik rig lejlighed til at få genopfrisket alle fagudtrykkene. En del fagudtryk viste sig at være australske varianter af de engelske, så i starten var jeg nødt til spørge om betydningen, men efter et par dages læsning faldt de vigtigste ting på plads.

Ind imellem publikationslæsningen fik jeg guidede ture rundt i skibets forskellige sektioner. Som oftest blev jeg vist rundt af en leading seaman (en menig med mange års tjeneste bag sig), eller en af sektionsofficerne. Sergentgruppen så jeg ikke meget til.

HMAS CANBERRA var en fregat af OLIVER HAZARD PERRY-klas-sen. Med sin længde på 138 meter og displacement på 4100 tons var den noget større end nogen dansk skibstype, og også noget sværere bevæbnet. Bevæbningen omfattede en 76mm OTO Melara kanon, en 20 mm Phalanx-kanon, Harpoon og Standard missiler til brug mod h.h.v. overflade- og luftmål (40 i alt, der afskydes fra samme launcher) samt Mk 32 torpedoer til brug mod undervandsbåde. Endvidere havde skibsklassen plads til to SEAHAWK-helikoptere, ligeledes bevæbnet med torpedoer. Besætningen var på ca. 190 mand, hvoraf 20 var officerer.

Med min faglige baggrund som officer af operativ linie var det naturligvis broen og skibets operationsrum der i højeste grad tiltrak sig min opmærksomhed. HMAS CANBERRA var et stort, kraftigt bevæbnet skib fra starten af 80'erne, så jeg havde forventet at finde lidt mere avanceret navigationsudstyr end det, der rent faktisk viste sig at være. Til min overraskelse rådede vagtchefen f.eks. ikke over en radar med plotfunktion, noget som man ellers har i selv orlogskuttere herhjemme. Al plotning foregik i O-rummet, på broen fandtes kun to små radarer til pladsbestemmelse. Al tuning af navigationsradaren foregik ligeledes i O-rummet, og blev foretaget af vagthavende O-rumsgast. Skibets faste vagtchefer var vist ikke helt klar over hvordan de skulle instruere gæsten for at få radaren tunet optimalt, og det betød, at radarbilledet under sejlads med vanskelige radarforhold, såsom i regnvejr og høj sø, ikke altid var det bedste.

O-rummet var, som den slags jo er, fyldt op med en mængde radar- og våbenkonsoller. Der var på ingen måde tale om det nyeste og mest moderne udstyr, men derimod velafprøvet og velfungerende udstyr af lidt ældre årgang. Jeg spurgte, om man havde nogen planer for udskiftning af det gamle udstyr til

fordel for et nyere og mere effektivt taktisk datasystem, men det syntes ikke at være tilfældet. Dog har australierne tegnet kontrakt med firmaet Celsius-Tech om levering af et system meget lig vores eget C3 til indstilling i de projekterede fregatter af ANZAC-klassen, en videreførsel af det tyske MEKO-200 design.

Skibet blev fremdrevet af to gasturbiner på i alt 41.000 Hk, hvilket gav en max. fart på 30 knob.

Torsdag og fredag (27-28 OKT) fik jeg fri til at udforske Sydney på egen hånd, og det passede mig egentligt ganske godt. Efter de første dages rundvisninger og studier af publikationer løb jeg så småt tør for ting at lave. Alle de praktiske forberedelser i f.m. sejladsen som jeg kunne være behjælpelig med, så som f.eks. sejladsplanlægningen, var allerede blevet foretaget, og stort set samtlige officerer ombord havde travlt med arbejde af mere administrativ karakter. Det forholdt sig nemlig sådan, at netop CANBERRA efter årsskiftet skulle skifte basehavn til Fleet Base West, Perth. Naturligvis var ingen af besætningsmedlemmerne særligt begejstrede for udsigten til at rykke teltpløkkerne op og flytte hele familien de ca. 3.500 kilometer vestpå til området omkring Perth i staten Western Australia. Alle om bord syntes dog at tage de forestående besværligheder med knusende ro, og det satte egentlig meget godt i relief hvor privilegerede vi faktisk er i det danske søværn, hvor man f.eks. stadig, trods alt, kan blive boende på Sjælland, selvom ens tjenestested bliver flyttet til Frederikshavn.

Sydney viste sig at være en utroligt spændende storby der havde alt hvad hjertet kunne begære. Byen blev grundlagt i 1700-tallet af de tilrejsende engelske kolonister, og er bygget op omkring Sydney Harbour med bl.a. operahuset og den flotte Sydney Harbour Bridge. Centrum af Sydney er domineret af høje skyskrabere og shoppingcentre i massevis, og omkring selve centrum er der anlagt store parker med palmer og små damme med eksotiske fugle som f.eks. pelikaner og traner. Ca. 20 minutters buskørsel fra centrum findes den verdensberømte Bondi Beach hvor man kan surfe, eller blot nyde de kønne omgivelser. Byen omkranses på næsten malerisk vis af bjergene Blue Mountains, en del af bjegkæden Great Dividing Range.

Jeg brugte dagene i Sydney til at få set mig omkring og få købt diverse småfornödenheder. Jeg besøgte bl.a. National Art Gallery, operahuset (selvfølgelig), Royal Botanic Garden og det meget interessante National Maritime Museum.

Sydney har et veludbygget net af undergrundstog, så det var ikke vanskeligt at komme rundt. Det eneste det knob gevaldigt med var skiltningen på perronerne, så man skulle holde godt øje med hvilke tog der gik fra hvilke perroner for at undgå at havne et forkert sted.

Aftenerne blev brugt i selskab med McMullen, Doolin og nogle af deres venner, hvoraf de fleste var officerer i RAN. Vi fik kigget lidt på Sydneys nattelev der ikke var helt kedeligt, idet der altid var mange backpackers - rygsækturister - der slog sig løs til ud på de små timer.

Mandag 30 OKT var det igen almindelig arbejdsdag. Det var den sidste dag i havn inden den forestående sejlads, så stemningen var god og lidt hektisk.

Programmet for de næste 3 uger så ud som følger:

31 OKT- Øvelser en route Melbourne.

03 NOV

03 NOV- Besøg Melbourne. Melbourne Cup.

08 NOV

08 NOV- Øvelser en route Adelaide.

10 NOV

10 NOV- Besøg Adelaide. Formel 1 Grand Prix.

14 NOV

14 NOV- Radarabsorberende materiale-prøver (RAM) en route

17 NOV Portland.

17 NOV- Besøg Portland.

20 NOV

20 NOV- IR Tactical analysis-prøver (TACAN) en route

22 NOV Sydney.

22 NOV Ankomst Sydney, afsked med CANBERRA.

SÅ TIL SØS

Tirsdag 31 OKT kl. 1000 afsejlede vi fra Sydney. Mit job under havne-manøvren og den efterfølgende times sejlads ud af fjorden, som Sydney ligger i bunden af, var at assistere med den optiske navigation. Broorganisationen var noget anderledes end vi kender den fra danske skibe. Skibets specialuddannede navigatør, kaldet "Nav", var ansvarlig for skibets navigation. Til sin rådig-

hed havde han VCH der på anledning af Nav gav alle ror- og maskinkommandoer (havde "the con"), og i øvrigt også havde et medansvar for skibets sikkerhed. Bestikstyrmanden (i dette tilfælde Doolin) og hans hjælper (jeg) førte bestikket og foretog optisk pladsbestemmelse ved minimum tre samtidige pejlinger, så ofte det skønnedes nødvendigt. I dette tilfælde hvert tredje minut. I O-rummet var en komplet blindsejldsorganisation tørnet til, der ligeledes foretog pladsbestemmelse hvert tredje minut ved hjælp af minimum tre radarafstande og i øvrigt udsatte index på radaren.

Den følgende times tid var hektisk. Jeg fór rundt og tog pejlinger, satte ud i kortet og gav med høj, klar røst resultatet videre til Nav og VCH: "Sir, last fix is a good fix, 50 yards port of track, ship is safe, recommend course 245 to regain track". Herefter ville Nav så typisk bede VCH om at beordre kursen ændret til 245.

Foruden at give resultatet af den optiske pladsbestemmelse videre til VCH og Nav fik også O-rummet besked. Resultatet af deres pladsbestemmelse fik vi ligeledes at vide på broen. Der var således hele tiden dobbelt kontrol med navigationen.

Denne broorganisation var i kraft fra det øjeblik sidste trosse blev kastet, og indtil skibet var 3-4 sømil klar af nærmeste land og på sikker kurs. Herefter overgik vi til normalt sejlsbaseredskab med én VCH og en bestikstyrmand. Nav var altid på kort varsel, om natten sov han tilmed i kortrummet på agterkanten af broen.

For en dansk vagtchef lyder dette som det rene galimatias, men det er et faktum, at den ansvarlige navigator altid med stor præcision kendte sin øjeblikkelige position. Mit umiddelbare indtryk var, at broteamet i situationer som denne kørte som en velsmurt maskine. Det eneste det kunne knibe lidt med var VCHs overblik i anti-kollisionssituationer. Hvad VCH her manglede havde Nav dog i rigt mål, så skibet foretog på intet tidspunkt uhensigtsmæssige manøvrer.

Min konklusion er, at den australske broorganisation under sejls i snævre farvande er stor, personelkrævende og lidt tung, men hvis den er ordentligt indøvet, så virker den.

Vi kom godt afsted, vejret var letskyet med en svag brise fra øst. Jeg havde 20-24 vagten, og i solens sidste stråler sprang delfinerne for boven. Vi forlagde syd og vestover ned mod de store øvelsesområder syd for hovedlandet.

ØVELSER

De næste par dage stod i øvelsernes tegn. Vi var i følge med to andre fregatter (HMAS MELBOURNE og HMAS NEWCASTLE) og et forsyningsskib (HMAS SUCCES), og der var således en god mulighed for at få øvet alle junior officers i formationssejlads. Ombord på CANBERRA var der i tidernes morgen blevet udarbejdet et hav af tommelfingerregler for, hvordan man kom fra den ene station til den næste. De omfattede rorvinkler, maskinkommandoer og kurser, og hvis VCH ikke havde lært dem udenad kunne hans bestræbelser på at komme i station i første hug let være forgæves, og han ville dermed være nødt til at "fedte" skibet på plads i formationen, til slet skjult moro for det øvrige personel på broen.

Det var efterhånden blevet min tur til at prøve, og alles øjne hvilede på mig, da jeg for første gang bekendtgjorde: "Attention on the bridge, lieutenant Larsen has the con".

Jeg spurgte chefen, om der var nogle begrænsninger m.h.t. anvendelse af rorvinkler og maskinkommandoer. Han sendte mig blot et overbærende smil og sagde: "Son, when dad gives you the keys to the Ferrari, drive it!"

Som sagt så gjort. Det første formationsskift gik ikke så godt. Min barne-lærdom fra kadettiden på MØEN og LOSSEN om fleet-work var så småt trængt i baggrunden til fordel for kuttersejlads og farvandsovervågning. Jeg kom til at dreje tilbage til base course lidt for tidligt, og CANBERRA havnede derfor lidt for langt væk fra NEWCASTLE, der var guide. Næste gang gik det bedre, og de to sidste formationsskift gik efter bogen. Jeg kunne derefter give con videre til næste mand i rækken med æren i behold.

Al signalering under denne og de følgende formationssejladser blev udført optisk, enten ved hjælp af signalflag eller signallampe. Kommunikationsgasterne arbejdede hurtigt og professionelt, og det fremgik tydeligt, at RAN rigtig var på hjemmebane her. Til at konstatere om skibet var i station anvendtes kun optisk afstandsmåler og optiske pejlinger, aldrig radar.

Efter frokost var der havariøvelse på programmet. Øvelsen blev afviklet meget realistisk med masser af kunstig røg og en mindre sprængladning bragt til detonation et par meter fra skibssiden for at simulere træffende missil.

Igen var indsatsen af de involverede overbevisende. Jeg havde indfundet mig i skibets havaricentral, og til trods for mit manglende kendskab til dette fagområde, der traditionelt er teknikofficerernes domæne, var det mit klare indtryk, at havaritjenesten var noget, der blev taget meget alvorligt om bord. Al kommunikation mellem havarilederen og de enkelte slangehold foregik som standardiserede ordrer og tilbagemeldinger. Således skete det kun en sjældnen gang, at der var misforståelser eller nogen som helst slinger i valsen

med hensyn til at få lukket de rigtige døre og ventiler og iværksat korrekt brandbekæmpelse og udbedring af opståede skader.

I løbet af natten forlagde vi i følge med NEWCASTLE, MELBOURNE og SUCCES længere vestpå i retning til et skydeområde sydøst for Melbourne.

Om morgenen blev skibets nærluftforsvarsvåben, en PHALANX-kanon, gjort klar til skydning. Planen var, at et jettfly skulle slæbe en missilattrap af plastic efter sig i en ca. 2 kilometer lang line. Flyet skulle så flyve hen over skibet, og når flyet havde passeret, og attrappen var inden for skudafstand (1,5 km), skulle den nedkæmpes. Jeg var spændt på at se kanonen i aktion og forventede mig lidt af et fyrværkeri, idet en PHALANX har en skudkadence på 4.500 skud pr. minut.

Flyet kom, og i kikkerter kunne vi se attrappen i linen efter flyet. Flyet passerede os, målfølgeradaren fik lock-on på plasticattrappen og kanonen brummede en byge projektiler afsted mod målet. Artilleriofficeren, kaldet "Guns", fyrede i ca. 5 sekunder, og de 375 projektiler var mere end rigeligt. Målet blev fuldstændigt splittet ad, og som konfetti regnede det ned over skibet med plasticstykker i forskellige størrelser. Ganske overbevisende demonstration, selvom effekten nok ikke havde været den samme mod et moderne overlydsmissil.

Den sidste nat inden ankomsten til Melbourne bød på en øvelse i ubådsbekæmpelse (ASW). Formålet med øvelsen var at træne skibets sonarpersonel, og således blev SEAHAWKEN med sine mange ASW-sensorer ikke sendt ud at flyve den nat. Af økonomiske årsager deltog der heller ingen ubåd i øvelsen. Til at simulere ubåd anvendtes en stor, torpedolignende genstand kaldet DAN-bouy, der sejlede rundt i et forudprogrammeret mønster og opførte sig som en ubåd. Øvelsen gav tilsyneladende god træning til sonaroperatørerne, så idéen med en DAN-bouy var måske et eksempel til efterfølgelse i Danmark.

ANKOMST TIL MELBOURNE

Fredag 03 NOV ankom CANBERRA til Melbourne. Selve indsejlingen til Melbourne varede ca. 1 time, og da der var tale om et officielt besøg skete det under iagttagelse af den såkaldte procedure A hvilket medførte, at al personel der ikke var direkte involveret i sejladsen linede op på dækket iført daglig uniform, som var korte bukser og kortærmet skjorte. Vinden var frisk, og med en temperatur på omkring de 15 grader var jeg godt tilfreds med, at jeg havde mit job på broen at passe.

Jeg var spændt på at se, hvordan australierne ville gebærde sig under besøget. Inden afrejsen havde jeg fra flere sider fået fortalt, at australiere var et

folkefærd der i højere grad end de fleste kunne tage fra, når der kom øl på bordet. Det skulle vise sig ikke at være helt løgn.

Grunden til vort besøg i Melbourne var, at der den følgende tirsdag skulle afholdes det store galopløb the Melbourne Cup. Melbourne Cup er årets største sportsbegivenhed for australierne, og i de 3-4 minutter løbet varer, holder hele Australien vejret. Den tirsdag hvor løbet afholdes er public holiday i hele staten Victoria. Også lørdag ville der være hestevæddeløb på programmet. Her skulle det regionale Victoria Derby afvikles.

Om aftenen skulle der afholdes cocktailparty om bord med deltagelse af alt lige fra byens spidser til selveste miss Australia. Skibets helikopterdæk var blevet overdækket, de kulørte lamper var tændt, og messegasterne gav den i rollen som bartendere.

Alle junior officers, jeg selv inklusive, blev af NK stillet op på række, og blev én efter én sendt over til landgangen for at konversere med de ankomende gæster. De første i rækken blev køblet på et par ældre marineforeringsmedlemmer med livligt konverserende hustruer. Der blev sendt mig mange misundelige blikke, da jeg blev sendt over for at holde 5 sygeplejersker fra det lokale trykkammer med selskab.

Et par øl og nogle drinks senere rykkede en del af selskabet ind i messen. Her udviklede det sig nærmest til en fest, hvor den farverige Guns, der i øvrigt havde en forbløffende lighed med Spencer Tracey, underholdt med dans på bordene og andre fornøjeligheder. Tidspunktet kom, hvor han med et saligt smil styrtede om på dørken, ude af stand til selv at komme på benene.

Et par stykker af os bar Spencer Tracey på køjen. Festen opløstes så småt, men blev genoptaget inde i Melbourne, hvor det vist blev lidt sent inden vi tørnede ind.

DERBYDAG

Lørdag var dagen, hvor Victoria Derby skulle afholdes. For overhovedet at blive lukket ind til derbyet skulle man bære jakkesæt, og dér var jeg på den, idet jeg ikke havde tænkt over at medbringe et civilt jakkesæt til turen. Problemet løstes da dagens vagthavende officer, lieutenant Delamont, nærmest beordrede mig til at låne hans sæt. Jeg takkede mange gange, og fik i hast skiftet.

Vi var 7 medlemmer af messen der tog afsted. Ude på galopbanen herskede den sædvanlige, glade stemning. Luften var tyk af de seneste staldtips og kloge vurderinger af de forskellige hestes chancer, og glæden over et vun-

det væddemål eller skuffelsen over et tabt, blev skyllet ned med h.h.v. champagne eller dovent fadøl.

Nav, McMullen, elektronikofficeren Johnson og jeg selv blev enige om at indskyde hver 20\$ i en spillepulje. Der var tre løb tilbage inden selve derbyet, så vi havde lejlighed til at øve os, inden det for alvor gik løs.

Væddemålet i det første løb gik hjem. I det næste løb deltog en hest ved navn Nothin' Leica Dane, som jeg insisterede at spille på. Den gik også rent hjem. Tredie løb var med deltagelse af hesten Danewin, og med mit nyvundne ry som hesteekspert rådede jeg vores lille forening til at sætte en pæn sum på netop dette ædle dyr. Mit råd blev fulgt, og sørme om vi ikke vandt igen. Vi havde nu efterhånden vundet omkring 120\$, og det måtte jo fejres på behørig vis.

Til det sidste løb, selve derbyet, var der flere bud på en vinder. Hesten Atomic led til at være god, og da champagnen efterhånden var gået ind, og forstanden gået ud, satsede vi hele puljen på den. Krikken blev kun nummer 4, og dermed var hele puljen væk. Lidt trist, men vi havde trods alt haft en herlig eftermiddag for den beskedne pris af 20\$, så humøret var stadig højt. Om aftenen tog vi ud i byen og spiste og kiggede lidt på nattelivet.

VELFÆRDSARRANGEMENTER

Søndag 05 NOV var afset til forskellige kampe mellem lokale sportsklubber og skibets hockeyhold, rugbyhold og fodboldhold. Jeg havde meldt mig til fodboldkampen mod Ashburton Soccer Club, ikke fordi jeg havde forventning om at opnå stjernestatus, snarere fordi holdet manglede en mand.

Holdet bestod primært af konstabler, et par sergenter og lieutenant Cooper, der var anfører. Undervejs i bussen blev folk til min forbavselse ved med at kalde mig for Svend. Da jeg forhørte mig om grunden hertil svarede en af konstablerne, at de havde hørt om en dansker der skulle sejle med, og det eneste danske navn de umiddelbart kunne komme i tanke om, var Svend. Altså hed jeg Svend.

Navne var i det hele taget noget man tog let på, og man gjorde udstrakt brug af øgenavne. Fra den dag af hed jeg ikke andet end Svend, selv når jeg blev tiltalt af skibets chef. Nav kaldte mig dog altid for Gary p.g.a. mit efternavn, efter comic-tegneren Gary Larson.

Kampen blev fløjtet op, og slaget bølgede frem og tilbage. Jeg spillede venstre back, og efter en hård men fair spillet kamp kunne resultatet gøres op: 5-2 til Ashburton, og en forstuvet ankel til CANBERRA. Efter kampen var

fodboldklubben vært ved et lille, hyggeligt BBQ, hvorefter turen igen gik hjemad til skibet.

På vej hjem i bussen gik snakken livligt om hvad der var gået galt denne gang, og hvilke ændringer der skulle foretages. Alle spillerne synes meget engagerede i hvad der foregik, og denne mentalitet oplevede jeg mange gange siden, også om bord i den daglige tjeneste. I det hele taget synes hele besætningen at være gennemsyret af en rigtig god holdning til tjenesten og livet i RAN. Hele besætningen, menige såvel som sergenter og officerer, satte en ære i ting som altid at optræde korrekt påklædt og møde til tiden, og i det hele taget være engageret og føle ansvar for såvel udførelsen af den daglige tjeneste om bord som RANs fremtoning udadtil.

Æren for den gode ånd om bord i CANBERRA tror jeg i første omgang tilfalder chefen. Gang på gang udgjorde han et godt eksempel for den øvrige besætning ved altid at være nærværende og udstråle effektivitet. Uden at tøve forlangte han, at man gjorde sit yderste med det stykke arbejde man bestred, og uden at tøve gav han skidebatter, hvis han fornemmede, at der var slinger i valsen. Hvis man så havde gjort et godt stykke arbejde, så skortede det heller ikke på anerkendelsen af ens indsats og respekten for ens person. Synlig ledelse?... Sådan!

MELBOURNE CUP

Det blev tirsdag, Melbourne Cup-dag. Alle snakkede om "the Cup", og der var konstant indslag i radio og TV med de seneste rygter om doping, spekulationer om hvorvidt banen var for tung o.s.v.

Om fredagen til cocktailpartyet havde jeg mødt en dansk-australier, frk. Tina Jacobsen, der for 20 år siden, som 5-årig, var emigreret til Australien med sine forældre. Vi havde aftalt at mødes om tirsdagen, og ved middagstid hentede hun mig i sin firmabil. Det skulle blive en kærkommen lejlighed til at få talt lidt dansk.

Vi var af Tinas forældre blevet inviteret på frokost og Melbourne Cup i TV-udgaven, så turen gik ud til Melbournes forstæder. Her blev vi hjerteligt modtaget og budt indenfor til røget laks, BBQ-kylling og dåseøl. Efter den lækre mad måtte jeg fortælle historien om hvad jeg lavede, og om hvor i landet jeg kom fra. Det viste sig, at familien i sin tid emigrerede fra Nordsjælland, samme landsdel som jeg selv er opvokset i.

Efter at have set fatters nye bil i garagen og talt med onklen, der ligeledes var dansk, om de gode gamle dage som værnepligtig på inspektionsskibene ved Grønland, var det efterhånden blevet tid til Cup'en. Traditionen tro skulle

der indgås væddemål, så vi lagde alle nogle få dollars i hatten. Da ingen af os havde forstand på heste, trak vi lod om hvilke heste der skulle være "vores". Stemningen var opløftet, nærmest som før en fodboldlandskamp.

Løbet blev afviklet med livlig deltagelse fra vores side i form af hujen og heppen, og "Doriemus", en af mine heste, vandt. Jeg måtte indkassere min gevinst med et par bemærkninger om at udnytte ordentlige folks gæstfrihed.

Efter en hyggelig eftermiddag i selskab med familien Jacobsen, hvor jeg havde spist deres mad, drukket deres øl og vundet deres penge, "bortførte" jeg deres datter til en middag i byen. Vi havde en hyggelig aften. Senere stødte Doolin, McMullen, Nav og nogle af de andre til, og ved 2-tiden blev jeg kørt tilbage til skibet med tak for denne gang.

Næste morgen, onsdag 08 NOV, afgik CANBERRA fra Melbourne i procedure A. Det var stadigvæk koldt og blæsende, og denne gang var der en kadet der skulle prøve at lave mit job på broen, så jeg stillede mig ud i mit fine tøj og frøs i solidaritet med alle de andre.

AFSTED MOD ADELAIDE

Da skibet var kommet vel ud af Melbourne og procedure A blev afblæst, nærmest løb alle ned for at udskifte de korte bukser og den kortærmede skjorte med sømunderingen. Når skibet var i søen bar hele besætningen incl. officerer, ja selv skibschefen, aldrig andet end en grå kedeldragt med distinktioner. Kun om aftenen i messen bar officererne kortærmet skjorte, lange sorte bukser og et skærf, oftest sort eller bordeaux-farvet. RAN havde med andre ord erkendt, og taget konsekvensen af, at selv broofficerer, når de er i sejlene tjeneste, let bliver nussede i tøjet, og har brug for en uniform, der er let at vaske og holde ordentlig i stand.

Jeg havde også fået udleveret et par kedeldragter, som jeg naturligvis bar, når vi var i søen.

Efter at have skiftet tøj indfandt jeg mig i messen til en gang frokost. Maden om bord i CANBERRA var udmærket. Morgenmaden omfattede toast og en varm ret, oftest bacon og æg, eller pølser med rørag. Desuden var der et væld af forskellige morgenmadsprodukter til at pøse mælk på. Her var chokopops det klassiske valg hos flere af messens ældre medlemmer. Oftest var der til frokost og til aftensmad 4 forskellige varme retter at vælge i mellem. I reglen var der tale om noget bøfkød, forskellige sammenkogte retter eller kylling i en eller anden form. Der var altid dessert efter aftensmaden. Øl, vin og spiritus var det ikke tilladt at drikke i søen, men det blev der så kompenseret rigeligt for, når vi var på besøg i en havn.

Til forskel fra danske forhold var kabyssen om bord på CANBERRA altid i arbejde. Hvis man var sulten gik man bare ned og forsynede sig, og det uanset om skibet var i havn, ja selv basehavn. Messens medlemmer havde svært ved at tro mig da jeg fortalte, at hvis man var vagthavende officer om bord i et skib på en dansk flådestation, så var det ens eget problem enten at lave mad, eller købe den udefra. De syntes vist, at vi danske officerer havde det ret hårdt, men de ændrede radikalt holdning, da jeg fortalte om vores søtillæg, indtjening af sødage, ydelse af merudgiftsgodtgørelse, time- og dagpenge m.v. I Australien får officererne én løn, alene afhængig af rang og anciennitet, og ingen særlige tillæg af betydning. Der er ingen time- og dagpenge i udenlandsk havn, for de kan jo bare spise om bord på skibet. Nu var det mig, der næsten havde ondt af dem.

Efter frokost var jeg blevet lovet en flyvetur i SEA-HAWKEN, og med min særlige interesse for ASW var det noget jeg så meget frem til.

Jeg blev ikklædt flysuit og redningsvest, fik en grundig sikkerhedsbriefing og blev placeret bag ved siden af en af de taktiske observatører. I de australske SEAHAWKS er der en pilot der flyver. Til at føre krigen sidder ved siden af ham en taktisk observatør der er flight commander, og bag yderligere en taktisk observatør. Om bord har SEAHAWKEN torpedoer, aktive og passive sonarbøjer samt et komplet taktisk datasystem til behandling af den information sonarbøjerne giver. Til forskel fra det amerikanske LAMPS-system er det således folkene i helikopteren der afgør hvordan sonarbøjerne skal kastes, og om der skal anvendes torpedoer.

Efter vi var kommet i luften fik jeg en grundig og interessant gennemgang af datasystemet og de forskellige metoder til at analysere informationen fra sonarbøjerne. Yderligere fik jeg en demonstration af systemets mulighed for at indlægge forskellige søgemønstre til hjælp i f.m. eftersøgnings- og redningsaktioner til søs (SAR). Lieutenant Smallhorn, der var pilot på turen, var i øvrigt af den mening, at SEAHAWKEN var den bedste og mest alsidige løsning, hvis man ville have et fly, der var velegnet både til SAR og ASW. "Den har god løfteevne, god udholdenhed og aktionsradius, og et par driftssikre, kraftige motorer", som han anførte. Jeg fortalte ham om søværnets LYNX-helikoptere, og om hvordan søværnet brugte dem til operationer i de barske omgivelser i det Nordlige Atlanterhav. Smallhorn lod det ubevidst skinne igennem, at han anså de danske LYNX-piloter for at være hårde i filten når de fløj en så forholdsvis lille helikopter under de betingelser. For ikke at give ham mindreværdskomplekser undlod jeg at fortælle ham om tidligere tiders bedrifter i Nordatlanten med de endnu mindre ALOUETTE-helikoptere.

Flyveturen var ved at være slut, og for øvelsens skyld sluttede vi af med at lave 10-15 starter og landinger, inden vi slukkede helt for motorerne. Flysuit

og redningsvest blev hængt på plads, og jeg begav mig til broen for at tage 16-18 vagten.

Der var tale om en ukompliceret forlægningssejlads vestover mod Adelaide langs sydkysten af hovedlandet. Jeg førte bestikket og satte pladser ud 4 gange i timen. Pladsbestemmelsen skete ved hjælp af tre radarafstande, og det var faktisk muligt at få nogle nøjagtige fix så længe fixpunkterne ikke var længere væk end 12-15 sømil. Var afstanden mere end 20 sømil, var usikkerheden om, hvor på kysten radaren egentlig slog, for stor.

En af skibets faste VCH havde con, og vi nærmede os stille og roligt et par fiskeskibe, hvis tilstedeværelse krævede at vi afveg fra kursen og snoede os lidt for at undgå at komme for tæt på. Alle kursændringer der oversteg 10 grader, og alle fartændringer der oversteg 2 knob skulle chefen give tilladelse til. Chefen skulle ligeledes have besked om alle mål med CPA under 2 sømil (=der ville kom tættere på end 2 sømil). Meldingen skulle omfatte målets kurs, fart, relative position, CPA og hvad VCH havde tænkt sig at gøre. Chefen havde fået melding om de to fiskeskibe og havde godkendt VCHs forslag til manøvre, men af en eller anden årsag kom VCH i tvivl om manøvrens effektivitet, og valgte at tage al farten af skibet. Det betød dog blot, at vi i stedet for at have gået fint klar af begge fiskere, kom til at ligge næsten stille i vandet i en afstand af omkring 300 meter fra den ene af fiskerne. Chefen havde lugtet luntten og havde indfundet sig på broen, og han udtrykte ikke just tilfredshed med at finde sit skib i en sådan situation.

Hændelsen illustrerer på udmærket vis det svage punkt i den australske broorganisation. Vagtchefernes navigatoriske uddannelse er ikke særligt omfattende, og de er ikke vant til selv at træffe beslutninger i f.eks. komplicerede antikollisionssituationer. Det medfører, at de noget lettere end en dansk VCH mister overblikket. Det ville selvfølgelig også have gjort det lidt nemmere, hvis der på broen havde været en radar med plotfunktion, men på trods af denne mangel burde det jo være muligt at manøvrere uden om et par langsomtgående fiskere.

Resten af vagten og den følgende dag forløb uden de store begivenheder, og fredag 10 NOV om morgenen anduvede vi Adelaide.

ANKOMST ADELAIDE

Indsejlingen til Adelaide skete som vanligt i procedure A. Vejret artede sig nu efterhånden noget bedre, med dagtemperaturer helt op til 30 grader, så det var faktisk meget behageligt med den korte uniform. Under indsejlingen

blev Guvernøren for South Australia sat om bord med helikopteren, så alle gjorde sig umage for at fremtræde korrekt og repræsentere RAN på værdig vis.

Vores besøg i Adelaide skyldtes det forestående Australske Formel 1 Grand Prix, der skulle afvikles om søndagen.

I forbindelse med 50-året for afslutningen af 2. Verdenskrig, hvor australierne kæmpede side om side med amerikanerne og briterne mod japanerne, skulle der endvidere umiddelbart før Grand Prixet afholdes en mindemarch med deltagelse af styrker fra alle tre værn. RAN skulle repræsenteres ved en del af CANBERRAs besætning.

Fredag aften forløb stille og roligt. Strabadserne fra de lange aftener og nætter i Melbourne sad vist stadig i kroppen på de fleste, så der var stiltiende enighed om, at holde en TV-aften hjemme på skibet.

Lørdag ved middagstid var det igen blevet tid til afholdelse af forskellige sportskampe mod lokale klubber. I Melbourne havde skibets Rugbyhold haft stor succes, så jeg besluttede i selskab med NK at tage med ud at se deres kamp. Jeg har altid haft min førlighed kær, så jeg takkede høfligt nej til de mange tilbud om at deltage i kampen. Klog beslutning!

Under holdenes opvarmning forklarede NK mig de vigtigste regler og antydede, at det godt kunne komme til at gå hårdt for sig når kampen gik i gang. Det fik han så sandelig ret i.

Kampen blev fløjtet i gang, og i de følgende 2x45 minutter spænedes spillerne rundt mellem hinanden på evig jagt efter manden med den mærkelige bold. Konstant lød der højlydte klask når to eller flere spillere kolliderede, og med jævne mellemrum samledes spillerne i store dynger med den mærkelige bold aller nederst. Det blev til nogle brådne pander og blodige næser i løbet af kampen, og jeg bidrog til festlighederne ved at hente isposer og yde førstehjælp til de faldne krigere. Efter kampen var jeg endnu mere fast besluttet på at udsætte min rugbykarriere på ubestemt tid. Resultatet af kampen blev et knebent nederlag til CANBERRA, men dommeren var vist heller ikke så god.

Lørdag aften var den store festaften i Adelaide. Det var det sidste formel 1 løb i Adelaide, inden løbet det følgende år skulle afholdes i Melbourne, og alle var indstillet på at sige farvel med manér. Mange tusind mennesker var strømmet til byen, og hele Adelaide centrum var blevet spærret af og nærmest omdannet til eet stort øltelt. Der var et leben uden lige med masser af glade mennesker, live-musik og fædøl i rigelige mængder. Det blev en sjov aften, og vi måtte igen hjælpe Guns på køjen.

Søndag var race-dag. Samtlige australske medlemmer af messen skulle deltage i mindemarchen umiddelbart før løbet og canadieren McMullen havde vagt, så jeg begav mig på egen hånd afsted til løbsområdet.

Indenfor løbsområdet var der opstillet et hav af boder, hvor man kunne købe alverdens souvenirs, madvarer og lækende drikke. En bestemt bod fangede i særlig grad min opmærksomhed. Det var en slags bus opstillet af det australske forsvar, hvor alle, der havde interesse i en uddannelse i forsvaret, kunne lægge vejen forbi og få grundig information og hjælp til ansøgninger m.m. Bussen var nok lidt malplaceret lige netop ved formel 1 Grand Prixet, vist så, men dens tilstedeværelse viser alligevel, at det australske forsvar har indset nødvendigheden af en grundig markedsføring af sig selv, for at tiltrække velkvalificerede unge til de mange uddannelser og tjenesten i forsvaret. Det australske forsvar havde endvidere i alle større byer i landet en slags "karriere-butikker", hvor det også var muligt at forhøre sig om de mange muligheder i forsvaret. Hverken RAN eller de andre værn havde mangel på kvalificerede ansøgere.

Løbet blev kørt i selve Adelaides gader bag et hav af afspærringer og sikkerhedsforanstaltninger. Jeg havde købt en billet med adgang til pladserne forbeholdt "pøbelen", og da der var utroligt mange mennesker var det svært at få ordentligt udsyn.

Til sidst fandt jeg et sted med rimelig god udsigt til begivenhederne. Racervognene kørte imponerende stærkt og larmede imponerende meget, og da Damon Hill havde gjort sin pligt og vundet løbet, begav jeg mig ud for at finde de andre. Vi havde aftalt at mødes inde på løbsområdet, men det var lettere sagt end gjort, så efter en times eftersøgning uden resultat begav jeg mig tilbage til skibet. Her holdt jeg en stille videoaften i selskab med McMullen, og det var egentlig meget rart oven på gårsdagens strabadser.

Mandag 13 NOV var sidste dag inden afsejlingen fra Adelaide. En af vagtchefeleverne om bord, SBLT Cathrine Carlisle, havde forældre bosat i Adelaide. Vi var et par stykker der inden ankomsten til Adelaide havde aftalt at tage på vinsmagningsturné, så vi begav os afsted i Caths forældres bil, som de i dagens anledning havde stillet til rådighed, med Cath som chauffør. Turen gik til vindistriktet Barossa Valley, et område der i forrige århundrede var blevet bosat af sydtyske indvandrere. De havde medbragt den stolte, tyske vintradition, som den dag i dag lever i bedste velgående i distriktet. Vi besøgte 10-12 forskellige vingårde, smagte de herligste rød- hvid- og portvine og købte et par flasker af de bedste. Ved frokosttid gjorde vi holdt ved en lille kro, hvor der serveredes kænguru-ragout, og det var ikke værst. Efter endnu et par besøg på vingårdene vendte vi hjem sidst på eftermiddagen, vist nok med en lille sidevind på.

Tirsdag 14 NOV afgik CANBERRA fra Adelaide.

RAM TRIALS

I de følgende dage stod der RAM trials på programmet. For at vanskeliggøre radardetektion var CANBERRA forskellige steder blevet beklædt med RAM, og nu skulle det klarlægges, om det havde været muligt at opnå den ønskede virkning. Forsøgende udførtes ved at manøvrere skibet i forhold til en fastinstalleret radarstation på land. Med max. fart skulle vi præsentere skibet i alle tænkelige vinkler og med alle tænkelige drejehastigheder. Forsøgene foregik ret tæt på land, så vi genoptog proceduren med optisk pladsbestemmelse hvert tredje minut. I dette område var det en ret vanskelig disciplin, idet der ikke var nogle rigtigt gode, markante punkter at tage pejlinger til. Vi måtte nøjes med bakketoppe, en kant af en sandstrand og lignende vanskeligt genkendelige punkter.

Umiddelbart efter jeg skulle forlade CANBERRA var det meningen, at skibet skulle deltage i en større taktisk øvelse. Forberedelserne hertil var så småt gået i gang, og jeg bemærkede, at mange af de taktiske publikationer der blev anvendt var NATO publikationer. Jeg forhørte mig om sagen hos en af de taktiske officerer, og fik følgende forklaring på forholdet: RAN har i valget af doktriner, taktikker og procedurer knyttet sig tæt til NATO af den simple årsag, at i tilfældet af en større konflikt ville den altovervejende samarbejdspartner blive USA, og dermed NATO. Konceptet har for nylig vist sin berettigelse med to RAN-fregatters deltagelse i Golfkrigen i forreste linie som air-cover for amerikanske krydsermissilbærende enheder. Samarbejdet med amerikanerne i Golfen forløb i øvrigt glat. Efter nogens mening bedre end det gjorde med visse af de sydeuropæiske NATO-lande.

De følgende dage gik med RAM trials i de lyse timer og stille krydsen rundt i området i nattetimerne.

Fredag 17 NOV ankom CANBERRA til den lille havneby Portland.

PORTLAND

Portland var en lille havneby med ca. 10.000 indbyggere beliggende på Stillehavskysten midtvejs mellem Melbourne og Adelaide. En del af besætningen havde udtrykt undren over årsagen til et besøg i en så lille og tilsyneladende søvnig by. Onde tunger hævdede, at det var fordi chefen havde familie i byen.

Om aften var CANBERRA vært ved det traditionelle cocktailparty. Jeg faldt i snak med den lokale skiltemaler, Clark, og indehaveren af en skobutik, Dave. Samtalen drejede sig mest om sportsdykning, og om områdets store

forekomst af "the great white", den store hvide haj. For de uindviede kan jeg afsløre, at den hvide haj er en op til 8 meter lang grovæder, der gerne supplerer kosten med en surfer eller en sportsdykker i ny og næ. Jeg takkede pænt nej til tilbuddet om et dyk på et lille rev ikke langt fra Portland den følgende dag. Jeg regnede med, at der nok skulle blive rig lejlighed til dykning senere.

Cocktailpartyet lakkede mod enden, og til min overraskelse blev jeg inviteret på restaurant af Dave, Clark og deres hustruer. Magen til gæstfrihed har jeg aldrig oplevet.

Vi begav os afsted og havde en hyggelig aften på en lille, italiensk restaurant. Efter maden insisterede Dave og Clark på at vise mig Portland by night, så konerne blev sendt hjem. Det blev til en køretur rundt i Portland, hvor de to gutter udpegede de bedste steder at gå i byen. Byen var jo ikke så stor, så dem var der kun to af. Herefter lagde vi vejen forbi en stor aluminiumsfabrik i udkanten af byen, og på vejen tilbage var vi heldige at se en ægte kænguru hoppe afsted ude på vejen. Stor var min overraskelse da Dave trådte på sømmet, og med firhjulstrækkeren prøvede at køre kræet ned. Han havde ikke heldet med sig. Dave forklarede, at kænguruerne forrettede stor skade på landmændenes afgrøder, og at de desuden ynglede som kaniner, så når chancen bød sig, var det med at slå til.

Samtalen drejedes efterhånden ind på de indfødte australiere, kaldet aborigines. Jeg havde i Sydney lagt vejen forbi aboriginee-bydelen Redfern, og den mindede mest af alt om New Yorks Harlem. Dave og Clark var af den mening, at integreringen af aborigines i det australske samfund var slået fejl, hovedsageligt p.g.a. manglende respekt for disse oprindelige australieres kultur og mentalitet. De fleste var tilsyneladende af den mening, at aborigines var et stenalderfolk, og burde være forblevet som sådan. Jeg kunne dårligt tro mine egne ører da jeg fik fortalt, at det indtil for 25-30 år siden forekom, at medlemmer af det bedre borgerskab som afslutningen på f.eks. en våd forretningsmiddag, kunne finde på at køre ud i bushen og skyde en aboriginee (som en anden hund), blot for fornøjelsens skyld.

Turen afsluttedes med, at jeg blev sat af ved skibet, en kende bedre vidende om nogle af de mindre tiltalende træk ved den australske mentalitet.

Søndag 19 NOV tog Doolin, McMullen, Cooper, forvaltningsofficeren ("the pusser") Robinson og jeg selv på en køretur ad Great Ocean Road langs Stillehavskysten. Turen bød på en række seværdigheder i form af spektakulære klippeformationer, og en frokost på verdens måske mest snuskede kro. Vi vendte hjem ved aftenstid og tørnede ind i god tid for at være friske til sejlturen hjem til Sydney.

AFSTED MOD SYDNEY

CANBERRA afgik fra Portland mandag 20 NOV kl. 1000. Der blæste en strid blæst fra øst, omkring 15 m/s, så havnemanøvren blev foretaget med hjælp af slæbebåde. Da vi var kommet godt ud af havnen, og søen bevirkede, at skibet vippede en anelse, henvendte en af messegasterne sig til mig: "Excuse me Sir, do you have weather like THIS in your country?" Nu var CANBERRA jo et stort skib, og det vippede virkelig ikke ret meget i forhold til f.eks. en orlogskutter i vestlig kuling, så jeg fortalte messegasten lidt om hvordan vejret til tider er i Danmark, og hvordan det til tider udarter sig ved Grønland. Han udtrykte herefter stor tilfredshed med at kunne nøjes med at sejle i australske farvande.

Som led i udviklingen af en ny type infrarød (IR) chaff til vildledning af IR-homende missiler, skulle CANBERRAs IR-signatur underkastes en taktisk analyse. Det skete under de følgende dages TACAN trials. Fremgangsmåden ved disse forsøg var identisk med den anvendte under RAM trials, blot med den forskel, at de skulle foregå ved alle mulige forskellige maskinkonfigurationer, så som på én- og to turbiner, med fuld og trekvart køling på motorene o.s.v. På land var der i stedet for en radarstation en målestation med IR-følsomt udstyr. Igen stillede forsøgene store krav til ens færdigheder inden for optisk navigation. Efter et par anstrengende dage blev kursen lagt østover mod Sydney.

Fredag 24 NOV vendte HMAS CANBERRA atter hjem til Fleet Base East i Sydney. Vi ankom ved 9-tiden om morgenen, og resten af formiddagen gik med at rigge af efter sejladsen. Ved frokosttid gav jeg en farvel-øl til messens medlemmer, så frokostpausen blev forlænget med et par timer. Jeg fik i gave overrakt et indrammet billede af CANBERRA med en lille, indgraveret sølvplade påsat: "lieutenant "Gary" Larsen, HMAS CANBERRA, 22 OCT - 24 NOV 1995."

Chefen havde meldt sin ankomst, og han havde gode nyheder med. Chefen og NK havde i samråd med skibets faste vagtchefer besluttet at udchecke canadieren McMullen til vagtcheftjeneste, og det afstedkom mange lykønskninger, og naturligvis et krav om endnu en omgang på bordet. McMullen var lettet. I slutningen af december skulle han under alle omstændigheder have været sendt tilbage til Canada, og hvis han ikke til den tid havde fået sin udcheckning, ville han have været nødt til at starte som vagtchefelev i den canadiske flåde. I stedet kunne han nu starte som fuldt kvalificeret VCH. Champagnen kom på bordet.

I løbet af eftermiddagen fik jeg afleveret de lånte kedeldragter og pakket mine sager, så jeg var klar til at tage afsted næste morgen. Mit ophold hos

RAN var slut, og fra Sydney havde jeg besluttet at tage nordpå til det store koralrev Great Barrier Reef. Alle mine uniformsgenstande blev pakket i én taske og stillet til opbevaring i McMullens lejlighed.

Den følgende morgen fløj jeg de 2.500 kilometer nordpå langs australiens østkyst til badebyen Cairns beliggende i troperne i staten Queensland. Jo, Australien er et kolossalt stort land.

DYKNING PÅ KORALREVENE

Jeg havde allerede i Sydney booket en plads på en dykkerbåd, så samme dag jeg ankom til Cairns, gik jeg direkte om bord i båden og tog afsted. Bestemmelsesstedet var Bougainville- og Holmes Reefs, nogle koralrev beliggende i Coral Sea, på den anden side af Great Barrier Reef. Her blev det til seks dages dykning og de mest fantastiske naturoplevelser man kan forestille sig. Jeg dykkede blandt hajer, rokker og havskildpadder, og altid var der overalt et mylder af store og små fisk i alverdens farver. Til tider svømmede man i stimer af jacks eller trevallys så kompakte, at uanset i hvilken retning man kiggede, kunne man ikke se andet end hundredvis af fisk. Man kunne pludselig opleve et par barracudaer skyde frem i et angreb og sprede stimen, helt upåvirkede af vi sportsdykkes tilstedeværelse. Af og til så vi de giftige dragefisk majestætisk svæve forbi, og vi holdt os respektfuldt i behørig afstand. Vi så fede muræner stikke deres grimme fjæs ud af huller i korallerne, men de trak dog altid snuden til sig, når man nærmede sig.

Det blev til 18 dyk i alt på Holmes-, Bougainville- og Great Barrier Reef, foruden nogle hyggelige aftener med amerikanske, irske og østrigske dykkerkammerater. Fredag 01 DEC var jeg tilbage på fastlandet, en oplevelse for livet rigere.

FERIELIV

Jeg havde endnu nogle dage tilbage inden mit fly afgik fra Sydney, så jeg benyttede muligheden til rigtigt at nyde livet. Det var desværre ikke muligt at nyde strandlivet, for kysterne langs fastlandet var hjemsøgt af store, dødsensfarlige brandmænd, stingers. Der var i det hele taget mange farer i den australske natur, f.eks. hajer, stingers, giftige fisk, slanger og edderkopper o.s.v. McMullen havde tilbage på skibet ligefrem udtrykt forbløffelse over, at det overhovedet var mulige at blive voksen i disse fjendtlige omgivelser.

De sidste dage i Cairns blev derfor brugt på white water rafting, bungi jump, fiskeri i regnskovsfloden Daintree River samt havfiskeri med fangst af en meterlang, sprælsk barracuda.

Onsdag 06 DEC fløj jeg tilbage til Sydney. Den følgende dag gik turen over Singapore og Amsterdam til Kastrup, hvor jeg landede 08 DEC.

EFTERSKRIFT

Turen til RAN har været en af de største oplevelser i mit liv. Oplevelserne fra CANBERRA har været en kilde til inspiration, og mange af de ting jeg har lært vil givet kunne konverteres til danske forhold, og komme mig og andre i søvæmet til gavn i den daglige tjeneste.

Personligt har jeg også haft gavn af opholdet. Jeg er overbevist om, at de mange oplevelser har forsynet mig med en større faglig og menneskelig ballast, således at jeg i fremtiden vil stå bedre rustet til at klare de mange, ofte krævende opgaver, som officer og leder. Som sidegevinst er mine engelskkundskaber blevet bedre, og opholdet blandt fremmede kolleger har været berigende i form af gode kammeratskaber i både Australien og Canada.

Det er nu blevet hverdag igen, og alle de mange oplevelser har efterhånden bundfældet sig. Det er svært at pege på, præcis hvad der har gjort det til så stor en oplevelse. Var det det fantastiske teamwork når tingene skulle gå stærkt på broen, den næsten karismatiske chef, det gode sammenhold i "the grot", de mange sjove aftener i muntert lag eller måske de store oplevelser blandt hajer og havskildpadder på koralrevne, jeg ved det ikke.

En stor tak skal lyde til legatbestyrelsen for Kresta og Viggo Petersens Fond for at have gjort turen mulig, samt til chefen for Søværnets Officersskole, kommandør E.Rode, for det gode valg af rejsemål samt velvillig bistand med materiale om RAN og det australske samfund. Til sidst en tak til forsvarsattachéen i London, kommandør Grooss, for sin medvirken til løsningen af de små praktiske problemer hen ad vejen.

Billedet jeg fik af kollegerne på CANBERRA er kommet op på væggen og hænge. Af og til kaster jeg et blik derop og lader tankerne flyve tilbage. "Dengang jeg sejlede fregat i Australien". Det lyder næsten for godt til at have været sandt.

Tidsskriftet bragte i nr. 3/95 artiklen "Skibschefen og søværnets fremtid", der var skrevet af en skibschef for en af søværnets større enheder. I fortsættelse heraf bringes nedenstående et chefsperspektiv fra en yngre skibschef i en af søværnets mindre enheder.

DEN UNGE SKIBSCHEF

Af

kaptajnløjtnant Klaus Bolving

DEN LANGE VEJ

Formålet med denne artikel er at beskrive de tanker, som præger en ung skibschefs verden.

19 OKT 1994 var dagen, da jeg fik min egen kommando. Eller, for at være formel korrekt; det var dagen, da jeg bestod cheftprøven for STANDARD FLEX-300 skibe (SF-300) og af Chefen for 2. Eskadre blev indstillet som skibschef til Chefen for Søværnets operative Kommando

Det var det foreløbige højdepunkt i en officerskarriere, der begyndte med udnævnelse til premierløjtnant i 1986 i en alder af 25 år. Min afgangsklasse er den sidste af den gamle A-officersordning.

Selve officerstjenesten begyndte i Ubådskadren, nu 5. Eskadre, der dengang lå på Holmen. Efter et halvt år som ubådsofficerselev i SPRINGEREN (nu museumsgenstand i Ålborg) og NARHVALEN sejlede jeg indtil 1989 som operationsofficer og våbenofficer i ubådene NORDKAPEREN og SPRINGEREN. Derpå fulgte en periode, hvor jeg gjorde tjeneste som eskadrepatruljeofficer samt gennemførte stabskursus I ved Forsvarsakademiet. I 1990 - 1992 var jeg næstkommanderende på NORDKAPEREN, TUMLEREN og NARHVALEN og sejlede chefforberedelse med SPRINGEREN (den ny). I sommeren 1992 blev jeg udpeget til at gennemføre ubådskheftkursus i Norge. Det var en spændende oplevelse, der foregik med tre norske elev-kolleger i bla. de nye norske ULA-klasse ubåde. Kurset var hårdt, og halvvejs i kurset havde instruktøren halveret elevmængden. Så meget mere tid og ressourcer var der til os to tilbageblevne. Presset voksede, og min grænse for fysisk og psykisk formåen kom så faretruende nær, at jeg valgte at "kaste håndklædet" og rejse hjem til Danmark efter godt fire måneder. Det var et bittert valg, da mit hjerte bankede for ubådene og den verden, som omgiver denne specielle våbenart.

Straks efter hjemkomsten til Danmark blev jeg i DEC 1992 optaget på seks måneders taktisk divisionsofficerskursus. Derefter begyndte jeg som næstkommanderende på patruljefartøjet STØREN, der var under teknisk og taktisk opkøring til ubådsjagt (ASW). På denne måde lykkedes det mig at fastholde en vis tilknytning til min tidligere tjeneste. Mit motto blev: "Kan man ikke få den man elsker, må man hade den i stedet for.". Dette selvfølgelig udtrykt med et humoristisk glimt i øjet til mine gamle kammerater fra ubådene. Et lille år efter blev jeg næstkommanderende og senere chefelev på patruljefartøjet SVÆRD-FISKEN afsluttende med chefprøven og posten som chef for STØREN og samtidig chef for Division 22 - ASW-divisionen med SF-300 skibene HAJEN og HAVKATTEN som de øvrige ASW-skibe og GIBBEN, der er udrustet til søopmåling.

ENTRÉ I MANEGEN

De fleste ældre operative officerer, som i løbet af deres karriere har haft en tjenestetid som skibschef, husker denne tid som deres bedste tid i Søværnet.

Hvad er det, der gør denne chef-tid så attraktiv? Er den så attraktiv, som de ældre kolleger ynder at fortælle, eller hænger denne romantisering af skibschef-tjenesten sammen med menneskets generelle evne til at huske det gode og fortrænge det dårlige?

Skibschefen kan på mange måder sammenlignes med en artist, der optræder i en manege foran et stort publikum og med en kritisk cirkusdirektion bag scenen. Artisten er, i det skarpe direkte scenelys, ude af stand til at se, hvad der foregår blandt iagttagerne. Artisten kan dog være sikker på, at udfaldet af hans optræden vil være afgørende for publikums og direktionens oplevelse og bedømmelse af ham som enten en dygtig artist eller en klovn - succes eller fiasko.

Hvordan forholder skibschefen sig så til denne intense og kritiske opmærksomhed?

Efter nærmere overvejelser er der for mig et bestemt ord, som er ledetråden for skibschefen; at tilfredsstille! Det lyder i første omgang lidt for enkelt, men det er faktisk det, det drejer sig om for at få succes som skibschef. At tilfredsstille kan opfattes som noget, der retter sig mod særlige personers subjektive interesser i forskellige opgaver og arbejdsområder. Ønsket om at tilfredsstille søværnet som system fører ofte til overvejelser om, hvem det egentlig er, der skal tilfredsstilles. Som skibschef for en SF-300 kan man betragte tre målgrupper:

- Foresatte myndigheder: Søværnets operative Komando, Marinedistrikter, Eskadre og div. midlertidige foresatte i f.m. øvelser m.m.
- Besætningen.
- Skibschefen selv.

Formår man som skibschef at tilfredsstille alle tre grupper har man samtidig gjort, hvad der er muligt for at tilfredsstille søværnet. Hvis der blot er en gruppe, der ikke bliver tilfredsstillet, vil skibschefens optræden ikke være en succes, men derimod en fiasko.

I hverdagen bliver man ofte som skibschef bragt i forlegenhed, da det kan være nødvendigt at prioritere mellem målgruppernes krav. Samtidig er søværnets succes betinget af, at ingen af grupperne forlods sorteres helt fra.

Oplagt er det, at den foresatte myndighed skal tilfredsstilles. Ofte opfatter den unge skibschef sin foresatte myndighed som et system i sig selv uden menneskeligt isæt. Efterhånden finder man ud af, at sådan forholder det sig ikke. Forbindelsen mellem skibschef og foresat myndighed er ikke sort eller hvid. Der findes ofte flere metoder til at tilfredsstille den foresatte myndighed. Kunsten består i at vælge den metode, som også muliggør tilfredsstillelse af de to andre grupper.

Lige så oplagt er det, at besætningen også skal behages. Besætningens overordnede behov omhandler tryghed og trivsel. Disse behov er todelt:

- Tilfredsstillelse af faglige behov og udfordringer i tjenesten og
- Tilfredsstillelse af velfærdsmæssige behov, som fx. fritid og familiemæssige relationer.

Søværnets effektivitet er i høj grad betinget af, at disse behov opfyldes og dermed af besætningens tilfredsstillelsesgrad.

Den sidste målgruppe er skibschefen selv. Det virker oplagt, at hvis skibschefen ikke bliver tilfredsstillet, har hele hans optræden i manegen ingen mening. Skibschefen er jo ikke en slave, der er tvunget til at optræde. Han optræder af egen fri vilje og kun så længe viljen er der, bliver han ved at optræde. Under særlige omstændigheder kan skibschefen i længere perioder føle sig overordentligt understimuleret af succesoplevelser, eksempelvis i f.m. et havari. Alligevel kan han være i stand til at tilfredsstille sig selv, såfremt han kan opstille sine egne små og store succeskriterier. Succesen kan f.eks. materialisere sig ved, at et problem løses eller at nogle kreative tanker bliver ført ud i livet, ikke mindst hvis den foresatte myndighed oven i købet påskønner skibschefens indsats på søværnets vegne.

SUND FORNUFT - ELLER UDENADSLÆRE

Som ny skibschef er man bevidst om, at nu er tiden kommet, hvor man for det første skal ud på havet og gøre sig godt bemærket - tilfredsstille alle parter - og iøvrigt undgå at dumme sig med havarier og fornærmende signaler og skrivelser til foresatte myndigheder. Eller er det omvendt - at det gælder om at undgå at dumme sig og derefter forsøge at gøre sig godt bemærket.

Hvis man tilstræber at holde lav profil gennem cheftiden, hvor man bevidst undgår unødige udfordringer, har man på en gang reduceret muligheden for en høj grad af tilfredsstillelse for alle parter. Imidlertid har man samtidig reduceret risikoen for at lave fejl og havarier.



Hvis man derimod tilstræber en høj af tilfredsstillelse for alle parter, dvs. foresatte myndigheder, besætningen og sig selv, bør man i princippet søge at kravle over gærdet, hvor det er højest - hver gang. Herved bliver man stadigt dygtigere til at kravle over stadigt højere gærder. Imidlertid akkumuleres der en

stadig større sandsynlighed for, at man på et eller andet tidspunkt falder ned fra det høje gærde. Det at kravle over medfører ikke nødvendigvis den store opmærksomhed - vi er mange får i flokken - men det at falde ned medfører mere opmærksomhed, end man ønsker sig.

Er man faldet ned, vil man bebrejde sig selv, at man kravlede så højt op. Fornuften slog ikke til, eller var det, fordi man havde undladt at sætte sig 100 pct. ind i det gældende bestemmelseskompleks, som i detaljer advarer mod at kravle over høje gærder. Selvfølgelig har den unge skibschef indsigt i langt den største del af bestemmelseskomplekset, men omfanget af det betyder, at han ofte må klare sig med sin sunde fornuft. Jeg tror ikke, at nogen nuværende eller tidligere skibschefer med hånden på hjertet kan hævde, at de til fuldkommenhed besidder den viden om bestemmelseskomplekset, som f.eks. Søværnets Havarikommission i dens årsberetninger fremdrager ifm. havarisager. Bestemmelseskomplekset er i sagens natur fornuftigt, da det er udfærdiget af fageksperter. Da man som ung skibschef for sig selv erkender, at man ikke foreløbig opnår fuld fortrolighed med bestemmelseskomplekset, slår man sig til tåls med, at man selv er opdraget i denne "fornuftens ånd". Bevidst eller ubevidst ræsonnerer man sig til, at handler man blot med denne fornuft for øje, kan det ikke gå galt. Dette forhold tilgodeser kravet om "fornøden dristighed", men kan også i værste fald resultere i prædikatet "efterladenhed". Frygten for at man har overset bestemmelser, som ikke dækkes ind af ens egen fornuft, lurar konstant i den unge chefs baghoved.

SKIBET OG SEJLADSEN

Den unge skibschefs muligheder for at tilfredsstille er nøje betinget og begrænset af skibet og sejladsmønsteret. Den uddannelse og sejladserfaring, som ligger til grund for min indsats som skibschef, omhandler hovedsageligt taktik og våbenanvendelse. Ca. 25 øvelser i ubådene, 4 måneders praktisk og teoretisk uddannelse i ubådstaktik m.m. på norsk chefkursus og seks måneders taktisk divisionsofficerskursus samt enkelte øvelser i SVÆRDFISKEN og STØREN som NK. De formelle forudsætninger virkede umiddelbart tilstrækkelige til at kunne bære mine ambitioner om at nå et højt taktisk niveau med mit skib. STØREN's ubådsjagt-sensorer består af en variabel dybde sonar og en skrogmonteret sonar. Noget moderne og avanceret elektronik af allerfineste karat. Desværre måtte jeg erkende, at søværnets primære interesser ikke harmonerede med mine. Sejladsmønsteret var bygget op omkring farvandsovervågning og suverænitetshævdelse - sømilitære discipliner, som aldrig har interesseret mig i samme omfang som taktikken. Da jeg samtidig kunne fornemme en vis over-

bærende distance til disse to sømilitære fredstidsopgaver i det øvrige operative søværn, var det med slet skjult forbehold for disse discipliner, at jeg prøvede at opbygge STØREN's image som "Søværnets førende ubådsjager". For at opbygge skibets samlede evne indenfor ubådsjagt var det bla. nødvendigt, at give besætningen troen på, at "Vi er bedre end ubådene" og "Ubådenes usårlige æra er slut". Processen blev delvist vanskeliggjort ved, at jeg ikke præcist kunne tolke mine foresattes krav til mit skib som ubådsjager. Omvendt gav dette dog også nogle muligheder, idet udviklingen af dette nye våben i stor udstrækning hvilede i hænderne på folk, der af egen drift og interesse prøvede at bygge det op. Det har imidlertid ikke været nogen nem opgave at udvikle STØREN's ubådsjagereksptertise med et sejladsmønster, der prioriterer farvandsovervågning frem for øvelsesaktiviteter. Fantasien hos sonaroperatørerne er ganske vist blevet udviklet - nød lærer jo nogen kvinde at spinde. Eksempelvis udgør handelsskibe de mål, som sonaroperatørerne har fået størst erfaring med. Pudsigt nok er der i besætningen efterhånden opstået et permanent ønske om at sejle flere øvelser mod ubåde. Skønt et planlagt sejlprogram med 128 sejldage i år har besætningen bedt mig presse på for at få noget ekstra øvelsessejlad i vores planlagte fritid. Besætningen er ikke tilfreds, idet de faglige behov ikke bliver dækket. Derfor kan søværnet ikke være tilfreds.

Den primære årsag til at farvandsovervågning ikke er min favoritgren er, at den er årsag til den beskedne øvelsesaktivitet. Jeg er naturligvis klar over, at farvandsovervågningen kan byde på nogle andre udfordrende opgaver, hvor man på stedet optræder som kongerigets repræsentant overfor en fremmed nation, og hvor den besked, man formidler, er bindende for landet. Dertil kommer søredninger og assistance til nødstedte skibe, som kan være stærke oplevelser, da det jo kan handle om liv eller død.

Det er oplagt, at farvandsovervågningen og suverænitetshævdelsen er væsentlige opgaver, som skal løses. Det, som jeg som ung skibschef finder urimeligt, er det faktum, at alt for mange af SF-300-skibenes ressourcer bliver brugt på farvandsovervågning, mens disse pragtfulde skibes taktiske kapacitet får lov at ligge i delvis dvale. Skal man opnå en optimal taktisk anvendelse af søværnets krigsskibe, herunder SF-300, må denne farvandsovervågningsopgave fordeles mellem alle overflade-eskadrer.

FORHOLDENE OMBORD

Skiftet fra ubåd til STANDARD FLEX-skib er markant. Den største og mest iøjnefaldende forskel er de luxuriøse beboelses- og messefaciliteter ombord. De meniges to-mands lukafer svarer nogenlunde til officersmessen i en

ubåd. De gode fysiske forhold i SF-300-skibene betyder imidlertid, at besætningens tolerancetærskel har tendens til at blive lav. Interne stridigheder og problemer kommer sjældent frem, da man har mulighed for at gå hver til sit uden at løse problemerne. Det betyder, at visse mindre irritationsmomenter, som ikke kan løses, ved at folk går hver til sit, kan udvikle sig til større problemer. Dette forhold mærkede jeg tydeligt som kontrast til ubådslivet, og det medfører en ekstra opgave for især chefen. Det bliver særdeles vigtigt at få oparbejdet en samarbejds- og korpsånd ombord, hvor folkene lærer at tolerere hinandens svagheder. Dette kan i vid udstrækning opnås ved at tilfredsstille besætningens faglige behov og ved at skabe trygge rammer for tjenesten ombord og i havn. Alt, hvad der kan planlægges, skal planlægges, og planerne skal holdes. Pres kun folk hårdt, når der er fagligt belæg for det. Undgå at presse folk pga. dårlig arbejdsplanlægning. Find det gode frem i hvert enkelt besætningsmedlem, og dyrk dette. Fremhæv folkenes kvaliteter, store som små, giv dem forståelse for, at de hver især er unikke. Herved fjerner man grundlaget for mange stridigheder. Er man tilfreds med sig selv og føler, at man er en vigtig person ombord, er man mindre sårbar overfor irritationsmomenter. Samtidig har man ikke behov for at hævde sig på andres bekostning. Derved kan der opstå et trygt arbejdsklima, hvor folks faglige stolthed holdes i hævd, og hvor den luxuriøse materialisme hjælper besætningen til at nyde tilværelsen og ikke til at flygte fra den.

SF-300 OFFICERERNE

Skibets materieltilstand og sejlmonster er to faktorer, som præger aktiviteterne væsentligt. En lige så væsentlig faktor er officererne ombord. På en SF-300 er tilkommanderet en næstkommanderende (NK), der er kaptajn-løjtnant (KL), og en navigationsofficer (NAO), der er premierløjtnant (PL) samt en teknikkofficer (TKO), der er KL. Imidlertid er det pga. personelsituationen nødvendigt med kvantitets- og kvalitetsmæssig underbemanding i skibene. Hyppige rokader af officererne præger også livet ombord. En PL som NK og en værnepligtig løjtnant (LT) som NAO er blevet mere reglen end undtagelsen. På 16 måneder har jeg haft to TKO'er, begge KL, to NK'er heraf en KL og en PL samt fire forskellige NAO'er, hvoraf en var LT. Desuden har jeg udsigt til at skulle udskifte alle mine nuværende officerer om to måneder. Disse omfattende personelrokader virker voldsomme og uoverskuelige. Det opfattes ikke som et stort problem ombord, men det betyder, at det bliver endnu vigtigere at fastholde en korpsånd ombord. Skibet skal være noget særligt. At være med ombord skal være noget specielt, og besætningen skal samtidig være villig til at dele deres

skib med nye mennesker. Det fungerer, men giver skibschefen endnu en ledermæssig opgave at forholde sig til.

Officererne som modtages fra Søværnets Officersskole, er meget motiverede. Som "ældre" officer har man tendens til at sammenligne de yngre officerer med ens egen årgang og med de værdinormer, som var gældende for den, og kommer derved let til at ringeagte de unge. Imidlertid giver en sådan sammenligning ofte et skævt og unuanceret billede af de yngre officerer. Verden udvikler sig, det samme gør fagplaner og almindelige menneskelige holdninger. Jeg har været aldeles tilfreds med de officerer, som jeg har haft ombord.

ET ÅR MED STØREN

Året 1995 begyndte til søs, idet STØREN havde nytårstogt indtil 10 JAN. På de 10 dages patrulje i Kattegat-området holdt vi orienteringsbesøg for besætningen hos Søværnets operative Kommando, familiesejlads mellem Århus og Ebeltoft, søredningsaktion ud for Horsens, PR-arrangement i Odense med TV ombord og øvelse med orlogskutteren DREJØ.

23 - 27 JAN var vi øvelsesdeltager i SQUADDEX 4 sammen med resten af Flåden.

14 MAR - 5 APR gennemførte vi patrulje i Kattegat og Østersøen. På de 21 dages patrulje deltog vi bl.a. i en eftersøgningsaktion, holdt øvelser med orlogskutteren THURØ og med marinehjemmeværnsfartøjer fra Århus og Sønderborg, familiesejlads ved København, skydeøvelse og kast af dydbombes.

24 APR - 12 MAJ deltog vi i øvelse BOLD GAME. Det undrede nogen, at et ASW-skib skulle deltage i en torpedobådsøvelse, men STØREN's mangfoldighed af sensorer og simulerede våbensystemer gav os passende træning i overfladekrig.

5 - 21 JUN gennemførte vi patrulje i Kattegat og Østersøen. I de 16 dage var vi bl.a. i Ålborg sammen med 11 andre SF-300 for at fejre den sidste SF-300 SØLØVEN's navngivning. Dette togt blev rundet af med to dage i Kiel, hvor 100 året for Kielerkanalens åbning blev fejret.

8 - 13 AUG gennemførte vi patrulje, igen med diverse enhedsøvelser. Denne gang mødtes vi med SF-300-skibet HAJEN, der også er ASW-skib, og trænede noget ASW. Dertil kom et halvt døgn øvelse i Kattegat med resten af Flåden. Som et særligt kuriøst indslag på togtet havde vi besøg af vores navngiver, Teaterchef Michael Christiansen, der sammen med chefgruppen fra det Kongelige Teater sejlede med en tur på Sundet. Ellers var turen præget af patruljerutine som ved de forrige togter.

I hele OKT sejlede vi atter patrulje og sluttede året af med tre dages sejlads i DEC.

Af årets ialt 127 sejldage var fordelingen 103 dages patrulje og 24 dages egentlig øvelse. Det er lidt ærgeligt, at sejladsmønsteret ikke giver mere plads til øvelser. Jeg håber som tidligere nævnt, at farvandsovervågningspatruljerne efterhånden kan blive fordelt mellem alle eskadrer, så jeg får bedre mulighed for at holde min besætning i en god træningstilstand m.h.p. at tilfredsstille alle parter - foresatte myndigheder, besætningen og skibschefen selv.

EN FØLELSE AF SUCCES

I min tidligere tjenestetid spekulerede jeg ofte på, hvorfor en skibsorganisation er sammensat så udemokratisk med skibschefen som enevældig diktator. Det affødte mange tanker som: "Bare det var mig der var chef, så skulle jeg altid have min vilje, men ikke lave noget som helst", "Det må svært at være chef, for chefen skal kunne alt det, de andre kan", "Det er godt, vi har chefen, der kan alt, når de andre ombord må sige fra i kritiske situationer", "Det er snyd, at chefen tager æren for vores arbejde", "Det er synd, at chefen bliver kritiseret, fordi vi har lavet fejl" eller "Det er godt, at det ikke er mig, der skal stå til ansvar for alt det, som alle vi andre laver". Alle disse tanker er jo med til at beskrive rollen som skibschef. I alle de faktorer, som indgår i chef-rollen, er der flere, som er knald eller fald faktorer. Eksempelvis skibschefens overordnede ansvar for hele skibets fremtræden. Fremtræder skibet positivt, er det en god skibschef - en succes. Fremtræder det negativt, er det en dårlig skibschef - en fiasko. Da ambitionsniveauet hos unge skibschefer generelt er i konflikt med mængden af de tilgængelige ressourcer, vil man kun sjældent finde en fuldstændig tilfreds ung skibschef. Men den dag man føler, at man har gjort alt, er det blot et udtryk for, at fantasien er brugt op. Der kan altid gøres mere, alle ting kan gøres bedre. Kunsten er at opstille opnåelige succeskriterier undervejs og nyde succesen - føle tilfredsstillelsen når målene nås undervejs.

Skønt jeg ikke endnu er trådt ind i rækken af tidligere skibschefer, der altid romantiserer over deres skibschefstid, begynder jeg at følge deres tanker.

Hvad enten mine iagttagere omkring min optræden i manegen vurderer mig som en fin artist eller en klovn, vil jeg altid høre til dem, der siger: "Det er skønt at være skibschef".

Forfatteren har en fortid i Søværnets Frømandskorps og forretter for tiden tjeneste i Studie- og Udviklingssektionen ved Forsvarskommandoens Planlægningsstab.

KASHMIR

Af KL H.H.Hartmann, tidl. FN-observatør.

INDLEDNING

Hvilken betydning har navne og begreber som Asien, Østen, Indien eller Kashmir? Hvad forbinder man dermed? Mystik, bjerge, fremmede religioner? Røgelse, karry og hellige køer? Fattigdom, overbefolkning, børnearbejde, forurening og slum? Alle begreber, der uløseligt er forbundet til visse dele af Asien, her i blandt det indiske sub-kontinent. Der er det hele og mere til, det er kun et spørgsmål om indfaldsvinkel, samt at *vælge* hvad man vil se! Tiggeren eller den smukke silkeklædte kvinde. Men at det er både betagende og fascinerende er en kendsgerning. Denne del af verdenen har sine gode såvel som dårlige sider - iøvrigt lige som vores egen har det. Kontrasterne til og forskelligheden fra det vi som danskere er vant til er slående. I det mindste i starten. Sidenhen får man en indsigt i tingene, som skaber forståelse - ikke nødvendigvis accept! Måske kunne vi i den fortravlede vestlige verden alligevel lære noget?

At skulle fortælle om sine oplevelser som FN observatør ved UNMOGIP (Kashmir missionen) er i virkeligheden en vanskelig opgave, idet der følger forskellige problemstillinger med.

Mængden af oplevelser og erfaringer er stor, endda meget stor. Så hvad skal man lægge vægt på i sin fortælling? Hvad er interessant for en læser? Herudover er det svært at skille de private og de arbejdsmæssige oplevelser fra hinanden. Vi taler her om et møde med en ny verden på alle områder: kulturelt, socialt, religiøst, klimatisk samt arbejdsmæssigt. Normer, holdninger, prioriteter, værdier, tænkemåde, adfærdsmønstre osv. er så forskellige fra de hjemlige og vante. Derfor er det en helhedsoplevelse over en periode på næsten 2 år, hvor det arbejdsmæssige kun er en del af et samlet hele. Så hvis der kun skulle medtages arbejdsmæssige oplevelser i artiklen, ville det blive en ufuldstændig historie.

Endvidere var familien, hustru og 2 børn, med ude i hele perioden. Oplevelsen blev derved ikke kun en personlig ting, men noget vi var fælles om. Også selv om jeg af praktiske årsager ikke så meget til familien.

Så jeg har valgt at medtage "lidt af hvert", herunder baggrunden eller bevægegrundene for udrejsen, for derved at give det bedst mulige helhedsindtryk af både oplevelserne og arbejdet - det vil sige af tilværelsen og livet som FN observatør ved denne mission.

BAGGRUND

UNMOGIP står for "United Nations Military Observer Group in India and Pakistan". Missionen blev oprettet i slutningen af 40'erne som en konsekvens af, at de to lande, Indien og den nye stat Pakistan, ikke kunne blive enige om tilhørsforholdet for Kashmir (State of Jammu and Kashmir). Flere krige er i de forløbne år blevet udkæmpet mellem Indien og Pakistan i og om Kashmir uden at man er kommet en løsning nærmere. For nuværende behersker Pakistan 2/3 af Kashmir, Indien den sidste 1/3. Selvfølgelig afhængig af hvordan man definerer Kashmirs udstrækning, idet dette er meget forskelligt for så vidt angår kultur og geografi; store bjerge sætter endvidere sit umiskendelige præg på alt og alle.

Baggrunden for konflikten, den nuværende situation og status, samt de politiske forhold og problemstillinger - herunder stormagternes interesse (f.eks. atomvåbenspredning (NPT), våbensalg og handels- og markedsandele) - skal i denne sammenhæng udelades. Emnerne er dog både interessante og aktuelle.

Der er idag udstationeret ca. 40 FN observatører fra henholdsvis Sverige, Finland, Belgien, Italien, Chile, Uruguay, Korea og Danmark. Norge trak sig ud af missionen i 1994. Opgaven (mandatet) er at overvåge våbenhvilen, der blev indgået efter den sidste krig i 1971.

En udstationering "tour of duty" er på 1 år og 4 dage, med mulighed for forlængelse i op til et år. Familien kan medbringes til missionsområdet.

Ens bopæl eller hjem i udstationeringsperioden er i Pakistan (Rawalpindi/Islamabad - hovedstaden), idet den interne etniske/religiøse konflikt i den indiske del af Kashmir p.t. ikke tillader de eventuelt medfølgende familier at bo i Srinagar. Observatøren rejser således tilbage til Pakistan, når han har fri (afvikling af frihed). Planlægningsmæssigt tilbringer observatøren 3 uger på en Field Station oppe i Kashmir, derefter 6-8 dage fri/hjemme hos familien. Og så fremdeles. Det vil sige, at observatøren bogstaveligt talt tilbringer hovedparten af tiden oppe i Kashmir, hvorimod familien tilbringer tiden i Pakistan. To meget forskellige tilværelser og for mange årsag til problemer.

Missionens militære HQ består af en Chief Military Observer (generalmajor), en deputy (oberst) samt 5 af observatørene. Det militære HQ er i sommerhalvåret placeret i Srinagar (den indiske del af Kashmir) og i vinterhalv-

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1995

166. ÅRGANG

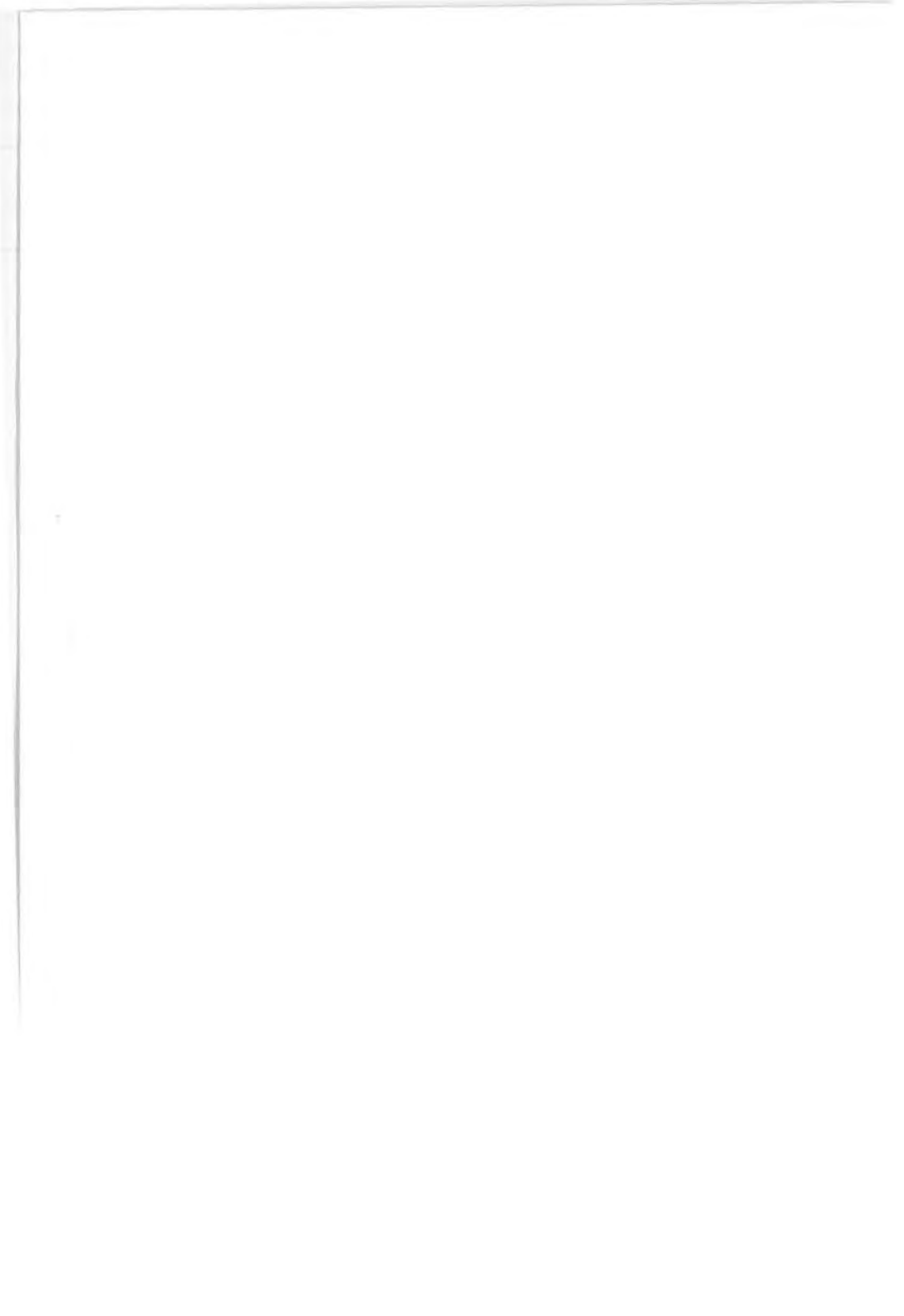
UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØRER

ORLOGSKAPTAJN
JENS CLAUS HANSEN
(NR. 1-4)

ORLOGSKAPTAJN
NILS CHRISTIAN WANG
(NR. 5-6)

KØBENHAVN
1995



INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION, ORGANISATION

Søværnets Materielkommandos reorganisering	321
--	-----

EKSPEDITIONER, REJSER, OPHOLD

Studierejse til Royal Navy, Vestindien 1994	204
Inspektionsskibet VÆDDEREN's togter til Malaysia og Sydafrika	274

FORENINGER OG SELSKABER (MARITIME)

Søe-Lieutenant-Selskabets love	147
Status ved vagtskifte i Naval Team Denmark	413

HISTORIE

Manden der gik på vandet	65
K for Katastrofe	153
Danmarks sikkerhedspolitik, et historisk perspektiv	181
Gustaf Holm, østgrønlandernes ven	289

KRIGSSKIBE

Standard Flex 300 - operationer uden for nærområdet, del I	336
Standard Flex 300 - operationer uden for nærområdet, del II	421

MARITIM DEBAT

Status og fremtiden for 1. eskadre	2
Status og fremtiden for 2. eskadre	13
Status og fremtiden for 3. eskadre	27
Status og fremtiden for 4. eskadre	41
Status og fremtiden for 5. eskadre	55
Chef for Søværnets Operative Kommando 1989-1995	162
Skibschefen og søværnets fremtid	193
Nyudnævnte officerer vil nødtigt sejle i 1.ESK	199
Den unge officer	391
The importance of being earnest	399

SIKKERHEDSPOLITIK, STRATEGI

Maritime Partnerskab for Fred Øvelser.....	83
Forward from the sea.....	98
What "From the sea" didn't say.....	113
Kaliningrad oblast.....	122
Sverige og den svenske marine.....	242
Den tyske marine.....	257
Israelsk strategisk diversificering.....	294

UDDANNELSE

Det sidste norske stabskursus for søofficerer.....	313
--	-----

FORFATTERLISTE

(til emneliste I)

<i>Andersen, P. A. (1865)</i>	
Status og fremtiden for 1. eskadre.....	2
<i>Fiedler, A (1888)</i>	
Status og fremtiden for 2. eskadre.....	13
<i>Bindner, N. A. (1878)</i>	
Status og fremtiden for 3. eskadre.....	27
<i>Riis-Hansen, B. H. (1876)</i>	
Status og fremtiden for 4. eskadre.....	41
<i>Madsen, K. T. (1920)</i>	
Status og fremtiden for 5. eskadre.....	55
<i>Jensen, S. T. (2301)</i>	
Manden der gik på vandet.....	65
<i>Mikkelsen, A. (2033)</i>	
Maritime Partnerskab for Fred Øvelser.....	83
<i>Dalton, J. H. m.fl (J.H)</i>	
Forward from the sea.....	98
<i>Smith, E. D. (S.E.D)</i>	
What "From the sea" didn't say.....	113
<i>Olesen, B. B. (B.B.O)</i>	
Kaliningrad oblast.....	122
<i>Pranov, J. B. (1646)</i>	
Søe-Lieutenant-Selskabets love.....	147
<i>Jensen, S. T. (2301)</i>	
K for Katastrofe.....	153
<i>Borck, K. E. J. (1827)</i>	
Chef for Søværnets Operative Kommando 1989-1995.....	162
<i>Hansen, J. C. (2005)</i>	
Danmarks sikkerhedspolitik, et historisk perspektiv.....	181
<i>Kirkegaard-Sørensen, S. (1889)</i>	
Skibschefen og søværnets fremtid.....	193
<i>Nielsen, H. O. (2180)</i>	
Nyudnævnte officerer vil nødtigt sejle i 1.ESK.....	99
<i>Poulsen, T. N. (2364)</i>	
Studierejse til Royal Navy, Vestindien 1994.....	204

<i>Friis, N. (1976)</i>	
Sverige og den svenske marine.....	242
<i>Krambeer, Jochen (J.K.)</i>	
Den tyske marine	257
<i>Sørensen, N. E. (1962.)</i>	
Inspektionsskibet Vædderens togter til Malaysia og Sydafrika	274
<i>Mikkelsen, Aksel (A.M.)</i>	
Gustaf Holm, østgrønlandernes ven.....	289
<i>Brunhøj, Per (P.B.)</i>	
Israelsk strategisk diversificering ?.....	294
<i>Lang, G. B. O. (O2085)</i>	
Det sidste norske stabskursus for søofficerer	313
<i>Ruth, A. S. (A.S.R.)</i>	
Søværnets Materielkommandos reorganisering.....	321
<i>Berthelsen, U. M. (2019)</i>	
Standard Flex 300 - operationer uden for nærområdet, del I.....	336
<i>Madsen, J.P. (J.P.)</i>	
Den unge officer	391
<i>Brandsborg, J. (2229)</i>	
The importance of being earnest.....	399
<i>Evald, J.F. (1830)</i>	
Status ved vagtskifte i Naval Team Denmark.....	413
<i>Berthelsen, U. M. (2019)</i>	
Standard Flex 300 - operationer uden for nærområdet, del II.....	421

EMNELISTE II

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Meddelelser fra formanden	80
Nyt fra formanden	227
Meddelelser fra formanden	376

MEDDELELSER FRA TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Meddelelser fra redaktøren	1
Redaktørens efterskrift	302
Forord	310
Forord	390

MARINENS BIBLIOTEK

Kommentarer til nyanskaffelser	72, 228, 304, 378, 455
--------------------------------------	------------------------

NEKROLOG

1580 Felding, Ole (1573)	159
--------------------------------	-----

FORSKELLIGT

Boganmeldelse	454
---------------------	-----

FORFATTERLISTE

(til emneliste II)

Lange, N. F.	
Nekrolog	159
Bagge, A.G. (1852)	
Boganmeldelse	454

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER

(Officerer i Søofficersrullen)

LB.NR.

(1573)
 (1643)
 (1827)
 (1830)
 (1852)
 (1865)
 (1876)
 (1888)
 (1920)
 (1962)
 (1976)
 (2005)
 (2019)
 (2033)
 (O2085)
 (2180)
 (2229)
 (2301)
 (2364)

ANDRE FORFATTERE

(A.M.)	A. Mikkelsen
(A.S.R.)	A. S. Ruth
(B.B.O.)	B. B. Olesen
(J.H.)	* J. H. Dalton
(J.K.)	J. Krambeer
(J.P.M.)	J. P. Madsen
(P.B.)	P. Brunhøj
(S.E.D.)	E. D. Smith

året i Rawalpindi (Pakistan). Endvidere er én observatør stationeret i New Delhi i Indien.

HVORFOR ?

Man kan spørge om - og med rette - hvad der får en officer, endda en søofficer, til at tage det skridt det nu en gang er, at rejse til dette subkontinent med sin kone og 2 mindre børn. En ikke hel almindelig beslutning. Alle er jo godt klar over, at man herved skifter sin egen sikre og velfungerende tilværelse ud med én, der ikke er det. Svaret er ikke så ligetil! Det lader sig ikke gøre ved bare at svare udfordring, spænding e.lign. De parametre eller muligheder findes mange steder, også hvor man ikke behøver at medinddrage familien.

I virkeligheden handler det om flere forhold, som tilsammen giver grundlaget for at man rent faktisk gør det. Det handler om interesse for den verden, der omgiver os, samt en vis portion nysgerrighed for selv at opleve den. Endvidere at man i fællesskab er enige om, at det man har - sikkerheden og trykningen - for en stund ikke har højeste prioritet, men at man er indstillet på at investere en periode af sit liv på at opleve den omgivende verden på *dens* betingelser. Så svaret kan være, at det er *interesse* og *overskud* - i den rette situation - der får én til at tage beslutningen og at den rette situation her var muligheden for blive udstationeret ved en FN mission. Arbejdet var derved blevet midlet.

Er det så moralsk forsvarligt at anskue tingene på den måde? Svaret vil jeg overlade til andre. Selv ser jeg ingen problemer, idet jeg motivations- og holdningmæssigt var instillet på det forestående arbejde.

REDEGØRELSE

Inden udrejse er man normalt på FN-kursus i Finland. Der bliver man så "undervist i", hvad der venter én derude. Det vil sige, man forsøger at forberede folk bedst muligt. Især bliver der lagt vægt på de familiemæssige aspekter, idet mødet med den "nye verden" - for nogle - er ret overvældende. Begrebet *kultur-chok* er ikke helt misvisende. Endvidere møder man en del af ens kommende kollegaer fra de andre tre (nu to) nordiske lande. Denne introduktion på 3 uger - specielt mødet med de andre kandidater - er udbyttesrig, idet det senere gensyn med kendte ansigter under fremmede himmelstrøg har en særlig værdi.

Inden vi i juli 1993 skulle rejse ud til Pakistan, blev jeg kontaktet telefonisk af den kollega jeg skulle afløse. Han havde selv været udstationeret i 2 år. Beskeden eller budskabet var, at vi kunne godt glæde os, idet "der venter en

kæmpe oplevelse - bare vent..." Idag hvor det hele er historie må jeg erkende, at han havde ret. Det kan ikke forklares - man skal ud for at opleve det! Og det er problemet; i enhver beskrivelse mangler farverne, lydene og lugten - kort og godt stemningerne, atmosfæren. Når det nævnes her, er det fordi dette er en ufravigelig del af denne specielle del af verdenen. Et forhold, der lejlighedsvis gør vores del af verdenen "farveløs og kedelig".

Vi tilbragte næsten 2 år i missionen. Den første halvdel på almindelig vis med bopæl i Pakistan og som anført med arbejde oppe i Kashmir. De første 11 måneder var jeg beskæftiget med det traditionelle arbejde som FN observatør fordelt på 5 forskellige Field Stations. I den anden halvdel af min "tour of duty" var vi bosiddende i New Delhi, idet jeg efter ansøgning fik den eneste stilling dér. Vi har således været i den forholdsvis privilegerede situation, at vi har haft muligheden for at opleve begge sider. Begge sider af én og samme konflikt, hvor man ikke kan finde en fredelig og holdbar løsning på et etnisk/religiøst problem - problemstillingen er velkendt!

Der skal ikke herske tvivl om, at det var en omvæltning at komme til et land som Pakistan. Fordomme mod Pakistan er formodentligt et ret fremherskende fænomen i den vestlige verden. Og ikke mindst mod den religiøse fundamentalisme, undertrykkelsen af kvinder osv. Et forhold der iøvrigt nok er blevet forstærket ved den seneste tids presseomtale af pakistanske indvandreres voldelige adfærd. Nu forholder det sig jo som regel sådan, at fordomme bunder i uvidenhed om de faktiske forhold. Der er altid en årsag til, at tingene er som de er. Og Pakistan er anderledes end Danmark. Så det var, hvad man ville kalde et *kultur chok*, at møde dette land. Og det på trods af, at vi var forberedte. Men alt var nyt og fremmedartet - også varmen. Så bekræftelsen af *fordommene* var ikke det, der var kendetegnende for mødet med det ukendte. Bevares, det var en kendsgerning, at de fleste kvinder var tildækkede, så mændene ikke kunne se dem, men det betød ikke nødvendigvis, at der var tale om overgreb på kvinden.

Som nævnt tidligere lærte man med tiden mere og mere om denne kultur, noget kan man lide og noget ikke! Sådan vil det altid være. Og der skal da heller ikke være nogen tvivl om, at religionen i Pakistan spiller en alt afgørende rolle i alle samfundsmæssige aspekter. Og på en måde som vi, der kommer fra et demokratisk land, har svært ved at forholde os til på en realistisk og fornuftig måde. Det er svært for os at acceptere og forstå, at religion og politik er én og samme ting. Problemstillinger omkring f.eks. jura eller social politik løses ofte ved hjælp af religionen. Religionen giver svar på ting, som vi i vores del af verdenen, traditionelt griber an på andre måder. Derved får begrebet demokrati en hel anden betydning. I Pakistan betragter man landet som demokratisk. Og vel med rette. Det er et spørgsmål om hvad man er opdraget til samt hvilke

forudsætninger der lægges til grund. Et emne som jeg fik diskuteret meget med pakistanske officerer. Ikke at der derved opnås ret meget, slet ikke, men oplevelsen i sig selv er god.

Opfattelsen af tid var anledning til mange genvordigheder. Alting tager længere tid, meget længere tid. "Om 5 minutter" vil i praksis betyde om en halvtimes tid, måske om en times tid. "Om en halv time" vil betyde senere - måske; eller sagt på en anden måde: hvorfor kommer du ikke igen i morgen? Dette specielle forhold til tid kan drive en til vanvid. Man kan have overnattet i et bataljonshovedkvarter, skal næste morgen videre til "Line of Control" (hvor de to hære står over for hinanden) og er således klar til afgang kl. 0600 som aftalt! Pakket og klar. Derefter ventetid indtil kl. 0800 eller måske lidt senere endda. Ikke at det er nogen demonstration eller lignende. For selv om den pakistanske hær ikke bryder sig om at have fremmede officerer rendende rundt i deres stillinger, så optræder de meget korrekt og professionelt. Men holdningen er, at det jo ikke betyder så meget *hvornår*, "insallah" når vi det nok. Dette begreb, som frit oversat betyder "om Gud vil", møder man hele tiden. Og det er vigtigt at forstå dette, idet religionen i den retning betyder alt. Gud afgør alt for dig. Det afspejler sig i alle samfundsforhold. Trafikken er blot ét eksempel. De kører mildt sagt virkeligt uforsvarligt, men det er helt i orden. Gud bestemmer jo alligevel om det går godt eller dårligt. Denne livsopfattelse er dybt forankret i kulturen.

I virkeligheden kan man blive ved med at fortælle om livet derude, på godt og ondt, men det kan sammenfattes til at være farverigt, kontrastfuldt og spændende. Bestemt.

Hvis man (kort) skal berøre den aktuelle tjeneste som FN observatør, så er der nogle enkelte forhold, som nok kan være relevante.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at det naturmæssigt har været en oplevelse af de helt store. Denne storslåethed, bjergene, naturen, dyrene, den klare luft. Helt fantastisk. Endvidere mødet med den lokal befolkning i Kashmir. Folk er utroeligt åbne og varme. Vi kunne lære meget af dem i den retning. Det at leve oppe i Kashmir i så relativ lang tid (3 uger hver måned) giver et tæt forhold til befolkningen.

For så vidt angår det arbejdsmæssige, så fik man oplevet bjergene på meget nært hold, idet man både lever og bor der, samt - går i bjergene. Da "Line of Control" går gennem bjergene, hvor tingene foregår, måtte man bruge benene for at komme ud i stillingerne. Det siges, at Kashmir er den "glemte konflikt", at UNMOGIP er den "glemte mission". Og med rette. Konflikten har som nævnt sin rod årtier tilbage og FN har været der hele tiden. FN ved derfor også præcis hvad der sker i området, men ud over den blotte tilstedeværelse foretager organi-

sationen sig intet. Og med tiden strammes den "gordiske knude" mere og mere til.

Politisk set er "spændingen" mellem de to lande i dag høj og dermed også ved "Line of Control". Der foregår dagligt skydninger fra begge parter. Og i stort omfang. Tusindvis af skud bliver hver dag og nat udvekslet mellem de stridende parter. Og lejlighedsvis også med tungere våben. Ikke at der opnåes noget. Da man nu har haft mere end 20 år i de nuværende stillinger, er disse godt sikrede. Så de fleste tab er naturligvis civile, som de er det i alle konflikter.

Arbejdet som observatør består i sin enkelthed i at investigere eller undersøge de krænkelse, der er af våbenhvilen. Man får derved på tæt hånd set krigens uhyggelige og meningsløse ansigt. Man ser, hvad det betyder for civile i årevis at leve i skyggen af denne konflikt. Hvor den eneste "udvikling" er tabet af familie eller venner. Jeg har derved set, både i området samt på militærhospitalerne, resultaterne af skydningerne. Jeg har måtte udspørge eller tale med mennesker, som har mistet deres nære. Og jeg har prøvet, hvad det vil sige at være i en konfliktzone, prøvet hvad det vil sige at være under beskydning, samt prøvet hvad det vil sige at blive skudt på. Med kugler, der passere uhyggeligt tæt på. Og stadig at måtte tilbage for at passe sit arbejde. Naturligvis!

Det skal derfor heller ikke være nogen hemmelighed, at der blandt observatørene hurtigt opstår en høj grad af frustration som følge af, at man på den ene side skal løse sin opgave, med alt hvad det indebærer, og på den anden side leve med at konflikten fortsætter uden udsigt til bedring eller løsning. Som veluddannet officer kan man forholdsvis nemt forstå den politiske situation og de politiske problemstillinger, der er i relation til en løsning af konflikten. Men når man samtidig er derude, hvor tingene sker, kommer der selvfølgelig den menneskelige dimension ind, når man ser hvem, der "betaler prisen" for dette spil.

Vi benyttede også lejligheden til at rejse rundt i Pakistan som turister. Utroligt interessant, da landet jo ikke har tradition for turisme. Begreber som forståelse for turisternes behov og ønsker eksisterer ikke, omend folk er meget åbne og hjælpsomme. Endvidere har området en lang og interessant historie. Ikke kun den nyere historie med engelske tilstedeværelse og som en del af Indien. Men historien går her helt tilbage til bl.a. Alexander den Store, som nåede helt derud.

Så vi har fået et ganske godt indtryk af hvad landet Pakistan er, samt står for. Ikke kun hvad enkelte storbyer kan vise. Om det så er godt eller dårligt, skal jeg ikke stille mig til herre over. Det tilkommer ikke mig at dømme.

Det andet år tilbragte vi som tidligere nævnt i New Delhi i Indien, hvortil vi flyttede i f.m., at jeg fik den ene observatørstilling.

At være i Delhi har ikke noget at gøre med at være observatør i traditionel forstand - hvad *det* så end måtte være! I korthed bestod arbejdet der i at monitere den politiske situation, herunder specielt hvad der er relateret til situationen i Kashmir, Indo-Pak relationer, NPT, samt den indenrigspolitiske situation. En opgave, der var interessant, idet den derigennem gav en stor forståelse for den politisk dimension. En del af arbejdet bestod i at have kontakt til "relevante" ambassader, for derigennem at få deres holdning til forskellige problemstillinger. Specielt kontakten til det diplomatiske miljø var derfor en stor oplevelse. Man fik set hvordan det fungerede og arbejdede, ligesom man fik lejlighed til at diskutere forskellige mere eller mindre følsomme emner. For eksempel var "*Human Rights Violations*" i relation til de indiske sikkerhedsstyrkers overgreb på lokalbefolkningen i Srinagar i Kashmir specielt interessant, idet man fra officiel indisk side havde én holdning til tingene - en holdning som ikke nødvendigvis var i overensstemmelse med de kendsgerninger, man fra missionens side var vidende om. Og da UNMOGIP er den eneste internationale organisation tilstede i Kashmir, omend det ikke er indefor mandatet at beskæftige sig med Human Rights, giver det missionen en central placering.

Så det er nemt at forstå, at man samtidigt skulle være meget varsom og påpasselig i relation til arbejdet, idet en kompromitering af FN's position kunne være ret uheldig. I forbindelse med min briefing før afrejsen til Delhi, blev jeg da også advaret indgående af generalen, Chief Military Observer. Løvrigt en personlighed, som de fleste ikke kunne lade være med at respektere. En utroeligt vidende og kompetent personlighed, der, på trods af at han kom fra Uruguay, var meget engageret i spørgsmålet om Human Rights - ikke nogen let position at være i. Overraskende når man ser på de fleste sydamerikanske landes tidligere holdning til dette følsomme emne. Men generalen var meget fair, ærlig og kynisk i.f.m. briefing. Jeg var således helt klar over konsekvenserne, hvis jeg "gik for langt".

Tiden i Delhi gav også mulighed for at lære mennesker at kende, som man ellers aldrig ville have mødt.

For vores børn, på 9 og 11 år, gav det mulighed for at gå i lokal skole. I Delhi gik de i den Britiske Skole, som trods navnet, var en indisk skole. Men når det så er sagt, så var det en meget positiv overraskelse og oplevelse. En meget effektiv og velfungerende skole. Og børnene lærte noget. Et forhold man i andre skoler har en tendens til at glemme. Så børnene har på de to år lært at læse, skrive og tale engelsk på et niveau, der er bedre end det, de ville få med efter 10 år i en dansk folkeskole. Hvad de rent mennesketligt har fået ud af det lader sig ikke beskrive, endside måle.

Selvfølgelig har vi også rejst Indien tyndt, omend landets størrelse gør det til en noget vanskelig opgave. Indien er ubeskriveligt og stort. Det skal opleves. Fra nord til syd, fra øst til vest. Forskelligheden og kontrasterne er slående på alle områder. Hvilket også er en af grundene til, at Indien har så mange alvorlige etniske konflikter.

Fra ørkenen i Rajastan med 50 graders varme til bjergene i det nordlige Kashmir, nærmere bestemt landsbyen Dras, med helt ned til minus 53 grader om vinteren. Det næstkoldeste beboede sted i verden. Vi var der i oktober 93, allerede dér kunne man fornemme kuldens skarphe

Man ser storslåede paladser og templer, og man ser folk ligge og dø på gaden. Man indånder Calcuttas uacceptabelt høje luftforurening og man indånder den klareste klare luft i den tidligere danske koloni Tranquebar i det sydøstlige Indien. Man svømmer i Ganges, og man rider på kamel i ørkenen. Mulighederne er udtømmelige.

AFSLUTNING

I virkeligheden er der ikke den store forskel på Indien og Pakistan, idet begge lande udspringer af den samme kultur. Men på grund af religion og magtkampene i slutningen 40'erne blev det til to lande med deraf følgende problemer.

Selvfølgelig er der forskel på menneskene i de to lande. Men man ser alligevel så mange fællestræk, der får én til at tænke, at det jo aldrig skulle have været delt i to. Det forhold, at der lever flere muslimer i Indien end i hele Pakistan, giver vel også anledning til overvejelse.

Alligevel er der en åbenlys konflikt mellem de to lande. En konflikt, som koster utrolige summer at vedligeholde. Summer, man som dansker tydeligt kan se, kunne være brugt langt mere konstruktivt. Brugt på en opbyggende og positiv måde. Istedet fortsætter konflikten!

At have muligheden for at opleve alt dette på nært hold, som privat person samt som officer, er noget enestående - udbyttet har været stort. Oplevelsesmæssigt såvel som udviklingsmæssigt.

Det som man nu har erfaret, kunne ingen uddannelse, bøger eller TV have givet. Indlysende nok. At man så har kunnet dele det med familien er yderligere positivt forstærkende. Der har naturligvis været sure og kedelige stunder, hvor man har overvejet, om det nu var det værd?

Nu hvor det hele er historie, er konklusionen, at det var det. Helt bestemt. Og vi ville gøre det igen.

MEDDELELSE FRA FORMANDEN

STATUS

Her ved afslutningen af foredragsrækken i det 212. forsamlingsår er det på sin plads med en kortfattet status.

Der har i indeværende sæson været afholdt tretten møder, fordelt med otte møder i København og fem møder i Frederikshavn. Der har i gennemsnit været ca. 22 deltagere ved møderne i København, hvorimod Frederikshavn kun har haft ca. 10 deltagere pr møde.

Det store tilløbsstykke var Selskabets 6. møde, hvor emnet var "Den unge Søofficer, herunder karriere og holdninger". Mødet blev afholdt som en debataften med OK T.Ø. Jørgensen som ordstyrer. Det er mit indtryk, at udbyttet af mødet har fundet anvendelse på alle niveauer i Søværnet. Der var 47 fremmødte medlemmer og gæster til mødet, hvoraf de 23 deltog i den efterfølgende middag. Et sådant fremmøde er efterhånden et særsyn, der normalt kun kan forventes når udenrigs- eller forsvarsministeren er på Selskabets talerstol. Dette peger på, at den debatform, mødet havde, bør følges op i det kommende forsamlingsår.

Sammensætningen af foredragsrækken for det 213. forsamlingsår er nu i sin indledende fase og det er min hensigt at afholde flere af møderne som debataftener.

Der har på nuværende tidspunkt meldt sig en interesse for at få afviklingen af isbrydertjenesten i vinteren 1995/96 på agendaen som ét af foredragene i det kommende forsamlingsår. Jeg vil gerne pointere, at medlemmerne altid er velkomne til at henvende sig til bestyrelsen med emneforslag til både debataftener og ordinære foredrag.

NYE TILTAG

"Littoral Warfare", eller kystnære operationer, indtager en central rolle i NATO idag. Det er praktisk taget ikke muligt at åbne et internationalt maritimt tidsskrift, uden at denne disciplin er behandlet under en eller anden form. Det er min erfaring fra min tid som stabsofficer i STANAVFORLANT, at vores søværn besider en relativ stor ekspertise i kystnære operationer, især hvad angår ABOVE WATER WARFARE, MINEWARFARE og tildels ANTI SUBMARINE

WARFARE. Med andre ord er vi eksperter på et område, som de øvrige NATO nationer søger at beherske.

Jeg forestiller mig, at dele af denne ekspertise kan indsamles og bearbejdes på uklassificeret niveau i regi af Søe-Lieutenant-Selskabet m.h.p. at udarbejde en større artikel om kystnære operationer i et af de større engelssprogede fagtidsskrifter.

Jeg indbyder herved de af Selskabets medlemmer, der måtte være interesserede i at deltage, til at henvende sig til formanden (privat 33148543), så vi kan have en arbejdsgruppe og en arbejdsplan klar ved starten af næste foredragssæson. Arbejdet kunne hensigtsmæssigt integreres i dele af fordragsrækken, så alle medlemmer har mulighed for at følge processen og bidrage til den.

P.M. NIELSEN
formand

Søværnet sender hvert år officerer på videre- og efteruddannelser i udlandet. Tidsskriftet ønsker at udbrede kendskabet til disse uddannelser for dels at give potentielle ansøgere et bedre vurderingsgrundlag og for dels herigennem at give et generelt indtryk af det pågældende land - i dette tilfælde England.

ROYAL NAVAL STAFF COURSE 1995

SIDSTE DANSKER I GREENWICH

Af

orlogskaptajn Michael Thoring Flagstad

"Staff training is not something generally understood outside the services (or, in some quarters, within!). Is it an Executive Management Programme, an operationally orientated "Warfighting" course, an academically based postgraduate syllabus, or a gentlemanly sabbatical?

It's really the first three of those combined. Sadly, the fourth lives on now only in the rose tinted imagination of a very senior generation of Naval Officers!"

*Commodore J. H. A. J. Armstrong Royal Navy
Commandant Royal Naval Staff College*

Efter 11 måneders "gentlemans" kursus i England er det mig en glæde at kunne viderebringe nogle af mine oplevelser, erfaringer og indtryk til Tidsskrift for Søværnets læsere. Jeg vil i artiklen beskrive det kursusforløb, jeg har gennemgået, krydret med højdepunkter og oplevelser mv. og beskrive de planer, som er ved at tage form omkring etableringen af et nyt "joint" stabskursus i England i 1997. Herudover vil jeg kort beskrive Royal Navy i dag, herunder beskrive deres nye doktrin, deres opgaver, prioriteter og problemområder. Endelig vil jeg fortælle om det at være dansker blandt officerer fra Royal Navy, en flåde som på utroligt mange måder er fundamentalt anderledes end den danske.

FORBEREDELSEN TIL STABSKURSET

Uddannelsen i England er sat sammen af tre forskellige kurser; to introducerende kurser og så selve stabskurset. Først var jeg på 6 ugers sprogkursus. Nu er vi danskere ikke ligefrem blandt dem, som har sværest ved det engelske sprog, så man skulle tro, at et sprogkursus er overflødigt for os. Det var også min holdning den første dag, da jeg hilste på en polak og en japaner, som stort set ikke kunne sige et ord på engelsk. 6 uger spildt med et niveau svarende til 6 klasse! Men jeg tog fejl.

Sprogkurset foregik på "Defence School of Languages" i Beaconsfield, som ligger midt imellem London og Oxford. Kurset var designet således, at udenlandske elever kunne forberede sig bedst muligt til et ophold i England og til selve stabskurset. Således samledes i januar 12 officerer fra hhv. Saudi Arabien, de Forenede Arabiske Emirater, Kuwait, Brasilien, Japan, Malaysia, Tyrkiet, Italien, Frankrig, Tyskland, Polen og Danmark.

Undervisningen var hovedsageligt baseret på diskussioner omkring dagligdags og aktuelle emner, f.eks. politik, kongehus, aviser osv., og det blev hele tiden relateret til tilsvarende emner og forhold i elevernes egne lande. Diskussionerne startede altid med et forberedt elevoplæg. Herudover skulle vi holde 3 forskellige "Presentations" samt lave tre "Essays" af varierende længde. Endelig arbejdede vi i et såkaldt sproglaboratorium med grammatik, udtale og den sproglige rytme. Således lærte jeg "Oxford engelsk", men jeg må indrømme, at jeg efterfølgende følte mig en smule kunstig og havde svært ved at bruge det til dagligt. Under gruppearbejder, præsentationer mv. blev de elever, som talte godt engelsk konsekvent sat i gruppe med dem, der talte dårligt, således at det sprogligt høje niveau blev belønnet med en større skriftlig eller ledelsesmæssig byrde. Jeg kan godt fortælle, at det ikke er ligetil at forklare en kollega fra et andet land, en anden kultur og anden uddannelsesmæssig baggrund, at f.eks. den danske disposition lært på stabskursus I er det eneste rigtige! Man må nødvendigvis lære at respektere andres holdninger og metoder og gå på kompromis, selv om man ikke altid er enig. Dette forhold blev i øvrigt alle udlændingene særdeles gode til under hele forløbet, dette er derimod svært at sige om de fleste engelske kolleger, men det vil jeg vende tilbage til senere. Sprogkurset var således godt, jeg blev vant til at tale og skrive engelsk, fik pudset en del af grammatikken til, lærte en masse om mine udenlandske kolleger og blev faktisk en bedre "diplomat".

Jeg mødte i øvrigt to andre danskere på skolen. Det var to premierløjtnanter fra hæren, som var på et to års kursus i arabisk! Mine arabiske kolleger talte en del med dem og var imponeret over, hvor gode de var til det.

INTERNATIONAL STUDY PERIOD

Efter sprogkurset gik turen til Royal Naval Staff College i Greenwich. Nu var det tid til tre ugers introduktionskursus for alle "Internationals". Her stødte yderligere 6 udlændinge til fra henholdsvis USA, Canada, Syd Afrika, Australien, Indien og Pakistan. Mødet med Royal Naval Staff College var overvældende. Omgivelserne i Greenwich er helt fantastiske. Skolen ligger i et arkitektonisk mesterligt bygningsværk, et slot oprindeligt påbegyndt af Charles II i 1660, som det engelske svar på Versailles. Af flere årsager som jeg ikke vil komme ind på her, blev slottet kun bygget halvt færdigt. Først i 1750 stod det færdigt og blev taget i brug, ikke som en royal bolig, men som et hospital for flådens folk. Frem til 1869 blev tusinder behandlet her, i blandt dem Lord Nelson, der to gange måtte indlægges p.g.a. skudsår. Han lå "In State" i den berømte "Painted Hall", før han blev begravet i Sankt Pauls katedral i London. Lord Nelson blev som bekendt bragt tilbage til Greenwich i en tønne rom efter at være blevet dræbt under slaget ved Trafalgar. I 1873 blev "Royal Naval College" grundlagt på slottet og endelig i 1919 ankom "Staff College". I 1959 stødte "The Nuclear Department" til, og i 1983 kom så "The Joint Defence College" til. The Painted Hall var dog museum indtil 1936, hvor det blev bragt tilbage til sit oprindelige formål som spisesal. Den spisesal dannede i hele min tid i Greenwich rammen om utallige festmiddage samt den daglige frokost. Jeg havde faktisk brug for messeuniformen hele 8 gange!

Det internationale kursus fulgte op, hvor vi slap på sprogkurset. Vi blev nøje introduceret til skolen og dennes studiemetodik, vi fortsatte med præsentationer og diskussioner om engelske forhold og var på ekskursioner til parlamentet, Tate's Gallery, National Maritime Museum mv.. Vi lærte om traditioner i Royal Navy og fik et grundigt indblik i de øvrige værns organisation og sammensætning. Endelig blev vi introduceret til stabsarbejde og den engelske udgave af stabshåndbogen.

Efter dette kursus var det internationale sammenhold banket godt og grundigt sammen. Det holdt resten af året og udviklede sig til et særdeles omfangsrigt socialt samvær (fester, middage og lign.), som igen lagde grund til mange varige venskaber. Det betød også, at vi udlændinge under selve stabskurset kunne danne front mod vores engelske kolleger, når det var nødvendigt.

STABSKURSET

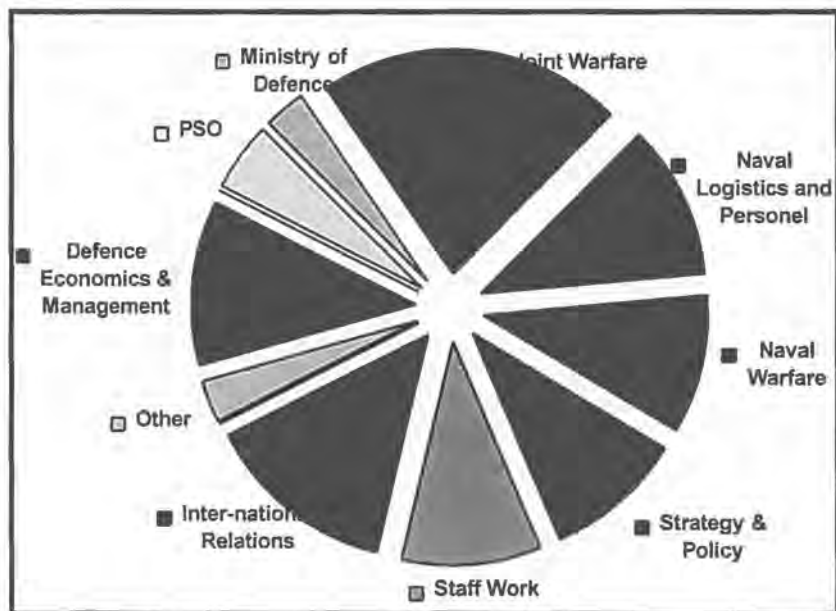
Den 13. marts 1995 startede så selve stabskurset, alle englænderne mødte og klassekvotienten steg fra 18 til 72. Eleverne er meget nøje udvalgt, idet filosofien er, at eleverne gennem deres baggrund aktivt skal medvirke til at uddanne

hinanden. Således tilsikrer skolen ifm. optagelsen, at der er den rigtige balance mellem taktikere, maskinfolk, forvaltere, piloter osv. fra Royal Navy, at de andre værn er repræsenteret med forskellig baggrund, og at udlændingene er fra et bredt spektrum af lande fra hele verden. Således bliver "vigtige" lande såsom USA, Frankrig, Tyskland mv. inviteret til kurset hvert år, mens Danmark indgår i en pulje af lande, som kun inviteres ca. hvert andet år. Danmark er f.eks. ikke inviteret i 1996. Denne filosofi fortsætter på det sociale område. Det meget omfangsrige sociale program, som løber parallelt med selve kurset, er i England en meget vigtig ingridiens i en officers uddannelse og holdning. Elevens deltagelse i det sociale program indgår sågar i vurderingen af den enkelte elev. Jeg blev således bedømt både på mine egenskaber som Dansk ambassadør og for min evne til at begå mig på de bonede gulve! Det sociale aspekt ligger i øvrigt dybt i den engelske kultur, og jeg forblev under hele kurset imponeret af mine engelske kollegers evne til at prioritere hjemmearbejdet således, at de altid mødte velforberedt og alligevel aldrig "missede" det daglige pubbesøg.

72 virker umiddelbart som et stort elevtal, men man vender sig hurtigt til det. Alle elever og lærere var dagligt samlet i "The Nelson Lecture Theatre" under forelæsninger, ellers arbejdede vi i 9 syndikater med 8 elever i hvert. Syndikaterne var sammensat af 6 englændere af forskellig uddannelsesbaggrund samt to udlændinge. Hvert syndikat blev tilknyttet en militær lærer fra "Directing Staff" (DS) samt en civil ansat lektor/professor fra "Department of History and International Affairs" (DHIA). DS var i øvrigt også sammensat af officerer fra alle værn og alle uddannelsesretninger. DHIA bestod af eksperter i hvert sit område indenfor internationale relationer og forsvarspolitiske delområder. Arbejdet i syndikaterne foregik enten ved undervisning og gruppe/individuel arbejder under ledelse af DS, eller af "Tutorials", diskussioner og elevindlæg under ledelse af en DHIA. Alle forelæsninger bestod af 45 minutters foredrag efterfulgt af 45 minutters spørgeperiode. Der var ikke noget, der hed tidligt fri hvis spørgelysten løb ud. Havde man ikke forberedt nogen, så måtte man lave nogen! Forelæserne var primært hentet udefra, det var konsekvent officerer/civile, som sad i jobs som vedrørte emnerne, på den måde fik vi altid den nyeste viden om emnet.

Formålet med kurset var kort fortalt, at forberede eleven på at arbejde i en stab i "Ministry of Defence", det engelske forsvarsministerium, som sammenlignet med Danmark kan betegnes som Forsvarskommandoen og Forsvarsministeriet i samme bygning. På figuren er hovedfagområderne vist. Foruden forelæsninger og syndikatarbejde var vi på en mængde ekskursioner og besøg hos relevante militære myndigheder i England, herunder Portland, Portsmouth, Devonport, Northwood, osv. Højdepunktet på kurset var et tre dages besøg i Bruxelles og et 10 dages besøg i Norfolk / Washington, USA. Herudover var vi

en del sammen med hærens og flyvevåbnets stabskurser. Vi var en uge i Bracknell, hvor flyverne holder til, og vi var i alt ca. 5 uger i Camberley, hvor hærens stabsskole ligger. Både Bracknell og Camberley ligger i øvrigt i den sydvestlige udkant af London, tæt på Ascot. Når alle tre kurser var samlet, var vi end 300 elever. Det vænnede jeg mig aldrig helt til. Alligevel oplevede jeg to af de bedste uger på hele kurset i Camberley; 1 uge med "Peace Support Operations" og 1 uge med "Realities of War".



(Kursusindhold)

Jeg er ikke i stand til at sammenligne indholdet af mit kursus med det danske. Mit kursus var generelt meget avanceret i områderne Joint Warfare, Strategy and Policy, Defence Economics og International Relations. Her var emnerne altid meget politisk/strategisk betonedede og på et højt niveau. I de resterende fagområder varierede kvaliteten og niveauet meget, og for eksempel undervisningen i de "andre værn" var på, hvad jeg vil kalde VUT I niveau. Men for alle fag var det indholdsmæssigt tydeligt, at kurset var nationalt engelsk, og ikke NATO / internationalt. Det engelske syn, den engelske holdning og den engelske tradition var altid i højsædet. Specielt min franske kollega havde svært ved at acceptere dette, og det satte jævnlige kursusstabens tålmodighed på prøve.

Ca. 20 % af kurset var tilegnet selvstudium. Af store arbejder der skulle forberedes kan nævnes 3 "Essays", hvoraf den ene var hovedopgave, samt 2 store "team presentations". Der var en hel del øvelser, der skulle planlægges i syndikaterne, og analysemodellen "The Command Estimate" blev hyppigt øvet. Hvert modul, hvert fag, hver time havde en lang liste over obligatorisk læsestof, og i tilknytning til syndikatdiskussionerne skulle eventuelle indlæg forberedes. Det var altid en elev som introducerede gæsteforelæsere, skrev referat af foredraget, udgav det til resten af forsamlingen og skrev takkebrevet bagefter. Endelig var der løbende tests i "Staff Work". Disse tests bestod hovedsageligt i udførelse af stabsarbejder på tid. Større værktøjer såsom Stabsstudien findes ikke på engelsk! Til gengæld findes der et væld af, i mine øjne, tåbelige briefings metoder som f.eks. en "Flagged Brief", hvor typisk yngste stabsarbejder laver en skriftlig briefing til en overordnet officer ved hjælp af flag i bøger og skrivelser.

Arbejdsbelastningen var i foråret meget forskellig, der var typisk meget at se til op til afleveringen af essays og udførelsen af præsentationerne. Om efteråret var belastningen mere konstant og relativt hård. Generelt fornemmede jeg, at kurset startede ret blødt op og blev mere og mere krævende hen imod slutningen. Jeg må indrømme, at der kun var få tidspunkter, hvor jeg følte mig stresset. Kurset var i meget høj grad lagt an på, at eleven selv var ansvarlig for udbyttet, man kunne således mere eller mindre vælge sin egen arbejdsindsats. Man kan heller ikke dumpe på kurset, kun smides ud pga. dårlig opførsel, men det er klart bedømmelserne givet i den sidste ende reflekterer indsatsen. Kurset er således et "Gentlemans kursus", men under ansvar.

DET FREMTIDIGE STABSKURSUS

Da jeg tog fra Greenwich var planerne for det nye kursus langt fra færdige, og det er mit indtryk, at mange detaljer stadig kan ændre sig. Dette afsnit er derfor kun en decemberstatus for planerne for et nyt "Joint Staff Course". Det er dog klare fakta at den engelske regering har besluttet at sammenlægge de tre stabskurser og sælge både Bracknell og Greenwich. Greenwich skal forlades senest til september 1997. Dette har selvfølgelig vakt bestyrtelse, ikke alene i flådekredse, men i hele befolkningen. Selv Prins Charles har offentligt forsøgt at tale flådens sag, men uden resultat. Det er et plaster på såret, at Greenwich med stor sandsynlighed skal overtages af "the National Maritime Museum", således at etablisementet bevares og ikke bliver genstand for japansk ejet hoteldrift eller lign. Årsagen til sammenlægningen er økonomisk. Men med etableringen af det nye "Permanent Joint Headquarters" i 1996 understreger England, at man er på vej imod et mere fællesværnsorienteret forsvar, og hvad er så mere naturligt end at have fælles stabstræning.

Royal Navy forsøger i arbejdet med designet af det nye kursus at sikre bevarelsen af det maritime præg, dets stærke traditioner og dets identitet. Princippet er at kurset under ingen omstændigheder må favorisere et enkelt værn frem for et andet, værnenes særpræg skal bevares og en ny værnsfælles identitet skal skabes. Principperne for optagelse bevares, også princippet om 25 % udlændinge på kurset. Indholdet af kurset som tidligere vist søges bevaret mest muligt, men det erkendes, at kompromisser næppe kan undgås. Kompromisserne søges i stedet udnyttet til at styrke fællesværnstanken og tilføre kurset øget værdi.

Hvordan vil det så foregå i praksis? Alle elever placeres på Camberley, som ombygges til ikke alene at huse dobbelt så mange elever som i dag, men som også ombygges således, at ovennævnte principper kan følges. Dvs. at der vil blive bygget auditorier til de enkelte værn, hvoraf det ene vil kunne rumme alle. Der bygges et stort antal syndikatum, og der etableres en organisation, som vil kunne sikre et på alle måder gnidningsfrit kursus. Da jeg forlod England var byggeriet endnu ikke begyndt, og det syntes derfor meget optimistisk at det nye stabskursus vil kunne løbe af stablen allerede i 1997. Der bliver sandsynligvis en rodet overgangsperiode, hvor Royal Navy's elever må indstille sig på en nomadetilværelse, måske med en kortvarig base i Bracknell, indtil Camberley er klar.

ROYAL NAVY OG DEN MARITIME DOKTRIN

Siden Falklandskrigen har Royal Navy konstant været udsat for nedskæringer. Det har siden da været svært at bevare overblikket over mål og midler. Skulle man skære i styrkerne eller revurdere opgaverne, skulle man skære med små portioner over hele linien eller stort i enkeltområder, eller skulle man skære de operative enheder på bekostning af støtte og uddannelsesstrukturen i land. Da opgavernes omfang, selv efter Warszawapagten's fald, forblev af anseelig størrelse, og de engelske forsvarsforlig (Defence Cost Studies) konstant resulterede i yderligere besparelser, så valgte man at skære lidt af gangen på alle områder. For ca to år siden erkendte man så, at denne vej ikke længere var gangbar. Fortsatte man, ville det professionelle niveau svækkes. Opgaverne ville ikke kunne løses tilfredsstillende og Royal Navy's troværdighed ville blive sat på spil. Det var selvfølgelig ikke kun Royal Navy, som havde nedskæringer, men alle tre værn (bemærk at Royal Marines er en del af Royal Navy). Regeringen iværksatte derfor et effektiviseringsinitiativ, "Front Line First", som gennem en strømlining af organisation og management, skulle styrke den operative del af de militære styrker. Samtidigt besluttede Royal Navy at udvikle og beskrive en maritim doktrin, idet der var et behov for at beskrive anvendelsen af militære styrker under alle forhold, således at alle kunne forstå det. Alle forhold er i den forstand

det politisk strategiske, det militær strategiske, det operationelle og taktiske niveau af militær planlægning i krig og fred. Doktrinen formål er måske bedst beskrevet ved nedenstående citat :

"It is not enough that a leader should have the ability to decide rightly; his subordinates must seize at once the full meaning of his decision and be able to express it with certainty in well-adjusted action. For this every man concerned must have been trained to think in the same plane; the chief's order must awake in every brain the same process of thought; his words must have the same meaning for all."

Sir Julian Corbett (1854-1922)

Doktrinen, som er den første i Royal Navy siden 1806, blev udsendt i december 1995. Den beskriver indledningsvis den nationale sikkerheds og forsvarspolitik, opbygningen af de internationale sikkerhedsorganisationer, og den generelle anvendelse af militære styrker under forskellige former for konflikter. Anvendelsen af maritime styrker, de forskellige scenarier hvorunder de anvendes, samt de specifikke doktrinære koncepter, især "Sea Control" og "Power Projection", forklares detaljeret. Dernæst beskrives de sømilitære opgaver, lige fra civilprægede opgaver til specifikke opgaver i krig. Command and Control, lederskab og logistik beskrives. Englænderne gjorde meget ud af at fortælle os, at doktrinen er skrevet af en løjtnant, som fik et halvt år til at skrive den, hvilket må siges at være ganske imponerende.

DE MILITÆRE STYRKERS MÅL OG OPGAVER

Englands sikkerhedspolitiske mål beskrives som følger¹ .:

"To maintain the freedom and territorial integrity of the United Kingdom and its Dependant territories and its ability to pursue legitimate interests at home and abroad."

Den strategiske situation i Europa har som bekendt ændret sig siden Sovjetunionens og Warszawapagtens kollaps. Således erkender englænderne at der ikke længere eksisterer en umiddelbar trussel imod England og dets allierede, og at de sikkerhedspolitiske tiltag, som har fulgt siden denne kollaps, kraftigt har reduce-

¹ Informationerne er taget fra Royal Navy Maritime Doctrine and Statements on Defence Estimates 1995.

ret risikoen for krig. Men det erkendes også, at andre svært definerbare risici mod England er opstået. Under alle omstændigheder vil det engelske militær forblive et politisk og økonomisk instrument til imødegåelse af alle trusler mod sikkerheden. Det nye strategiske klima kræver imidlertid andre styrker end dem, som var nødvendige under den kolde krig. Således forudses engelske styrker i fremtiden både anvendt til at forebygge og/eller begrænse konflikter samt anvendt i et bredt spektrum af opgaver, som ikke har med territorialforsvar at gøre. Disse opgaver skal ikke bare kunne gennemføres i eller tæt ved Europa, men skal kunne gennemføres overalt til beskyttelse af "Dependant Territories" og til beskyttelse og fremme af verdensomspændende politiske og økonomiske interesser. England har derfor brug for at kunne indsætte styrker med kort varsel overalt i verden.

Den engelske forsvarspolitik er udtrykt gennem beskrivelsen af tre overlappende "Defence Roles", under hvilke ca. 50 forskellige militære opgaver er listet op. Herudover beskrives 7 mulige fremtidige missioner for de engelske militære styrker. De tre "Defence Roles" (DR) er:

- Defence Role One - to ensure the protection and security of the United Kingdom and our dependant territories, even where there is no external threat
- Defence Role Two - to ensure against a major external threat to the United Kingdom and our allies.
- Defence Role Three - to contribute to promoting the United Kingdom's wider security interests through the maintenance of international peace and stability

De 7 mulige missionstyper er beskrevet således:

- Military aid to the civil power in the United Kingdom.
- A challenge to the internal or external security of a dependent territory.
- General war - a large scale attack against NATO.
- A limited regional conflict involving a NATO ally who calls for assistance under Article 5 of the Washington Treaty.
- A British contribution to NATO's and the WEU's new missions.
- A serious conflict (but not an attack on NATO or one of its members) which, if unchecked, could adversely affect European security, or which could pose a serious threat to British interests elsewhere, or to international security.
- Other military assistance and limited operations, characteristically of lower intensity and longer duration, to support international order and humanitarian principles, most likely under United Nations auspices.

Da det i doktrinen fremgår at alle militære opgaver ikke er listet i nogen prioritetsrækkefølge, så vil jeg nævne nogle få som efter mit indtryk i landet træder særligt frem. Under DR 1 vil jeg først nævne den nukleare afskrækkelsespolitik. De engelske nukleare våben består i dag primært af POLARIS og TRIDENT interkontinentale ballistiske missiler ombord i de strategiske ubåde og af taktiske flybårne atomvåben, WE 177, som dog forventes udfaset i 1999. I de kommende år vil TRIDENT ligeledes afløse POLARIS i takt med bygningen af TRIDENT ubådene af VANGUARD klassen. For stadig at kunne bevare muligheden for en taktisk anvendelse af atomvåben, og dermed bevare evnen til en fleksibel imødegåelse af enhver trussel, så blev det i 1995 diskuteret/overvejet at anskaffe nukleare sprænghoveder til TOMAHAWK missilet, som det tidligere er besluttet at installere i ubådene også. Når de sidste VANGUARD både er operative, har England i alt 12 operative strategiske ubåde. Dette ønskes imidlertid forøget til 15 således en mere fleksibel opgavefordeling og eftersynsrotation kan iværksættes. Det er i øvrigt tydeligt at mærke, ikke bare blandt ubådsfolk, men blandt det meste af Royal Navy, at beslutningen om at skrotte de konventionelle ubåde for et par år tilbage har været særlig svær at acceptere.

Af øvrige DR 1 opgaver kan jeg bl.a. nævne "Hjælp til det civile samfund", dvs. hjælp til politiet i Nord Irland og antiterrorvirksomhed i øvrigt, fiskeri-inspektion, SAR, lokal katastrofehjælp, beskyttelse og suverænitetshåndhævelse i Hong Kong, Gilbratar, Falklands øerne mv., søopmåling og sejlads med kongeskibet. Det er i øvrigt besluttet, at kongeskibet skal skrottes, og at den engelske dronning ikke vil få et nyt skib.

DR 2 opgaverne er udelukkende relateret til NATO's opgaver. Varetagelsen af disse opgaver vil jeg ikke kommentere dybere, da de er afspejlet gennem de engelske styrkers permanente deltagelse i stående styrker samt tildeling af styrker til NATO's reaktionsstyrker i øvrigt.

DR 3 opgaverne afspejler de opgaver, som ligger indenfor fredsskabende og fredsbevarende operationer. Det er velkendt, at England fortsat yder en stor indsats i det tidligere Jugoslavien, men det er måske knap så kendt at England har en næsten permanent tilstedeværelse i Kuwait, og at der i oktober 1994 i hast blev flyttet over 2000 mand og udrustning derned som reaktion på de pludseligt konstaterede irakiske troppekonzentrationer langs den irakiske/kuwaitiske grænse. I 15 år har der konstant været en fregat/destroyer deployeret til Den Persiske Golf for beskyttelse af den civile skibsfart, og gennem flere år har en fregat/destroyer ligeledes været deployeret til det Caribiske hav for bekæmpelse af narkosmugling. Endelig udføres opgaver i henhold til særlige bilaterale aftaler. Således har engelske styrker, siden den mellemamerikanske stat Belize

fik selvstyre i 1993, bibeholdt deres tilstedeværelse efter anmodning fra landets regering.

Jeg understreger, at de netop nævnte opgaver kun er et lille udpluk af en temmelig stor buket. Mit mål har været at vise, at England's militære styrker er klar til indsats over hele verden med kort varsel.

DOKTRINENS ØVRIGE INDHOLD

De militære opgaver er selvfølgelig en del af den maritime doktrin. Efter beskrivelsen af disse gennemgår doktrinen de generelle koncepter for anvendelsen af militære styrker til de forskellige grader af opgaver. Krigens principper er en vigtig del af disse beskrivelser, og hirakiet af militær aktivitet forklares også og sættes i perspektiv med eksempler fra bla. Falklandskrigen.

Også det maritime element og karakteristikken af maritime styrker forklares. Det konkluderes herunder at potentialet og relevansen af maritime styrker aldrig har været større end i dag. Med den risiko og usikkerhed som hersker i verden i dag, er der et stort behov for mobile, alsidige og flexible styrker med udholdenhed og kapacitet til at flytte styrker hen, hvor det er nødvendigt. Dette gør maritime styrker til et vigtigt redskab i krisestyringen. Jeg vil i den forbindelse kort nævne to meget vigtige faktorer. Royal Navys højeste prioriteter, næst efter de strategiske ubåde, er en moderne og højt udviklet amfibiestyrke samt de mobile og slagkraftige styrker med hangarskibe (CVS). På trods af store nedskæringer i Royal Marines, så har "Front Line First" betydet en væsentlig effektivisering og modernisering af kapaciteten, således er den nye LPH HMS OCEAN snart operativ og afløser for de gamle LPD'ere er under bygning. Med hensyn til hangarskibene, så har det indtil NOV 1995 været således, at to CVS har været sejlene, mens én har været til eftersyn. Men den konservative regering besluttede netop i NOV at udruste den sidste af CV'erne med 1000 mand og en eskadrille af 7 ombyggede Harriers (Harrier ombygget til Sea Harrier) for bedre at kunne klare de aktuelle opgaver.

Dernæst forklarer doktrinen de begreber og koncepter som gælder for anvendelsen af maritime styrker på strategisk, operativt og taktisk niveau. Command at Sea, Sea Control, Battlespace Dominance, Sea Denial, Fleet in Being, Maritime Powerprojection, Manoeuvre Warfare til søs osv. beskrives. NATO's principper for maritime operationer forklares også.

De forskellige typer af opgaver, som maritime styrker kan anvendes til, beskrives. Deltagelse i "Joint" og "Combined" operationer er en vigtig del heraf. Definitionerne på forskellige typer af operationer forklares og læseren får et klart overblik over forskellen på anvendelse af maritime styrker til militære, politimæssige og øvrige civilrelaterede opgaver.

Endelig forklarer doktrinen hvorledes en operation planlægges og vigtigheden af Command and Control samt logistik understreges. Den generelle taktiske anvendelse af maritime enheder og disses egenskaber og karakteristik beskrives afslutningsvis.

Den nye engelske maritime doktrin giver enhver læser et særdeles grundigt indblik i anvendelsen af maritime styrker. Royal Navy har hermed fået et godt dokument, som forklarer sammenhængen mellem landets overordnede strategi, den militære strategi og de lavere niveauer af militær, og i særdeleshed maritim, planlægning og udførelse af operationer.

LIVET I ROYAL NAVY PÅ GODT OG ONDT

Jeg vil afslutningsvis beskrive nogle få af mine erfaringer fra 11 gode måneders ophold. Først lidt om kendskabet til Danmark. Der var ingen som havde nogen erfaringer fra samarbejdet i SHARP GUARD. Men blandt Royal Marines var der en tydelig beundring for den danske kampvogns indsats i Bosnien. Specielt reaktionen på det serbiske overfald i efteråret 1994 blev beundret meget. De kolleger, som havde sejlet i STANAVFORCHAN kunne godt huske de danske enheder, men kunne ikke umiddelbart referere til situationer, navne eller andet. Det var jeg faktisk lidt skuffet over, idet jeg altid har bildt mig selv ind, at den danske flåde er højt beundret i NATO. Måske mødte jeg ikke de rigtige mennesker.

Englænderne er meget optaget af sig selv. Nyheder fra Europa var stort set begrænset til de med engelske øjne meget latterlige debatter og ligegyldige politiske tiltag indenfor EU regi. Under hele mit lange ophold blev Danmark ikke på noget tidspunkt nævnt i nyhederne og de eneste danskere, som blev kortvarigt nævnt, var Uffe Ellemann i sin egenskab af kandidat til chefposten i NATO, og Ritt Bjerregaard efter offentliggørelsen af den berømte dagbog. Det er også tydeligt, at England ikke går helhjertet ind for det europæiske fællesskab. Forsvarsministeren Michael Portillo gjorde på de konservatives konference et stort nummer ud af at fortælle, at et fremtidigt fælles europæisk forsvar under EU var dødsdømt på forhånd, og at de "europæiske" soldater sikkert var ligeglade, fordi de var på barselsorlov.

Jeg blev flere gange spurgt om Danmarks holdning til "burden sharing" i NATO. Det var tydeligt, både blandt mine engelske kolleger og blandt lærerne, at de mente, at vi danskere ikke yder nok, og snylter på de andre NATO lande. Jeg troede indledningsvis, at det var en reminisens fra fodnotepolitikens tid, men nej de mener det stadigvæk. Jeg syntes selv, at jeg blev helt god til at overbevise dem om, at et lands ydelser ikke alene kan måles i penge, men andre forhold feks. et lands strategiske position, fremmede baser på egen jord

(Grønland) osv., var et væsentligt element i vores ydelse til det fælles forsvar af NATO. Et særdeles effektivt emne som modtræk var selvfølgelig den danske støtte til humanitære organisationer og ulandshjælp (hvilket jo intet havde med sagen at gøre). Jeg overbeviste nu aldrig helt mig selv, og jeg havde altid en dårlig smag i munden, når emnet blev berørt.

Under syndikatsamtalerne var det tydeligt, at mine engelske kolleger var meget autoritetstro, og at de ofte havde vanskeligt ved at acceptere andre synsvinkler. Dette kunne afstedkomme nogle temmelig drabelige diskussioner. Det værste eksempel var under en debriefing af en Team presentation omhandlende slaget ved Dardanellerne (den første egentlige amfibieoperation), hvor min tyrkiske kollega belærte en professor om flere fejl i det engelske kildemateriale. Når han gjorde det netop under debriefingen, foran hele forsamlingen af tilhørere, så var det fordi, hans to engelske kolleger kategorisk havde nægtet at lytte til ham under forberedelsen af presentationen.

Til min store forundring fornemmede jeg på intet tidspunkt nogen form for rivalisering internt i Royal Navy. Til gængæld var rivaliseringen mellem de tre værn meget tydelig. Dette var selvom fællesværnskonceptet er højt på dagsordenen i England netop nu med etableringen af et fællesværns fredstidshovedkvarter i Northwood. Selvom rivaliseringen mellem eskadrene i den danske flåde har karakter af godmodige holdningsudvekslinger og ofte forklares med sund professionel stolthed, så mener jeg, at vi kan lære noget af Royal Navy's mere solidariske holdning, specielt i en tid, hvor ressourcerne må forventes at blive stadigt mindre.

Til min store overraskelse er kvinderne i Royal Navy stadigt langt fra accepteret af deres mandlige kolleger. I det hele taget havde mange af mine engelske kolleger generelt en direkte nedladende holdning til kvinder. De tiltag og erfaringer som er gjort blandt andet i Norge, Holland og Danmark blev afvist og latterliggjort. Den ene af de to civile på kurset var en kvindelig jurist fra Ministry of Defence. Som den eneste kvindelige elev måtte hun stå model til mangt og meget gennem hele kurset, og hun forblev et levende bevis på englænderens manglende respekt for karrierkvinder. Af andre meget "gammeldags" holdninger skal nævnes den manglende accept af homoseksuelle i militæret. Selv i 1996 bliver man smidt ud af tjenesten, hvis det opdages, at man er homoseksuel, uanset hvor god og loyal en tjeneste man har haft. Hovedargumentet er, at homoseksuelle er modtagelige for affresning pga. deres "afvigende" karakter, og derfor ikke kan sikkerhedsgodkendes, dvs. er uegnede til militær ansættelse.

Til sidst vil jeg kommentere englændernes holdning til militært udstyr, og specielt maritimt udstyr. Under besøg selv på nye enheder stod det klart, at det teknologiske stade og fremtidssikringen af udstyret ikke var slet på samme niveau som i vores enheder. Det er mit klare indtryk, at englænderne i meget høj

grad køber udstyr, som er hyldevarer og derfor allerede er teknologisk forældet, når det er installeret i enhederne, men som stort set virker fra den dag det installeres ombord. Ombord i Type 23 fregatten HMS RICHMOND klagede man over, at det tog over et halvt år før skibet kunne meldes operativt klart. Det får mig til at tænke på vores enheder!. Englænderne tror i øvrigt ikke på konceptet omkring modulopbyggede enheder. Af de mange højteknologiske ideer som er på tegnebrættet, som f.eks. fregatter bygget som trimaraner, er flexkonceptet, som vi kender det, end ikke overvejet. Man tror simpelthen ikke på konceptets praktiske anvendelighed. Jeg er da også blevet overbevist om fordelene ved det mere velprøvede og robuste engelske koncept, når det drejer sig om krigsskibe. Og ret beset mangler vi vel stadig at bevise flexkonceptens operative anvendelighed i sin helhed.

AFSLUTNING

Royal Navy Staff Course 1995 har givet mig en masse nye indtryk, ikke bare fra England, men fra hele verden. Jeg har lært meget fra en flåde og et forsvar, som er radikalt anderledes end vores. Jeg har lært at forstå andres normer, deres professionelle indstilling, lyttet til deres holdninger til verdenssituationen. Jeg har lært om en flåde, et forsvar, som i en tid med nedskæringer og ændrede opgaver har formået at styrke den "spidse ende", således at et solidt professionelt niveau er bevaret langt ind i fremtiden. Jeg har også lært, at Danmark ikke står øverst på agendaen, når talen falder på strategiske forhold, og at respekten for den danske marine begrænser sig til de få synlige enheder, som vi idag har i de stående NATO-styrker.

Stabskursus i England har været til meget stor gavn for mig selv og dermed forhåbentlig også for Søværnet. Der er andre i verden, som har deres opfattelser omkring forsvar og dets anvendelse. Kun gennem længerevarende tjenstlige ophold i udlandet kan en detaljeret viden om disse ting opnås. Derfor er dansk deltagelse på stabskursus i England også i fremtiden vigtig. Etableringen af et Joint Staff Course i 1997 vil medføre en del forandringer, men det vil helt sikkert fortsat være til gavn for danske elever og for den danske marine.

"The Voyage of the Damned" er venligst oversat af premierløjtnant J.Brandsborg, Søværnets Officersskole. Den bringes med tilladelse fra Guinness Publishing Ltd and Geoffrey Regan 1993. Det kan supplerende oplyses, at Marinens Bibliotek har anskaffet "The Guinness Book of Naval Blunders".

DE FORDØMTES ODYSSÉ (1905)

Den rejse på nærlig 18.000 sømil, som den russiske østersøflåde foretog for at stå ansigt til ansigt med en japanske flåde i Tsushima Strædet i 1905, er et episk kapitel i søkrigshistorien. Imidlertid var det på en stor del af rejsen, kun den viljefasthed og sjælsstyrke som styrkechefen, admiral Rozhestvensky, besad, der forhindrede at alt skulle udarte sig til den rene farce. Det var som om Rozhestvensky, ligesom Den Flyvende Hollænder i Wagners opera, var forbandet og dømt til for evigt at sejle på verdenshavene, mens de andre roller i skuespillet blev spillet af Marx Brothers. Der var endda sideløbende en komisk føljeton hvori flådens værksteds- og forsyningsskib *Kamchatka*, som kunne påregnes at levere et komisk indslag i selv de alvorligste stunder, havde hovedrollen.

Den Russisk-japanske Krig brød ud da, Japan, uden forudgående formel krigserklæring, slog til mod den russiske fjernøstlige flåde. Natten til 8. februar 1904 torpederede japanerne to slagskibe og en krydser i Port Arthur. Fra dette øjeblik holdt japanerne det fjernøstlige område i et jerngreb som det aldrig lykkedes russerne at bryde ud af.

Da russerne i august forsøgte at bryde den japanske blokade, endte det i et alvorligt nederlag i slaget i det Gule Hav. I stedet for at overbevise den russiske regering om at spillet var tabt, gjorde dette tilbageslag dem bare mere stålsatte og de nåede til den utrolige konklusion, at deres østersøflåde - som skulle omdøbes til 2. Stillehavseskadre - skulle sejle det meste af vejen jorden rundt for at møde en fjende, der allerede havde vist sig istand til at besejre en væsentligt stærkere styrke. For at forværre tingene var der ingen russiske baser mellem Den Botniske Bugt og Port Arthur. Endvidere kunne alle neutrale staters havne, samt dem der tilhørte Ruslands allierede Frankrig, forventes at være lukkede for dem. For at få dækket styrkens enorme kulbehov - ca. ½ mill. tons - måtte admiral Rozhestvensky støtte sig til kuldampere fra det tyske selskab Hamburg-Amerika Line, som skulle mødes med styrken på forud aftalte positioner. Rejsens længde

betød at styrkens henved fyrré krigsskibe skulle bunkre kul så mange som tredive gange undervejs, hver gang i rum sø underkastet vejrgudernes luner. Alligevel, efter at have bagatelliseret stort set alle hindringer, sendte den russiske regering Rozhestvensky ud på hans odysse.

Den imponerende fremtoning til trods, var styrken af Rozhestvenskys kvartet af slagskibe - *Kniaz Suvoroff*, *Borodino*, *Alexander III* og *Oryol* - og resten af eskadren mere på papiret end i virkeligheden. Som de fleste af tidens slagskibe var de russiske meget tunge i overbygningen - 1.500 tons over planlagt *deplacement* - et resultat af deres meget lange udrustningsperiode, hvor enhver tænkelig ny dims og dingnot ukritisk blev monteret på overbygningen uden tanke for disses indflydelse på stabiliteten. Resultatet heraf var dels, at skibenes sekundære bevæbning ikke kunne bruges i svær sø og dels, at bæltepansringen faktisk var under vandlinjen og således ikke ydede nogen beskyttelse mod fjendtlige granater overhovedet. Rent faktisk var *Oryol* sunket i Kronstadt havn året før på grund af en teknisk fejl og var så senere blevet hævet igen. Så dårlig var stabiliteten, at admiralen blev advaret imod at hejse for mange signalflag ad gangen og under ingen omstændigheder føre flag over toppene. Ikke for at fremtiden ville byde på nogen særlige lejligheder til festivitas.

Hvis skibene så bedre ud end hvad sandt var, så så besætningerne ikke godt ud overhovedet. Kun få kom fra de russiske kystegne; de fleste var slet og ret uoplyste bønder, som ikke modtog megen søtræning da den østlige Østersø var dækket af is det halve af året. Med den moderne søkrigs stadig større krav til besætningernes mekaniske og tekniske færdigheder var manglen af selv den mest simple skolelærdom hos de russiske søfolk en mærkbar hæmsko. Under en øvelse slog Rozhestvensky alarm - for øvelse forsvar mod torpedoangreb. Han stod så afventende på broen af sit flagskib, men intet hændte, ingen mødte på deres poster, for alle til hobe, officerer og menige, snorksov. En engelsk sømand beskrev russerne han mødte som: lugtende, grove og rå, men ikke desto mindre et muntert bundt. En officer ombord på *Suvoroff* klagede over sine artillerister: "Den ene halvdel skal man lære alting fordi de intet ved, den anden fordi de har glemt alt; og hvis de overhovedet kan huske noget er det forældet!" Hvad ingen kunne have gættet ved afsejlingen, var at iblandt søfolkene var revolutionære, som prøvede at opildne til oprør blandt besætningerne. Det var ingen behagelig situation for nogen chef. Ej heller var Rozhestvensky specielt tilfreds med hans ældre officerer, han beskrev den stærkt overvægtige kontreadmiral Fölkersam, hans næstkommanderende, som en sæk gødning og chefen for krydserne kontreadmiral Enkvist som et stort omvandrende tomrum.

Da styrken afgik fra østersøhavnen Liepaja d. 16. oktober lagde flagskibet stilen for resten af rejsen ved at løbe på grund og en af krydserne mistede et anker og spildte flere timer i forsøget på at finde det igen. Mens dette stod på

vædrede en destroyer slagskibet *Oshyaba* og måtte returnere til Tallinn for at blive repareret. Men så snart disse småfejl var glattet ud dampede styrken i ro og mag nordover og ind i Sundet. Her betød rapporter om japanske torpedobåde gemt langs den danske kyst, at russerne konstant var i højeste beredskab, på vagt efter spioner, sabotører og japanske krigsskibe forklædt som trawlere og lystbåde. Denne paranoia hjælper til at forklare de næste dages hændelser. Den russiske regering havde betalt dens agenter store summer for at kunne forhindre flere japanske overraskelsesangreb. En vis kommandør Hartling var blevet sendt til København for at organisere kontraspionage. Der boede han så i en fantasiverden fyldt med spioner og hemmelige våben, hvorom han dagligt rapporterede til flådestyrken.

Alle synes at være imod dem, vandene formelig flød over med japanske miner, ubåde og især torpedobåde. I sig selv er de russiske besætningers følgende massehallucinationer mere egnet til et studie i psykologi end militærhistorie. På denne baggrund udstedte Rozhestvensky ordre om, at intet fartøj af nogen slags måtte komme tæt på flådestyrken. Da så to lokale fiskere af en russisk konsulatmedarbejder blev sendt ud for at aflevere et telegram til flagskibet, var de nær blevet blæst ud af vandet af de overdrevet nervøse russere. Det viste sig endda at være et telegram fra Zar Nikolai til Rozhestvensky, der meddelte ham, at han var udnævnt til viceadmiral.

To sølvskinnende balloner, der blev set i det fjerne men aldrig sporet, slog også russerne med skræk og overbeviste dem om, at japanerne overvågede enhver bevægelse de foretog sig. Sådan for at lette lidt på den dystre stemning rapporterede *Kamchatka* - selvudnævnt eskadrekomiker - at de var under angreb af torpedobåde. Da Rozhestvensky spurgte om hvor mange, svarede der: "Ca. otte. Fra alle retninger!" Det var selvfølgelig falsk alarm - men sådan er eskadrekomikere nu engang.

I Nordsøen var Rozhestvensky nær skyld i, at der udbrød krig mellem Rusland og Storbritannien. Russerne identificerede trawlerflåden fra Hull som japanske torpedobåde og åbnede ild med alt hvad de havde. Totalt kaos brød ud. Trawlerne også kendt som "Kamphanerne" bestod af små 100 tons fartøjer fra Hull med otte mands besætning, der drev fiskeri på Dogger Banke. Hvordan russerne overhovedet kunne have identificeret dem som japanske krigsskibe overgår enhver fantasi. Visse af de russiske skibe hævdede endda at de var ramt af torpedoer, selvom daggryet skulle røbe at ingen skader var sket. Det var endnu et tilfælde af massehysteri. Nogle af gasterne på slagskibet *Borodino* iførte sig redningsbælter og sprang overbord, andre lå fladt på dækket med hænderne for ørene, atter andre rendte rundt svingende med huggerte, vildt skrigende at japanerne var i færd med at entre. I mellemtiden blev slagskibene ved med at skyde på trawlerne, hvorved de beskadigede fire og sænkede en,

såvel som de ramte hinanden - krydseren *Aurora* havde fire træffere under vandlinjen og skibspræsten blev skåret midt over af en granat.

Så snart han blev klar over sin fejltagelse blev Rozhestvensky som besat. Han smed prompte en artillerist, der vedblev at skyde mod en beskadiget trawler, overbord. Sandheden kom med daggryet. Det havde været en fuldstændig vanvittig nat, hvor syv slagskibe i kølvandsformation havde skudt på krydserne *Aurora* og *Donskoy*. Heldigvis havde træfningen været elendig - *Oryol* havde affyret over 500 granater uden en eneste træffer. Men hvordan ville briterne reagere på dette uprovokerede overfald på deres fiskere? Den engelske presse kogte over i et krigerisk had til Rusland og forlangte krig her og nu, mens den tyske avis *Berliner Tageblatt* skrev at den russiske styrkechef måtte have mistet forstanden.

Endskønt Rusland afgav en officiel undskyldning, var Storbritannien længe om at tilgive. Otteogtyve britiske slagskibe satte dampen op og gjorde klar til kamp, mens sværme af britiske krydsere skyggede Rozhestvenskys eskadre, mens den frygtsomt forlagde over Biscayen og ned langs den portugisiske kyst. Den diplomatiske storm nåede Rozhestvensky i Vigo, hvor han blev beordret til at efterlade de officerer, som var ansvarlige for angrebet på trawlerne. Admiralen benyttede lejligheden til at komme af med sin mest bitre fjende kommandør Klado. Da Klado gik fra borde fra *Suvoroff*, hørtes en officer sige: "Nå, rotterne forlader den synkende skude."

Klado skulle senere få hævn over Rozhestvensky, da han returnerede til Sankt Petersborg for at organisere forstærkningerne til 2. Stillehavseskadie. Alt kunne bruges, lige meget hvor udaset og oldnordisk det måtte være. Trods alt ville det øge antallet af mål som japanerne kunne skyde efter. Klado vidste at Rozhestvensky havde kondemneret disse gamle "pramme" som værende værdiløse og ikke andet end en møllesten om halsen for resten af flåden. I spøg havde han refereret til dem som "de selvsænkende". Men hvad enten han ville tage imod dem eller ej, så skulle Rozhestvensky nok få dem.

Da styrken nåede Tanger nåede *Kamchatka*, der havde været detacheret, op igen og rapporterede lykkeligt om deres overlevelse i slaget i Nordsøen, hvor de havde affyret 300 granater i en fægtning med tre japanske skibe, og benægtede samtidigt hårdnakket, at der havde været tale om et svensk handelsskib, en tysk trawler og en fransk skonnert. Ved afgang fra Tanger fik et af de russiske skibes anker hold i et undersøisk telegrafkabel og afskar forbindelsen til Europa i fire dage.

Ved Dakar i Vestafrika ventede ti tyske kuldampere på Rozhestvenskys eskadre. Dobbelte kulladninger blev taget ombord i hvert skib. Det ekstra kul blev lastet på dækket og støvet spredtes overalt. I heden ved Ækvator blev livet til det rene helvede for besætningerne på de russiske skibe. Om læ var det som at

leve i en kulmineskakt og folk døde, kvalt i støvet. I en storm ved Angolas kyst satte *Kamchatka*, formodentlig for at hæve humøret i styrken, følgende høist til flagskibet: "Kan De se torpedobåde?" Generalalarm i hele styrken indtil værktstedsskibet måtte indrømme, at det havde anvendt den forkerte kode og egentlig ville have sendt: "Vi er allright nu!"

Ved Cape Town modtog Rozhestvensky nyheden om at Klado sendte "den selvsænkende eskadre" af sted efter ham og besluttede således at gøre alt, der stod i hans magt for at undgå at mødes med dem. Han var rasende: "Hvis de er så gamle at de ikke kan sejle, så kan fanden tage dem! Vi har ikke brug for gammelt skrammel her!!" I mellemtiden havde mandskabets disciplin nået bunden. Nu aldeles overbeviste om at de sejlede deres undergang i møde, forsøgte de russiske søfolk at tænke på andet end deres fremtid og gik i kast med alskens eksotiske forehavender. Den mest populære af slagsen var at tage kæledyr med tilbage fra landlov. Uheldigvis var visse af kæledyrene ikke egnede til længerevarende sørejser - som for eksempel krokodillen på det ene slagskib, eller den giftige slange, som bed og næsten dræbte en af maskinfolkene. På et andet skib blev hunde og aber, godt hjulpet på vej af champagne, sat til at kæmpe mod hinanden. Hele styrken genlød af en sand babelsk samling af bondegårdslyde, når grise, køer, får - for ikke at nævne papegøjer, hulepindsvin, kamæleoner, frøer etc. - rendte omkring på dækkene, hylende, brølende, gøende og skrigende og forvandlede 2. Stillehavseskadre til en flydende ZOO. Et kæledyr - en ged - levede kun af papir med en forkærlighed for visitkort. På en landlov afviste den hårdnakket en omgang hø og åd i stedet en franskmands avis.

Rådende kød måtte smides overbord, da fryseskibet *Espérance* brød sammen, med det resultat til følge, at styrken var omringet af stimer af hajer. Ved Madagaskar måtte admiral Rozhestvensky blive på sit lukaf med et anfald af nervebetændelse, alt imens hans stabschef fik en hjerneblødning og blev delvis lammet. Ingen havde den egentlige kommando og russerne spenderede en stigende mængde tid i land i en teltby - kaldet Helvedeskøbing - som voksede op for at dække deres behov. Værtshuse, spillebuler og bordeller trivedes storartet. Mens dette stod på, voksede begroningerne på skibene og deres fart blev reduceret af de store mængder søgræs, der blev trukket efter dem når de sejlede.

Sygdom hærgede i styrken. Malaria, dysenteri og tyfus gjorde store indhug og begravelser var daglige foreteelser. *Kamchatka* gjorde hvad de kunne for at gøre disse lejligheder mindre dystre. En granat de affyrede til en afdøds ære, viste sig at være skarp ammunition og rikochetterede fra den uheldige og længe lidende krydser *Aurora*, som synes at være målet for alle eskadrens morsomheder. Adskillige blev grebet af vanvid ødelagte af den lange tid til søs. Visse gik hvileløst omkring på dækket i en slags religiøs trance, fast overbevist om at dommedag var nær og andre nøjedes med at mumle ting som: "Frygter du

døden?" En ung officer skrev til sin kone: "Hvis jeg med Guds nåde nogensinde skal se dig igen, så skal jeg berette om ting der langt overgår fornuft og fatteevne." De værste tilfælde blev - sammen med mytterister og de revolutionære fra *Admiral Nakhimov* - sendt hjem til Rusland ombord på *Malay*.

Rozhestvenskys største problem var at holde styrken i højeste grad af træning og beredskab. Hans officerer var jævnlige berusede eller bedøvede af stoffer. En havde købt 2000 cigaretter i Nossi-Bé og opdagede at de var fyldt med opium. Admiralen havde et udtalt behov for at blive genforsynet med granater, fordi så mange var blevet brugt i slaget med trawlerne. Forventningerne var derfor høje da forsyningskibet *Irtysk* ankom, efter sigende medbringende ny ammunition til slagskibene. I Afrikas bagende hede skulle besætningerne så losse lasten, der viste sig at bestå af 12.000 par pelsstøvler og et tilsvarende antal tunge vinterfrakker.

Under en artilleriøvelse så Rozhestvensky, som havde ry for at have været en excellent artillerist i hans unge dage, hvorledes hans destroyere ikke scorede en eneste træffer mod en forankret skive. Da slagskibene så gik i gang med at skyde, kunne hans flagskib lige klare én træffer, som ramte det skib, der slæbte skiven. Et artillerisignal fra et af slagskibene satte sig fast fordi en kobra havde snoet sig om flagfaldet. En formation af destroyere opløstes i alle retninger. De var beordret i line abreast, men havde uheldigvis ikke modtaget de nyeste kodebøger.

Torpedoerne var om muligt endnu værre. Af de syv, som blev affyret, var der én fuser, to der drejede tværs på affyringsretningen til bagbord, en der gjorde det samme til styrbord, to tøffede langsomt af sted og missede målet og den sidste fór rundt i store cirkler, hvilket forårsagede, at hele styrken spredtes i panik. *Kamchatka*, berøvet chancen for deltagelse i disse udskejelser, signalerede i stedet at hun var i færd med at synke. Grundigere undersøgelser viste imidlertid, at det kun drejede sig om en rørsprængning i maskinrummet.

I mellemtiden var Klados forstærkninger afgang fra Reval under den milde og skrøbelige admiral Nebogatoff. Hvordan denne gamle mand havde det med sin mission er ikke nedfældet, men hans præstation i de kommende uger stod som et forfriskende pust af menneskelighed og fornuft. Alt hvad admiralitetet kunne fortælle ham var at Rozhestvensky for tiden befandt sig ved Madagaskar, ud over det vidste de intet. De var klar over at chefen for 2. Stillehavseskadre ikke havde de ringeste intentioner om at mødes med Nebogatoffs "arkæologiske samling af maritim byggekunst". Få admiraler kan nogensinde have afsejlet med mindre klare ordrer end: "De skal opsøge Rozhestvenskys styrke, hvis videre rute er os ubekendt..." For Nebogatoff udviklede det sig til en øvelse i detektivarbejde, hvori han måtte søge nyt om hovedstyrken i neutrale havne og så

planlægge sin videre fremfærd derfra. På Rozhestvensky virkede det som om nemesis forfulgte ham i form af disse "spøgelsesskibe"

Den sidste fornærmelse nåede Rozhestvensky, da han læste i en avis, at Sankt Petersborg beordrede ham til at ødelægge den japanske flåde, fortsætte til Vladivostok og der overgive sin kommando til admiral Biriloff, som var på vej til den russiske stillehavshavn med den Transsibiriske Jernbane. Biriloff, også kaldet den kæmpende admiral, havde aldrig selv været i kamp.

Efter at have krydset det Indiske Ocean mødtes styrken med et af deres transportskibe *Gorichakoff*, hvilket man håbede ville medbringe post hjemmefra. Humøret ombord på de russiske skibe steg med tanken om nyt fra dem derhjemme. Men dette skulle hurtigt ændres, da det viste sig at transportskibet stadig medbragte den post, der var afsendt fra Madagaskar. Det var for meget. Russerne følte sig komplet glemt af alle og ingen følte dette mere end deres chef. Men hjælpen var på vej - selvom den var lige så lidt velkommen som et angreb af japanske torpedobåde - 3. Stillehavseskadre, de flydende døde, var på vej for at slutte sig til dem. Den 11. maj, ved Indokinas kyst, mødtes de to flådestyrker. Endskønt Rozhestvensky ikke hilste de nyankomne velkommen, så medbragte de i det mindste nyt hjemmefra; nyheder om uroligheder, mytteri og revolution.

Rozhestvensky nærmede sig sin rejses ende. På mange måde havde han udvirket et mirakel ved at komme så langt og det var ikke hans fejl at de skibe og mandskaber, der skulle sendes mod japanerne ikke var opgaven voksen. Han havde vidst det lige fra starten, men havde holdt fast ved opgaven som en admiral, der gik ned med sit skib. På sin vis mindede hele rejsen om en langtrukken undergang, og kun gennem sin jernhårde personlighed havde den russiske chef klaret at holde det endelige sammenbrud på afstand. Men den hårde belastning, som ledelsen af styrken havde været, havde tæret på hans helbred og på det tidspunkt, hvor han mødte den fremfarende og umådeligt selvsikre japanske admiral Togo i Tsushima - øen som meget passende kaldtes æselørene - havde han forlængst accepteret skæbnens dom, en dom der udlagde ham som ofret. Ødelæggelsen af den russiske flåde, der fulgte, var en ensidet affære, hvori den japanske flåde vandt en af de mest knusende sejre i søkrigshistorien. Rozhestvensky blev endda berøvet chancen for at gå ned med sit flag-skib, da han såret blev samlet op af vandet og bragt til et japansk hospital, hvor han senere modtog besøg af selveste Togo.

Da han vendte tilbage til Rusland, fandt han - ganske som han havde forventet - sig selv i rollen som synderbuk. Vidner havde rapporteret at under slaget havde Rozhestvensky ikke været ved sine sansers fulde brug, men han var rent faktisk langt forbi det stade. Det var den totale accept af den skæbne, der var ham tiltænkt, der havde kommandoen over den russiske flåde ved Tsushima. Og skæbnen var endda ikke helt færdig med at gøre grin med Rozhestvensky. Mens

han opholdt sig på et hotel i Sankt Petersborg i 1908, modtog han et telegram indeholdende detaljer vedrørende en sørgedustjeneste til hans minde, der skulle afholdes i byen. Åbenbart så var han død -og ingen havde gjort sig den ulejlighed at fortælle ham det.

MEDDELELSE FRA SEKRETÆREN

Søe-Lieutenant-Selskabets arkiv af gamle tidsskrifter er blevet flyttet fra et kælderlager til selskabets kontor på 2. sal i Søkvæsthuset. Arkivet består af et antal eksemplarer af næsten alle tidsskrifter, som er blevet udgivet siden første årgang i 1827. Desuden findes i arkivet et antal indbundne årgange, som er efterladt til selskabet.

Selskabet ønsker at reducere antallet af gamle tidsskrifter i dette arkiv. De tilbydes derfor til medlemmer og andre interesserede som følger:

Enkelte udgivelser fra	kr. 5,00
Uindbundne årgange fra	kr. 30,00
Indbundne årgange fra	kr. 50,00

Ved en gennemgang af artiklerne findes materiale, som kan have historisk interesse for stort set alle søværnets aktiviteter. Neden for er angivet en række eksempler:

Efterretning om Seiladsen og Krigen under Vandet
Om Soetatiens Medicinvæsen
Ortons Redningsbaad
Nogle bemærkninger om disciplin
Vor Flaades tilstand ved Aarhundredets Slutning
Forsøg med Østrigsk Undervandsbåd
Soofficersgerningen, Betragtninger paa tærskelen til
en ny tid
Fange hos Herrefolket

Archiv for Søværnet 1827
Nyt archiv for Søværnet 1842
Nyt archiv for Søværnet, 2. række 1846
Tidsskrift for Søværnet 1856
Tidsskrift for Søværnet 1900
Tidsskrift for Søværnet 1909

Tidsskrift for Søværnet 1934
Tidsskrift for Søværnet 1946

Tidsskrifterne kan ses på selskabets kontor, hvor der også findes register over samtlige udgivelser. Selskabet kan tilsende registeret for årene 1954-1978 efter aftale med sekretæren, kommandørkaptajn S. Ditlevsen.

NEKROLOG

Ib Henry Christiansen blev født den 6. marts 1920 i København, som søn af forretningsfører i Dansk Styrmandsforening Henry Johannes Christiansen og dennes hustru Alma f. Knudsen.

Han blev student i 1938 og blev s.å. optaget på Søofficersskolen, der dengang lå i Gernersgade, men som året efter flyttede til Holmen (nuværende Søværnets Officersskole).

Skolen varede godt 4 år med skoletogter om sommeren og teoretisk undervisning om vinteren. Den 9. april 1940 oplevede han på kaserneskipet FYEN, hvor hans klasse var til gruppeføreruddannelse. På grund af den tyske besættelse var kadettogterne overvejende i Smålandsfarvandet og Farvandet Syd for Fyn. Kun besejlingstogtet i klasse A, hvis formål var farvandskendskab, foregik ved besejling af havne udenfor dette snævre område.

Den 15. september 1942 udnævntes han med sit kadethold til Søløjtnant II, hvorefter holdet fordeltes til sejlene tjeneste indtil 29. august 1943.

I denne periode var han tjenestegørende på mineskipet LOSSEN og minestrygeren SØULVEN.

Fra oktober 1943, hvor den tyske internering ophørte, kom Christiansen til Sverige, og efter ca. 4 måneders skovarbejde i den danske Brigade afbrudt af et par måneders tjeneste i den svenske minestryger BREMÖN.

I marts 1945 blev han illegalt sendt over Kattegat til jysk havn, men blev under tysk personkontrol på Aarhus Banegård arresteret, hvorfra han blev sendt til Frøslevlejren indtil befrielsen 5. maj 1945.

Tilbage til tjeneste i Søværnet blev hans første tjenestested Sønderborg under østjysk marinedistrikt. Her modtog han samtidig med øvrige kadetklassekammerater den 11. juni 1945 den kgl. udnævnelse til Søløjtnant I, med tilbagevirkende anciennitet fra 1. oktober 1943.

Den 14. oktober 1945 blev han gift i Holmens Kirke med Eli Bronør, datter af skibsfører Axel Rudolph Bronør og dennes hustru Karen f. Olesen.

Efter tjenesten i Sønderborg fulgte varierende sejlene tjeneste først med HEJMDAL på Grønland (1946), derefter fra 1. april til 3. september 1947 som chef for minestrygeren ME 1038 efterfulgt af et års tjeneste ved Østjyske Marinedistrikt i Aarhus. Den 1. oktober 1947 udnævntes han til kaptajnløjtnant og fortsatte søtjenesten først som chef for MR 230 og derefter som næstkommanderende i minestrygeren SØHUNDEN.

I de følgende ca. 3½ år forrettede Christiansen tjeneste ved Mathuddannelsen, såvel på land som til søs, senest som næstkommanderende på et 3 måneders

togt med NIELS EBBESEN. Den 1. november 1951 udnævntes han til orlogskaptajn.

Herefter følger fra marts 1953 mangeårig tjeneste i stabe, såvel nationale som internationale: fra marts 1953 sagsbehandler (materiel) i Søværnsstaben, derefter i Forsvarsministeriet. Fra 1958-61 udsendt til SACLANT's stab i Norfolk Va..

Efter hjemkomst fra denne tjeneste var han sektionschef i Søværnsstabens M-afdeling.

I 1961 forfremmedes han til kommandørkaptajn og blev i 1965 R*, i 1966-67 var han chef for Søværnsstabens Materielafdeling.

I årene 1967-71 var han tilkommanderet den danske permanente repræsentant ved NATO Military Committee i Bruxelles i Belgien, i hvilken periode han blev R'.

Efter hjemkomst fra NATO tjenesten, var han til rådighed for Chefen for Søværnet som leder af Standardiseringskontoret og som sådan medlem af NATO Military Agency for Standardization (Naval Board), og var samtidigt forsvarrets standardiseringskonsulent og dermed medlem af rådets repræsentantskab. Fra februar 1976 var hans tjeneste henlagt under Forsvarsstaben.

Den 31 marts 1980 pensioneredes Ib Henry Christiansen p.g.a. alder.

Han afgang ved døden den 4. august 1995 efter langvarig lungesygdom.

Han blev den 9. august bisat fra Holmens Kirke af pastor Ørsted. Urnen er nedsat på Lyngby Parkkirkegård.

Christiansen var fra sit første møde med sine klassekammerater sammen med sin kone Eli med til at sammentømre klassens korpsånd og kammeratskab, startende allerede i kadettiden ved sammenskudsgilder i Styrmandsforeningens lokaler i Havnegade, hvor han også havde sit barndomshjem.

De sidste mange år boede han med Eli og deres 3 børn i Virum, senest i Holmeparken, også kaldet "Det ny Nyboder", idet 8 søofficersfamilier har boet i denne bebyggelse.

(1584)



uni-safe

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

SAFETY AT SEA

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn N.C. Wang



Nr. 2 - 1996

167. ÅRGANG



På de syv have

A. P. Møller Gruppen har over 30.000 medarbejdere og 250 kontorer i 70 lande. Flåden tæller omkring 150 skibe.

Udover rederivirksomhed beskæftiger A. P. Møller Gruppen sig med efterforskning og produktion af olie og gas, skibsbygning, flytrafik, industri, detailhandel og edb-service.



MÆRSK

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Forsvarskommandoen, PSF2
Postboks 202
2950 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
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433

TRYKKERI:

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

2

Forsidebillede: TUMLEREN 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. 3 og 4 1996 bedes indsendt inden hhv. 01 JUN og 01 AUG 1996.

INDHOLD

UNDERVANDSBÅDES FREMTIDIGE ROLLER SET I ALLIANCESAMMENHÆNG Af orlogskaptajn T.L. Nissen.....	67
COMSUBEASTLANT/COMSUBNORTHWEST Af orlogskaptajn T.L. Nissen.....	73
DANSK DELTAGELSE PÅ DEN HOLLANDSKE UBÅDSCHESKOLE 1995 Af kaptajnløjtnant D.N. Rasmussen.....	75
NYE DANSKE UNDERVANDSBÅDE Af ingeniør H.V. Hastrup.....	87
FREMDRIVNINGSSYSTEMER I UNDERVANDSBÅDE NU OG I FREMTIDEN Af orlogskaptajn E.T. Jensen.....	92
ELEKTRONISKE SØKORT Af chefhydrograf O.Berg.....	112
MARINENS BIBLIOTEK.....	119

MARINENS BIBLIOTEK

VEJ 20, BYGNING 37
HOLMEN
1433 KØBENHAVN K
TELEFON: 31 54 73 82
TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER
HVERDAGE 9-15
TIRSDAGE 9-18



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



HEMPEL

Kvalitet og service

Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.
HEMPEL's
specialuddannede
coating advisers vil med
råd og erfaring sikre,
at resultatet har samme
høje kvalitet
som vore produkter.

J.C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK A/S • Tlf: 45 93 38 00 • Fax: 45 88 55 18

TechnoScan as

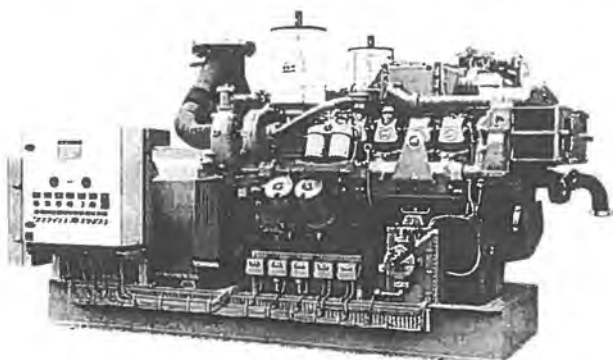
Generalagent for:

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

mtu



Marinediesellaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstrupgårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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



Reparation og ombygning

- færdigt arbejde til aftalt tid og pris.



Aarhus Flydedok A/S

Aarhus Dockyard Ltd.

Balticagade 9 · 8000 Århus C
Telefon: 86 13 40 00 · Telefax: 86 13 40 38
Telex: 64462 dokken dk



Naval Team Denmark

DANYARD A/S

SVENDBORG VÆRFT A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

MAN B&W DIESEL A/S

DESMI A/S

SVANEHØJ INTERNATIONAL A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-MODULSYSTEM A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NEA-LINDBERG A/S

PER UDSEN CO. A/S

NORDIC DEFENCE INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



The image shows two crew members in red survival suits and life jackets operating an orange inflatable boat in rough seas. The boat has a black stripe and a "uni-safe" logo. The background is a turbulent sea with white foam. The text "uni-safe" is written vertically on the left side of the image.

uni-safe

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

SAFETY AT SEA

GF-FORSIKRING A/S

Bilforsikring

Du passer godt på dig selv og din bil.

Du ved det gøres godt med en kombineret ansvars- og kaskoforsikring.

Men ved du, hvor billigt det kan gøres?

GF-BILFORSIKRING

med fuld friskadedækning, kun
3 præmietrin og 1.020 kr. i selvrisiko.

Præmie for personbil 800-999 kg.
ved 8 års skadefri kørsel:

kun kr. 2.928,-
om året altså!

*(Dog kr. 3.399,- i Nordsjælland,- Roskilde,-
Køge,- Odense,- Esbjerg,- Vejle,- Århus,-
Randers,- og Ålborgområderne.*

Kr. 3.678,- i Storkøbenhavn).

Ring til os, og vi sender GF-FORSIKRING's
gratis informationshæfte. I hæftet beskrives
vilkår og priser på bilforsikring og andre
forsikringer, familien kan have brug for.



Forsikringsklubben for Officerer i Forsvaret

Formand Willy Enemark,
Telefon 39 61 17 21,
Fiskebækvej 51, 3500 Værløse,
Klubtelefon 42 48 12 38

GF-FORSIKRING – værd at vælge!

Forfatteren af de følgende to indlæg gør for tiden tjeneste ved Commander Submarine Forces Eastern Atlantic Area samt Commander Submarine Forces North Western Europe i Northwood, England.

UNDERVANDSBÅDES FREMTIDIGE ROLLER SET I ALLIANCESAMMENHÆNG

Af orlogskaptajn Torkil Lave Nissen

INDLEDNING

Ubådenes roller under den kolde krig udsprang af et relativt simpelt "os-mod-dem" scenarie. Modstanderen var identificeret og store anstrengelser blev udfoldet med henblik på at gennemanalysere hans motiver og evner. På det grundlag opererede NATO med et maritimt koncept, der for ubådenes vedkommende forblev stort set uændret i henved end 40 år. Hovedopgaverne var veldefinerede: "Sea Denial" og "Sea Control", herunder ASW operationer mod fjendtlige strategiske og taktiske ubåde samt invasionsforsvar i de udsatte dele af NATO's område. Med tilgangen af strategiske missilubåde (SSBN) i 60'erne tilføjedes strategisk afskrækkelse som en ny rolle. Under hele den kolde krig havde ubåde således en central placering i NATO's maritime strategi.

KONCEPT

Som det er almindelig kendt er situationen i dag fuldstændig ændret. Den tidligere statiske og veldefinerede Øst-Vest konfrontation er nu afløst af en række nye potentielle kriser, der alle har det til fælles, at de er vanskeligt forudsigelige. Fokus i dag er således rettet mod regionale områder, der som følge af social uro eller ulmende demografiske og religiøse konflikter kan give anledning til væbnede konflikter.

Alliancens nye strategiske koncept bygger derfor - udover det traditionelle områdeforsvar - på opgavebestemt sammensætning af styrker af alle værn til fleksibel indsættelse i fremtidige konfliktområder. Det deraf affødte maritime koncept omhandler således sammensætning af multinationale maritime styrker

afpasset til den aktuelle opgave. Disse styrker forudses også at kunne omfatte undervandsbåde.

OPGAVER

Uagtet at antallet af undervandsbåde i NATO for nærværende er faldende med foruroligende hast forudses de i fremtiden at skulle dække et bredt spektrum af opgaver i såvel fred som i krise og krig. I det efterfølgende skal kort skitseres de vigtigste opgaver:

Strategisk afskrækkelse

På trods af den kolde krigs ophør gennemføres stadig strategiske patruljer. Disse patruljer har til formål at opretholde og demonstrere et nukleart beredskab med henblik på afskrækkelse af enhver potentiel aggressors brug af masseøde-læggelsesvåben.

Power Projection

Med indførelse af langtrækkende præcisionsvåben til indsats mod landmål har ubåde fået en rolle som tidligere traditionelt var overladt til hangarskibe. Amerikanske og engelske ubådes bestykning med TOMAHAWK cruise missiler ("TLAM") gør dem velegnede til "Power Projection". "Power Projection" med udgangspunkt i hangarskibskampgrupper har længe været en del af NATO's maritime strategi. Ved at give ubåde den samme evne kombineret med deres evne til at operere uopdaget har alliancen fået et nyt politisk virkemiddel på det sub-strategiske niveau. Såfremt truslen om indsats alene ikke er tilstrækkelig til at opnå den ønskede politiske eller militære effekt kan indsats med disse våben gradueres; spændende fra enkeltstående angreb mod nøglepunkter til massive angreb - eventuelt koordineret med andre våbenarter.

Sea Denial og Sea Control

"Sea Denial" og "Sea Control" er blandt de vigtigste opgaver i den maritime strategi. Ubåde har traditionelt indgået - og vil fremover stadig indgå - som væsentlige elementer ved løsning af disse. Ubådes evne til at operere uopdaget kombineret med langtrækkende våben og avancerede passive sensorer gør dem særdeles velegnede til bekæmpelse af såvel fjendtlige ubåde som overfladeskibe. Alene den mulige tilstedeværelse af NATO ubåde i et område en modstander

ønsker at benytte, tvinger ham ud i et vanskeligt valg. Enten skal han sikre sin egen operation og forsøge at rense området for ubåde - hvilket vil kræve enorme ressourcer samtidig med at afsløre hans hensigter - eller han skal løbe risikoen og ignorere ubådene i håb om at være i stand til at gennemføre sin operation inden opdagelse og nedkæmpelse.

Overvågning og efterretningsindhentning

På grund af deres særlige egenskaber har ubåde til alle tider været brugt til overvågning og efterretningsindhentning. Dette er naturligvis også gældende i dag. Som følge af det længere varsel vil ubåde - eventuelt koordineret med andre indhentningsplatforme - kunne bruges til at observere for indikatorer for forestående aggression. De vil også kunne bruges til at overvåge en potentiel modstanders styrker og territorium, og de vil kunne bruges til at indsamle oplysninger om sammensætning og formåen af modstanderens militære styrker.

Specialoperationer

Maritime specialoperationer har alle det fællestræk, at de skal gennemføres uopdaget for at kunne lykkes. I denne sammenhæng passer ubåde fortrinligt. Blandt specialoperationer, hvori ubåde er velegnede kan nævnes:

Taktisk minering

Minelægning har været en opgave for ubåde så længe de har eksisteret. I årene omkring 1. Verdenskrig byggedes ubåde med dette ene formål for øje. I dag benyttes alle typer ubåde til denne opgave. Ubåde kan i forhold til andre minelæggere dog kun medføre et mindre antal miner. Ombordtagning af en minelast vil som regel ske på bekostning af øvrige våben. Enkelte nationer har dog ved tekniske indretninger gjort deres ubåde i stand til at medføre et mindre antal miner uden at skulle ændre i den øvrige våbenlast. Den begrænsede minelast taget i betragtning er ubåde særdeles velegnede til taktisk minering af havneudløb, "choke-points" m.v. med stor præcision.

På denne baggrund kan det virke paradoksalt at NATO's evne til minering fra ubåde er for nedadgående. Nogle nationer har således udfaset deres beholdning af ubåds miner. Det kan dog samtidig konstateres, at de NATO lande, der stadig opererer med minelægning fra ubåde tillægger denne disciplin stor betydning.

Operationer med "Special Forces"

Landsætning og ombordtagning af specialstyrker og agenter har traditionelt været et område for små konventionelle ubåde. På grund af disses størrelse har der normalt kun kunnet været tale om begrænsede operationer med forholdsvis små styrker. Dette forhold er imidlertid ved at ændre sig, idet større ubåde med visse modifikationer i dag er i stand til at kunne medbringe betydelige styrker. "Kataloget" over mulige specialoperationer fra ubåde vil derfor uden tvivl se en udvidelse i fremtiden.

Den større kapacitet vil udover transport af specialstyrker også kunne anvendes til eventuel evakuering af mindre grupper af udsatte "non-combatants" fra et krise eller konfliktområde.

"Combat Search And Rescue - CSAR"

I forbindelse med maritime eller kystnære NATO operationer kan det komme på tale at skulle bjærge nødstedte allierede besætninger fra fly eller mindre enheder, der som følge af fjendtlig aktivitet ikke vil kunne nås ad anden vej. Også her vil ubåde kunne anvendes, idet det dog kræver samvirke med andre enheder. Ubåde vil ikke være velegnede til afsøgning af store områder, hvorfor lokalisering som regel vil skulle foretages med andre midler. Når lokalisering er gennemført kan ubåden derefter dirigeres ind og foretage bjærgningen.

TENDENSER

De ovenstående opgaver vil alle kunne blive aktuelle for ubåde i forbindelse med fremtidige NATO operationer. Dette hvadenten de deltager i traditionelle operationer eller som dele af multinationale maritime styrker.

Alle ubåde vil naturligvis ikke være lige velegnede til alle opgaver - atomdrevne såvel som konventionelle ubåde har hver deres forcer.

Atomdrevne ubåde

Atomdrevne ubåde (SSN) egner sig bedst til operationer i store havområder med store vanddybder. På grund af det nukleare maskineri er der store mængder energi til rådighed for fremdrivning og bådens øvrige systemer. Den fysiske størrelse af reaktorerne med tilhørende anlæg gør, at atomdrevne angrebsubåde typisk ligger i størrelsesordenen 5 - 7000 ton med

en køl-til-tårn højde på op til 20 meter. Størrelsen plus den rådige energi gør det muligt, at udstyre disse ubåde med stor våbenlast, langtrækkende sensorer og avancerede kommunikationssystemer. Disse både vil da også typisk blive brugt til patruljering af store områder i "Sea Denial" eller "Sea Control" operationer. Andre opgaver som "Power Projection" og special operationer kan dog også komme på tale.

På grund af deres størrelse vil atomdrevne ubåde ikke være særlig velegnede til operationer på lægt vand. Ligeledes vil de ved kystnære operationer, normalt ikke kunne anvende deres sensorer optimalt, da sådanne områder som oftest er "støjende" i sensormæssig henseende.

Konventionelle ubåde

For konventionelle ubåde (SSK/SSC) gælder det, at de begrænsede energiressourcer under neddykkede operationer udgør den største begrænsende faktor. Dette gør, at de ikke er særlig velegnede til patruljering af store områder eller andre operationer, der kræver tilbagelæggelse af store distancer. Derimod er de overordentlig velegnede til operationer i kystnære områder eller i "choke-points". Deres størrelse tillader dem at gå ind på meget læge vandområder. Herved er de i stand til at fortage alle former for overvågnings- og efterretningsopgaver samt specialoperationer, herunder taktisk minering ud for eller i havne, operationer med specialstyrker samt CSAR.

Konventionelle ubåde er generelt meget støjsvage. Den største risiko for opdagelse ligger normalt i forbindelse med genopladning af batterierne ved snorkling. Med indførelse af luft uafhængig fremdrivning vil denne risiko imidlertid kunne reduceres.

Ovenstående attraktive forhold omkring moderne ubåde - her tænkes især på de konventionelle - har da også haft en afsmittende virkning rundt om i Verden. Adskillige tidligere udviklingslande er i dag ved at opbygge ubådsafdelinger, der kan gøre flere NATO flåder misundelige. Omend fredelige i dag er flere af disse lande på listen over potentielle fremtidige modstandere. Det har bevirket, at der generelt i NATO er opstået et fornyet behov for træning i detektion og bekæmpelse af moderne konventionelle ubåde. Med det faldende antal ubåde i NATO uden at opgaverne er reduceret tilsvarende er det imidlertid vanskeligt at frigøre konventionelle ubåde til at kunne assistere i løsning af denne påtrængende opgave.

CSEL/CSNW stab fungerer også som Submarine Movements Advisory Authority (SMAA), der døgnet rundt 365 dage om året fungerer som ubåds "Air Traffic Controller". SMAA'en adviserer nationale SUBOPAUTHs om potentielle sikkerhedsmæssige konflikter i forbindelse med ubådes bevægelser. Disse konflikter kan være andre ubåde, fareområder eller slæbt udstyr fra overfladeskibe.



COMSUBEASTLANT logo

Staben varetager forbindelse til de nationale myndigheder samt de øvrige NATO SUBOPAUTHs. Endvidere deltager staben i øvelsesplanlægning samt bemander CSEL/CSNW celler i NAVNORTHWEST, EASTLANT og IBERLANT.

Omend CSEL/CSNW kun har en begrænset stab har den hvad angår ubådsoperationer over årene etableret sig som NATO's de facto "centre of excellence". Indenfor NATO's nuværende struktur ses CSEL/CSNW ansvarsområder, sammensætning og bemanning derfor ikke ændret indenfor en over overskuelig fremtid.

DANSK DELTAGELSE PÅ DEN HOLLANDSKE UBÅDSCHEFSKOLE 1995

Forfatteren er for tiden tjenestegørende ved 5. Eskadre som chef for undervandsbåden TUMLEREN.

Af

kaptajnløjtnant Dan Naetz Rasmussen

INDLEDNING

Undertegnede var i perioden 30 JUL - 8 NOV 1995 deltager på Royal Netherlands Navy Submarine Command Course 1/95, (NLSMCC 1/95), og er i den forbindelse blevet opfordret til at beskrive kurset og mine oplevelser under opholdet.

Da ubådschefskolen, det gælder formentlig både den norske og hollandske, er relativt ukendt for personel, der ikke har gennemgået kurset, håber jeg med dette indlæg at kunne løfte lidt af sløret omkring chefskolen, med vægten lagt på den hollandske skole.

DEN HOLLANDSKE CHEFSKOLE'S BAGGRUND

Man har i Danmark frem til sommeren 1995 benyttet enten den engelske eller den norske ubådschefskole, da disse skoler har opfyldt de krav og standarder, man fra dansk side har sat til chefuddannelsen. Andre NATO lande, som f.eks. Tyskland, har nationale chefskoler, men disse skoler har man hidtil ikke fundet anvendelige for danske elever. Danmark har skiftevis benyttet den engelske og norske skole, afhængig af ledige pladser samt et ønske om variation, således at det danske ubådsvåben har været ajourført på det ubådstaktiske område. Det norske kursus har dog været mest benyttet, da forskellen i sprog, mentalitet og materiel har været minimal i forhold til Danmark. Norge har primært afholdt chefskole for egne elever, medens England har haft en internati-

onal skole med deltagere fra bl.a. Australien, Canada, Sydamerika samt Holland, der har opbygget sit ubådsvåben efter engelsk forbillede.

Besparelser indenfor den engelske flåde gjorde imidlertid, at man fra ubådsvåbnets side måtte tage den smertelige beslutning at ophøre med at operere med diesel-elektriske ubåde, en beslutning der stadig begrædes indenfor engelske ubådskredse. Funklende nye dieselbåde af UPHOLDER klassen blev oplagt 1994, og man gik den nukleare vej. Dette betød, at den engelske chefskole blev koncentreret omkring nukleare bådtyper samt operationer, hvorfor den "gamle" chefskole måtte opgives. Hvem kunne overtage? Jo, man kiggede på Holland, det barn man havde næret ved eget bryst, og som i egen interesse var interesseret i at skolen skulle fortsætte. Valget af den hollandske flåde var indlysende, da man i forvejen havde et tæt samarbejde mht. flådeoperationer. Ligeledes blev hollænderne betragtet som den nation, der skulle ajourføre den engelske flåde mht teknisk og taktisk udvikling indenfor konventionelle ubåde, en viden man fra engelsk side er yderst interesseret i at beholde. Et hurtigt blik i Jane's Fighting Ships viser, at hollænderne desuden havde organisationen, der kunne afvikle et sådant kursus.

For at få en fornuftig økonomi i kurset ønskede man fra hollandsk side at fortsætte med udenlandske elever. 5. Eskadre fik så i midten af 1994 en henvendelse fra Holland om eventuel dansk interesse, og 30 jul 1995 stod undertegnede så med hatten i hånden i Den Helder, spændt på hvad de næste måneder måtte bringe.

FORBEREDELSE TIL CHESKOLEN

Som tidligere beskrevet, er det faktisk kun personel der har deltaget i en ubådskole, der har et indgående kendskab til hvad en chefskole indebærer, det være sig fagligt indhold samt stressfaktoren. For udenforstående kan det virke besynderligt, at man ikke kan give en præcis beskrivelse af kurset, men vrangen bliver vendt ud på deltagerne under kurset, så man psykisk og taktisk befinder sig i en anden verden, når man kommer hjem. Det er således umuligt, at give senere elever en totallosning på, hvordan man gennemfører chefskolen. Det bedste man kan opnå er gode råd og små fif. Jeg var naturligvis også interesseret i gode råd, specielt hvad angik den engelske chefskole, men sidste danske deltager var "på" i 1990 og er i mellemtiden afgået fra eskadren. Derudover var det ikke sikkert, at hollænderne ville gå den engelske vej 100%, så det var småt med information udover et tilsendt skema fra Holland. Det var dog muligt at få en sejlads for "familiarization" med den hollandske WALRUS klasse, der jo er en ubåd, der afviger en smule fra hvad vi sejler med i Danmark. Jeg påmønstre-

de HNLMS BRUINVIS i Gibraltar 12 juni 1995, og fik 14 dage ombord. Kort sagt er båden stor, 2800 t neddykket displacement, 55 mand ombord og udstyr samt kapacitet der siger spar to til hvad man er vant til. Tonen ombord var venlig, men med en disciplin (engelsk indflydelse ?) der formentlig kunne få det til at gibbe i enhver dansk flådemand, det være sig ubådsmand eller "skimmer" (overfladesejler).

Opholdet ombord blev brugt til at sætte sig ind i teknik, procedurer, taktik samt organisation. Desuden var chefen ombord en stor hjælp, hvad angår chefskolens indhold og hvad jeg skulle fokusere særligt på. Bådens størrelse skulle jeg ikke bekymre mig om, da han mente at : " a submarine is a submarine. There are main ballast tanks, torpedoes, batteries, periscopes, diesel engines and a main engine. Your 500 tonnes boats are just a bit smaller !" . Beroliget af disse vise ord kunne jeg så tage hjem til Danmark og foretage de sidste forberedelser. Sprogligt var der ingen forberedelser, da hollænderne var så venlige at afholde kursus på engelsk. Eneste hollandske ordre på kursus ville være "Wegduiken", på dansk "fuld nedgang", der bruges, når båden her og nu skal bringes til sikker dybde.

Hjemme går forberedelserne ud på publikationslæsning, periskoptræning (man kobler sig på ubådsselevernes kursus i Norge og får nogle løb der) samt hovedregning, der er en vigtig del af sikkerheds-delen på chefskolen. Sidst men ikke mindst gearer man sig op psysisk, så man er "tændt" ved afgang til det fremmede. Perioden hjemme er svær, mens man venter på det ukendte. Kan man forberede sig yderligere, er der noget man har glemt?

OPBYGNING AF KURSUS

Chefskolen er et alt eller intet kursus. Der er een chance på afmålt kursustid. Frafald fra uddannelsen medfører automatisk afgang fra ubådseskadren. At tage på chefskole er således lidt af et sats, da man gennem sin tjeneste er blevet specialiseret indenfor sit fag. Ubådspersonel er dedikeret personel, et faktum der understreges af viljen til, specielt i disse Standard Flex og Thetis tider, uden nævneværdig økonomisk kompensation, at sejle under ekstremt spartanske forhold, der komfortmæssigt ikke har ændret sig siden 2. Verdenskrig. Det kan således ikke betænkes chefelever at tænke: "Hvad skal der dog blive af mig, hvis dette her ikke går godt ?", hvilket det jo ikke altid gør.

Den hollandske chefskole er et komprimeret kursus, efter engelsk snit, hvor man udelukkende fokuserer på aspekter omkring sejlads. Der er således ingen undervisning i signalopbygninger og -typer, organisationskendskab samt de eventuelle stabsfunktioner, der måtte følge med et chefjob. Kurset er baseret på,

at eleverne er fuldt ud fortrolige med disse aspekter. Det er et nationalt ansvar at sørge for, at de enkelte elever kan disse ting før kursus.

Een mand bedømmer eleverne og står ligeledes for den praktiske afvikling af kursus. "TEACHER" er hans navn, og man lærer hurtigt, at hans ord er lov. Han alene bestemmer elevens skæbne.

Hovedopgaven for "TEACHER" er at viderebringe egen erfaring til eleverne samt at presse eleverne til deres yderste. Der bliver lagt stort pres på eleverne, specielt psykisk, da "TEACHER" vil finde den enkelte elevs kapacitet og begrænsninger samt elevens evne til at sejle båden ud fra disse faktorer. Når dette er klarlagt, vil "TEACHER" til stadighed prøve at bryde elevens grænser m.h.p. at udvide dem. Der er dog ingen pardon, hvis man overvurderer sig selv. Så under kurset er kunsten at finde den gyldne middevej mellem "overmodig eller tøsedreng". Eleven bliver advaret eller sat af, hvis man bevæger sig på disse yderpunkter. Man kan derfor ikke tale om en egentlig eksamen. Hver dag er eksamen under kursus.

Chefskolen er opdelt i fire dele: sikkerhedstræning i ubådstræner, sikkerhedstræning til søs, taktisk træning i træner samt taktisk træning til søs. Desuden er der sociale arrangementer og besøg ved forskellige myndigheder. Jeg vil i de følgende afsnit beskrive de forskellige dele af kursus, dog skal besøget ved Commander Submarines Eastern Atlantic (COMSUBEASTLANT) nævnes, da det var en stor oplevelse. (COMSUBESTLANT er beskrevet på side 69-70, red.)

KURSUSSTART

Undertegnede mødte i Den Helder 30 Juli 95 og blev indlogeret på flådebasen sammen med mine medkursister. Sammensætningen af eleverne var 2 hollændere, 3 australiere og een dansker. Alle lod som om at nervøsitet var helt ude af betragtning, men det var tydeligt, at alle var en smule beklemte ved situationen. Denne anspændthed ville vare hele kurset, og var nok tydeligst udtrykt i en galgenhumor samt lange pauser i konversationen, hvor hver mand i tankerne var igang med næste dags strabadser. Australiernes humor havde dog en udglattende effekt de dage, hvor humøret var nede.

Efter ankomstrutine var holdet på besøg ved COMSUBSERVICENL samt ADMIRALNLFLEET. Derefter besøg ved COMSUBEASTLANT i Northwood. Transport var med en hollandsk ORION, hvilket gav os mulighed for at udveksle taktik med ubådens fjende nummer et, MPA'en.

Besøget i ubådsbunkeren gav os et godt billede af kompleksiteten i at operere et stort antal ubåde, men det absolutte højdepunkt var et privat besøg hos RADM R.C. Lane-Nott i tjenesteboligen. Boligen lå malerisk i Northwoods

grønne områder, der var velkomstdrink, stort opdækket bord i haven (behageligt afskærmet af store parasoller) med en let anretning, og utallige tjenere, der arbejdede hårdt for at give os den bedste opvartning. Tilstede udover os var admiralens stab, så der var sandelig gjort noget ud af vores besøg. Admiralen lagde stor vægt på at holde tæt kontakt til den "konventionelle" chefskole, og han udtrykte stor bekymring over, at man i England ikke længere rådede over dieselbåde. Derudover var der ægte interesse for de respektive landes ubådsfabrikanter hvad angår status og fremtidsplaner, og det var ganske klart, at han betragtede NATO's konventionelle ubåde som et vigtigt aktiv og supplement til de ekstremt dyre og vedligeholdelseskrævende atomdrevne både. Det var overraskende for os "små" kaptajnløjtnanter at få så megen opmærksomhed, men ubådschefsskolen har så stor status, at intet var for godt til os, så vi var vokset et par alen da vi dagen efter var på vej til Den Helder igen. Dernæst resterede kun et besøg i træneren, hvor vi hilste på staben samt benyttede tiden til at sætte os ind i trænerens opbygning inden start på sikkerhedsdelen.

Første uge var nu gået, og eleverne havde fået set hinanden an under behagelige omstændigheder.

SIKKERHEDSDELEN

Der er ialt afsat 5 uger til chefskolens sikkerhedsdel, 3 uger i træneren og 2 til søs. Hele øvelsen består kort sagt i at presse eleven med et stadigt stigende antal overfladeskibe omkring eleven. Skibene sejler i forud planlagte "runplaner" der inkluderer "skirting" (enhederne drejer af og passerer ubåden på 1400-1500m) samt "charging" (enhederne sejler direkte mod ubåden, der skal gå dybt i rette øjeblik). Løbene kan kombineres efterhånden som sværhedsgraden øges. Elevens opgave er så at forblive i periskopdybde så længe som muligt, og heller ikke længere! Forudsætningen for at kontrollere situationen er et godt relativt billede i hovedet samt hurtig hovedregning. Hvert skib har en "GO DEEP" range (GDR), der er bestemt ud fra skibets maksimum fart samt den tid det tager ubåden at gå fra periskop-dybde til sikker dybde. Skibet har derudover et "LOOK INTERVAL" (LI) hvilket er det tidsrum, der maksimalt må gå fra man har målt afstanden til skibet til det kan være på GDR. Man skal altså se på skibet inden LI løber ud. Når et overfladeskib når GDR, skal ubåden tages dybt. Hvert skib har således sin egen tid på stopur og den tid skal holdes. Løber man ud på et stopur skal båden tages dybt. Udover skibenes specifikke tider har man desuden et rundkigsinterval "ALL AROUND LOOK" (ARL) der skal sikre, at man får set hele vejen rundt med et interval, der er bestemt af detektionsafstand og maxsfart på skibe i det pågældende område. For de enkelte skibe skal afstand og LI

udregnes. Ud fra målvinkel og afstand kan man med forsimplede sinusregler udregne "DISTANCE OFF TRACK" (DOT), hvilket er en modificeret CPA. Er DOT mindre end GDR skal båden manøvreres, således at GDR ikke overskrides. Det relative billede er her yderst vigtigt, da en manøvre har indvirkning på andre måls DOT. Da man kun ser på skibene i få sekunder og derefter bruger sit LI samt sonarbillede, skal det man har set være indprintet således, at en manøvre kan foretages uden at man skal se på enhederne igen før LI er udløbet.

Det grundlæggende i sikkerhedsdelen er at blive organiseret. TEACHER's favoritsætning var under dette forløb "get organized and speed up!". Det var sande ord, da den eneste måde at gennemføre sikkerhedsdelen på er at strukturere sine handlinger. Ud fra regneregler samt skibenes bevægelser er der kun een rigtig måde at gøre tingene på. For at indøve metodikken fra bunden af, starter man med 1 skib. Ordre og meldinger kommer også på plads og sværhedsgraden øges gradvist til slutningen af uge 3 i træneren, hvor de bedste elever kan håndtere 4 krigsskibe, et handelsskib samt en fisker. To af krigsskibene vil da, når det går hedest til have LI på 10-15 sekunder, de andre to måske 1-2 minutter og de civile skibe væsentligt større LI. Under disse omstændigheder har man altså 7 tider at holde styr på. I starten er det en håbløs opgave, og springet fra to til tre skibe er det værste. Er man over den hurdle, er metodikken indlært og resten går egentlig af sig selv. Hvert løb gennemgås af TEACHER med vægten lagt på, hvad der kan forbedres til næste gang. Eleven vinder aldrig.

Efter træning i land gik holdet nu ombord i HNLMS WALRUS og kursen blev sat mod kysten ud for Bergen. Eleverne var på skift DUTY CAPTAIN og stod for ledelsen af skibet. Vel ankommet til området var der rendes-vousz med HNLMS PHILIPS VAN ALMONDE, en KORTENAER klasse, og de første løb til søs kunne begynde. Løbene kørte non-stop fra 0800-1700, og derefter var båden afsat til CASEX med fregatten indtil næste morgens løb begyndte. Eleven, der var DUTY CAPTAIN i løbet af natten, måtte så glemme trætheden og kæmpe sig igennem dagens løb. Overgangen fra træner til sø var en stor omvæltning, da man nu også skulle tage højde for overskylning af periskop, trim og beordret dybde. Alle disse ekstra faktorer samt et "live" kommandorum, gjorde tingene væsentligt vanskeligere, men selvsagt også mere realistiske. Fregatten der kom tordnende imod ubåden var også "live", så TEACHER stod ved forreste periskop, klar til at tage båden dybt, hvis eleven ikke gjorde det i tide. Under løbene til søs er det eneste der ikke må ske, at TEACHER tager båden, da det er ensbetydende med en grov fejl fra elevens side. Efter de første løb med den hollandske fregat ankom korvetten OLFERT FISCHER (OLFI) til området. Korvetten, hvis deltagelse var dansk betaling for min deltagelse på chefskolen, ydede en stor indsats under løbene. OLFİ var dog svær at måle til, da skibet virkelig skar dybt under high speed løbene. For at irritere mig mest muligt var

OLFI af TEACHER udpeget til yndlingsmål, og var således genstand for utallige angreb. Ugen sluttede i BERGEN, hvor OLF I var vært ved et cock-tail party. Det var en stor fornøjelse at komme ombord og hilse på de danske kolleger, og mine medkursister nød også opholdet ombord, hvor der virkelig blev sørget godt for os med både vådt og tørt.

Anden uge blev indledt med et afbud fra hollandske TROMP, der havde haft en mindre brand ombord. Med een dags forsinkelse var der en ny fregat klar i området, ABRAHAM VAN DER HULST af KAREL DOORMAN klassen. At kunne sende en ny fregat på banen med 24 timers varsel vidner klart om den kapacitet den hollandske flåde indeholder. De tre skibe gav os stigende problemer ugen ud. TEACHER supplerede med ændringer af dybde, kurs samt organisation i kommandorum. Disse ændringer skulle eleven gerne opdage og korrigere undervejs. Målet var at opnå et overskud hos eleven, så man udover skibene også havde et øje på hver finger i kommandorummet. Alle 6 elever kom igennem den søgående sikkerhedsdel, nogle med en melding om at det var med bagdelen i vandskorpen, og at TEACHER havde et "godt" øje til dem. Vi fløj fredag tilbage til Den Helder og var nu klar til den taktiske del i træneren.

TAKTISK DEL I TRÆNER

Den taktiske del blev indledt med 3 uger i ubådstræneren, der har kapacitet til at simulere alverdens scenarier. Ud over utallige skibstyper og helikoptere, kan der indlægges landkonturer, bøjer og fyr. Træneren kan arbejde med forskellige søhøjder, tåge, dis samt natsimulering. Skibene bliver præsenteret yderst realistisk, både hvad angår støjudbredelse, roterende radarer samt bevægelser ud fra drej og sø-højde. Under løbene i træneren er scenariet så virkelighedstro, at man hurtigt glemmer at man rent faktisk befinder sig på land. Det er ligeledes muligt at arbejde med TOWED ARRAY (TAS), radar og ESM i træneren, så det hollandske ubådsvåben har her en god mulighed for at indøve COMMAND TRAINING i land, inden ubåden tager på havet. Det sparer værdifuld tid til søs, der kan bruges optimalt til øvelsessejlads samt patruljer.

På chefskolen indøver man forskellige special operationer som fotorecce, minelægning, "underwater look" (fotografering af skibsbund) samt intercept og angreb af overfladestyrker. Der er også indlagt TOWED ARRAY løb, hvor man kæmper mod andre ubåde. Hver dag gennemføres 2 løb fordelt på 2 mand. De resterende elever varetager forskellige poster som sonarofficer, navigationsofficer og angrebskoordinator. Formålet med disse ekstra poster er at få forståelsen for de specifikke informationer, som chefen til et givet tidspunkt måtte ønske

sig. Alle kan derved bidrage til operationens gennemførelse, da billedopbygning i en ubåd baserer sig på at få det optimale ud af få informationer.

Dagene gik med løb i træneren, og om aftenen blev der arbejdet med forberedelser til operationerne. En specialoperation kræver stor forberedelse, der indeholder elementer som studie af området, tidevand, sol og måne, forventet modstand, navigation med "fixinterval", "mastepolicy", ARL, snorkelperioder og områder, undvigelsesplaner, "break-off" punkter samt kriterier for disse, ROE, krævet batteriprocent samt selvfølgelig alternative planer. En fotorecce, der reelt varer 15-20 sekunder i området kan kræve adskillige dages opløb og utrolig grundig planlægning. Det var ikke sjældent at der blev arbejdet til over midnat, så opholdet drejede sig om ubåd, ubåd og atter ubåd. Der var i trænerperioden også forberedelse af de senere operationer på den søgående taktiske del, da der ikke ville blive tid til dette arbejde, når vi igen gik ombord i WALRUS.

Tiden i den taktiske træner var meget lærerig, men også problematisk. Man skal her forsøge at løsrive sig fra den strukturerede sikkerhedsdel, og sejle båden optimalt taktisk. Her er ingen regler, men sikkerheden skal selvfølgelig overholdes. Der er således mange overvejelser involveret. Kan man bibeholde sikkerheden på passiv sonar, holder civile skibe kurs og fart, og hvorledes kan man pine sit periskopbrug ned til et absolut minimum i forhold til farvandet og trafikken? TEACHER, som havde planlagt de forskellige løb, havde selvfølgelig den optimale løsning, og som tidligere nævnt: eleven vinder aldrig. Sværhedsgraden var stor, og da prioriteringen for ubådsoperationer (i fredstid) er sikkerhed, at forblive uopdaget og til sidst gennemførelsen af operationen, måtte man ofte tage den tunge beslutning at bryde af, hvis da ikke TEACHER ændrede prioriteringen af indlæringsmæssige årsager.

De 3 uger gik hurtigt. Hollænderne tog hjem til familien hver week-end, mens vi 4 udlændinge brugte fredagen til at skylle ugens oplevelser lidt på afstand. Lørdag var afsat til afferskning og søndag gik med forberedelse til den kommende uge. Når man har fri er det yderst vigtigt at koble af fra kurset, eventuelt ved at tage hjem en week-end eller to. For australierne var det selvfølgelig ikke muligt, og da jeg var første dansker på kurset var der mange procedurermæssige dunkle punkter, for eksempel TOWED ARRAY operationer, som jeg aldrig havde set før. Tiden blev brugt til at få de dunkle punkter belyst, så man ikke skulle bruge energi på det til søs, så jeg tilbragte hele perioden udenlandsk.

Man kan sige at perioden ikke er så lang, at det skulle give problemer, men presset og kravene er så store, at der er fare for at brænde sit lys i begge ender, hvis ikke man kommer væk fra kurset i ny og næ. Til min lettelse blev der givet ekstra snor i de discipliner, der ikke havde national interesse, men specielt TAS var gavnligt at fordybe sig i, da man her får indblik i en eventuel modstanders

operationsmønster og taktik. Dog skal jeg på det kraftigste opfordre kommende elever i Holland til at tage hjem et par gange og stresse af under vante forhold.

TAKTISK DEL TIL SØS

Den 9 oktober afsejlede WALRUS mod det Irske Hav. Forude ventede 4 uger med specialoperationer, "opposed transit" (alle kontakter fjendtlige) samt JMC deltagelse. Den søgående del var opdelt i forskellige faser: opposed transit til Clyde området i Skotland, specialoperationer, JMC, opposed transit tilbage til Clyde afsluttende med specialoperationer i dette område. Clydeområdet ved Faslane er valgt, da man her har optimale betingelser for at operere under vanskelige forhold. Der er forholdsvis lægt vand, sigten er ofte dårlig, optisk navigation er vanskelig, strøm på op til 5 knob og området er trafikeret. Ydermere er der en base for ASW helikoptere i området, så disse ubådsfjender kan dække området døgnet rundt. Derudover har fregatter og andre fartøjer, der er udpeget som modstandere, gode muligheder for at kunne operere ud fra flådebasen i Faslane. Alt i alt har området alt TEACHER kunne ønske sig.

Den engelske chefskole kørte sideløbende med den hollandske i området, da det gav en bedre udnyttelse af ressourcerne. Forlægning til området foregår som opposed transit. Alle kontakter er fjendtlige og mastebud samt snorklinger foregår på bedste taktisk vis. Man kommer hurtigt ind på et af den konventionelle ubåds problemer, at holde sin "speed of advance" (SOA) samt have et opladet batteri ved ankomst til operationsområdet. Man må derfor snorkle, hver gang der er mulighed for det.

Efter opposed transit begyndte WALRUS sine specialoperationer. Hver elev har sin egen operation, og kollegerne er medspillere i kommandorummet. Dernæst roterer man på posterne og en ny elev gennemfører sin specialopgave. Disse specialoperationer kører non-stop i 3 dage, hvor hver elev i perioden har op til 4 opgaver. Der er således ikke den store mulighed for søvn undervejs, og man må snige sig til en halv time her og der. Da ubåden konstant er presset af fregatter samt landbaserede helikoptere, kan det være svært at gennemføre opgaverne efter kriterierne nævnt ovenfor. Det psykiske pres samt søvnmangel gør selvfølgelig ikke tingene lettere, men det er en helt bevidst måde at gennemføre skolen på, da man på den måde får krænget elevens psyke samt modstandskraft ud på vrangen. Undervejs vil TEACHER ydermere presse eleven med kommentarer, der ikke altid er lige opmuntrende. Han kan skælde og smælde, forlade kommandorummet hovedrystende eller komme med "gode" råd. For eleven er det her vigtigt at bevare overblik og sans for egen kapacitet, så man ikke sejler båden ind i en blind-gyde.

De første specialoperationer var nu gennemført, og alle var med endnu. Enkelte havde fået en speciel debriefing og vidste, at det snart var forbi, hvis ikke præstationerne blev forbedrede. WALRUS forlagde til Faslane, hvor der blev indøvet tørre løb ved kajside med landsætning og ombordtagning af specialstyrker. Senere blev disse løb gennemført til søs. Opholdet i Faslane blev desuden brugt til et besøg hos lokale fiskere i en lille fiskerby ved navn Tarbert. For få år siden havde man en ulykke, hvor en engelsk ubåd trak en lille fisker med besætning ned. Siden da har man skærpet sikkerhedsregler og minimumsafstande til fiskeskibe. Ved disse tiltag samt tætte forbindelser til fiskerisamfundet, har man idag gode relationer til hinanden. Politisk tåler man ikke nye ulykker eller hændelser, så fra engelsk side gør man meget for at briefe ubåde der opererer i områder, hvor reglerne er i kraft. Vores besøg i Tarbert var en del af dette program.

Efter opholdet ved Faslane deltog WALRUS i JMC. Der var her lagt vægt på TAS operationer med modstand fra en engelsk og en amerikansk SSN. Selvom mit erfaringsgrundlag begrænsede sig til perioden i træneren, var det noget af det mest spændende jeg endnu har været med til. Man finder en specifik frekvens i havet, og relaterer denne til en eventuel trussel. Ved manøvrer samt analyse vrider man al information ud af frekvensen. Er det en ubåd, hvad er så afstand, kurs og fart på modstanderen? Har han kontakt? Manøvrerer modstanderen kan dette analysearbejde være vanskeligt og tidskrævende. To ubåde kan således ligge i timevis og analysere hinandens bevægelse. Støjssignaturen på en ubåd kan i nogle tilfælde ligne biologisk støj, så meget analysearbejde er forgæves. Man kan dog ingen chancer tage og reglen siger da også: "Don't classify as bio until it is served on a plate!". Efter TAS operationerne, der foregik vest for Hebriderne, var WALRUS involveret i traditionel ASUW. Det var mere min boldgade, men man måtte til stadighed være opmærksom på ubådstruslen, da øvelsesledelsen havde "fjendtlige" ubåde placeret i vandlag enten over eller under WALRUS. I et sådant scenario er det yderst vigtigt at snorkelperioderne er så korte, at en modstander ikke kan opnå en målløsning.

Under JMC deltagelsen var der desværre frafald af en australsk kollega. Han havde under kurset været den teoretisk mest velfunderede af os alle, men under den taktiske del til søs gik det galt. Det er umuligt at komme ind på de nærmere omstændigheder omkring frafaldet, men båden blev formentlig sejlet på grænsen af det forsvarlige. Derudover er der det psykiske pres på eleven, der kan have spillet ind. Man opdager hurtigt, at en ubådschef har et ensomt job. Der er ingen at spørge til råd, og ubådens miljø - havet - er ubarmhjertigt overfor den mindste fejltagelse eller havari. Ubåden opererer alene, måske i fjendtligt område og med begrænsede oplysninger hjemmefra. Da chefen i skarpe situationer alene er ubådens øje og beslutningstager, ligger der et stort ansvar på ham.

Den erkendelse kan ikke blive fuldkommen før man er igang på chefskolen, og den erkendelse kan være så ubehagelig, at nogle elever vælger at melde fra.

Vores australske ven blev sat i land i en lille vindblæst og regnfuld by i det nordlige Skotland. Det var ubehageligt for alle at se ham stå fortabt på kajen med sin kuffert, og så langt hjemmefra.. Alle var berørte af situationen, ikke mindst TEACHER, der havde taget den tunge beslutning at afbryde den pågældendes mangeårige ubådstjeneste, der skulle have kulmineret med en kommando. For vi 5 resterende elever var det ligeledes en påmindelse om, at kurset ikke var forbi endnu, og at folk rent faktisk dumper!

JMC blev afsluttet den 1. november, og der resterede nu opposed transit samt specialoperationer. Under den sidste fase blev sværhedsgraden øget væsentligt. Fregatterne var mere aggressive og man havde det indtryk, at helikoptererne dippede præcist på klokkeslet og sted for de forskellige operationer. TEACHER skruede også bissen på for at vride det sidste ud af os. For eleverne drejede det sig nu om at hænge på de sidste dage inden afslutning sent søndag den 5. november. For mit eget vedkommende var jeg planlagt til at skulle gennemføre kursets sidste specialoperation 5 november kl. 2100. Denne blev aflyst (det havde vist været meningen hele tiden), og båden forlagde mod et R/V med et mindre hjælpeskib, der skulle transportere eleverne i land. Tilbage ventede nu sandhedens øjeblik. Eleverne blev på skift kaldt ind til TEACHER, hvor vi heldigvis alle fik et tillykke med vel gennemført kursus samt en grundig debriefing. Inden debriefing havde man nok en anelse om, hvor det bar hen, men man kan aldrig være sikker. Som eksempel kan det nævnes, at den engelske chefskole, der kørte sideløbende med den hollandske, dumpede en mand 2 timer før kursusafslutning 5 november!

Det var en stor oplevelse at mærke besætningens glæde på vore vegne. Alle ombord ønskede os tillykke, og vi blev behørigt fejret med champagne i officersmessen. Alle var lettede og stolte over at have gennemført skolen, men også usigeligt trætte og tomme indeni. TEACHER forklarede da også, at der nok ville gå en rum tid før det gik op for os, hvad vi havde gennemgået. TEACHER og de 5 nyudklækkede chefer overnattede på et lille hotel nær Faslane, hvor vi dagen efter skulle til "Perisher Breakfast".

PERISHER BREAKFAST

Perisher Breakfast var det sidste officielle arrangement på chefskolen. Vært for både den engelske og hollandske chefskole var Commander Clyde Submarine Shore Training (CCSST). Ordet perish betyder en der dør eller forsvinder, og perisher er en international betegnelse for ubådsskolen. Repræsentanter fra de involverede myndigheder samt de beståede elever fra den engelske og hol-

landske chefskole deltog i dette arrangement, der omfattede et overdådig engelsk morgenmåltid efterfulgt af diverse drikkevarer. Under dette arrangement, der blev afholdt ved chefen privat, var vi genstand for en stor respekt og opmærksomhed, der stod i skærende kontrast til selve kurset. Vi var som uddannede ubådschefer lukket ind i en kreds, som internationalt opfattes som ganske eksklusiv. Arrangementet var en god afslutning på kurset, og gav begge chefskoler en god lejlighed til at sige farvel til hinanden inden afgang til respektive lande og enheder. Den hollandske chefskole overnattede i Glasgow og rejste 7 november tilbage til Holland, hvor de sidste administrative ting skulle på plads inden afgang til hjemlandet.

AFSLUTNING

Undertegnede var tilbage i Danmark 8 november, adskillige kilo lettere og en stor oplevelse rigere. Der blev afholdt en uges leavex, så jeg kunne bearbejde de mange indtryk og "lande" igen efter en nonstop mental maraton på tre en halv måned.

Opholdet i Holland og ombord i WALRUS var en stor oplevelse og kan kun anbefales. Der var rig mulighed for at studere hollandsk og engelsk ubåds-taktik, og vi kan nu i 5. Eskadre tilpasse procedurer og taktik, så vi udnytter det bedste fra Norge, Holland og England.

Den hollandske flåde, og specielt WALRUS, udviste en stor professionalisme, der fuldt ud levede op til deres rygte. Korvetten OLFERT FISCHER stod ikke tilbage for hollænderne, og dansk deltagelse i sikkerhedsdelen bør være et fast indslag fremover. Besætning på WALRUS, fra yngste mand til chef, tog det som et personligt ansvar, at kurset skulle gennemføres fejlfrit fra bådens side. Alle mand beherskede engelsk i en sådan grad, at alle procedurer og meldinger kørte fuldt flydende. Bådens størrelse, sammenlignet med danske ubåde, viste sig ikke at være noget væsentligt problem. Det var tværtimod en oplevelse at sejle med en ubådsklasse, der indenfor konventionelle ubåde næppe overgås.

Materiel samt logistik gør, at hollænderne uden problemer kan have 3 ubåde i tre verdensdele samtidigt. At man så samtidig har adskillige andre enheder til søs, gør ikke deres flåde mindre imponerende!.

Sidst skal TEACHER nævnes. Med sine ca 20 år i ubådene, afbrudt af en periode som næstkommanderende i en fregat, var han med sin erfaring en ubådsmand af en anden verden. Han formåede at spille alle roller undervejs, barksom blid, og gav os aldrig et roligt øjeblik.

Det er nu fastlagt, at man fra dansk side også i fremtiden vil benytte den hollandske chefskole, og for fremtidige danske elever kan jeg med TEACHERS ord kun beskrive kurset som "an experience of a lifetime".

Forfatteren er ingeniør ved Søværnets Materielkommando og deltager bl.a. som dansk repræsentant i det fælles nordiske ubådsprojekt kaldet PROJEKT VIKING.

NYE DANSKE UNDERVANDSBÅDE

Af

ingenør Henrik Vibe Hastrup

INDLEDNING

Overskriften til denne artikel er taget fra Søe-Lieutenant-Selskabets indbydelse til mig, om at holde foredrag over samme emne 22 FEB 1996. Mange af de fremmødte til foredraget havde, som overskriften lokkede med, visse forventninger om at blive præsenteret for et, om ikke fikst og færdigt projekt, så da i det mindste et billede af "Nye danske ubåde". Jeg måtte desværre skuffe en del af tilhørerne i den henseende, da der af gode grunde endnu ikke er etableret et konkret dansk ubådsprojekt med tilhørende General Arrangement og specifikation. Foredraget handlede derimod om at give et bud på, hvordan "Nye danske ubåde" kan blive et økonomisk realiserbart projekt med de bedste muligheder for opfyldelse af vedtagne Grundlæggende Militære Krav. Målet med denne artikel er det samme.

STATUS

På grundlag af Delkoncept for undervandsbåde i dansk forsvar efter år 2000, udarbejdet 1993-94, blev Grundlæggende Militære Krav (GMK) til nye danske ubåde færdigetableret primo 1995. Efterfølgende er disse danske GMK indgået i en undersøgelse, under Nordisk samarbejdsaftale om nye ubåde, vedrørende mulighederne for at harmonisere norske, danske og svenske stabskrav til næste ubådsgeneration. Dette arbejde er primo 1996 udmøntet i et præliminært fællesnordisk kravdokument, der efterfølgende skal danne grundlag for etablering af specifikke ubådskoncepter med henblik på omkostningsberegninger til støtte for videre beslutninger.

KONCEPTDEFINITION/-VALG

Til opfyldelse af de vedtagne stabskrav kan der defineres et væld af vidt forskellige ubådskoncepter, som hver især vil være teknisk tilfredsstillende. For at indsnævre valgmulighederne er det derfor nødvendigt at foretage en

teknisk og økonomisk balancering af de mange forskellige kombinationer af specifikke tekniske løsninger, der kan komme på tale. Til det formål kan de udvalgte, detailspecificerede koncepter underkastes en standardiseret operationssanalyse, der giver det pågældende koncept en "karakter" på en skala for hver af ubådens hovedopgaver. Er "karakterbogen" tilfredsstillende, beregnes derefter de økonomiske konsekvenser for konceptet i en standard procedure. Herved kan man finde frem til det relativt bedste og billigste koncept. Det er selvfølgelig en forudsætning, at relationerne i såvel operationsanalyse- som økonomiberegnings-modellerne er holdbare. Verificering og kontrol af disse beregningsmodeller er derfor af største betydning for troværdigheden af resultaterne.

Under alle omstændigheder bør der, udover brugen af teoretiske beregningsmodeller, indgå væsentlige elementer af almindelig sund fornuft baseret på praktisk operativ/teknisk erfaring, generelt overblik og "top-down"-systematik i beslutningsprocessen.

ØKONOMI

Det er i sagens natur vanskeligt at udføre økonomiske beregninger på det nuværende projektstadiet, hvor der endnu ikke foreligger et konkret projekt. Da "Nye danske ubåde" er en "design to cost"-opgave, er det dog vigtigt på tidligste tidspunkt at afsætte nogle økonomiske pejlemærker der kan navigeres ud fra. Til det formål er der gennemført en indledende analyse.

Som udgangspunkt defineres "design to cost"-begrebet som den opgave, der ligger i at "sandsynliggøre en tilfredsstillende opfyldelse af GMK indenfor et givet budget". Baseret på indsigt i alle overvejelserne i det hidtil gennemførte arbejde med formulering af krav til nye danske/nordiske ubåde, er det blevet sandsynliggjort, at en tilfredsstillende opfyldelse af GMK er mulig indenfor rammebeløbet til anskaffelse af nye ubåde. Det er dog samtidig påvist, at det er strengt nødvendigt tidligst muligt og gennem hele forløbet, at påvirke projektet gennem målrettet aktivitet og stram styring, for at kunne indfri alle krav og forventninger til nye danske ubåde. I denne forbindelse skal nævnes, at de største usikkerheder på dette stadiet, ligger i kendskabs-/beslutningsniveauet vedrørende koncept, byggespecifikation samt påregnelig markedspris herfor.

For at få styr på ovennævnte usikkerheder foreslås det, at ubåds definitionen deles op i to hovedområder: 1. Platform og 2. Øvrigt, med klart definerede skilleflader.

Hovedgruppe 1. Platform, defineres som en konventionel dieselelektrisk ubådsplatform indeholdende de byggeelementer, der er nødvendige for at den kan fungere som neddykket platform for al den nødvendige, i hovedsagen

militære, udrustning, der er defineret som hovedgruppe 2. Øvrigt: Denne hovedgruppe består af:

- Sensorer
- Kampinformationssystem
- Bevæbning/Udskydningsanordninger
- Kommunikation
- Navigation
- Master/Periskoper
- AIP. Atmosphere Independent Propulsion.
- Atmosfærekontrol. For lange dykkeperioder med AIP.

Med denne opdeling udskilles hovedopgaven for byggeværftet: Nemlig at bygge platformen. Den anden hovedopgave, der ligger i indkøb og integrering af Øvrige elementer, er så omkostnings- og ansvarstung, at den bør styres af køberen. Dog i tæt samarbejde med byggeværftet.

Platformen i ovenstående definition kan relativt let prissættes, idet prisen er en simpel funktion af platformens letvægt, indenfor givne begrænsninger og vedtagne forudsætninger. Usikkerheden herfor kan således på et tidligt tidspunkt bringes under kontrol gennem værft verifikation af platformpris. Det er vurderet, at en platform på ca. 900 tons letvægt, kan danne sikker basis for installation af øvrig udrustning med en tilfredsstillende opfyldelse af de stillede krav. Prisen for en sådan platform vurderes at være i størrelsesordenen 165 MIO DKK.

Med den ovenstående opdeling i Platform og Øvrigt, vurderes det muligt at styre omkostningerne for hovedgruppe 2. Øvrigt, således at prisen herfor kommer til at udgøre 70-75% af totalprisen. Herved vil der være åbnet mulighed for anskaffelse af fem (5) kvalificerede nye danske ubåde, indenfor de givne rammer.

KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

For ubåde, som for de fleste andre avancerede militære fartøjer gælder det, at GMK også udgør den grundlæggende omkostningsdrivende faktor. Hovedparten af ubådens levetidsomkostninger bliver påvirket, eller endda bestemt af beslutninger taget ved udgangen af designudviklingsfasen. Derfor skal der stilles strenge krav til kvaliteten af såvel GMK som de specifikke design beslutninger, således at de netop tilstrækkelige og nødvendige kvaliteter af ubåden opnåes. Kun herved kan ukontrollabel omkostningsforøgelse, som følge af utilsigtet overspecificering, imødegåes.

Som det ses af afsnittet om økonomi, er størrelsen af ubåden en væsentlig fysisk omkostningsdrivende faktor. Udover den proportionale prisførelse af platformprisen med øget størrelse, vil en større ubåd også kunne rumme mere af den omkostningstunge udrustning. Risikoen for at dette vil blive et faktum er overhængende, alene jævnfør "Murphy's lov". Størrelsen af ubåden er ydermere den drivende faktor i en "ond" design cirkel; større ubåd - større kraftbehov - mindre nyttelast - større ubåd, osv osv. Det er derfor vigtigt, at der fra starten pålægges designet restriktioner vedrørende størrelse, hvis eskalering af omkostningerne skal undgås. I den forbindelse skal der dog tages behørigt hensyn til en mindste praktiske størrelse af ubåden, med henblik på design til billigste produktions- og vedligeholdelsespris.

I byggefasen kan der, som ovenfor antydnet, opnåes betydelige besparelser ved produktorienteret eller integreret design og byggemetoder. Herunder modularisering. Dette kræver et tæt samarbejde mellem designansvarlige, værft og køber, samt vilje og evne til dette arbejde hos alle involverede parter.

En overordnet omkostningsdrivende faktor i byggefasen ligger i strategien for indkøb og integration af de omkostningstunge systemer i hovedgruppe 2. Øvrigt. For at få prisen ned på denne gruppe, er det nødvendigt at have reelle valgmuligheder mellem flest mulige udbydere af samme type systemer, til så sent et tidspunkt i beslutningsprocessen som muligt. Dette medfører et stort pres på såvel indkøbere som integrationsansvarlige teknikere. For at kunne opnå den maksimale besparelse vil en stor del af ansvaret for systemintegrationen således komme til at ligge på køber/bruger. Det vil i givet fald derfor være nødvendigt at opbygge en stærk, dedikeret organisation, der kan påtage sig styringsansvaret vedrørende indkøb og integration af de tekniske løsninger. Iøvrigt vil netop det nordiske samarbejde kunne bidrage til en væsentlig styrkelse af disse forhold gennem store fælles indkøb og bredere indsigt i priser og markeder.

Driftfasen kan afstedkomme op mod 75% af levetidsomkostningerne for ubådene. Det er her vigtigt at bemærke, at kvalitetsinvesteringer i såvel udviklings- som anskaffelsesfasen, ofte kan betale sig hjem mange gange i løbet af levetiden. Tidlige investeringer af den art, hvor en passende kort "pay back"-periode kan dokumenteres, bør derfor kunne foretages, selvom det umiddelbart gør anskaffelsesprisen lidt højere.

Til sidst skal nævnes det relativt nye, lovende koncept CALS (Continuous Acquisition and Life cycle Support), der indhøster fordelene ved at gå fra papirintensivt og ikke integreret design, fremstilling og drift, til en højt automatiseret og integreret arbejdsform. CALS forventes at kunne give anledning til yderligere besparelser indenfor vedligeholdelse, reservedelsindkøb, dokumentation og undervisning.

AFSLUTNING

Nye danske ubåde kan forventes at blive et realiserbart projekt såvel med som uden nordisk samproduktion. Der er da også etableret kontakt til andre ubådsbyggere. Her skal som særlig aktuel kandidat nævnes HDW, der vel p.t. besidder den mest omfattende erfaring på området konventionelle ubåde. Det står dog klart, at en gennemført harmoniseret nordisk samproduktion vil medføre store besparelser og effektiviseringer. Der er forventning om besparelser på op til 15% i forhold til anskaffelse nation for nation. Derudover tilkommer gevinsten ved synergieffekten gennem sammensmeltning af de tre landes meget forskellige ubådserfaringer.

Danmark vil derfor, i lighed med de øvrige nationer, få "mere valuta for pengene" i alle betydninger, gennem det nordiske samarbejde, end det vil være muligt at opnå ved at gå enegang. En nordisk samproduktion vil ydermere have positive konsekvenser for regionens industri m.m. gennem bevarelse og videreudvikling af en enestående kompetance.

En fælles nordisk bygning af ubåde kan derfor varmt anbefales.

Kilder:

Lichtenberg Steen. Projekt Planlægning - i en foranderlig verden.
Polyteknisk Forlag, Lyngby 1978.

Erichsen Stian. Management of Marine Design.
Butterworth & Co. 1989.

Burcher R. & Rydell L. Concepts in Submarine Design
Ocean Technologies, Serie 2. Cambridge University Press - 1993.

Wicklander Hans. Samprojekt. 1994.

Department of Naval Architecture and Ocean Engineering
Chalmers University of Technology. Göteborg, Sweden.

NATO Specialist Team on Ship Costing. 1995.
Final Report on Ship Cost Reduction. NG/6 (IEG/6).

SMK/ST311 notat nr.ST319609, dateret 20 FEB 1996.
"Nye danske ubåde". Foredrag i Søe-Lieutenant- Selskabet 22 FEB 1996.

Forfatteren er tjenestegørende på Søværnets Tekniskole og har tidligere forrettet tjeneste som teknikofficer i undervandsbåde.

FREMDRIVNINGSSYSTEMER I UNDERVANDSBÅDE, NU OG I FREMTIDEN

Af

orlogskaptajn Erik Toft Jensen

INDLEDNING

I forbindelse med overvejelserne om anskaffelse af erstatning for søværnets nuværende undervandsbådstyper af NARHVALEN og TUMLEREN-klassen, er det relevant at overveje hvilke forbedringer den tekniske udvikling har muliggjort for fremdrivningssystemer i denne type fartøjer. Dette indlæg vil således forsøge at give en, forhåbentlig, forståelig oversigt over fremdrivningssystemer der er anvendt i hidtidige, konventionelle undervandsbåd-typer, som et udgangspunkt for at se på hvilke fremskridt der er sket på området i de senere år.

NUVÆRENDE ANLÆG

På fig. 1 er vist skematisk hvordan det typiske fremdrivningsystem på lidt ældre undervandsbåde er opbygget. Konfigurationen af dette anlæg har rødder tilbage til især den tyske udvikling af undervandsbåde i krigsårene. Arrangementet viser fra venstre hovedmotoren, en jævnstrømsmotor med to motorankre, batteriet er inddelt i tre grupper, samt to dieseldrevne jævnstrømsgeneratorer. Et antal afbrydere giver mulighed for at indkoble disse komponenter til hovedskinnerne øverst og nederst på tegningen. For at kunne variere skruens omdrejningstal, er afbryderne forbundet således at batteri og motorankre kan vælges tilsluttet hovedskinnerne, i enten serie- eller parallel-forbindelse.

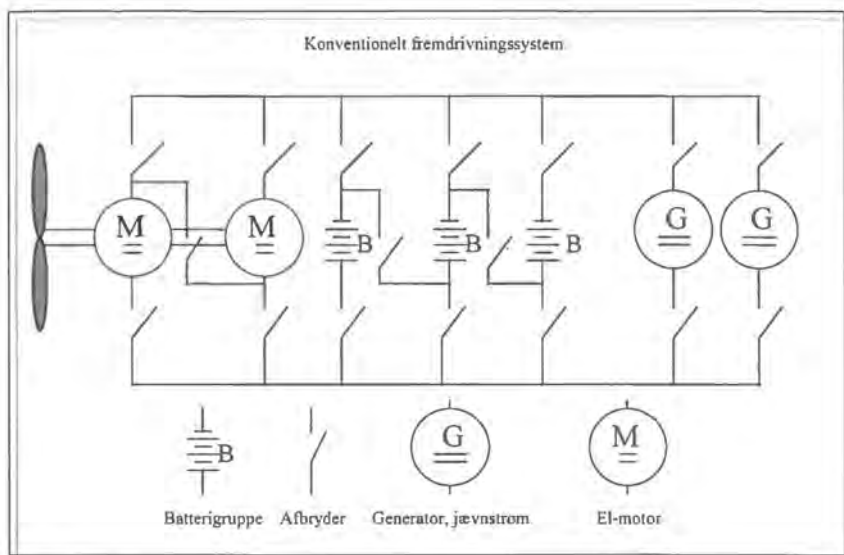


Fig. 1

Eksempler på forskellige fartrin, er vist på fig. 2 og 3.

Fig. 2 viser batteriet indkoblet i parallel, generatorerne indkoblet til opladning af batteri, og hovedmotorens to ankre, drivende den eneste skrueaksel, koblet i serie. Denne situation illustrerer drift under overfladesejlads eller snorkling.

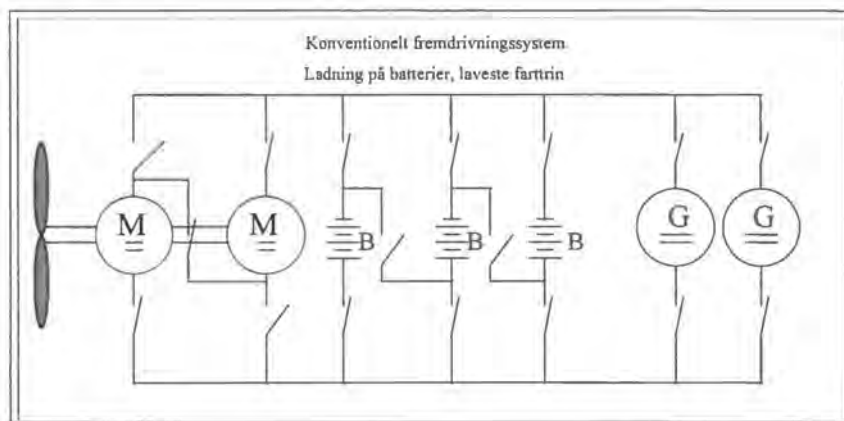


Fig.2

Fig. 3 viser drift med maksimal hastighed, neddykket sejlads. Motorankrene er koblet i parallel og batteriet er seriekoblet.

Læseren kan herefter selv forsøge at finde afbryderens stilling i de øvrige fartrtrin.

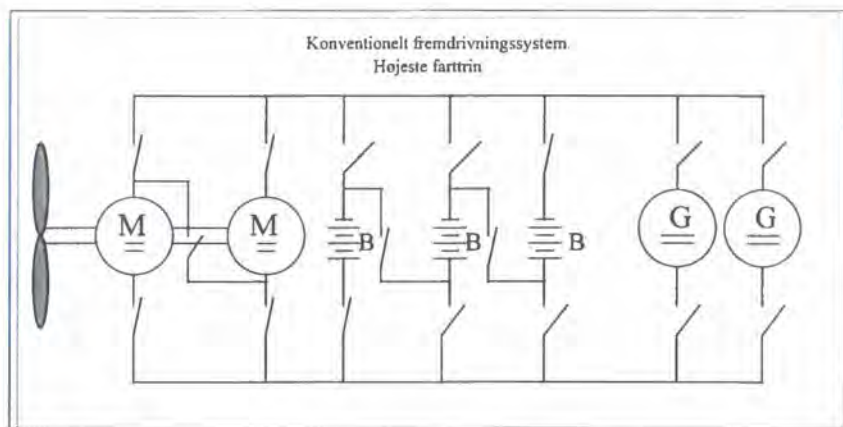


Fig.3

FORBEDRINGER PÅ DE EKSISTERENDE FREMDRIVNINGSKOMPONENTER

I de senere år har udviklingen indenfor højeffekthalvledere muliggjort fremstilling af meget effektive ens- og vekselrettere, d.v.s. elektronik der kan omdanne vekselspænding til jævnspænding eller omvendt.

Dette har medført at det idag er muligt at anvende vekselstrømsmaskiner til både generatorer og motorer, i forbindelse med batterierne i en undervandsbåd. Sådanne maskiner arbejder med mindre tab, og har mindre fysisk volumen og kan reguleres på enklere vis, end tilsvarende jævnstrømsmaskiner. Dette til gunst for brændstofforbrug, rækkevidde, længde og antal af snorklinger og pladsudnyttelsen om bord. Der har hidtil været et vist forbehold mod anvendelsen af vekselstrømsmaskineri til fremdrivning af undervandsbåde, begrundet i disse maskiners udsendelse af støj og elektriske svingninger. Denne i undervandsbådssammenhæng, uheldige egenskab kan dog elimineres, ved passende ophængning og afskærmning af maskineriet og ved anvendelse af de nyeste teknologier inden for støjanalysering.

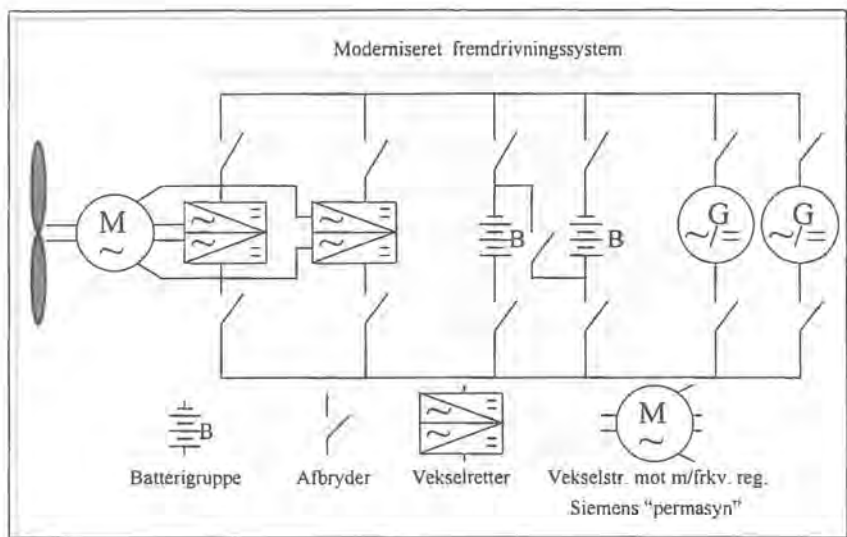
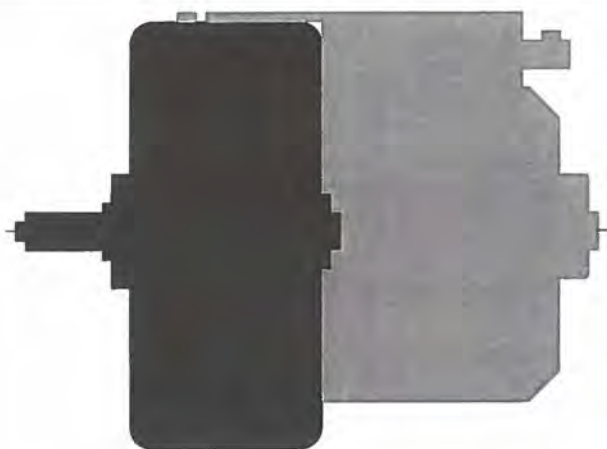


Fig. 4.

Et eksempel på et sådant, moderne anlæg er vist skematisk på fig. 4. Den anvendte hovedmotor har kun ét anker, og fylder det halve volumen i forhold til de tidligere anvendte jævnstrømsmotorer med tilsvarende ydelse. Motoren er en vekselstrømsmaskine med meget kraftige permanentmagneter. Det nødvendige udstyr til at forsyne motoren med vekselstrøm, er integreret i motoren og omdrejningstallet varieres ved at variere frekvensen af den tilførte vekselstrøm, v.h.a. effektelektronik. Volumen af tavleanlæg til afbrydere og motoren er reduceret med 50%, i forhold til det viste ældre anlæg, hvilket f.s.v.a. motoren er anskueliggjort på fig. 5. Tilsvarende er den vægtmæssige reduktion på 30%.

I tilgift fås et mere lydløst anlæg, forenklet betjening, reduceret vedligeholdelse, samt mulighed for at anvende en mere lydløs skrue med større diameter og lavere omdrejningstal, da motoren leverer et større drejningsmoment ved et givet omdrejningstal. Laveste virkningsgrad er 85% ved 10% af maksimalt omdrejningstal, for herefter at være over 95%. Det ældre anlæg bevæger sig i virkningsgrad imellem 60 og 92%.



Permasyn-motor (sort) sammenlignet med en konventionel jævnstrømsmotor (grå) med samme ydelse.

Fig. 5.

NEDSÆTTELSE AF SNORKELPERIODER I TID OG ANTAL

Uanset forbedringer på det elektrotekniske område, er den konventionelle undervandsbåd med fremdrivningsanlæg af typen som vist ovenfor, nødt til at foretage opladningen af batterierne, når disse før eller siden når afladet tilstand, ved hjælp af dieselmotorerne. Motorerne kræver i den sædvanlige udførelse, store mængder luft. Opladningen må derfor foregå på eller lige under overfladen, ved overfladesejlads eller snorkling.

Under denne genopladning er undervandsbåden meget sårbar, hvorfor der udfoldes store anstrengelser m.h.p. at begrænse disse perioder i tid og antal. Dette problem er permanent løst ved atomdrift, men denne fremdrivningsform beherskes kun af få nationer og er formodentlig ikke aktuel ved fremtidig anskaffelse af undervandsbåde herhjemme, og skal derfor ikke behandles yderligere i dette indlæg.

Nedsættelse af behovet for genopladning af batteriet må derfor søges tilvejebragt ad anden vej.

De muligheder der er for dette kan være:

- Forbedrede batterier med større energikapacitet pr. volumen og kortere genopladningstid, i forbindelse med større elproduktionsevne pr. volumen fra dieselgeneratoranlægget.
- Anvendelse af alternativ, luftafhængig energiforsyning, som primær eller sekundær fremdrivningsmulighed.

Den førstnævnte af de angivne muligheder søges realiseret ved forskning i forbedrede udgaver af de hidtil anvendte blyakkumulatorer, samt helt nye typer elektriske batterier. Større el-produktionsevne fra motorer og generatorer er allerede opnået ved fremkomst og anvendelse af vekselstrømsgeneratorer og forbedrede dieselmotorer, med høj ydeevne i forhold til volumen.

Det er bl. a. blevet muligt at anvende udstødsturboladere på undervandsbådes dieselmotorer, hvilket tidligere ikke var muligt på grund af det høje og stærkt varierende modtryk i udstødsledningen, hidhørende fra trykket af det omgivende vand. Der arbejdes på at reducere volumen af dieselmotorerne yderligere, bl.a. overvejes det at udvikle dieselmotorer med roterende stempler, af Wankel-type, hvilket vil mere end halvere motorens volumen i forhold til ydelsen. Også gasturbiner med lukket kredsløb, overvejes anvendt til elektricitetsproduktion i undervandsbåde.

Den forbedrede elproduktionsevne og bedre udnyttelse af den til rådighed værende energi i batteriet, er for elmotorer og generatorernes vedkommende beskrevet ovenfor.

Udviklingen på batteriområdet har medført at disses evne til at oplagre energi er 2-3-doblet siden 2. Verdenskrig. Det forventes ikke at man med den indtil nu anvendte batteritype, kan nå meget højere end dette. Derfor retter opmærksomheden sig i denne og andre forbindelser på bedre udnyttelse af den givne ydelse ved anvendelse af sofistikeret batteriovervågning, således at batteriet udnyttes til en grænse der hidtil ikke har været mulig, uden at risikere ødelæggelse af dette, alternativt anvendelse af helt andre batterityper end de idag kendte.

Et eksempel på dette sidste, er et engelsk projekt der baseres på anvendelse af Litium/Aluminium og jernsulfid, (LAIS), som henholdsvis negativt og positivt elektrodemateriale.¹ Temperaturene i batteriet skal ligge temmelig højt, da elektrolytten i batteriet udgøres af salte, der er i fast form ved tempera-

¹ Reaktion ved ladning: $\text{Li}_2\text{S} + \text{Fe} + 2\text{Al} \rightarrow 2\text{LiAl} + \text{FeS}$, modsat ved afladning.

turer under 350 C°. Et andet eksempel på den mulige afløser for blyakkumulatoren, er selskabet Asea Brown-Boveris udvikling af natrium/svovl batterier.

Energiopbevaringsevnen for begge de nævnte eksempler, forventes tredoblet i forhold til de indtil nu anvendte blyakkumulatorer.

LUFTUAFHÆNGIGE FREMDRIVNINGSSYSTEMER

Energien til fremdrivningen af den konventionelle undervandsbåd, stammer grundlæggende fra den i dieselbrændstoffet bundne kemiske energi. Ved forbrænding i dieselmotorerne, omsættes denne energi til mekanisk arbejde (og i øvrigt en stor del spildvarme). Dette mekaniske arbejde omsættes i undervandsbådens generatorer til elektrisk energi, der for en dels vedkommende igen omsættes til mekanisk arbejde, i form af elmotorens drejning af skruen. Eventuelt overskud fra elproduktionen oplagres i batteriet i en forædlet form for kemisk energi, der kan genvindes som mekanisk arbejde, uden behovet for tilgang af de store mængder atmosfærisk luft, som forbrænding i dieselmotoren kræver.

Forbrænding af fossilt brændstof kræver tilgang af luft, idet de 20% ilt² i luften indgår i forbrændingsprocessen.

Det er derfor en nærliggende overvejelse, om ikke denne til forbrændingen nødvendige ilt kunne medføres ombord i undervandsbåden, således at forbrændingen af brændstoffet kan foregå neddykket. Fremdrivningsanlæg der baserer sig på denne mulighed, har været under udvikling siden krigen, med varierende succes. Forskning i og udvikling af sådanne anlæg har ikke haft den store bevågenhed fra stormagter der har haft adgang til atomar fremdrivning, så udviklingen af anlæggene er foregået hos nationer hvor denne fremdrivningsform ikke har været ønsket/mulig. Sådanne anlæg er idag operative i forskellige udgaver, ved flere nationer.

Fællesbetegnelsen er "luftuafhængig fremdrivningsmaskineri"; "Air Independent Propulsion" (AIP). Der skal herefter beskrives nogle eksempler på sådanne anlæg, systematiseret ud fra de anvendte principper. De indtil dato operative anlæg anvendes som supplement til det konventionelle anlæg, som skitseret på fig.6., ofte i form af en separat trykskrogsektion, hvorved en båd-type valgfrit vil kunne leveres med eller uden AIP-anlægget. Ved de vellyk-

² Fremover også benævnt Oxygen eller kemisk formel : O₂

de anlæg vil fremtiden sikkert bringe bådtyper hvor AIP-anlægget er primært eller eneste kraftkilde.³

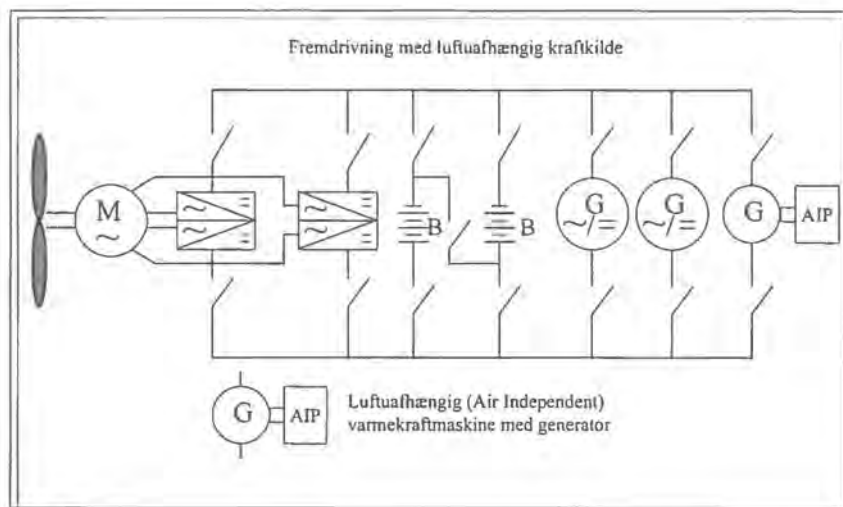


Fig. 6.

Følgende arbejdsprinsipper for luftufhængige anlæg, med eksempler på nuværende, hidtidig og evt. fremtidig anvendelse i undervandsbåde, vil blive behandlet:

- Anlæg baseret på anvendelse af hydrogenperoxid, herunder:
 - Waltherturbinen.
 - Stempeldampmaskinen.
- Anlæg baseret på varmekraftmaskiner til forbrænding af medbragt ilt og brændstof, herunder:
 - Stirlingmotoren.
 - Dieselmotorer med lukket kredsløb (CCD).
 - Damppturbine / kedelsystem med lukket kredsløb.

³ Fartøjer m. AIP-system som sekundær kraftkilde benævnes ofte "hybrider" til forskel fra fartøjer med én type fremdrivning, benævnt "monopropulsion" - fartøj.

- Anlæg med elproduktion uden varmekraftmaskine, herunder:
 - Brændselsceller baseret på Hydrogen⁴ eller hydrogenbærende brændstof.
 - Brændselsceller baseret på Aluminium.

WALTHERTURBINEN OG ANDRE ANLÆG BASERET PÅ HYDROGENPEROXID

Luftuafhængige fremdrivningsanlæg baseret på hydrogenperoxid⁵, blev udviklet i Tyskland under 2. Verdenskrig⁶. Systemet, der nåede at blive operativt inden kapitulationen, viste særdeles bemærkelsesværdige præstationer. Type XXVI både med sådanne anlæg kunne sejle 144 sømil med 24 knob ved hjælp af denne fremdrivningsform. Teknologien blev overført til Storbritannien efter krigafslutningen, hvor den søgtes udviklet til en højere grad af sikkerhed i forhold til båd og besætning. Hydrogenperoxid i højkoncentreret form er desværre særdeles ustabil og reagerer ved mindste lemfældighed ved ukontrolleret varme, tryk og ætsningsvirkning. På grund af dette forhold, blev den engelske båd HMS EXPLORER, der havde anlægget installeret, omdøbt af besætningen til HMS "EXPLODER"! Ved fremkomsten af nuklear fremdrivning tabte englænderne, således foranlediget, interessen for yderligere udvikling af systemet.

Virkemåden baserer sig på at H_2O_2 spaltes i $\text{H}_2\text{O} + \text{O}_2$, under udvikling af intens varme. Den udviklede O_2 anvendes til afbrænding af et brændstof (petroleum eller ethanol). Slutproduktet af disse processer er meget varm damp, der herefter ekspanderer igennem en dampturbine (Walther-turbine), alternativt en stempeldampmaskine (fremdrivningsprincippet anvendes i søværnets nuværende torpeder). Efter kondensering af forbrændingsprodukterne, der udelukkende består af vand og kulstøv⁷, kan disse ledes overbord, uden at efterlade boblespor.

Højkoncentreret hydrogenperoxid har fundet udbredt anvendelse til torpedo- og raketfremdrivning, hvor man efterhånden har fået udviklet metoder til sikker håndtering af brændstoffet. Anvendelsen af hydrogenperoxid kunne

⁴ Hydrogen = brint, kemisk formel : H_2

⁵ Hydrogenperoxid = Brintoverilte, kemisk formel H_2O_2 , i højkoncentreret form (99%) bl. a. handelsnavnet ZETA.

⁶ Opfundet i 1933 af professor Hellmuth Walther, deraf Walther-turbine.

⁷ Fremover også benævnt kuldioxid eller kemisk formel : CO_2 .

derfor idag sagtens finde sikker anvendelse til AIP-systemer i undervandsbåde, men ingen kendte projekter arbejder med dette for nuværende.

AIP- ANLÆG, BASERET PÅ VARMEKRAFTMASKINER DER ANVENDER MEDBRAGT OXYGEN OG BRÆNDSTOF

Stirlingmotoren

Stirlingmotoren⁸ er en varmekraftmaskine der udnytter, at arbejdet der skal anvendes for at komprimere en gasmængde, når den er under afkøling, er mindre end det arbejde der udvikles når samme gasmængde ekspanderer under opvarmning. Differensen mellem det arbejde gassen udfører under ekspansionen, og arbejdet der skal til for at komprimere denne under afkøling, kan i en passende konstrueret maskine, bringes til anvendelse som mekanisk arbejde. Motortypen har blandt mange gode egenskaber den, at enhver varmekilde og ethvert brændstof kan anvendes. Phillipskoncernen i Holland har i de senere årtier udviklet stirlingmotoren til forskellige praktiske anvendelser, herunder kraftkilde til brug i uudviklede områder, der kan drives på brændstoffer som kokosnøddeskaller, melasse og andet tilgængeligt brændbart materiale. Et svensk selskab⁹ har udviklet stirlingmotoren til brug i et nu operativt AIP-system, hvor den nødvendige varmetilførsel til motoren tilvejebringes ved forbrænding af ilt og brændolie. Iltten medføres i flydende tilstand nedkølet til -184 C° , i indenbords, højisolerede tanke. Forbrændingsprodukterne nedkøles så det dannede vand kan aftappes, resten kan forlade båden, ud i det omgivende vand, da forbrændingsprocessen foregår under et passende højt tryk. Dette system må skønnes at være en sandsynlig bestanddel af fremdrivningsalægget i det eventuelle svensk/norsk/danske undervandsbådsprojekt (PROJEKT VIKING); dels fordi systemet er rimeligt velafprøvet, dels vil det formentlig være svært at få svensk interesse for en anden form for AIP-system.

STIRLINGMOTERENS VIRKEMÅDE

En afmålt gasmængde, i reglen helium, kan passere mellem en fortrængercylinder og en arbejds-cylinder, via kanaler som skitseret på fig. 7. Her udgøres fortrængercylinderen af det afspærrede rum på stemplernes underside, arbejds-cylinderen af rummet på stemplernes overside. Under stemplernes

⁸ Opfundet i 1816 af præsten Robert Stirling, herpå anvendt til pumpning i mineskakter.

⁹ "Sub Power" AB, bestående af Kockums, United Stirling og AGA cryo.

bevægelse presses gasmængden fra stemplernes overside til et andet stempels underside igennem: luftvarmer (V), regenerator (R) og luftkøler (K).

Under denne passage opvarmes gassen først i varmeren, en del af denne varme afgives til regeneratoren, hvorefter gassen afkøles i køleren. Den afkølede gas komprimeres herpå i rummet under stemplet. Stemplet, hvorfra gassen leveredes til det betragtede stempels underside, påbegynder umiddelbart herefter en tur fra top til bundstilling. Herved kan gassen nu løbe den modsatte vej og passere køleren, dernæst regeneratoren, hvor en del af den tidligere afleverede varme optages igen, videre til varmeren hvor gassen opvarmes yderligere, hvorved gassen ekspanderer på cylinderens overside, under aflevering af mekanisk arbejde til motoren. Dette afleverede arbejde er større end det arbejde der udføres på gassen under gassens kompression på stempelets underside, og der er således mulighed for at udtage overskuddet af arbejde til andet formål, f. eks. drift af en generator. Samme gasmængde anvendes igen og igen og begrundelsen for at stempeloversider og undersider er forbundet som vist, er at der kræves ca. 90 krumtapgraders "forsinkelse" for arbejds-cylinderen i forhold til fortrængercylinderen. I modsætning til motorer med indre forbrænding og i lighed med dampmaskineri, arbejder motoren jævnt og næsten uden vibrationer, hvilket er et stort plus i den aktuelle sammenhæng.

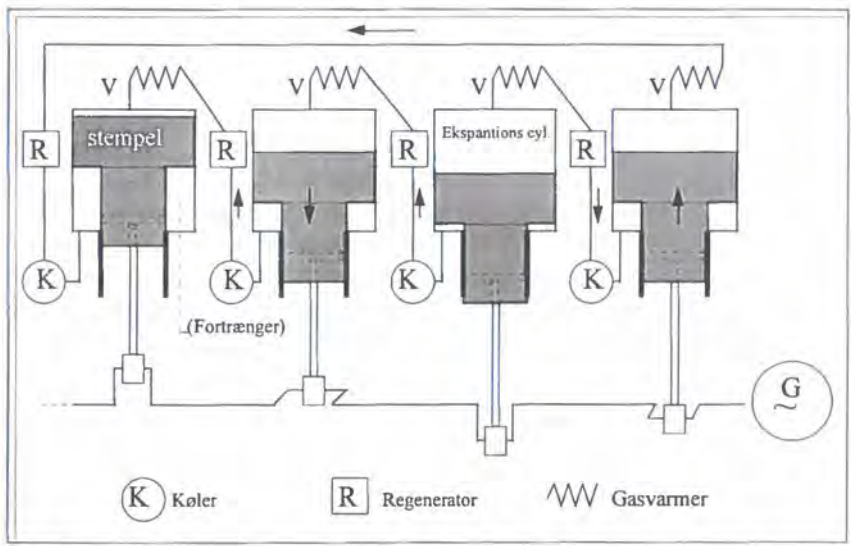


Fig.7.

Den på fig. 7 viste stirlingmotor er en rækkemotor med 4 cylindre og svarer derfor ikke helt til den operative svenske udgave, der er en 4 cylindret V-maskine på 75 kW. Arbejdsprincippet er dog fuldstændig det samme, ovenstående motor skulle dog gøre forståelsen af virkemåden lettere.

Den svenske GOTLAND-klasse angives at kunne sejle "adskillige uger" med 5 knob neddykket, ved drift udelukkende på stirlingmotorer, for derefter at fortsætte operationerne med fuldt batteri.

DIESELMOTORER MED LUKKET KREDSLØB (CCD)

Ideen i AIP-systemer af denne art er at recirkulere en konventionel, men til formålet modificeret, dieselmotors udstødning til motorens indsugning, efter fornøden rensning for forbrændingsprodukter, nedkøling og tilsætning af den nødvendige ilt.

Et sådant system blev allerede op til 2. Verdenskrig, udviklet, fremstillet og afprøvet af den tyske marine. Systemet kunne drive en type XXVI ubåd med en fart af 15 knob i ca. 12 timer. Opmærksomheden for projektet svandt dog til fordel for det ovenfor nævnte Walthermaskineri.

I forbindelse med den stigende efterforskning og udvinding af olie til søs blev sådanne systemer interessante igen, som kraftkilde i undervandsfartøjer til sådanne formål. Først i firserne byggede og afprøvede universitetet i Newcastle upon Tyne en forsøgsopstilling med en standard 3 - cylindret Perkins dieselmotor, udrustet med ilt doseringsanlæg til at tilføre den indsugede gas ny ilt og et CO₂-rensplanlæg til at modtage og rense udstødningen fra motoren.

Motoren modtager således nedkølet, rensset og iltberiget luft, ført retur fra dennes udstødning. Udstødsprodukterne der ønskes fjernet er vand og CO₂, i den aktuelle motor fjernes vanddampen i udstødet ved kondensering under nedkøling, CO₂ opsuges i Kaliumhydroxid, en stærk alkalisk opløsning der gerne optager CO₂.¹⁰ Foruden ilt og brændstof, krævede dette anlæg desuden at rigelige mængder aggressivt kaliumhydroxid skulle medføres.

¹⁰ $\text{CO}_2 + 2 \text{KOH} \rightarrow \text{H}_2\text{O} + \text{K}_2\text{CO}_3$

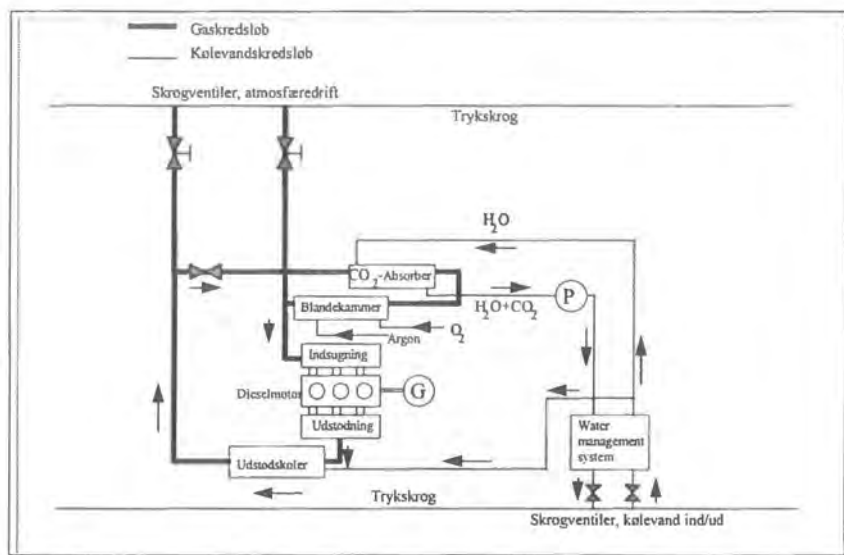


Fig. 8.

Et selskab ved navn Cosworth Engineering, indgik herpå i den yderligere udvikling af systemet og tilførte dette et betydelig mere praktisk CO_2 -rensesystem, et system til tilsætning af ædelgassen Argon, og et iltssystem med iltforsyning fra isolerede tanke, med iltlen i flydende form. Dette system har været afprøvet under realistiske forhold, idet det blev installeret som en trykskrogsektion i den tyske 205-klasse U-1 i 1992-93. Cosworths AIP-system er vist skematisk på fig. 8. Dieselmotoren kan køre normalt, med de øverste skrogventiler åbne, med luftilgang og udstødning til/fra atmosfæren. Uden at stoppe motoren, kan denne stilles til lukket kredsløbsdrift: Ildosering startes, absorberen aktiveres og skrogventiler til atmosfæredrift lukkes, samtidig med at afspærringer i lukket kredsløb åbnes. Gassen i det lukkede kredsløb når, trods rensning i absorberen et noget højere CO_2 -niveau, end atmosfæren i almindelighed. Herved opstår den komplikation, at gassen i kredsløbet får andre varmeegenskaber end den atmosfæriske luft. Dette medfører bl. a., at der ved kompression til et givet niveau (bestemt af dieselmotorens kompressionsforhold), ikke kan opnås den til antændelse af brændstoffet fornødne temperatur. Denne ændrede varmefylde på den cirkulerende gas normaliseres derfor ved tilsætning af ædelgassen Argon. Denne gas tilsættes sammen med iltlen i et blandekammer, inden gassen sendes til motorens indsugning. Efter anvendelse i dieselmotoren afkøles udstødet med havvand i en køler, herefter føres vand

og nedkølet gas til absorberen, hvor mest muligt CO_2 fjernes. Fjernelsen sker ved at opløse den dannede CO_2 i havvand.

At det er muligt at opløse CO_2 i vand, kan man konstatere ved et så tiltalende eksperiment som at åbne en øl. Så længe det fornødne tryk er til stede i flasken ses ingen CO_2 -bobler. Ved åbning af flasken udskilles opløst CO_2 i gasform. Modsvarende bringes CO_2 i absorberen, under kraftig mekanisk blanding, og ved at holde trykket i kredsløbet lidt højere end atmosfæretryk, til at gå i opløsning i havvandet.

At tage havvand ind i båden til en sådan anvendelse, medfører normalt et dybdeafhængigt og stort effektbehov til overbordpumpning af vandet igen. Vandet der tilføres absorberen skal højst have et tryk der er en anelse over trykket i gaskredsløbet for ikke at sprænge dette. Cosworth Eng. har løst disse problemer særdeles elegant: I det viste "Water Management System" (WMS) udnyttes trykket fra vandet der strømmer ind, til at udføre pumpearbejdet til overbordpumpning af returvandet, samtidig med at trykket på det indtagne vand reduceres til ønsket niveau. Den viste pumpe har udelukkende til opgave at bringe vandet fra absorber til WMS, og har derfor et beskedent effektbehov. Den flydende ilt medbringes også i dette system i indenbords højisolerede tanke.

Systemet som beskrevet er afprøvet i praksis og er tiltalende i relation til et evt. dansk projekt, idet de anvendte komponenter kendes af personellet i forvejen. Systemet angives at være lydsvagt i samme grad som elektrisk drift, udholdenheden i neddykket tilstand forøges angiveligt med 5 gange, hvilket må opfattes således at systemet ved en fastlagt hastighed gør det muligt at tilbagelægge en distance, der svarer til 5 gange den opnåelige distance med den ombordværende batterikapacitet.

Som systemet er forelagt, ser det ikke ud til at der er gjort de store anstrengelser for at reducere varmesporet fra det overbordførte kølevand. Som det ses senere, anvendes spildvarmen i andre AIP-systemer til forgasning af den flydende ilt, så varmespor undgås.

DAMPTURBINE MED FORBRÆNDINGSSYSTEM MED LUKKET KREDSLØB

Et AIP-system der baserer sig på elproduktion via dampturbine, er siden 1982 blevet udviklet og afprøvet af den franske marine og selskabet Bertin et

Cie. Systemet, benævnt MESMA¹¹, er vist skematisk på fig. 9. Den primære energiudvikling finder sted i en kedelbrænder A, hvor forgasset flydende ilt afbrændes med alkohol eller gasolie. Forbrændingen foregår under et højt tryk (60 bar), hvorved forbrændingsprodukterne (CO₂ og vand) antager flydende form efter afkøling i gaskøler/forvarmer F. Forbrændingen udvikler så høje varmegrader at det er nødvendigt at tilbageføre nedkølede forbrændingsprodukter til brænderen med en blæser.

De flydende forbrændingsprodukter sendes overbord ved hjælp af det nævnte høje tryk, ved overbordventilen for kølevandsafgang. Anlægget anvender den udviklede varme til produktion af damp på 500 grader Celcius, og et tryk på 18 bar i kedlen B. Dampen ekspanderer igennem en dampturbine T, der driver en vekselstrømsgenerator/ensretter til elproduktion, kondenseres i kondensatoren C til vand og pumpes herpå, via forvarmer F til kedlen igen.

Ilten opbevares nedkølet i flydende form. En pumpe sender ilten igennem en forgasser G og hæver iltens tryk til de 60 bar der er i forbrændingsystemet. Forgasseren forsynes med varme fra det i kondensatoren opvarmede kølevand, via varmeveksleren H. Kølevandet sendes derved overbord i nedkølet tilstand, uden varmespor.

Anlægget er i skrivende stund ikke afprøvet til søs, en prøveopstilling der leverer op til 400 kW, er afprøvet i land. Frankrig behersker og anvender som bekendt nuklear fremdrivning, hvorfor det beskrevne anlæg først og fremmest er beregnet til eksportudgaver af AGOSTA-klasse undervandsbåde.

Disse kan leveres i konventionel, MESMA-udstyrede og nukleart drevne både i størrelser fra 1100 - 2500 ton displacement. MESMA AIP- systemet leveres i separat skrogsektion på lidt under 10 m længde. Pakistan bliver første aftager af den MESMA-udstyrede AGOSTA 90B. Det opgives at der med drift på dette anlæg alene, til fremdrivning og forsyning af bådens hjælpesystemer ("hotel-load"), kan sejles med 4 knob i 235 timer. Da anlægget således er udviklet som tilbehørsdel til en række franske bådtyper til eksport, vurderes det ikke at være nogen sandsynlig komponent i en fremtidig dansk undervandsbådsklasse, på grund af mere oplagte alternativer.

¹¹ Module d'Energie Sous Marine Autonome, (Luft)uafhængig energimodul til undervandsanvendelse.

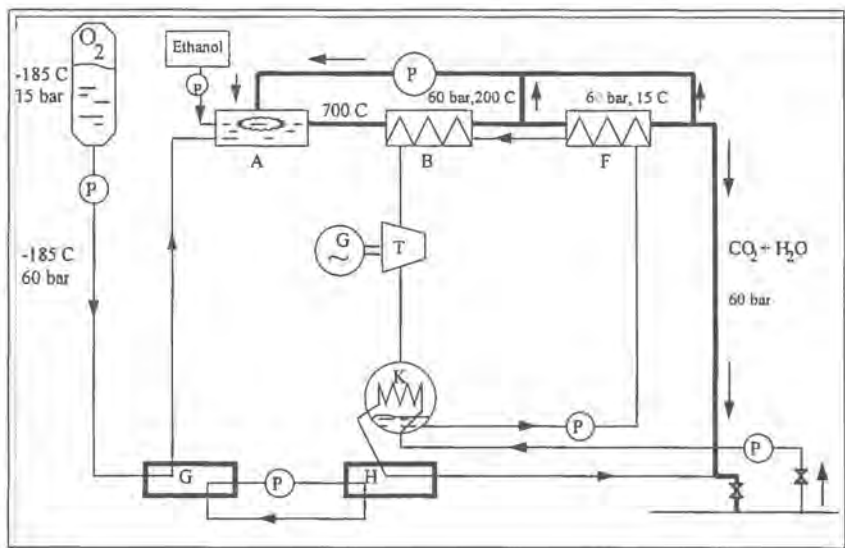


Fig. 9

BRÆNDELSCELLER (FC, FUEL CELLS)

Hydrogenbaserede brændselsceller.

At vand kan spaltes til sine grundlæggende bestanddele, to brintatomer og ét iltatom, v. h. a. en elektrisk strøm, er alle dette tidsskrifts læsere bekendt. Det er knap så kendt at processen, under de rigtige betingelser, er reversibel, således at der er mulighed for at lade ilt og brint danne vand under udvikling af elektrisk strøm. Dette blev observeret første gang i 1839 af en professor William Grove. At omdanne kemisk energi til elektrisk energi, uden mellem-liggende forbrændingsproces i en varmekraftmaskine, er en genvej til en langt mere effektiv udnyttelse af energien i brændstoffet, idet de uundgåelige tab i disse maskiner elimineres ved at gå direkte fra kemisk til elektrisk energi. Praktisk anvendelse af Groves opdagelse blev aktuel i forbindelse med rumforskningen i 50-erne og fremefter. I forbindelse med rumflyvningerne var der brug for en atmosfæreafhængig energikilde, der ikke udviklede støj, stråling eller skadelige spildprodukter. Brændselscellen opfylder teoretisk set disse behov, endog restproduktet, rent vand, er af nytteværdi som drikkevand på bemandede rumflyvninger.

Brændselsceller er udviklet i forskellige udførelser, benævnt efter den elektrolyt, d. v. s. den substans der sørger for transporten af elektriske ladnin-

ger fra plus til minuspolen. Til anvendelse i undervandsbåde er der to typer brintforbrændende brændselsceller der er interessante:

- Basiske Brændselsceller. (Alkaline Fuel Cell, AFC)
- Protonudvekslingsmembran Brændselscelle (Proton Exchange Membrane, PEM)

Brændselsceller med et alkalimetallhydroxyd¹² som elektrolyt bør nævnes her, fordi et anlæg af denne type har været installeret i en tysk undervandsbåd. Samme U 1, der anvendtes til afprøvning af CCD-anlægget, blev i 1988 udrustet med en tryksekrogssektion indeholdende et FC-anlæg, udviklet af HDW Hydrogen Energy Technology, med en ydelse på 100 kW. Anlægget blev testet under en række sejladser, herunder en tur fra Elbens udmunding til Kristianssand i Norge, foretaget neddykket, uden snorklinger. De her indhøstede erfaringer skulle danne grundlaget for FC-AIP anlæg til den kommende type 212 undervandsbåd og en sektion til eftermontering på type 209 både.

Disse både udrustes med PEM brændselsceller udviklet af SIEMENS, hvor elektrolytten udgøres af en membran af et specielt kunststof¹³, der er gennemtrængelig for brintioner, brint i atomar form¹⁴.

Opbygningen af et enkelt celleelement er vist skematisk på fig. 10. Cellen er fra yderst, ind mod midten, opbygget af anode/katode med poltappe til forbindelse med strømforbrugeren.

Anoden og katoden består af grafitimpregneret materiale med et stort antal kanaler til, for katodens vedkommende, fremførsel af gasformigt ilt, for anoden, gasformigt brint. Hver femte kanal anvendes til kølevandscirkulation, da driften foruden elektrisk strøm også producerer varme. Temperaturen holdes ved hjælp af kølevandet på den optimale temperatur på 80 grader Celcius.

Anode/katode holdes separeret af elektrolytten, en speciel kunststofmembran belagt med et tyndt lag platin på hver side. Platinlaget fremmer dannelsen af positivt ladede brintioner (H^+) og dobbelt negativt ladede iltioner (O^{2-}). Brintionerne er små nok til at kunne passere igennem membranen. Ved ankomsten til iltiden reagerer brintionerne med iltionerne og danner vand, der bortledes fra cellen. Ved det ovenfor beskrevne er der sket en transport af positive elektriske ladninger fra katode til anode, en elektrisk strøm. (Processen foregår kun såfremt der er etableret en elektrisk ledende forbindel-

¹² F. eks Kaliumhydroxid : KOH eller Natriumhydroxid NaOH (kaustisk soda)

¹³ "Nafion" reg. varemærke fra du Pont Neumors Ltd.

¹⁴ Brint optræder naturligt i toatomig form: H_2 . Spaltes dette molekyle fås 2 positivt ladede brintioner: $2 H^+$.

se imellem poltappene, idet de elektroner der frigøres fra brintatomerne under iondannelsen, skal kunne bortledes til anoden, hvor de anvendes i dannelsen af iltioner).

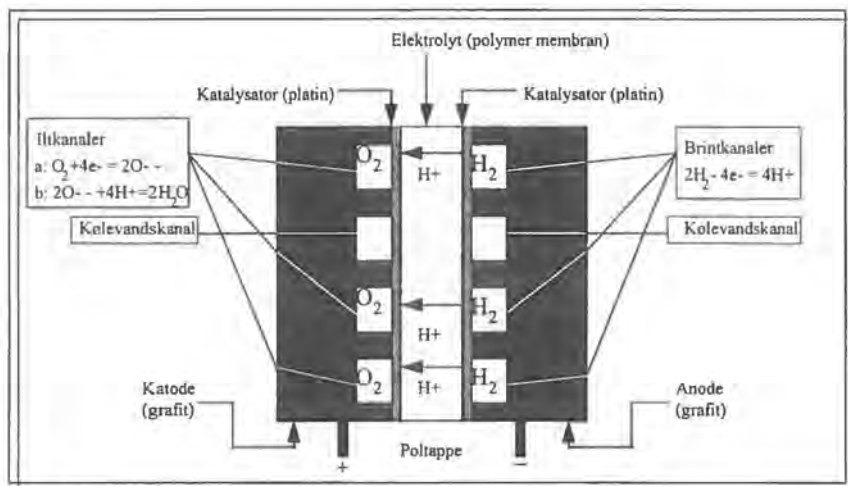


Fig. 10

Det viste celleelement kan give en spænding på ca. 1 Volt, så den enkelte brændselscelle består af mange seriekoblede elementer, celledakke. Celledakke kan herefter serie- og parallelkobles så den ønskede spænding og strømstyrke opnås. Brændselscellen regulerer automatisk forbruget af ilt og brint efter den elektriske belastning og reagerer på voksende strømstyrke ved faldende spænding. Det producerede vand anvendes som ferskvand ombord, og en mindre mængde ilt, der strømmer uforbrugt igennem cellerne, anvendes til vedligeholdelse af fartøjets atmosfære. Strømproduktionen stoppes ved at fylde kvælstof ind i kanalerne på anode/katode. 3-400 kW produceret på denne måde installeres i hybridudgaven, d. v. s. den også med konventionelt fremdrivningsanlæg udrustede udgave af type 212.

Den til brændselscellerne nødvendige ilt medføres også her i flydende og stærkt nedkølet form, men i dette tilfælde (type 212) er tankene til dette anbragt udenbords.

Brinten medføres i specielle beholdere anbragt rundt om den agterste del af trykskroget, opløst i en legering af jern og titanium (TiFe) ved et behersket tryk. Denne legering er i sin atomare struktur i stand til at optage 2 vægtprocent brintmolekyler. Dette sker under en vis varmeudvikling, men brinten er dermed optaget så effektivt i legeringen, at den først forlader denne igen ved

tilførsel af varme. Opbevaret som beskrevet, udgør brinten ikke nogen brand- eller eksplosionsrisiko og tankene har ikke nødt til at være specielt isolerede eller trykfaste. Brinten leveres til brændselscellerne ved at spildvarme fra cellerne ledes til brinttankene, denne varme anvendes også til forgasning af ilten, hvorved der ikke er nogen bortledning af varme der kan afsløre bådens tilstedeværelse. Det opgives at anlægget i hybridudgaven har kapacitet til 20 dages "silent running", uafbrudt neddykket, mens en anden udgave af type 212, hvor FC er eneste energikilde til fremdrivning, skulle kunne operere 50 dage neddykket.

Der arbejdes på at udvikle det beskrevne system, så dette kan anvende andre typer brændstoffer, f. eks. naturgas, metanol eller dieselbrændstof og at der valgfrit skal kunne anvendes ilt eller atmosfærisk luft som oxidationsmiddel.

Systemet vurderes som det mest ønskværdige til fremtidige danske undervandsbåde, ud fra en teknisk og operativ vurdering. Hindringerne for at det bliver sådanne anlæg, kunne tænkes at være omkostningerne til anlæggene, uddannelse og logistiske problemer med hydrogen- leveringen, samt måske en binding til den svenske løsning, som tidligere påpeget.

ALUMINIUMSBASEREDE BRÆNDELSCELLER

For fuldstændighedens skyld skal der sluttelig beskrives et brændselscellesystem, hvor brændstoffet udgøres af letmetallet aluminium. Et sådant system har været underkastet vurdering som mulig energikilde til AIP-system i en fremtidig canadisk undervandsbådstype.

Vurderingen er sket sideløbende med vurderinger af FC-anlæg af typen som beskrevet ovenfor. FC-anlæg med aluminium som brændstof er udviklet til strømforsyning af kommunikationsudstyr i øde egne og til drift af fjernstyrede undervandsfartøjer (ROV's).

Energiproduktionen i disse anlæg er akkumulatorbatteriet langt overlegen, så princippet er bestemt ikke uinteressant som energikilde i undervandsbåde.

Aluminium udvindes af mineralet bauxit ved at sende store mængder elektrisk strøm igennem denne malm. Den herved udviklede varme smelter malmen og aluminium udfældes på elektroderne der fører strømmen ned i malmen. En sådan produktion udføres derfor i egne hvor der er overproduktion af elektricitet frembragt ved vandkraft. Aluminium dannes ved at tilføre malmen en mængde elektroner, der er de strømbærende partikler i elektrisk strøm. Disse elektroner forefindes i stor udstrækning i den udvundne alumini-

um. Tanken om at nedbryde aluminium under frigivelse af de ved udvindingen tilførte elektroner, der herved leverer elektrisk strøm, ligger derfor lige for.

Nedbrydningen kan praktisk gennemføres ved at lade aluminium reagere med det basiske kaliumhydroxyd (KOH), under kontrolleret tilførsel af ilt. Sammenlignes cellen med den brintforbrændende celle, udgøres anoden her af aluminium, elektrolytten af KOH og iltlen tilføres som før ved katoden. Forskellen består i at brændstoffet her medføres inden i cellen i form af aluminium, og at elektrolytten tilføres udefra og cirkuleres i cellen.¹⁵ Foruden ilt forbruges en mindre mængde vand, der løbende må tilspædes elektrolytten. Nedbrydningsprodukterne, kan enten fjernes løbende fra elektrolytten, eller der kan tilføres frisk elektrolyt når produktindholdet når for højt niveau. I begge tilfælde vil produktet senere kunne regenereres til nyt aluminium på et dertil indrettet anlæg i land. I Canada foretages som sagt vurderende sammenligninger imellem de to brændselscelleprincipper som er beskrevet herover. Selskabet "Ballard Messr.", der også har medvirket i udviklingen af de tyske brændselsceller, og selskabet "Alupower" konkurrerer inden for hvert af disse principper om levering af et fremtidigt AIP-sytem til canadiske undervandsbåde. (Her er nuklear fremdrivning i øvrigt ikke en mulighed der kan udelukkes). Begge typer brændselsceller har et stort udviklingspotentiale, det vurderes dog ikke for sandsynligt at der til et nordisk undervandsbådsprojekt vil indgå aluminiums- brændselscelle, dels af årsager allerede nævnt, samt at der sandsynligvis vælges et system der er operativt og har nogen udbredelse i forvejen.

¹⁵ Ved katoden sker: $3\text{O}_2 + 6\text{H}_2\text{O} + 12\text{e} \rightarrow 12(\text{OH})$. De dannede OH bringes til anoden af elektrolytten KOH. Ved anoden sker: $4\text{Al} + 12(\text{OH}) \rightarrow 4\text{Al}(\text{OH})_3 + 12\text{e}$.

Forfatteren er tidligere søofficer med en baggrund i ubådene.

ELEKTRONISKE SØKORT

Af

Chefhydrograf Ole Berg, Kort- og Matrikelstyrelsen

NAVIGATØRENS DRØM

Tidligst engang i løbet af 1997 vil det være muligt, lovligt at lægge papirsøkortene til side og sejle alene ved hjælp af elektroniske søkort.

Til den tid vil navigatørens drøm, som jeg ser den, kunne opfyldes:

1. En til enhver tid præcis viden om skibets position.
2. Et præcist, detaljeret søkort, der automatisk er opdateret med de nyeste oplysninger

Mange vil mene at det har taget utroligt lang tid at få lovliggjort sejlads med elektroniske søkort, specielt når reklamerne i fagbladene bugner med artikler om elektroniske søkortplottere med tilhørende kort. Årsagen er, at IMO¹ først skal godkende en række minimumskriterier (kaldet Performance Standards (PS)) for Electronic Chart Display and Information System (ECDIS). PS er udarbejdet i samarbejde med IHO². IMOs plenarforsamling forventes at godkende PS i slutningen af november 1995. Så skal der udarbejdes specifikationer for godkendelse af ECDIS i International Electrotechnical Commission. Denne procedure tager ca. 2 år på grund af de nødvendige høringsprocedurer. Netresultatet bliver, at de nationale myndigheder med ansvar for kontrol med skibsfarten, tidligst i 1997 vil kunne godkende at et skib er sødygtigt, når det alene

¹ IMO: International Maritime Organisation. Den internationale organisation, der tager sig af søsikkerhed. IMOs væsentligste fundament, er traktaten om søsikkerhed, Safety Of Lives At Sea (SOLAS).

² IHO: International Hydrographic Organisation. Den internationale organisation, der tager sig af standarder for søopmåling og søkorts udformning og indhold.

anvender officielle elektroniske søkort i et ECDIS system. Nøgleordet her er officielle elektroniske søkort.

Lad os vende tilbage til navigatørens drøm. Punkt 1 er allerede opfyldt, GPS giver bedre end 200 m nøjagtighed, ved differentiell GPS bedre end 10 m nøjagtighed, kontinuerligt og globalt. For første gang findes der et stabilt, let betjent, globalt positioneringssystem, der giver en kontinuerlig stedbestemmelse med høj nøjagtighed. Punkt 2 er godt på vej. Det elektroniske søkort anvendt i et passende displaysystem vil give muligheden.

Elektroniske eller digitale kort: En strid om ord. Der er to hovedtyper: Rasterkort, hvor kortets elementer består af rækker og søjler af farvede pixler, og vektorkort, hvor kortets elementer består af tre hovedkomponenter: Punkt, linie og flade. Begge korttyper kan med rette kaldes digitale eller elektroniske efter behag. Dog hænger et elektronisk kort uløseligt sammen med et display system som brændstoffet til en bil. Hver for sig er enkeltdele værdiløse, og er brændstoffet forkert kører bilen ikke. Datastrukturen i det digitale kort er vitalt for displaysystemets evne til at manipulere med kortet.

Og det er netop muligheden for at manipulere med kortets elementer, der er med til at gøre det elektroniske eller digitale kort interessant, og vektorkortet giver i modsætning til rasterkortet vide muligheder for at lade en EDB-maskine analysere kortets elementer og vise begrænsninger for sejladsen. F.eks. etablering af område med mindste sikre dybde, som vises med en farve og udeladelse af alle dybdecifre for at give et mere uforstyrret billede.

Den vigtigste manipulation er selvfølgelig præsentationen af skibets position direkte i kortet. Med GPS som navigationssystem kan vi for første gang sige hvor vi er netop nu, ikke hvor vi har været, endda med få meters nøjagtighed.

Den næste mulighed, som står højt på navigatørens ønskeliste, er automatisk ajourføring af det elektroniske søkort. Opdateringen vil i fremtiden kunne ske via en telekommunikationsforbindelse eller evt. via en diskette. Det er kun fantasien der sætter grænser for hvad man kan gøre med kortet, og hvilke andre informationer der kan kobles til. F.eks. forskellige farver på kortets elementer, tilknytning af fyrlisten til kortet, tilknytning af havnelods og den egentlige lods, billeder af fyr, båker, afmærkning, kirker og kendelige punkter i øvrigt. Indholdet i det elektroniske søkort bliver i første omgang det samme som i papirkortet. Papirkortets indhold er jo netop udvalgt for at tilgodese den professionelle navigator, og der er umiddelbart ingen grund til at ændre væsentligt på det. Derfor bliver displaysystemerne det første sted, hvor man skal se efter muligheder, der øger søsikkerheden og letter arbejdet for navigatøren.

Og netop hensynet til søsikkerheden gør, at IMO interesserer sig for såvel de elektroniske søkort som for displaysystemerne. Og IMOs interesse sætter tidshorizonten for hvornår navigatøren for første gang får adgang til det forjættede land og kan lægge efterretninger for Søfarende til side og lade maskinen udføre rettelserne.

Muligheden for at kunne manipulere med kortets elementer giver forøgede muligheder, men også en risiko for at man undertrykker væsentlige informationer, hvorfor det er nødvendigt med bestemmelser om f.eks. hvad der altid skal vises. ECDIS vil, korrekt anvendt, øge søsikkerheden betragteligt. Og kravet til ECDIS er, at der anvendes officielle elektroniske søkort.

SOLAS KAPITEL V

I forbindelse med behandlingen af ECDIS PS i IMO, er der introduceret ændringer til SOLAS kapitel V. Solas kapitel V fastslår bl.a., at et skib, for at være sødygtigt, skal være udrustet med ajourførte, officielle søkort og nautiske publikationer for den planlagte rejse. Det har hidtil været søkort og nautiske publikationer, trykt på papir og udgivet af den officielle institution, som er ansvarlig for søkort. Det er i dag i Danmark Kort- og Matrikelstyrelsen (KMS), i England UK Hydrographic Office (UKHO), som skjuler sig bag navnet: British Admiralty, i Tyskland Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), i Sverige Sjöfartsverket, i Norge Sjøkartverket, i Canada Canadian Hydrographic Service (CHS) osv. Der er i realiteten frit valg mellem disse institutioner, som kaldes de officielle søkortudgivere.

En af tilføjelserne til SOLAS kapitel V bliver, at søkortet på papir kan erstattes af et officielt elektronisk søkort anvendt i et ECDIS. Det elektronisk søkort er som tidligere nævnt uinteressant uden displaysystemet og omvendt. To ting skal man altså holde styr på: Displaysystemet og Søkortet.

FORSKELLIGE PRODUKTER PÅ MARKEDET

Den professionelle søfarende skal se sig for, hvad det er han bliver udstyret med. Displaysystemer kan inddeles i to kategorier: ECDIS og ECS. ECS (Electronic Chart System) er et displaysystem m.m., som ikke opfylder IMO PS. De findes i mange kvaliteter, nogle som næsten opfylder IMO PS til ECDIS, og nogle som langt fra gør det. Og blandt ECDISer vil det sandsynligvis gå, som det er gået med ARPA. Der vil komme systemer, som netop opfylder IMO PS, og der vil komme systemer, som kan langt mere. ECS findes allerede på markedet i

stort tal, og det er dem der kan ses annonceret i hvert eneste søsportstidskrift, i Fiskeritidene og mange andre steder.

Til at føde ECS med søkortinformationer skal der anvendes et digitalt/elektronisk søkort. Til at føde ECDIS skal der anvendes et officielt digitalt/elektronisk søkort.. Det der skal lægges mærke til er betegnelsen officielle digitale/elektronisk søkort. Den engelske betegnelse for de officielle elektroniske søkort, som skal anvendes i ECDIS når man skal opfylde SOLAS kapitel V er Electronic Navigational Chart (ENC). Men for at undgå begrebsforvirringen, bør man se efter udgiveren, Hvis udgiveren er KMS, BSH, UKHO, osv. så er søkortet i orden i forhold til SOLAS. Der findes jo allerede et hav af digitale søkort på markedet, så hvorfor har alle disse fine officielle institutioner ikke allerede lavet digitale produkter? Det er der flere grunde til, men den vigtigste er standardisering. En produktspecifikation, og ét udvekslingsformat, der er ens over hele verden. Det har taget lang tid at enes om dette, men der er afgjort lys i horisonten. Produktspecifikationen og udvekslingsformatet er stærkt på vej mod at være færdige, og det er allerede muligt at få eksempler på disse datasæt.

VURDERING AF NØJAGTIGHED

Men hvorfor ikke overlade fremstillingen af digitale/elektroniske søkort helt til den private industri? De er jo allerede langt fremme. Svaret er: Hensynet til søsikkerheden. Hvem som helst, der kan betjene et tegneprogram, kan lave en anstændig digital kopi af et søkort, men meget få af de firmaer, der har gjort det indtil nu har bekymret sig om at lave en systematisk opdatering, og der er i meget forskelligt omfang taget hensyn til nøjagtigheden af informationerne i søkortet. Når et søkort bliver digitaliseret mister man den indikation af mangler eller unøjagtighed, som man umiddelbart får at det trykte kort. På en EDB-skærm ser alting lige nøjagtigt ud, uanset hvor godt eller skidt det er. Nogle firmaer digitaliserer fra en papirkopi af kortene uden at tage hensyn til at papiret ændrer sig med fugtighed og temperatur. Med papirsøkortet er det ikke så vigtigt. Tykkelsen af blyant og passer sætter en grænse for, hvor tæt man sejler på grunde og lignende. På skærmen kan man zoome ind i kortet og narre sig selv til at tro, at man har sikker afstand til farer

Tænk blot på træningen af blindsejls. O-rums besætningen opererer i bedst mulige skala på radaren, og har fuld kontrol over tingene, medens vagtchefen på broen er ved at få et hjerteslag over, hvor sent de giver forslag til kursændringer. Når et digitalt søkort kombineres med differentiel GPS er der risiko for, at man går tættere til farerne end kortets oplysninger kan tåle. Sagen er, at hovedparten af verdens søkort er opmålt med langt ringere positioneringsnøjagtighed, end

den der tilbydes af differentiell GPS. Vi har allerede set de første eksempler på GPS assisterede grundstødninger, men der er potentiale for flere.

Dernæst kommer en upåagtet del af kortet: Ingen private firmaer har hidtil taget hensyn til kortets DATUM. Så længe man pladsbestemmer sig relativt til genstande på land, er kortets datum uinteressant, men i samme øjeblik man skifter til absolut positionering, som f.eks. GPS blive det interessant. I papirsøkortene findes en note, der angiver hvilken korrektion, man skal påføre en position fra et satellitbaseret system før den udsættes i kortet. I Danske søkort er det en beskeden korrektion. Den svarer til ca. 225 m, men andre steder i verden kan den blive betragteligt større. Og når positionen fra navigationssystemer lægges direkte ind i kortet, opstår mulighederne for fejl, som ikke erkendes før skibet i værste fald står på grund. Men alle verdens kort laver man ikke sådan lige om, og derfor er der grund til at være opmærksom på kortets datum, når man anvender satellitbaseret navigation. For de officielle elektroniske søkort vil udgangspunktet over hele verden være WGS 84, det samme datum som anvendes til GPS.

BEHOVET FOR STANDARDISERING

Alle, som har arbejdet bare lidt med EDB, har prøvet frustrationen, når man ikke kan få læst et program eller en fil ind i sit EDB-system. Det er alle IHO-landenes mål, at uanset hvor i verden man har behov for et elektronisk søkort til sin ECDIS, så skal kortet kunne indlæses. Samtidig skal man kunne få ajourført sit søkort fuldautomatisk, dvs. der skal etableres ajourføringsrutiner og systemer, som fungerer døgnet rundt over hele verden. Det tager lang tid at opnå enighed om form, indhold, format, medie, kommunikationskanaler, distributionssystemer osv. over hele verden, men mange års anstrengelser er ved at krones med held. Der mangler kun få detaljer og produktionen af officielle elektroniske søkort er ved at tage fart. Men produktionskapaciteten er begrænset. Etableringen af elektroniske kort skal for de fleste landes vedkommende ske samtidig med, at papirsøkortene opdateres og udgives som hidtil, og jeg kender ingen eksempler på, at der er tilført flere ressourcer til søkortfremstillingen. Derfor skal ressourcerne til de elektroniske søkort findes via effektivisering og rationalisering, og det er processer, som først give gevinst over tid. Samme forhold har dog givet anledning til en hidtil uset grad af international rationalisering. Se f.eks. på Øresund. Det er i dag muligt at købe et dansk, et engelsk, et amerikansk, et russisk, et svensk, og for ikke så læge siden et tysk og et fransk søkort over dette område. Flerdobbelt arbejde, som den internationale skibsfart ingen glæde har af. Med en stadigt stigende efterspørgsel på elektroniske kort, som sammen med

ECDIS giver øget søsikkerhed, og begrænsede ressourcer til at fremstille de elektroniske kort, er det oplagt at dette flerdobbelte arbejde må undgås. Derfor er der i IHO-regi etableret aftaler om fælles integration og distribution af elektroniske søkort sådan, at der for et givet havområde kun eksisterer ét elektronisk søkort.

WEND: World Wide Navigational Chart Data Base

WEND: Den organisatoriske idé, der muliggør princippet "ét havområde - ét elektronisk søkort". Modellen består af et antal regionale centre, som integrerer søkortdata og opdateringer for hver region. De regionale centre, kaldet Regional Electronic Chart Center, udveksler de regionale databaser med hinanden sådan, at hvert center har en verdensdækkende, ajourført database. Centrene distribuerer elektroniske søkort og opdateringer til skibene enten direkte eller via agenter. Der er tilslutning til denne model i gennem hele IHO i dag. Der er i øjeblikket to regionale centre under etablering, i Stavanger, Norge og i Tokyo, Japan. Det center, som er længst fremme er det i Stavanger, der hedder Electronic Chart Center, ECC.

Ud over de tekniske detaljer skal der også etableres bilaterale aftaler, som beskriver samarbejdet mellem de enkelte nationer og søkortcenteret, igen et forhold som tager lang tid at gennemføre pga. store nationale forskelle i måden administrationen foregår på. Status er for tiden, at alle landene omkring Nordsøen og de fleste af landene omkring Østersøen er parat til at underskrive samarbejdsaftalen med ECC. Allerede 2. juni 1995 var de samme lande klar til at underskrive, men et forøget engagement fra engelsk side gjorde det nødvendigt at udskyde underskriften. Hidtil var den økonomiske risiko alene båret af Norge, hvor de øvrige lande blot forpligtigede sig til at distribuere data gennem ECC. Men senest har England tilbudt at bære en del af den økonomiske risiko, hvilket betød at samarbejdsaftalens ordlyd skulle justeres. ECCs målsætning er, at der i 1996 skal kunne tilbydes en elektronisk søkortservice med ajourføring for de vigtigste sejlruiter i Nordsøen og gennem de danske farvande. Indtil nu ser det ud til at skulle lykkedes. Landene omkring Nordsøen er i fuld gang med produktionen af elektroniske søkort. Planen for Danmark er, at alle danske søkort er produceret som elektroniske søkort med udgangen af 1997.

SITUATIONEN I NORDAMERIKA OG CANADA

Canadian Hydrographic Service (CHS) har været pionerer på området og har arbejdet tæt sammen med rederiet Canadian Steam Ship Lines (CSL). CSL

har brugt displaysystemer med en mindre kapacitet end ECDIS, og CHS har forsynet dem med elektroniske kort med et begrænset indhold. Formålet har været at afprøve mulighederne i ECDIS og at udvikle de elektroniske søkort. CSL opererer ca. 125 skibe på St. Lawrence-floden og de store søer. I løbet af 1994 har de på grund af anvendelse af Differentiel GPS, kombineret med elektroniske søkort og et displaysystem været i stand til at operere under vejrforhold, hvor andre rederier har måttet ligge stille. De har i 1994 haft en forøget indtjening, der svarer til ca. 10 gange det de har investeret i elektroniske søkort og displayudstyr. Det må være den bedste dokumentation af det potentiale der er i ECDIS og elektroniske søkort.

ECDIS OG FREMTIDEN

Det er svært at spå, især om fremtiden, men jeg vil alligevel komme med en påstand: ECDIS er kommet for at blive. I takt med at navigatører, skibsredere, forsikringsselskaber og kontrollerende myndigheder opdager potentialet for forbedret søsikkerhed, vil det blive obligatorisk for visse skibstyper at anvende ECDIS, ganske som det skete med ARPA.

SVENDBORG VÆRFT A/S

anbefaler sig igen med nybygning,
ombygning og reparation af skibe.

MARINENS BIBLIOTEK**ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER 1995****ADMINISTRATION & ORGANISATION m.v.**

Betænkning afgiven af den til Overveielse af Landets Forsvarsvæsen ved allerhøieste Resolution af den 2den Februar 1866 nedsatte Commission. Kbh. 1866. 197+16 s.

"Bisballe rapporten". FKO. Rapport vedr. undersøgelse af mulighederne for sammenlægning af Officersskolerne. Oktober 1986. Roskilde 1986. 60+11 s.

Gad, J.H.T.: Kort Fremstilling af Den danske Statsforfatning og den positive Folkeret særlig med hensyn til Krigsforhold. Kbh. 1898. 172 s. manuskript. Ej til Udlån.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 3: Bio - Canberra. Kbh. 1995. 628 s. ill. Ej til Udlån.

HISTORIE

Aagesen, Jørgen: Bronzeartilleriet fra General J.F. Classens kanonstøberi 1756-1832. Fred.værk 1993, 114 s. ill. bibl.

Barfod, Jørgen H.: Christian 3.s flåde. Serie: Marinehistorisk Skrift nr. 25. Kbh. 1995. 298 s. ill. kort. index. bibl.

Bjerg, Hans Chr.: Til gavn for Danmarks forsvar. Reserveofficersinstitutionen i Danmark (1920-95). Kbh. 1995. 151 s. ill. bibl.

Caruana, Adrian B.: The History of English Sea Ordnance, 1523-1875. Vol. 1: 1523-1715. The Age of Evolution. Rotherfield 1994. 237 s. ill. index. bibl.

The Fleet Annual and Naval Yearbook 1917. London 1917. forsk. pag. ill. index.

Hill, J.R. (ed.): The Oxford Illustrated History of the Royal Navy. Oxford 1995. 480 s. ill. kort. index. bibl.

Langley, Harold D.: A History of Medicine in the Early U.S. Navy. Baltimore 1995. 435 s. ill. index. bibl.

Norberg, Erik (red.): Karlskronavarvets Historia 1680-1992. Del 1: 1680-1866. Del 2: 1866-1992. Karlskrona 1993. 256 + 256 s. ill. index. bibl. 2 bd.

Sandberg, Bernd & Hans Jacobsen: Kongehuset i hverdag og fest - til lands og til vands. Kbh. 1995. 89 s. ill.

Statham, E.P.: The Story of the "Britannia". The Training Ship for Naval Cadets. London 1904. 274 s. ill. index.

Walker, J. Bradshaw: The Warriors of our Wooden Walls and Their Victories; together with a Short Account of the most Remarkable Iron-Clad Vessels. London 1864. 2.rev.udg. 296 s. index.

KRIGSHISTORIE

Edwards, Bernard: Salvo! Classic Naval Gun Actions. Annapolis 1995. 192 s. ill. kort. index. bibl.

The Falklands Campaign. The Lessons. London 1982. 46 s. kort. index.

Foster, Simon: Okinawa 1945; Final Assault on the Empire. New York 1994. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Karppinen, Eira (ed.): The War of King Gustavus III and Naval Battles of Ruotsinsalmi. Kotka 1993. 144 s. ill. kort.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945. Band 57: Mai 1944. Band 58 I & II: Juni 1944. Berlin 1995. 587+857 s.

Melien, Tor Jørgen: Vakt og vern. Marinen og kystartilleriet 1914-18. Serie: Forsvarsstudier 1/1995. Oslo 1995. 153 s. bibl.

Pallud, Jean-Paul: Les U-Boote. Les Sous-Marins Allemands. 2: Les Bases: Brest - Lorient - Saint Nazaire - La Rochelle - Bordeaux. Serie: 39/45 Magazine. Bayeux Cedex u.år. s. 98- 192. ill.

Schmelke, Karl-Heinz & Michael S.: Fortress Europe. The Atlantic Wall Guns. Atglen 1993. 53 s. ill.

Schön, Heinz: Die "Gustloff"-Katastrophe. Bericht eines überlebenden über die grösste Schiffskatastrophe im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart 1995. 515 s. ill. index. bibl.

Schön, Heinz: Die Letzten Kriegstage. Ostseehäfen 1945. Stuttgart 1995. 383 s. ill. bibl.

Tarrant, V.E.: Jutland. The German Perspective. A new view of the Great Battle, 31 May 1916. London 1995. 318 s. ill. index. bibl.

Tillman, Barrett: Carrier Battle in the Philippine Sea. The Marianas Turkey Shoot, June 19-20, 1944. St. Paul 1994. 48 s. ill. kort.

PERSONALHISTORIE

Abrahamson, Nils: Henrik af Trolle, författare, sjöofficer, koffardistyrman, lantbrukare. Levnad, författarskap och bibliografi. Karlskrona 1995. 168 s. ill. index. bibl.

Craig, Chris: Call for Fire. Sea Combat in the Falklands and the Gulf War. London 1995. 300 s. ill. kort. index. bibl.

Danner, Dorothy Still: What a Way to Spend a War. Navy Nurse POW's in the Philippines. Annapolis 1995. 215 s. ill.

Dich, Preben: "Kongen har sagt ...". Kbh. 1995. 77 s. ill.

Latham, Robert (ed.): Samuel Pepys and the Second Dutch War. Pepy's Navy White Book and Brooke House Papers. Serie: Navy Records Society Vol. 133. Aldershot 1995. 488. index. bibl.

Marsling, Erik: Fra sømand til sabotør. Erindringer 1934- 1946. Kbh. 1995. 91 s. ill.

Simpson, Michael (ed.): The Somerville Papers. Selections from the Private and Official Correspondence of Admiral of the Fleet Sir James Somerville. Serie: Navy Records Society Vol. 134. Aldershot 1995. 696 s. ill. index. bibl.

Taylor, Theodore: The Magnificent MITSCHER. Annapolis 1991. 364 s. ill. kort. index.

POLITIK m.v.

Danielsson, Anders m.fl.: Den nya Östersjöregionen. Säkerhetspolitik i Sveriges sydöstra grannområde. Serie: Försvar i Nutid, 1-2/1995. Stockholm 1995. 78 s. ill. kort. bibl.

Farver, P.: De Forenede Nationer's fremtidige rolle. (Hovedopg. fra Forsvarsakademiet). Kbh. 1995. 68 s. bibl.

Lloyd, Mark: The Guinness book of Espionage. New York 1994. 256 s. ill. index. bibl.

Prados, John: Combined Fleet Decoded. The Secret History of American Intelligence and the Japanese Navy in World War II. New York 1995. 832 s. ill. kort. index. bibl.

Vestergaard, P.: Dansk militært samarbejde med Rusland. (Hovedopg. fra Forsvarsakademiet). Kbh. 1995. 60 s. bibl. Klausuleret. Ej til Udlån.

Winther, K.: Stabilitetspagten. (Hovedopg. fra Forsvarsakademiet). Kbh. 1995. 73 s. bibl.

STRATEGI & TAKTIK

Attlmayr, Ferdinand: Über den Seekrieg. Pola 1878. 382 s.

Backström, Anton: Lärobok i Sjökrigskonst. Del 1-2. 1 Bd. Stockholm 1887. 320+320 s. ill. kort. 12 Planer.

Kjølsen, F.A.H.: Søtaktik (til Undervisningsbrug). u.st. 1935. 45 s. ill.

Montéchant, H.: Les Guerres Navales de Demain. Paris 1891. 282 s. kort.

Schelling, Thomas C.: Arms and Influence. New Haven 1966. 293 s. index.

Schelling, Thomas C. & Morton H. Halperin: Strategy and Arms Control. New York 1961. 148 s.

Taktikbog for Flaaden. Kbh. 1902. 193 s. ill.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Berthelsen, U.M.: Standard Flex 300 - Operationer uden for nærområdet. (Hovedopg. fra Forsvarsakademiet). Kbh. 1995. 67 s. bibl. Klausureret. Ej til Udlån.

Comstock, John P. (ed.): Principles of Naval Architecture (rev.ed.). New York 1967. 827 s. ill. index. bibl.

Engstrøm, S.: Kommando- og støtteteknik. (Hovedopg. fra Forsvarsakademiet). Kbh. 1995. 57 s. bibl. Klausureret. Ej til Udlån.

Fukaya, Hajime: Japanske krigsskibe 1893-1934. En billedbog. (Japansk tekst). u.st. 1934. 444 s. ill.

Kaufman, Yogi: City at Sea. Annapolis 1995. 168 s. ill.

Nero, Lars-Ivar: Kontinuitet och fornyelse med fartygssystem i blickpunkten. Stockholm 1994. 53 s. ill.

Schwab, Ernest L.: Undersea Warriors. Submarines of the World. Lincolnwood 1991. 256 s. ill. index.

Stern, Robert C.: U.S. Battleships in Action. Part I. Serie: Warships 3. Carrollton 1980. 50 s. ill.

Stern, Robert C.: Battleships in Action. Part 2. Serie: Warships 4. Carrollton 1984. 50 s. ill.

SØMANDSKAB m.v.

Buddenhagen, Hermann: Schicksal der Schiffe. Berlin 1939. 201 s. ill.

Momberg, C.E.: Absolute Positioners Bestemmelse. Til Brug ved Undervisningen i Officersskolens Stabsafdeling. Kbh. 1894. 325 s. 9 Planer.

Nguyen, Hung P.: Submarine Detection from Space. A Study of Russian Capabilities. Serie: Studies in Military Science and Strategy. Annapolis 1993. 79 s. index. bibl.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER m.v.

Betjeningsreglement for Artilleriet i Torpedobaadene "Dragen", "Hvalen" og "Laxen". Kbh. 1935. 66 s.

Gyldenkrone, E.M.: Lærebog i Søartilleri. Kbh. 1910. 162 s.

Lichtenberg, G. de: Reglement for legemsøvelser i Søværnet. Kbh. 1939. 202 s.

Oplysninger vedrørende Kystdefensionen samt Vejledning for nyindkaldte Værnepligtige ved Kystdefensionen. u.st. 1949. 37 s. ill.

Søminevæsenet. Oplysningsbog om ufarlige Bøjer. Kbh. 1942. 31 s. ill.

KOMMENTARER TIL ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER 1995

Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde. Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 25. Gyldendal, København 1995.

Med marinehistorikeren Jørgen Barfods udgivelse i 1990 af "Flådens Fødsel" indledtes en serie om orlogsflådens historie, hvor nærværende bog omhandler flåden i årene 1533-88, d.v.s. under Grevens Fejde 1533-36 og opbygningen af flåden i de følgende år, under Den Nordiske Syvårskrig 1563-70 og den følgende fredsperiode, indtil Kongen dør 1588.

Bogen er forsynet med et meget omfattende person- og skibsregister og et mindre sagsregister.

I 1996 og følgende år op til år 2000 udgives de andre syv bind af denne "Orlogsflådens historie" med følgende titler:

Christian 4.s flåde, 1588-1660

Niels Juels flåde, 1660-1720

Flåde, fred og fremgang, 1720-1807

Flåden under krig og genopbygning, 1807-1864

Flåden i fredens tjeneste, 1864-1918

Neutralitet og besættelse, 1918-1945

Flåden efter 1945, 1945-2000

Dorothy Still Danner: What a Way to Spend a War. Navy Nurse POWs in the Philippines. Naval Institute Press, Annapolis 1995.

I 1942 blev - blandt mange andre - 11 sygeplejersker fra den amerikanske flåde krigsfanger efter den japanske invasion af Philippinerne.

Om de følgende fire år i fangenskab fortæller een af dem nu, 50 år efter.

Trods mangel på mad og medicin og med mere psykiske end egentlig fysiske overgreb overlevede de fangenskabets, men hjemme i USA igen fulgte efterveerne. Som hos så mange andre var omstillingen vanskelig.

Preben Dich: "Kongen har sagt". Holkenfeldt, Kbh. 1955.

En lille samling beretninger og anekdoter om Kong Frederik IX, fortalt af navngivne og navngivne personer, som oplevede kongen i hverdagen.

Bernard Edwards: Salvo! Classic Naval Gun Actions. Naval Institute Press, Annapolis 1995.

I 1800-tallet og til midten af 1900-tallet var større søslag en kanonduel med de implicerede parter i sigte af hinanden.

Ved Midway i juni 1942 udkæmpedes mellem USA og Japan et slag, hvor flådestyrkerne ikke var hinanden nærmere end 100 sømil. Kanonerne var tavse, medens fly fra hangarskibe med bomber, torpedoer og maskinskyts forsøgte at destruere fjenden.

Bogen fortæller - som titlen angiver - om klassiske artilleridueller fra slaget ved Yalufloden i den japansk- kinesiske krig 1894-95 over 1. verdenskrig (bl.a. Helgolandbugten, Falklandøerne og Doggerbanke) til 2. verdenskrig (bl.a. Rawalpindi/Scharnhorst, Renown/Gneisenau, Cap Matapan, Javahavet, Guadalcanal).

Yogi Kaufman: City at Sea. Naval Institute Press, Annapolis 1995.

Det moderne (amerikanske) hangarskib er hjem for godt 5500 mennesker. Det fabrikterer mere end 1 1/2 million liter drikkevand om dagen,

serverer mere end 18000 måltider om dagen, har over 2000 telefoner og 30000 lampesteder.

At også andre områder kan opgives i store tal er velkendt: Deplacementet, byggeomkostninger, antal fly om bord, flydækkets areal, broopbygningen etc.

Den amerikanske pensionerede viceadmiral og hans søn, Steve, har med levende tekst og pragtfulde farvebilleder beskrevet livet om bord på et hangarskib, fra høj til lav.

Tor Jørgen Melien: Vakt og vern. Marinen og Kystartilleriet 1914-1918. Institut for Forsvarsstudier, Oslo 1995.

Forfatteren er norsk orlogskaptajn (Kystartilleriet), og bogen er en omarbejdet udgave af hans hovedopgave i historie ved universitetet i Oslo.

Bogen giver en detaljeret oversigt over Norges sømilitære aktivitet under 1. Verdenskrig: Forsvarsplaner, beredskabsforanstaltninger, mobilisering og øvelsesvirksomhed.

Det påvises, at neutralitetsvagten i årene 1914-18 var mere end blot en markering af ønsket om neutralitet. Den forholdsvis stærke Marine og Kystartilleri var også forberedt på at forsvare landet ved direkte angreb, ikke bare at markere neutraliteten med militære midler.

Forfatteren slutter med en sammenfatning af de grundlæggende træk ved de militære dispositioner i perioderne 1905, 1914-18 og 1939-40.

Theodore Taylor: The Magnificent Mitscher. Naval Institute Press, Annapolis 1991.

Den senere viceadmiral Mitscher var een af de første piloter i den amerikanske flåde (1916) og fra da af viede han sit liv og sin tjeneste til udvikling af hangarskibets rolle i søkrigsførelsen. I oktober 1941 blev han chef for hangarskibet Hornet og i januar 1944 eskadrechef. Hans intelligens og taktiske egenskaber var medvirkende til etableringen af den enorme slagstyrke, som udgjordes af hangarskibene, en styrke, der kunne sende knap 1000 flyvemaskiner i luften på mindre end en halv time, en styrke, der sænkede 1000 skibe og ødelagde det japanske flyvevåben og dermed åbnede en vej direkte til Japan.

A.H.

Tidsskrift for Søværnen

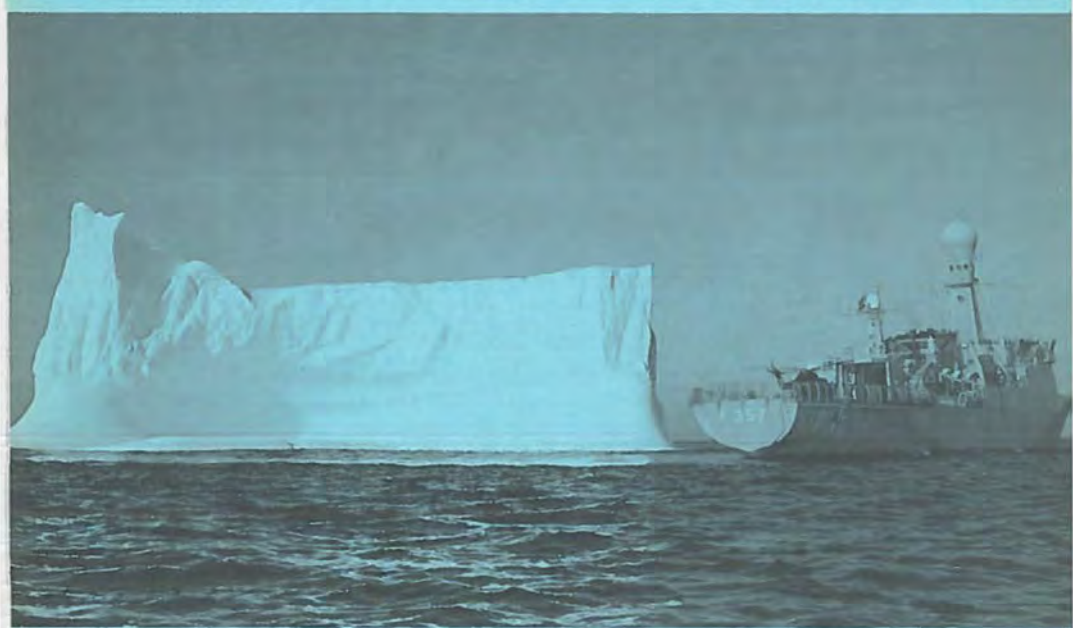


UDGIVET AF

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:

Orlogskaptajn N.C. Wang



Nr. 3 - 1996

167. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Forsvarskommandoen, PSF2
Postboks 202
2950 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
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433

TRYKKERI:

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

3

Forsidebillede: THETIS under passage af isbjerg.

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. 4 og 5 1996 bedes indsendt inden hhv. 01 AUG og 01 OKT 1996.

GF-FORSIKRING A/S

Bilforsikring

Du passer godt på dig selv og din bil.

Du ved det gøres godt med en kombineret ansvars- og kaskoforsikring.

Men ved du, hvor billigt det kan gøres?

GF-BILFORSIKRING

med fuld friskadedækning, kun
3 præmietrin og 1.020 kr. i selvrisiko.

Præmie for personbil 800-999 kg.
ved 8 års skadefri kørsel:

**kun kr. 3.022,-
om året altså!**

(Dog **kr. 3.529,-** i Nordsjælland, - Roskilde, -
Køge, - Odense, - Esbjerg, - Vejle, - Århus, -
Randers, - og Ålborgområderne.

Kr. 3.822,- i Storkøbenhavn).

Ring til os, og vi sender GF-FORSIKRING's
gratis informationshæfte. I hæftet beskrives
vilkår og priser på bilforsikring og andre
forsikringer, familien kan have brug for.



Forsikringsklubben for Officerer i Forsvaret

Formand Willy Enemark,
Telefon 39 61 17 21,
Klubadresse: Fiskebækvej 51,
3500 Værløse, tlf. 42 48 12 38

GF-FORSIKRING – værd at vælge!

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

INDHOLD

SVOLDERSLAGET	
Af kommandør A.C. Struckmann.....	127
MEDDELELSE FRA REDAKTØREN - "FUNDER RAPPORTEN"	
Af orlogskaptajn N.C. Wang.....	141
SIKKERHEDSPOLITISK SITUATIONSRAPPORT	
Af kommandørkaptajn K.P. Hansen.....	144
BOGANMELDELSER	
Af kommandør A.G. Bagge.....	181

MARINENS BIBLIOTEK

VEJ 20, BYGNING 37
HOLMEN
1433 KØBENHAVN K
TELEFON: 31 54 73 82
TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER
HVERDAGE 9-15
TIRSDAGE 9-18

HEMPEL

Kvalitet og service

Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.

HEMPEL's
specialuddannede
coating advisers vil med
råd og erfaring sikre,
at resultatet har samme
høje kvalitet
som vore produkter.



J.C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK A/S • Tlf: 45 93 38 00 • Fax: 45 88 55 18

Ship Control & Surveillance Systems



- **Machinery Control & Monitoring Systems**
- **Integrated or Individual Manoeuvring Systems**
- **Machinery Condition Reporting Systems**

More than 5500 installations of Automation Systems for Naval and Merchant Marine vessels over a period of 30 years is your guarantee of superior performance.

ISO9001 Quality Assurance standards ensures consistent excellent supplies and services.

Lyngsø Marine's extensive experience offers you an automation partner who will make your job a lot easier, whether you are designing, building, operating, servicing or owning ships.

 **Lyngsø Marine** Ship Control Systems

Lyngsø Marine A/S · Lyngsø Allé · DK-2970 Hørsholm · Denmark

Phone (+45) 45 76 75 00 · Fax (+45) 45 76 75 12



uni-safe

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

SAFETY AT SEA



HANS BUCH + CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 31 83 12 12

Det følgende uddrag af forfatterens brev til redaktionen udgør en passende indledning til nedenstående afhandling:

"For en del år siden stod jeg en sommerdag ved Sejerø fyr, og pludselig slog det mig, at jeg befandt mig på det "ukendte" sted hvor Svolder-slaget stod i år 1000!

Jeg har siden gennem flere år studeret eventuelle spor og tegn, der kunne be- eller afkræfte min formodning. Resultatet heraf har jeg nedfældet i vedlagte lille afhandling, som, så vidt jeg selv kan bedømme efter at have læst tilgængelig litteratur, er det eneste kvalificerede bud på gådens løsning fremsat nogensinde".

Tidsskriftet bringer dette lille maritim-historiske forskningsprojekt i sin helhed.

SVOLDRAR BARDGI - Svolder Slaget

Hvor, hvorfor og hvordan.

Af

kommandør A..C. Struckmann

INDLEDNING

En af de mærkeligste "hvide pletter" i Nordens "historiske atlas" er slaget ved Svolder/Svoldir. Skønt det er eet af vor fælles nordiske histories mest navnkundige "bråvallaslag", som tilmed for lange tider afgjorde vort indbyrdes forhold i Skandinavien, så er det paradoksalt nok uvist, hvor det egentlig fandt sted.

Årsagerne hertil er to. For det første gik dette stednavns anvendelse ret hurtigt af brug til fordel for et andet og mere velklingende. For det andet er den ældste, nedskrevne, historiske prosaberetning først nedprentet som "von hören sagen" tre generationer senere af en klerk, Adam, hos biskoppen i Bremen uden egentligt kendskab til forhold og facts. Hans skildringer er derfor generelt meget mangelfulde og ofte rent gætværk. Desværre har eftertidens historikere lige fra

sagaforfatterne henved 200 år efter begivenheden og frem til vor tid, stort set blot set gætterierne med "citrat-briller", men øjensynligt uden mange tanker for realiteter såsom sømandskab, farvands- og kystbeskaffenhed, vind-, vej- og sejladsforhold-, psykologi, -logistik og strategi i kystfarvand, kort sagt: Hvor har det, der faktisk skete, overhovedet kunnet finde sted? Hverken Adam af Bremens gæt på Sundet ved Helsingborg eller eftertidens afmægtige "et sted ved Rügen" er holdbare. Bl.a. har man ingen af disse steder kunnet skjule en stor flåde i dagevis og bevare overraskelsesmomentet. Historikernes gætterier holder ikke vand.

Det nærmeste, man kan komme sandheden, er de lidt kryptiske stedsangivelser, der nævnes i skjaldekvad, der blev til kort efter slaget. Af sådanne findes faktisk flere, endog fra begge de kæmpende sider.



Olavs billedet fra døbefonten i Forslev kirke, her gengivet fra træsnit af Svend Havsteen-Mikkelsen, 1952.

Når man af de nordiske søkrigere, vikingernes hele adfærd ser, hvorledes de for 1000 år siden har ræsonneret, disponeret og handlet, konstateres en slående overensstemmelse med, hvorledes vi i vor tid med tilsvarende forudsætninger, politiske mål og håndgribelige midler ville ræsonnere og disponere (men dog ikke handle med datidens afstumpede vold, hensynsløse grusomhed, overspændte æresbregreber og foragt for menneskeliv). Det forekommer mig derfor rimeligt at antage, at både Svend Tveskæg og Olav Tryggveson har anlagt samme logik og strategi¹ som i hvert fald jeg ville have gjort i deres sted, baseret på de erfaringer

vi gjorde i årene efter 2. Verdenskrig, hvor vi opbyggede flådens motortorpedobådsflåde. Vi ville om muligt gerne kunne anlægge baghold, sådan som norske torpedobåde med succes havde gjort det under krigen på den norske vestkyst fra basen på Shetland. Vi undersøgte derfor de tænkelige muligheder for, ved et såkaldt "farvandsgeografisk bagholdsangreb" at standse en tænkt, stor og slagkraftig, fjendtlig flådestyrke, der trængte fra Østersøen ud gennem dansk gennemsejlingsfarvand. Som det vil ses, en hypotetisk opgave men nærlig identisk

¹ Strategi = hvor og hvornår der skal kæmpes
Taktik = hvorledes, i engagement

med Svend Tveskægs i september år 1000. Et overraskelsesangreb kunne naturligvis kun ske, hvor en hovedsejlrute gik tæt på en kyst, der helt kunne skjule et større antal fartøjer. Vores erfaring var, at der i realiteten kun var eet sted, der var velegnet: *Sejersø*. Selv uden søkort havde vikingerne godt farvandskendskab generelt og et indgående kendskab til besejlings-, kyst- og strandforhold i deres hjemlige farvande. Det velegnede sted har været velkendt af Svend Tveskæg. Han havde i 993 holdt stævne dér med to af sine høvdinge. Ved den lejlighed var 85 skibe samlet på stranden. Olav Tryggveson har derimod næppe kendt stedets særlige kvalifikation og i hvert fald ikke taget den i betragtning.

Forinden der gås videre, vil det nok være på sin plads kort at rekapitulere de danske, norske og svenske "ingredienser" i den konflikt, der førte til konfrontationen.

DEN DANSKE BAGGRUND

I 970 havde Harald Blåtand underlagt sig Danmark og Norge, inklusive det svenske kystland ned til Gøtaelven. Hans mægtigste lensmand i Norge var Hakon Jarl i Trøndelag, som i 974 loyalt havde støttet Harald Blåtand imod tysk angreb syd fra, over Dannevirke. De mange og store vikingefelttog og koloniseringer i Nordfrankrig og Midtengland gennem de sidste mere end hundrede år havde dog efterhånden tappet Danmark for megen udfarende kraft. F.eks. var Danelagen allerede i 878 anerkendt som dansk kongerige ved Chippenham traktaten. I 980'erne begyndte Håkon Jarl, der var svoren hedning, at sætte sig op imod dansk overherredømme. Jomsvikinger blev sendt imod ham på straffeekspedition, men blev totalt slået i Hjørungavåg ved Hareidø i Sundmøre sydøst for Ålesund. Håkon udøvede derfor de følgende år den egentlige magt i Norge.

Svend Tveskæg, Harald Blåtands søn, var en populær førerskikkelse, der havde indlagt sig hæder ved kampene mod tyskerne. Ikke særlig kristenbegeistret. Også han havde sat sig op imod sin fader, trodset ham og til sidst, dog uden held, direkte bekæmpet ham til søs på Allehelgensdag den 1. november 985. Efter slaget blev Harald Blåtand på land dødeligt såret af en pil bag fra. Svend Tveskæg tiltog sig magten. Kort efter blev han imidlertid kidnappet af Venderne og måtte frikøbes for store løsepenge. Under opholdet som fyrstegidsel i Venden giftede han sig med Gundhild, der var datter af venderfyrsten Mescos. (Hun blev moder til Sven og Knud den Store). Ved giftermålet blev Svend Tveskæg svoger til Jomsvikingerne anfører, Sigvalde Jarl. Samtidig havde Svend Tveskæg lovet venderfyrsten Burislav sin smukke søster Tyra til ægte, hvilket hun dog længe vægrede sig ved.

I 994 drog Svend Tveskæg med 94 skibe på plyndringstogt til Sydengland ledsaget af den unge norske viking Olav, søn af fylkeskongen Tryggve. De

hærgede og plyndrede skånselsløst og afpressede til slut kong Ethelred 16.000 pund sølv i "Danegeld". Efter overvintring på engelsk regning i Southampton drog de om foråret hver til sit med deres udbytte.

I 999 forskød Svend Tveskæg sin dronning Gundhild og giftede sig i stedet med den svenske enkedronning Sigrid Storråde, hvis meget unge søn Olof Skötkonung derved blev Svend Tveskægs stedsøn. Sigrid var en stenrig, stærkt ombejlet og meget hovmodig kvinde. Blandt andet havde hun ladet 2 bejlere, den norske fylkeskonge Harald Grønske og en små-konge fra Garderige, indbrænde til skræk og advarsel for andre formastelige kandidater af lavere rang end hendes egen. (Måske stammer det stadigt gængse begreb og udtryk: "At blive brændt af" netop fra denne markante, bogstavelige tildragelse for akkurat 1000 år siden). Blandt de afslåede bejlere havde også været Olav Tryggveson, som i mellemtiden var blevet konge af Norge. Deres møde havde fundet sted ved den svensk/norske grænseovergang Konghelle ved Götaelven. Da Sigrid afslog at lade sig kristne, havde Olav fornærmet hende dødeligt ved at slå hende i ansigtet med sin handske og kalde hende en hedningehund. For dette bar hun hadefuldt nag til ham og lovede hævn. Da lejligheden bød sig, æggede hun sin nye mand, Svend Tveskæg, op imod Olav, som jo også havde tiltaget sig Svends sydlige del af Norge (Viken). Hertil kom, at selvom det i vikingetiden var enhver kvindes ret at forlade sin mand, så var Svends søster Tyra angiveligt "flygtet" fra sit tvungne ægteskab i Venden og havde søgt tilflugt og beskyttelse i Norge. Der havde Olav Tryggveson nu ægtet hende, meget imod hendes broder, Svend Tveskægs vilje.

Svend Tveskæg allierede sig med sin nye stedsøn, Erik Skötkonung (som blev opildnet af sin moder til at hævne hendes forhånelse). Endvidere inviteredes Håkon Jarls 2 sønner, Erik Jarl og Sven, som efter faderens død var undsluppet Olav Tryggveson, og som nu befandt sig i landflygtighed på svenskekysten.

Med hver sine hævnmotiver samlede disse 3 allierede tilsammen 80 skibe, heraf 60 danske, 15 svenske og 5 norske. Formålet var, at gøre det af med Olav Tryggveson, når han fra besøg i Venden skulle hjem til Norge sidst på sommeren i år 1000.

DEN NORSKE BAGGRUND

I 991 var fylkeskongen Tryggves unge søn Olav som viking draget på plyndring i Syd-england. I slaget ved Maldon i Essex slog og dræbte han kong Brithnoth og indkasserede derpå 10.000 pund sølv i frikøb fra Suffolk og Essex.

I 994 var han som nævnt ovenfor igen i England, denne gang ledsagende Svend Tveskæg. De angreb forgæves London, men hærgede så i stedet på det grusomste landet, hvilket udløste de 16.000 pund sølv i Danegeld, som tidligere

nævnt. Olav, der tidligere var blevet døbt, blev under det efterfølgende vinterophold i Southhampton konfirmeret i Winchester.

I 995 gjorde bønderne hjemme i Norge opstand imod Håkon Jarl, der tyranniserede dem. Olav hastede hjem og satte sig i spidsen for opstanden. Med sin netop forøgede rigdom i sølv finansierede han sine videre tiltag. Han var en høj og statelig mand, fysisk veltrænet. F.eks. var han den bedste svømmer i Norge, "bedre end selv den mest fremragende; islænderen Kjartan". Han var aktiv, ærgerrig og ærekær men nærtagende og hård i filten; mindst ligeså hensynsløs, grusom og nådesløs som vikingehøvdinge flest. En frygtet kriger, der førte sig frem stolt og overmodigt, men som havde lykken med sig. Hjemme i Norge slog han alt ned foran sig og underlagde sig landet, hvor han kom frem. Han gennemtvang omvendelse til kristendom med grusomhed. Hans overbevisende argument for kristen tro og næstekærlighed var øksen og afhugning af lemmer. Da hans fader var blevet myrdet af Harald Gråfjeld, anerkendtes Olav som Norges Konge, ætling som han var af Harald Hårfager, som i sin tid havde samlet Norge. Håkon Jarl blev slået og flygtede, men blev myrdet af sin egen træl, Karker på gården Remol i Guldalen, hvor hans veninde Thora havde skjult ham i svinestien. Hans 2 sønner, Erik og Sven undslap. Selv Viken (kystlandet rundt Sydnorge, Oslofjord og ned til Götaelv) underkastede sig Olav, som derved bragte sig i konflikt med Svend Tveskæg. Hans fornærmende adfærd overfor Sigrid Storråde og hendes nag til ham er nævnt ovenfor, og hendes giftermål med Svend Tveskæg foruroligede Olav. Hans eget giftermål med Tyra meget imod hendes broder Svend Tveskægs vilje gjorde kun sagen endnu værre.

Olav og Tyra tilbragte vinteren 999-1000 i Nidaros, som var anlagt af Olav. Tyra savnede imidlertid den medgift i kostbarheder, som hun havde efterladt hos sin forrige mand, venderfyrsten Burislav, da hun flygtede fra ham. Hun plagede derfor Olav om at drage ned til Venden og tvinge dem udleveret; og insinuerede endog, at han var fejsk, hvis han ikke turde sejle gennem Danmark af frygt for hendes vrede broder. Det gjorde udslaget.

Olav samlede i sommeren udvalgt mandskab og 60 skibe, Norges ypperste. Iblandt dem Ormen Lange, det største skib i Norden, en 34 esser, d.v.s. med 34 årer til hver side. Desuden de to 30 essere Tranen og Ormen Korte (ført af Raud Storbonde). De meget mindre men hurtigere, sædvanlige kampskibe var normalt 22-24 essere. (Til sammenligning tjener, at paradeskibet fra Oseberg kun har 15 små pyntearer til hver side).

Rejsen til Venden ved Odermundingen forløb som tilsigtet, men opholdet syd på trak ud, og mandskabet blev utålmodigt. Tilsyneladende tøvede Olav med den farlige hjemrejse, selvom ærindet næppe har gjort besøget velkomment og opholdet velset. Til yderligere forstærkning af eskorten hyredes 11 Jomsvikingskibe under Sigvalde Jarl. Da de var stødt til flåden, talte denne 71 skibe.

DEN SVENSKE BAGGRUND

Ved kong Erik Sejersæls død i 994 var hans meget unge søn Olof Skötkonung blevet konge. Hans moder, Sigrid Storråde, var datter af Sveriges rigeste mand Skoglar Toste. Den rige enkedronning havde, som nævnt ovenfor, haft mange bejlere, inklusive Olav Tryggveson. Han havde imidlertid fornærmet hende så groft, at hun ønskede hævn. Hun var i stedet i 999 blevet gift med Svend Tveskæg, som derved var blevet svenskekongens storfader og havde fået tilført betydelige svenske midler.

På svenskekysten havde Håkon Jarls to, af Olav Tryggveson, fra Norge fordrevne sønner, Erik Jarl og Sven, slået sig ned i landflygtighed. De var blevet knyttet til både Danmarks og Sveriges herskere ved at ægte Svend Tveskægs datter Gyda henholdsvis Olof Skötkonungs søster Holmfrid.

Både kong Olof, Erik Jarl og Sven efterkom Svend Tveskægs opfordringer og mødte med deres skibe. Bemærkelsesværdig var især Erik Jarls, Jernbarden, som var det første skib i Norden pansret med jernplader. Ialt kom fra Sverige 15 svenske og 5 norske skibe.

OPMARSCHEN

I modsætning til øvrige afsnit, der refererer sig til kildemateriale, er dette afsnit alene mit bud på, hvorledes de to garvede søkrigere må have resonneret og disponeret, indtil deres styrker kom i kontakt med hinanden. Kilder fortæller intet.

Olav Tryggveson måtte forvente af blive voldsomt angrebet ved passage af dansk gennemsejlingsfarvand på hjemrejsen. Han måtte derfor tilstræbe en hurtigst mulig og uobserveret eller for sent observeret passage af det farlige stræk, med maksimal nærdækning af hele sin eskortestyrke. Hertil krævedes først og fremmest frisk, stabil vind fra tværs eller agtenfor tværs på hele ruten, idet en hurtig, overraskende rejse ikke kunne foretages på kryds. Med råsejl og betydelig afdrift på grund af ringe dybgang og uden køl kunne skibene ikke ligge tæt til vinden og ikke avancere hurtigt imod vindretningen. Desuden måtte snævert farvand undgås. Nedrejsen havde været uvarslet og var foretaget gennem Øresund, som var den korteste vej, og som derfor under alle omstændigheder nu ville være overvåget. Store Bælt ville være at foretrække, selvom også det måtte påregnes overvåget. Store Bælt ville jo imidlertid ikke kunne passeres i eet, overraskende og hurtigt stræk, rumskøds helt fra Odermundingen. Da tilmed opholdet hos Venderne var mindre behageligt, forlagdes hele styrken indledningsvis til Østersøens vestlige del. Derfra ville sensommerens karakteristiske vest-sydvestlige vinde være gunstige hele vejen, inklusive det farligste stræk:

Bæltet. Dispositionen medførte det ellers ret uforståeligt lange ophold i syden. De utålmodige norske besætninger havde længe ventet på hjemrejse efter at have indhentet klækkelige pengeværdier i Venden. I den fortsatte ventetid på gunstigst mulige afsejlingsforhold har skibene naturligvis frekventeret Hedeby; Østersøens bedst forsynede, internationale handelsplads med eftertragtede varer fra hele den kendte verden. Der var i øvrigt heller ikke nogen anden kendt plads i det område, hvorfra en styrke på 71 skibe med 4-5000 mand kunne holdes sejlklar og forsynet med proviant og forbrugsgods.

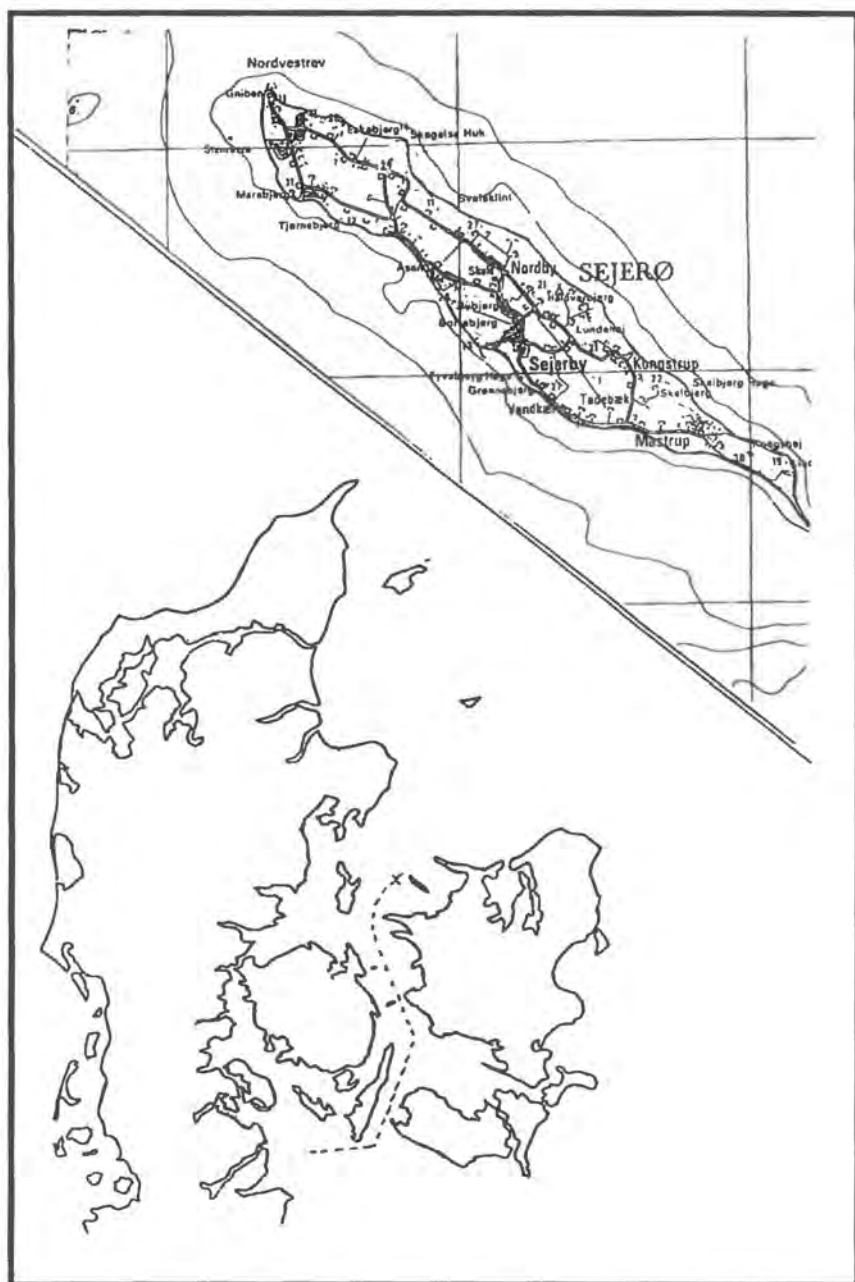
Det mest farlige sted på hele ruten måtte anses for at være snævringen ved Halskovpynt/Knudshoved, idet danskerne vidstes at holde til ved Skelskør, Korsør, Slipshavn og det nyanlagte Trelleborg. Denne snævring burde derfor passeres ved midnat med god sigt og i månelys, helst syd fra, således at skibene i styrken kunne navigere, se hverandre, holde formationen og helst uden at danne silhouetter i månestriben set fra land.

På dansk side havde Svend Tveskæg samlet de allierede styrker nord for Sjælland med enkelte, hurtige skibe posteret ved Sundets sydlige del og ved Gedser. Det stod ham klart, at Olav Trygveson måtte føle sig tilskyndet til at disponere, som han jo også gjorde, men afventede det bekræftet. Svend Tveskæg var jo en erfaren kriger og disponerede derfor ikke på formodninger om modpartens hensigt men under iagttagelse af dennes faktiske muligheder. Den norske flådes tilstedeværelse ved Hedeby blev naturligvis rapporteret, og strategien lagt derefter. Som erfaren søkriger stående overfor en formidabel modstander ville Svend Tveskæg naturligvis om muligt angribe overraskende og på et tidspunkt, hvor modparten kunne mene at have lagt angrebsfaren bag sig og derfor eventuelt slækket på årvågenhed og et trættende beredskab. Ihukommende sit (tidligere nævnte) kendskab til forholdene på Sejerø, landede han derfor de allierede ca. 80 skibe på stranden bag de høje, stejle brinker i bugten på nordsiden af øen, nuværende Svaleklint. De høje brinker med deres fuglekolonier skjulte stranden for indblik ude fra Bæltet ganske kort derfra, men 16 timers "farlig" sejlads fra den sydlige indsejling til Bæltet. Med udkig fra toppen af højderne og besætningerne i beredskab nær deres skibe nede på stranden, afventede man spændt Olav Tryggesons komme.

Dennes ønskede vind- og vejrforhold indtraf 9.-10. september, som kun var et par dage fra fuldmåne. (Bekræftet af Thyco Brahe Planetariet).

Midt på formiddagen den 10. september lød derfor hornsignalerne for afgang ud for Sliens munding. Alle skibe gik under sejl og tiltrådte hjemrejsen i befalet formation, bound for handelspladsen Kaupanger i Norge.

Med konvojens største, fuldtlastede skibes fart på ca. 4½ knob ville Halskovrev derved blive passeret ved midnat, hvilket også skete, i god orden,



kampberedskab, dyb stilhed og helt uantastet, medens månen kulminerede i Syd agter ude. Olav Tryggveson holdt planmæssigt alle sine skibe samlet og kampberedt gennem hele natten til den 11. september. Flåden passerede mellem Reersø og Romsø ved 0230 tiden og mellem Asnæs og Fyns Hoved henad klokken 0430. Da solen stod op ved 6 tiden, havde hele styrken ganske som planlagt rundet Røsnæs. Stadig ganske uantastet. Alle var trætte, og man åndede lettet op. På dette tidspunkt begik Olav Tryggveson sit livs største og sidste, skæbnesvangre fejl. Han anså faren for så pas overstået, at han lod de hurtige eskortefartøjer slippe formationen, fylde sejlene og ile forud hjemad mod Norge. De ville under ingen omstændigheder kunne kaldes tilbage imod den sydvestlige vind, og de ville iøvrigt i løbet af en god times tid være forsvundet under kimingen nord på, medens Olav Tryggvesons egen 'kongedeling' endnu ville være en times sejlads syd for Sejerø. Dette var i sandhed langt mere end hvad Svend Tveskæg havde kunnet håbe på endsige regne med. I løbet af halvanden times tid passerede alle eskorteskibene forbi Sejerø uden at observere nogen aktivitet derinde. De 11 jomsvikingskibe, som jo ikke skulle "hjem til Norge", holdt i stedet ind i bugten imod øen og bjærgede sejlene. Eskorteringen var tilendebragt.

SLAGET

Omtale af selve kampen foreligger i forskellig form og udførlighed i kvad, sagaer, krøniker og historiebøger. De gængse beretninger har alle som basis norsk overleveret og refereret version. Desværre er denne skæmmet og gjort, delvis utroværdig af en overdreven forherligelse af alt norsk og en nedvurdering af alt andet. Det følgende er et "afluset" resumé af tilforladelige beretninger.

"De forenede flåder havde lagt sig bag øen, så at de ikke var synlige fra søsiden: Dagen var klar og smuk."

Om morgenen så man fra højderne på vestenden af øen havet mod syd blive spækket med sejl, fortroppen af Olav Tryggvesons flåde, som nærmede sig for fulde sejl i spredt orden. I løbet af en times tid passerede de første norske skibe tæt forbi, medens større og langsommere skibe først kom efterhånden. Svend Tveskæg og Erik Skötkonung blev efterhånden mere og mere utålmodige efter at lægge ud og slå til ved at se det ene større skib efter det andet tone frem, især et særlig prægtigt langskib, som dog viste sig at tilhøre Erling Skialgs søn. Erik Jarl, som kendte de norske skibe vel, havde voksende besvær med at holde sine våbenbrødre tilbage og afvente selve Ormen Lange. Man observerede de 11 jomsvikingskibe, der holdt ind i bugten og bjærgede sejl. Den norske udlægning heraf er, at der var tale om fejghed, svigt og forrædderi, en væsentlig årsag til det efterfølgende nederlag. Eskortering var imidlertid bragt til ophør, og jomsvikingerne levede jo af deres ry for "kontant" opgør med både deres kunder

og disses modstandere, så de kan næppe bebrejdes. Efter dem kom endnu en gruppe norske skibe; kongedelingen. Eet af dem havde et meget stort dragehoved opsat, Ormen Lange.

"Nu strømmede folkene ned til skibene og aftog teltene". Skibene begyndte at lægge ud fra stranden.

"Da beredte man sig med iver og hast til kampen, hver og een indtog sin post, og høvdingene fordelte flåden", Opgavefordelingen fandt sted ved lodtrækning. Taktikken var enkel. Svend Tveskæg skulle angribe først, forfra, midt for. Olof Skötkonung vest fra på bagbords side, og sidst Erik Jarl øst fra på styrbords side. Den af dem, det lykkedes at komme først om bord på Ormen Lange, skulle have alt bytte, som dér fandtes. Hver skulle i øvrigt beholde de skibe, de overmandede.

De tre sidste skibe i den norske kongedeling var meget store. Da de kom nærmere, gav det højt opsatte, forgyldte dragehoved i morgensolen genskin i vandet. (Afstanden har derfor været ret kort og hovedet belyst og set øst fra). Den omstændighed, at Jomsvikingerne havde forladt ruten og især, at de havde bjærget sejlene, blev af de næste norske skibe tolket som tegn på, at der var fare på færde. Også de bjærgede derfor sejl og ventede på Olav. Da denne nåede frem til dem, bjærgede også han sejl og gjorde for en sikkerheds skyld kampklar igen. Man havde dog endnu ikke set noget til nogen fjende.

Men så: "Hele den forenede flåde kom udroende fra øen" (imod vinden). Olavs morbroder Thorkil Dydril, foreslog flugt, men Olav afslog. Det var heller ikke muligt. De hurtige, allierede kampskibe kunne let sætte sejl.

"Af de 60 skibe hvoraf flåden bestod ... fandtes nu kun 11; de øvrige var langt til søs og kunne ikke komme til nogen hjælp". Jomsvikingerne regnedes således slet ikke længere med, og de havde da heller ikke nogen andel i de efterfølgende hændelser.

De 11 skibe i "kongedelingen" udgjordes af flådens hårde kerne. De indtog kampformation i forsvarsstilling ved at fortøjes på siden af hverandre og surres sammen. Ormen Lange lå i midten med Ormen Korte, ført af Thorkil Nefia, på bagbords side og Tranen, ført af Josten, på styrbords side. Med yderligere 4 skibe udenpå hver af disse, udgjorde de 11 tilsammen eet kvejl med stævnen vendt imod fjenden. På denne måde kunne stævnene bedst forsvares, fordi der kun var plads til de få "stamboer" i hver af de smalle stævne, som forsvarede med hugvåben og bag dem lanser og kasteskyts.

Under råb, larm og hornsignaler sattes angrebet ind som aftalt. Først med en regn af pile og så spyd. Over stævnene lykkedes det ikke at entre i første omgang. Stævnene i de store norske skibe var meget højere end angriberne, hvilket gav forsvarerne en stor fordel, og de norske besætninger forsvarede deres skibe med ildhu. Efterhånden blev dog skib efter skib "ryddet" fra siderne.

Tagne skibe kastedes los, og angriberskibe rykkede ind på deres plads. Pauser indtraf derved stedvis i kampen. Overlevende forsvarere trak sig tilbage til centerskibene, og faldne angribere erstattedes hele tiden med friske, allierede kræfter. Da Tranen omsider var fjernet, kunne Erik Jarls Jernbarden komme helt ind på styrbords side af Ormen Lange. De faldnes antal var stort på begge sider, og i kampens hede faldt også mange overbord mellem skibene. Det var ikke umiddelbart muligt at entre Ormen på grund af den meget højere lønning, der tilmed blev hårdnakket forsvaret. Situationen var den samme på bagbords side. Ormen Lange var nu det eneste tilbageværende skib, der endnu ikke var erobret. Der opstables da forhøjninger på dækket af Jernbarden, hvorfra de for hånden værende landgangsplanker fældedes over på lønningen af Ormen Lange. Derved blev den krænget en kende ned og samtidig lettere at entre. Angriberne kæmpede sig vej over om bord og med dem, Erik Jarl selv femtende. I krupperummet oppe i agterstavnen stod Olav Tryggveson med sin ypperste bueskytte, 18 årige Einar Tambeskælver. To af dennes pile strejfede Erik Jarl, som derpå dirigerede sine bueskytter imod ham. Da Einar spændte sin kraftige langbue med en tredje pil knækkede buen med et højt smæld. Olav skal angiveligt have spurgt, hvad det var, der brast og fået svaret: "Norges rige af din hånd herre konge". Olav skal derefter have rakt Einar sin egen bue, som dog efter en prøve blev afslået med ordene: "For veg er kongens bue", hvorefter Einar optog kampen med sværd.

Indenbords nedkæmpedes forsvarerne nu fra midtskibs og ud mod stævne-
ne for og agter med ubændig heftighed. Et frygteligt blodbad. Til sidst var kun en lille skare forsvarere tilbage henne i agterstavnen omkring Olav og dennes hirdmand Kolbjørn. Overleveringen siger, at de to til sidst (ikke faldt men) sprang overbord, hver på sin side, for ikke at blive taget til fange. Det er ejendommeligt, at den ellers så forherligende, norske beretning derved lader Olav miste al ære ved at flygte fra sin skæbne. Tidens strenge æresbegreber krævede, at en kriger turde møde sin skæbne, kæmpende i åben kamp, om fornødent til døden, og falde med front imod sin banemand. Det havde alle hans mænd gjort med undtagelse af 6, som sammen med Kolbjørn blev bjærget op af vandet. Selvom Olav var Norges bedste svømmer, gik han i sin tunge ringbrynje til bunds som en sten.

FØLGERNE

Erobringerne fordeltes som aftalt. Ormen Lange tilfaldt derfor Erik Jarl. Skibet havde imidlertid lidt så store skader under kampen, at det "bestandigt sejlede snedt" og ikke kunne styres lige. Han lod det derfor brænde, da han trods alt havde fået det sejlet hjem til Norge.

Sejrherrerne delte Norge imellem sig, og landet blev atter hedensk. Erik Jarl fik de norden- og vestenfjældske områder. Olof Skötkonung fik landområder nord for Götaelven samt fylker i Trøndelag. Dem lod han dog gå videre til sin svoger, Erik Jarls broder Sven. Svend Tveskæg tog Syd- og Østlandet tilbage som dansk område. Han kunne nu med ryggen fri atter vende blikket mod vest, med alt hvad deraf fulgte. Han opnåede til sidst i 1013 at blive den første konge nogensinde over hele England.

Tyra sultede sig selv ihjel af skyldfølelse, samvittighedsnag og græmmelse over at have forårsaget rejsen. Hun og Sigrid Storråde kom på "listen" over kvinder, som efter oldtidens Kleopatra har puffet mærkbart til historiens gang.

SPREDTE SPOR OG TEGN, MÅSKE.

Skjalden Hallfredr Vandræskald samlede i Norge året efter slaget alle autentiske oplysninger til sit store arvekvad om Olav. Han bruger om stedet som set fra Norge almindelige betegnelser: "i syden" (v.6), "syd for havet" (v.4) og "hinsides havet" (v.21). I vers 17 hedder det: "Krigeren lod kampen blive hård på det vide sund (brede sund/bælt) ved holmen" (å vidu sundi holms).

Skjalden Skuli Torsteinson, der selv deltog ombord i Erik Jarls skib "Jembarden", siger: "Da jeg rødfarvede sværdet udfør Svoldr" (fyr Svoldr) og "...vi bar blodige sværd i kampen sydpå udfør Svoldr munding" (Svoldrar mynni).

I Noregs konunga tal (v.25) benævnes stedet "Svoldr bugt" (Svoldrar våg).

I det såkaldte Agrip, et kort islandsk uddrag af, hvad der kaldes "Noregs konunga sögum", hedder det, at kampen stod "fvrir sio landi", udfør Sjælland.

Sammenholdt synes disse udsagn at godtgøre, at kampen stod ved en ø yderst i en bugt af det brede bælt ved Sjælland.

Skjalden Haldór Ókrístni digtede en "flokk" om Erik Jarl. I første vers hedder det: "...bød meget mandskab ud fra Sverige sydpå styrede fyrsten til kamp". Dette må betyde, at kampen ikke stod ved svensk kyst (Øresund), for så skulle han være sejlet "fra Sverige til Helsingborg".

Erindringen om stedets egenskab levede i tiden derefter. I 1132 blev Kong Niels flåde med Magnus på vej fra Jylland til Sjælland tilsvarende overrumplet ved Sejerø og erobret af den senere Erik Emune.

I 1170 blev Esbern Snare angrebet (men forgæves) af henved 40 vendiske skibe, der havde lagt sig på lur ved Sejerø.

I 1850 dukkede en runesten, "Maskestenen" op i Århus. Dens runeindskrift er af eksperter tydet som: "Gunulv og Øgot og Aslak og Rolf rejste denne sten efter deres fælle Full. Han fandt døden østpå på havet, da konger kæmpede".

Stenen menes at referere til Svoldrslaget, (et tre-kongerslag til søs øst på fra Århus?).

I 1858-59 fremkom en betydelig sølvskat fra omkring år 1000 på "en lille banke ikke langt fra den nordre strand, hvor en lille flad sten lå over den". Skatten omfattede bl. a. 143 sølvmonter, hvoraf en del kufiske fra Persien, de yngste fra sidste halvdel af 900-årene. Herudover diverse halsringe, armringe, filigransmykker, fingerring, ørenring, sølvkæder, en thorshammer og brudsolv. Senere endvidere en gedigen guldarmring.

Et skålformet bæltespænde af jern med mønster er fundet i strandvolden på nordkysten.

På sydstranden opdagedes ved århundredskiftet en del grave, hvoraf een med et jernsværd i træskede og nogle med jerndolke.

Ved havnens bygning i 1902 stødte man på store massegrave på den lave forstrand. Oppe ved toppen af brinken ovenover er fundet en "særpræget" gruppe af grave. De døde var dér anbragt med fødderne pegende mod havet, og "gravens placering syntes at give udtryk for tanken, at de døde skulle kunne spejle til havs..."

Stednavnet for brinken ned til bugten på Sejerøs nordside er den dag i dag Svaleklint. De høje, stejle lerbrinker mod havet på øens nordside var da også tidligere hjemsted for meget store kolonier af teist og digesvaler, markant og specifikt for netop dette ene sted, uvilkårligt tankevækkende for en amatør i sprøg og historie!

Spørgsmålet er nu: Kan stedet i sin tid have været kendt som Svaledigerne og givet navn til slaget, som formentlig stod dér udfor, og kan det mere monumentale Sejerø simpelthen have fortrængt det gamle navn, hvis forsvinden jo ellers er aldeles urimelig?

Sligt kan vel ske. Hvem husker mon f.eks. nu hvad Trafalgar Square i London hed før Nelsons sidste sejr, og hvem husker om føje år hvad Kennedy Airport i New York hed før præsidentmordet i Dallas?

Kilder.

C.A. Gyllengranat. Sveriges Sjökrigshistorie. Carlskrona 1840.

H.O. Arnold-Forster. A history of England. London mfl. 1897-1926

Finnur Jonsson. Historisk Tidsskrift. 1910-12.

A. Fabricius. Danmarks Historie. København og Kristiania 1914

H.V. Clausen. Fra Holbæk Amt. Topografisk-historiske skildringer. København 1918.

Martin A. Hansen. Orm og Tyr. Wivel. København 1952.

Palle Lauring. Vikingerne. Schönborgske. København 1956.

T. Ramskou. Danmarks Historie. Politiken. 1962.

Danmarkshistoriens hvornår skete det. Politiken. 1966.

Årbog for historisk samfund for Holbæk Amt. 1973.

Th. Froncek. The Northmen. Time-Life international. 1974.
Kurt Sørensen. Sejerø. En historisk oversigt. Ursula. 1984.
Mikkel Heede. De historiske sten. Kronik.
Else Roesdahl. Vikingernes Verden. Gyldendal. 1987-94.
Geodætisk Institut. Topografisk Atlas 1982. bl. 30.

SVENDBORG VÆRFT A/S

anbefaler sig igen med nybygning,
ombygning og reparation af skibe.

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN

"FUNDER RAPPORTEN"

BAGGRUND

Den 27. april 1995 drøftede Folketinget situationen for dansk skibsfart. Anledningen var følgende forespørgsel til Erhvervsministeren:

"Hvad agter ministeren at foretage sig for at bevare Danmarks status som søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene?"

Spørgsmålet til ministeren foranledigede, at der blev nedsat et udvalg bestående af medlemmer fra handelsflådens organisationer og med Søfartsstyrelsens direktør, Torkild Reedtz Funder, som formand.

Udvalget skulle inden den 1. marts 1996 fremkomme med forslag til, hvorledes Danmark fortsat kan bevare sin status som betydende søfartsnation med danske besætningsmedlemmer om bord i skibene, idet der skulle lægges vægt på konkurrenceforholdene, **fremtidige uddannelser** og fastholdelse af DIS som kvalitetsregister.

DEN FREMTIDIGE OFFICERSUDDANNELSE (store skibe)

I Danmark har søværnet i mange år uddannet officerer i overensstemmelse med de retningslinjer, der er gældende for handelsflådens officersuddannelser. Det er derfor interessant at se lidt nærmere på nogle af de anbefalinger, Funder Udvalget er fremkommet med f.s.v.a. de fremtidige officersuddannelser i handelsflåden:

"Udvalget finder ..., at de to officerslinier bør have et fælles forløb, indtil eleverne har opnået rettigheder som vagthavende såvel på broen som i maskinen".

"Dette uddannelsesforløb bør bestå af et indledende skoleophold, hvor eleverne opnår en faglig kunnen svarende til summen af indholdet i det eksisterende 5

måneders søfartsskoleophold for bl.a. styrmandsaspiranter og den etårige værkstedsskole for maskinaspiranter".

"Herefter skal eleverne gennemgå praktiktid til søs, hvorunder han bl.a. skal erhverve sig kvalifikationer for et brovagtsbevis (regel II/4). Praktiktiden skal have en sådan længde, at eleven efter at have gennemgået en efterfølgende teoretisk uddannelse til **enhedsofficer** straks kan få de nødvendige sønæringsbeviser".

"Den teoretiske uddannelse til enhedsofficer skal give den teoretiske baggrund for udstedelse af bevis som vagthavende såvel på broen (regel II/1) som i maskinen (regel III/1). Det er imidlertid vigtigt at understrege, at det gymnasiale adgangsniveau skal udnyttes, så de enkelte discipliner, hvor det er hensigtsmæssigt med henblik på den videre teoretiske uddannelse, allerede her gives et niveau, der ikke kun dækker de krav, der stilles for udstedelse af ovennævnte beviser".

(...)

"I løbet af fartstiden som enhedsofficer bør den enkelte gøre op med sig selv, om han i det videre forløb primært vil satse på navigator- eller maskinmestervejen, idet de to linier nu splittes op. For begges vedkommende bliver der tale om et skoleophold, der fører frem til eksaminer mindst på et niveau svarende til de eksisterende eksaminer som skibsfører eller maskinmester".

"Efter bestået eksamen har man kvalificeret sig til at bestride en stilling som juniorofficer på broen eller i maskinen. De som enhedsofficer opnåede rettigheder som vagtgående såvel på broen som i maskinen er bevaret og bør udnyttes. Den nautiske juniorofficer kan altså gå vagt i maskinen, ligesom den maskinuddannede juniorofficer kan gå vagt på broen. Det bør sikres, at denne mulighed for alternering også bliver anvendt i stillinger som juniorofficer, for at de erhvervede rettigheder på grund af manglende udnyttelse ikke fortabes".

"Efter erhvervet fartstid som juniorofficer kan den nautisk uddannede tiltræde en stilling som navigationschef (overstyrmand). Den maskinuddannede kan tiltræde en stilling som 1. mester (regel III/2) og efter yderligere fartstid som vedligeholdelseschef (regel III/2) (maskinchef)".

(...)

"Selvom officeren principielt vælger linie efter tjeneste som enhedsofficer, er det vigtigt, at den enkelte ikke bliver fastlåst. Der bør derfor gives mulighed for gennem tillægsuddannelse at skifte linie. D.v.s. at vedligeholdelseschefen skal have mulighed for at erhverve de nødvendige kvalifikationer for at blive skibschef, ligesom navigationschefen gennem tillægsuddannelse bør kunne erhverve sig de som vedligeholdelseschef nødvendige kvalifikationer".

"Udvalget forestiller sig, at den samlede uddannelsestid frem til at kunne tiltræde stilling som navigationschef eller 1. mester bliver af størrelsesordenen 7 år. Udvalget har overvejet længden af de forskellige elementer heri, men ønsker at begrænse sig til at udstikke principperne for fremtidige uddannelser, idet det forudsættes, at Søfartens Uddannelsesråd og Uddannelsesrådet for Maskinmesteruddannelsen forestår den nærmere tilrettelæggelse".

HVAD GØR SØVÆRNET ?

Som tidligere nævnt har søværnet hidtil uddannet sine officerer i overensstemmelse med de civile retningslinier, så både skibsfører- og maskinmesteruddannelsen i søværnet er civilt kompetencegivende. Funder-rapporten kan derfor få betydning for søværnets officersuddannelser og for anvendelsen af officererne i skibene, såfremt det besluttes at følge rapportens anbefalinger.

Under alle omstændigheder vil der i givet fald skulle tages stilling til, hvorvidt søværnet fortsat vil følge de civile standarder på området. Dette spørgsmål har ofte været diskuteret i relation til uddannelseslængde, men der er efter min opfattelse god ræson i, at søværnet som ordensmagt til søs, udruster sine officerer med samme navigatoriske og tekniske kundskaber som de øvrige brugere af vandvejene.

Funder-rapportens evt. indflydelse på søværnets officersuddannelser m.m. bør klarlægges hurtigst muligt m.h.p. at skabe et nuanceret og gennemtænkt beslutningsgrundlag så betids, at søværnet i givet fald kan omlægge uddannelserne samtidig med de civile søfartsuddannelser.

Det vil i den forbindelse være relevant at starte den tankeproces op her i Tidsskriftet. Jeg har derfor bedt fire udvalgte kolleger med hver deres berøringsflade til søværnets officersuddannelser om at reflektere over Funder-rapportens anbefalinger i næste nummer af Tidsskrift for Søværnen. Andre bidrag i relation til dette vigtige emne er naturligvis også velkomne.

(NCW)

Forfatteren forretter tjeneste som kursusleder ved Forsvarsakademiet, hvor nedenstående artikel bl.a. har været anvendt som udgangspunkt for et nyligt afholdt totalforsvarsseminar.

SIKKERHEDSPOLITISK SITUATIONSRAPPORT med en vurdering af konsekvenser for fremtiden

*af
kommandørkaptajn K.P. Hansen*

INDLEDNING

Vi lever i en tid, hvor forandringer mere er reglen end undtagelsen. Forandring har været kendetegnet for hele dette århundrede, og vor befolkning udsættes for et stadigt større forandringspres på især de tekniske, sociale og kulturelle områder, og siden 1991 har ændringer og udvikling også markant præget de sikkerhedspolitiske og strategiske områder.

På trods af, at danskerne modtager en relativt langvarig folkeskoleuddannelse og må betegnes som en generelt veluddannet befolkning, synes der at være en tendens til at miste overblikket eller også forhindrer det politiske liv og medierne, der gerne dyrker enkeltsager, at overblikket etableres, fastholdes og udbredes.

Eksempler på ændringer i vort udenrigspolitiske grundlag er spørgsmålene om NATO's og den Europæiske Unions udvidelse og hele politiske mandat, der forekommer lige så uafklarede, som så væsentlige indenrigspolitiske spørgsmål som f.eks. danskernes møde med helt anderledes kulturer.

Andre eksempler på forandringer er syd-østeuropæisk og asiatisk organiseret kriminalitet, der hyppigt refereres af formiddagsbladene, og dermed giver danskerne et billede af en ny og uønsket verden.

Hvem styrer alt dette eller styrer det sig selv, som en uundgåelig skæbnebestemt udvikling, som vi blot har at acceptere og følge?

Fremtiden kan man i følge fremtidsforskere selv vælge ved aktivt at gå ind i valget af en sådan.

Denne artikel vil kortfattet skitsere den sikkerhedspolitiske situation, der synes at rumme både muligheder og potentielt kaos og som derfor kræver en aktiv styring fra bl.a. Danmark, NATO, EU, FN m.v.

Artiklen vil ligeledes søge at udvide det gængse sikkerhedsbegreb fra det militære til et mere omfattende socialt-militært sikkerhedsbegreb, der vil stille nye og store krav til politisk planlægning af tværdepartemental natur. Artiklen er baseret på åbne og uklassificerede kilder og har til hensigt at gå hele kompas-set rundt for at se, hvad der rører sig i Europas grænseregioner.

Der indledes med Den Russiske Føderation, der uanset sine grænse- og økonomiproblemer stadig er en atommagt med en stor befolkning.

Kontrollen over og potentiel spredning af de tidligere sovjetiske masseødelæggelsesvåben er af yderste vigtighed for hele den vestlige verden, ligesom den russiske befolknings levevilkår er afgørende for stabiliteten i Rusland og dermed også for Europa, herunder betragtes konflikten i Kaukasus. De russiske konventionelle styrkers militære potentiel resumeres og der skitseres en vurdering af "Hvad kan Rusland militært set".

Derpå betragtes ulandenenes tilbøjelighed til at anvende relativt meget store beløb på militær oprustning og på konflikter, samt misforholdet mellem befolkningsvækst og ressourcevækst generelt og i Mellemøsten og Nordafrika ses der mere specifikt på de demografiske og militære udviklingstendenser, der vurderes at kunne føre til konflikter.

Fundamentalismen er frustrationens våbendrager og er derfor nødvendig at beskrive. Derpå følger vurderinger af Mellemøstens og Nordafrikas militære potentiel.

Balkankonflikten har givet anledning til forundring og magtesløshed, og der gives korte redegørelser herfor, hvilket alt i alt udmøntes i en liste indeholdende de potentielle risici, som resterne af øst-vest konflikten og den gryende nord-syd konflikt udsætter den vestlige verden for.

På dette grundlag betragtes NATO's strategi, og der ses på koncept- og materieludviklingen i USA og i NATO's europæiske del og artiklen afsluttes med et bud på dansk forsvars og totalforsvars fortsatte udvikling i overensstemmelser med den nuværende danske udenrigspolitik, NATO strategi og de af forfatteren fremdragne risici.

Imidlertid må forfatteren afslutningsvis konkludere, at hverken Danmarks eller NATO's forsvar giver sikkerhed mod følgerne af overbefolkning og ressourceknaphed, dertil kræves at helt anderledes tværgående sociale og økonomiske midler, herunder frihandelsaftaler m.v., stilles til rådighed for de resourcesvage nationer.

Artiklen er skrevet som et resumé af et betydeligt kildemateriale, der har været til forfatterens rådighed, og der er medtaget - i opremsningsform - mange

data, således at læseren selvstændigt vil kunne danne sig et indtryk af forholdene. Artiklen bevæger sig således fra det sikkerhedspolitiske og strategiske niveau - uden om forsvarskonceptniveauet - til det materielle niveau, idet der undertiden foretages enkelte niveauspring for at understrege vigtige begivenheder eller operative erfaringer.

GENERELLE BETRAGTNINGER

Danmark er som bekendt placeret geografisk midt i Europa med ca. 17 - 1900 km til Nordkap - Moskva - Middelhavet og Island og Danmark ligger handelsmæssigt fordelagtigt placeret ved to krydsende handelsveje, den Skandinaviske-Europæiske, der er nord-syd orienteret og den Baltiske-atlantiske, der er øst-vest orienteret. Denne beliggenheds strategiske og økonomiske muligheder og problemer er velkendte for de, der er bekendte med Nordens og Baltikums historie og skal kun medtages her, fordi den er en faktor man i denne sammenhæng altid må betragte og regne med.

Med Warszawapagtens og Sovjetunionens opløsning, østersøflådens betydelige reduktion og tilbagetrækning af de russiske styrker fra de baltiske lande, Polen og det tidligere Østtyskland, er der nu tale om et geostrategisk område, herunder et indhav, hvor ingen af de tilgrænsende nationer kan udøve særskilt dominans. Østersøen er blevet et ægte "Fredens hav" og anvendes i stigende grad af den skibsfart, der er resultatet af den økonomiske udvikling, der har fundet sted siden 1991.

Danmarks beliggenhed mellem Østersøen og det åbne hav er derfor for tiden karakteriseret af øget handel og dermed fortjeneste og i langt mindre grad karakteriseret af strategisk risiko, så længe medlemskabet af Alliancen består.

UDVIKLINGEN I DEN RUSSISKE FØDERATION

Udviklingen i Rusland og i det russiske statssamfund og dets nabolande er afgørende vigtig for Vesteuropa, fordi føderationen med sin store befolkning, sin miljømæssige belastning og sit våbenarsenal ved en evt. opløsning af regionens styrende, politiske strukturer ville udgøre en potentiel risiko for i første række de europæiske stater.

Uanset reduktionen af det militære magtapparat, fremstår Den Russiske Føderation fremdeles som en overoprustet atommagt, der umiddelbart giver anledning til bekymring inden for fire problemområder:

- Stabilisering af befolkningernes levevilkår
- Spredning af masseødelæggelsesvåben
- Konflikten mellem centralmagten og grænseregionerne på begge sider af statsgrænserne
- Kommando og kontrol over atomvåbnene.

Med hensyn til det første problemområde blev det tidligere Sovjetunionen efter august 1991 opdelt i et føderalt Rusland og et antal selvstændige stater, og ingen af disse to grupperinger har været politisk eller økonomisk stabile. Der har været naturlig tvivl om den politiske magts fordeling og om de politiske processer både i Den Russiske Føderation og mellem denne og de nye uafhængige nationer, der har vist sig alligevel ikke at være reelt uafhængige på grund af betydelige forsyningsmæssige, økonomiske og militære bindinger til Moskva. For så vidt angår den længe ventede stabilisering af den russiske befolknings levevilkår - der som forudsætning betinger en vis politisk orden - vurderer åbne kilder 1), at Rusland omsider er i færd med at trække sig lidt væk fra den politiske og økonomiske afgrund, man har kigget ned i siden 1991.

For første gang i fem år er der længe ventede optimistiske økonomiske meldinger fra Rusland, efter at bruttonationalproduktet siden 1989 er faldet med ca. 50%. Det antages, at der i 1996 vil være en lille positiv økonomisk vækst. Behovet herfor accentueres yderligere af det forhold, at der nu vurderes at være 15 millioner indbyggere, der lever under fattigdomsgrænsen, og 6 millioner indbyggere angives at være hjemløse eller institutionsanbragte. En negativ side af opløsningen af den tidligere kommunistiske kommandoøkonomi har været etableringen af en sort undergrundsøkonomi, herunder en organiseret kriminalitet, der grænseoverskridende rækker ind i Vesteuropa i et ikke oplyst netværk.

Den politiske udvikling vurderes således som mere og mere stabil; måske ikke som et demokrati, men så dog som et oligarki. I denne forbindelse vurderer Janes Intelligence Review, at valgene til det russiske parlament og til præsidentposten her i forsommeren 1996 - uanset udfaldet - ikke vil ændre det forhold, at selv kommunisterne har accepteret de fleste af de reformer, der er udgået fra Moskva siden 1991. 1).

Med hensyn til det andet umiddelbare problemområde, spredningen af masseødelæggelsesvåben eller overførsel af "know how" fra Rusland til interesserede købere, findes der i uklassificerede kilder kun meget lidt tilgængeligt materiale.

Masseødelæggelsesvåben vurderes imidlertid på forskellig vis at finde vej til i første række Mellemøsten og Libyen og vil ganske kort blive omtalt nedenfor under behandlingen af disse regioner, men omfanget af leverancerne forekommer i øvrigt begrænset.

Det tredje problemområde er det russiske riges konflikter med regioner inden for føderationens grænse, samt potentielle konflikter med Ruslands mange tilgrænsende stater.

Den russiske ledelse anskuer traditionelt og naturligt grænsekonflikterne fra centrum af det russiske rige, Moskva, og det hævdes, at forholdet mellem centralmagten og de ydre regioner holder kimen til kommende konflikter i Den Russiske Føderation. 2). Generelt gælder det, at de mindre nationer, der grænser op til Den Russiske Føderation er bekymrede over, hvilke handlinger dette store land kunne finde på at iværksætte.

Dette gælder måske især Estland, Letland og Litauen, der i drøftelser herom kan virke endog meget pessimistiske med hensyn til bedømmelsen af den store nabos hensigter.

Polakkerne virker derimod mere fortrøstningsfulde, hvilket overvejende hidrører fra den sikkerhed dette lands betydelige militære styrker giver den polske nation, og dette gælder også, selvom Hvide Rusland atter genindtræder i Den Russiske Føderation, der hermed atter får fælles grænse med Polen.

De ydre regioner af føderationen består af en blanding af områder, der i forhold til Rusland enten er loyale partnere eller ønsker selvstyre. Enkelte regioner optræder som egentlige fjender og oprørere. Disse sidste findes mod syd i Kaukasus, der består af ni mindre regioner og etniske enklaver, hvor Tjetjenien er den p.t. mest kendte.

I Kaukasusområdet findes forskellige etniske grupperinger, og området har tidligere også været den historiske grænse mellem islam og kristendommen, hvilket stedse har medført brydninger mellem folkeslag, der tilhører de forskellige religioner, kulturer, racer og sprog. Dette forhold kan i øvrigt også iagttages på Balkan, i Mellemøsten og begyndende i Europa.

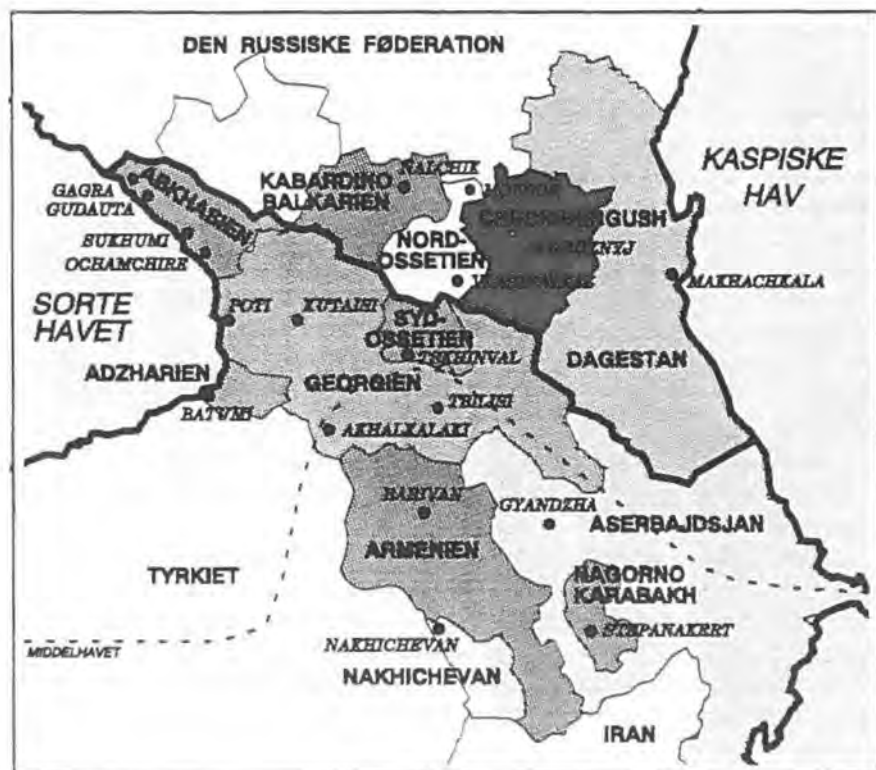
Regionen nordøst herfor har Kasakhstan som den dominerende magt, der formelt er uafhængig af Rusland, men endnu er værtsnation for de under russisk kontrol værende fremføringsmidler til strategiske atomvåben.

Den østligste stat i Kaukasusregionen, Adserbadjan, fortsætter med at udvikle sine relationer til den islamiske verden og ud for Adserbadjans hovedstad Baku, i det Kaspiske Hav, ligger et af verdens rigeste olie- og gasfelter, der med Adserbadjans uafhængighed ikke længere er tilgængelig for den Russiske Føderation.

Syd herfor ligger Usbekistan og grænsende til Kina finder man Kirgisistan og Tadsjikistan, hvori der foregår en af vesten næsten uopdaget borgerkrig.

Den mest kendte konflikt i området er dog krigen i Tjetjenien, der ikke kun er en regional stabiliseringsoperation, men også en krig i Den Russiske Føderation om olieindvinding, raffinaderier og pipelines. 3). Således var russiske tropper - ved den russiske interventions begyndelse - instrueret om at sikre sådanne

olieinstallationers fortsatte drift. Ved den russiske offensivs begyndelse produceredes 17 - 19 millioner tons pr. år i regionen, og i den forbindelse antages det, at den nu afdøde præsident Dudajev i årevis har anvendt pipelinesystemet som indtægtskilde for Tjetenien, ligesom olieindkomsterne her antages at finansiere bl.a. 6000 lejesoldater indsat i den nuværende krig mod Rusland.



Kaukasus, i den russiske føderation, består af ni forskellige politiske regioner og etniske enklaver.

Transkaukasus syd herfor: Georgien, Aserbajdsjan og Armenien er selvstændige stater af blandet religiøs og etnisk karakter.

Alt i alt en krudttønde.

Ruslands angreb på Tjetenien skulle ligeledes tjene til, at republikken Dagestan ikke skulle fostre ubehagelige selvstændighedstanker. Dagestan er

beliggende øst for Tjetenien og besidder 2/3 af Den Russiske Føderations Kaspiske kystlinje, og kunne ved selvstændighed unddrage føderationen en senere brug af de massive oliereserver, der findes i denne del af det Kaspiske hav.

Øst herfor og indtil Stillehavet har det russiske statssamfund fælles grænse med Kina, herunder Mongoliet, og heller ikke denne grænse er uden problemer idet Kinas nye selvsikre, nærmest hensynsløse og militært funderede udenrigspolitik også er en kilde til russisk bekymring.

På baggrund af de nedenfor anførte reducerede russiske styrker vurderes det, at problemerne med Den Russiske Føderations lange sydgrænse kan beskæftige den rådige del af det russiske militære magtapparat i den korte fremtid vi kalder "Den overskuelige". En konsekvens heraf må være, at Rusland alene af denne årsag vurderes at være interesseret i et fredeligt naboskab til de øvrige naboer, herunder især til Centraleuropa, de baltiske randstater, Finland og Norge. Imidlertid er en stringent, logisk ageren på den internationale politiske scene ikke Ruslands stærke side, og gammelkommunistiske officerskredse omkring centralmagten argumenterer for en genoptagelse af den kolde krig, herunder for en genbesættelse af de Baltiske stater. 4)

Uanset den russiske hærs ringe tilstand (se nedenfor) er netop de baltiske landes militære systemers kampkraft så ringe, at et militært eventyr kunne virke tillokkende på gamle kommunister og imperialister i Moskva, der kunne tænke at nedtone effekten af den vestlige verdens reaktioner på en geninvasion.

Situationen er derfor først og fremmest potentielt ustabil ved Ruslands grænse til de baltiske lande.

Det fjerde og sidste problemområde, er kommandoen over og kontrollen med det tidligere Sovjets strategiske atomvåbenarsenal. NATO havde som bekendt og har stadig tre atomslagstyrker, nemlig den amerikanske, den franske og den engelske, hvilket præsenterede den daværende Sovjetunion med det strategiske problem, der lå i, eventuelt at skulle konfronteres med to uafhængige atomslagstyrker, idet den engelske - som bekendt - var integreret med den amerikanske.

Dette forhold blev efter 1991 et endnu større men modsat rettet strategisk problem for NATO, idet Sovjetunionen i dette år omdannedes til en Russisk Føderation med atomvåben samt til yderligere de nye, uafhængige atommagter: Ukraine, Kazakhstan og Hvide Rusland. Der opstod som en følge heraf tvivl om, hvorledes man kom videre med de dengang påbegyndte forhandlinger vedrørende reduktioner på atomvåbenområdet, ligesom forhandlingerne om styrkereduktioner på det konventionelle område en overgang mødte vanskeligheder.

Det var endvidere problematisk for vesten at stå over for fire atommagter, hvorfor man enedes om en tilbageføring af alle tidligere sovjetiske atomvåben til

den Russiske Føderation, således at kommando- og kontrolspørgsmålet formelt og reelt var under den russiske præsidents embedsførelse. Der har således foregået både en omdeployering og en reduktion af det tidligere sovjetiske atomvåbenarsenal.

Kilder - der baserer sig på data udsendt i april 1995 af START I deltagerlandene USA, Rusland, Hvide Rusland, Kasakhstan og Ukraine - viser således, at det tidligere Sovjetunionen afmonterer sit atomvåbenarsenal hurtigere end USA, og tendensen går i retning af at flytte mobile leveringssystemer, herunder de strategiske bombefly Bear H, tilbage til Rusland. 5)

Det samlede tidligere sovjetiske strategiske atomvåbenarsenal medio 1995 fremgår af nedenstående tabel:

Atomvåbenarsenal medio 95	RUSL	UKRA	KASA	HVRU	Tidl. Sovjet
ICBM	773	176	104	36	
Tilh. sprænghoveder	3.762	1.240	1.040	36	
Ubådsb. ballistiske missiler	728				
Tilhørende sprænghoveder	2.560				
Strategiske bombefly	95	46			
Tilh. våbenlast i spræng.	595	354			
Fremføringsenheder, i alt	1.596	222	104	36	1.958
Sprænghoveder i alt	6.914	1.594	1.040	36	9.384

RUSL = Rusland, UKRA = Ukraine, KASA = Kasakhstan, HVRU = Hvide Rusland

I Ukraine blev bestræbelserne med at tilbageføre dette våbenarsenal inden for Ruslands grænser hjulpet på vej med bl.a. en donation på 205 mill.\$ fra USA, under den såkaldte "Nunn-Lugaraftale". Aftalen har til formål at deaktivere og senere fjerne de strategiske missiler fra Ukrainsk territorium.

Senere skal de atombombebevæbnede bombefly, der er tilfløjet fra Kasakhstan videredeployeres til Rusland og Ukraine vil herefter ikke besidde atomvåben.

I Kasakhstan er der planer om at alle ICBM'er her skal være elimineret pr. foråret 1997, heraf blev 90 af 104 siloer nedlagt med udgangen af 1995.

The Military Balance 1995-96 af januar 1996 anfører, at restbeholdningen i Kasakhstan andrager 48 SS-18, men at alle sprænghoveder er ført til Rusland.

I Hvide Rusland var planlagt at ICBM'er skulle være trukket tilbage til Rusland pr. 25 juli 1995, imidlertid er det kun bekræftet, at alle sprænghovederne er

fjernet, medens der endnu står 18 SS 25 ICBM tilbage på Hviderussisk territorium.

Konkluderende om kommando- og kontrolproblemerne kan siges, at udsigterne til at reducere de 4 russiske atommagter til een alt i alt forløber godt, og kommando- og kontrol problemet vedrørende de russiske nationers nukleare styrker nu også i praksis ser ud til at blive løst.

Yderligere reduktioner i de tidligere Sovjetrepublikker

Det tidligere sovjetiske atomvåbenarsenals fremtid er alene kendetegnet af reduktioner, idet det kan konstateres at produktionen af missilbærende, atomdrevne ubåde ophørte i 1990 og at udfasningen af ældre både med tidligere sovjetstatus har andraget 14 enheder. Strategiske bombefly produceres ikke mere og der er udfaset 37 sådanne siden 1990.

ICBM produceres kun i en version (SS-25) med ganske få om året og der er udfaset 378 missilsiloer siden 1990.

Antallet af sprænghoveder, der er elimineret i Rusland andrager således ca. 1.000 i alt, men der er ca. 9.000 tilbage.

START I-traktaten blev ratificeret den 5. december 1994 og trådte derpå i kraft. Aftalen kræver, at Rusland og USA hver skal reducere de strategiske fremføringsenheder til 1600 stk. med i alt 6000 sprænghoveder, og i START II aftalen - som endnu ikke er blevet ratificeret - går man videre således at hver af parterne inden år 2003 skal ned på mellem 3000 - 3500 sprænghoveder. 7).

Konklusionen er, at Rusland i en overskuelig fremtid fremstår som en global atommagt, der vil kunne være i stand til teknisk set at true og udøve alvorlig atomar pression mod en hvilken som helst nation, der ikke alliance-mæssigt beskyttes af eller selv råder over sådanne strategiske atomvåben.

Den samlede konklusion vedrørende de umiddelbare og primære problemområder, der er betragtet ovenfor er, at det er gået bedre end mange kommentatorer og institutioner havde frygtet, og at der synes at være grundlag for en yderst behersket optimisme m.h.t. en yderligere stabilisering af Rusland og Den Russiske Føderation i retning af en forudsigelig og stabil partner.

Den Russiske Føderations væbnede styrker

Det vil være umuligt at forlade den Russiske Føderation uden at se på værnens nuværende status, først betragtes den tidligere så imponerende hær.

Hæren:

Hæren er reduceret fra i sovjettiden at være på mellem 3,5 - 4,0 mill. mand til i dag at være på 670.000 mand. Den er karakteriseret ved førings- og materielproblemer af en betydelig størrelse. Mandskabsbehandlingen er fremdeles kritisabel; officerernes og familiernes vilkår er ofte dårlige. Prestigen, der tidligere omgærdede tjenesten i hæren såvel som i værnene i øvrigt er bortfaldet.

Der er rapporter om regiment, hvor mandskabet kun ligger på 200 - 300 mand p.g.a. udeblivelser, hvilket betyder, at sådanne regiment er bemannet med 10 - 20 % af fuld styrke. Under overskriften "Russia's rotten army" beskriver Janes Intelligence Rewiev at kriminalitet, udeblivelse, sygdom og lønproblemer er udtalte og konkluderer, at hærens operative beredskab er brudt sammen og at regeringen dermed tvinges til at støtte sig til indre sikkerhedsstyrker, hvis demokratiske sindelag i øvrigt er mere tvivlsomt.8)

Der er derfor fremkommet tanker om indførelse af stampersonel for at tilføje hæren professionel kvalitet, og det antages, at der nu er mellem 170.000 - 300.000 ansatte på korttidskontrakter.9)

De krigsmæssige operationer i Tjetenien var og er dårligt planlagt, tilrettelagt og udført. Der er gentagne meldinger om dårlig ledelse og koordination af styrkerne. Alt i alt synes den russiske hær for tiden således kun at have evne til begrænset eller meget begrænset krigsførelse.

Flyvevåbnet:

Problemerne i Ruslands flyvevåben blev understreget af den taktiske støtte eller mangel på samme, der blev leveret til hæren under operationerne i Tjetenien især f.s.v. a. områderne:

- Kontinuerlig kampindsats
- Generel kampeffektivitet
- Professionalisme.

Vedrørende det sidste område, den manglende professionalisme angiver den internationale luftfartspresse følgende problemer 10):

Mangel på moral, problemer i det taktiske træningssystemets opsætning, udstyrets pålidelighed og højere hovedkvarteres påtrængende indblanding i dag-til-dag flyveoperativ virksomhed. Der nævnes ligeledes et overvældende papirarbejde og bureaukrati på enhedsniveau samt problemer med flyvesikkerheden under realistisk fredstidstræning. Endvidere anføres værnepligtssystemets utilstrækkelighed samt faldet i den prestige, der tidligere omgærdede tjenesten i

Sovjetunionens flyvevåben. Hertil kommer at antallet af flyvetimer nu er nede på 25 timer pr. år for de ældre piloter, der overhovedet opretholder operativ status, hvilket tillige med kritisk mangel på brændstof og udbredt mangel på vedligeholdelsespersonale og reservedele, nedsætter den operative formåen i alvorlig grad.

Endvidere er de russiske flyoperative styrker væsentlig reduceret i omfang, idet opløsningen af Sovjetunionen medførte at andre stater end Rusland overtog 50 % af flyvestationer og 40 % af alle militære luftfartøjer, herunder mistede Rusland 37% af sit bedste jagerfly MIG-29, Fulcrum.

Flyvevåbnet er således i en krisetilstand og magre år venter fremme.

Imidlertid har lederne i flyvevåbnet konstateret, hvilke problemer de har, og de har endvidere angivet hvilke tiltag, der skal til for at redde det russiske flyvevåben.

Med en passende tilførsel af kvalificeret personel og økonomiske midler vil dette værn atter kunne genvinde sin operative militære effekt, men for tiden er det en skygge af sig selv.10)

Flåden:

Også i Ruslands flåde vurderes det at stå sløjt til. Det ser således ud til at hovedparten af den russiske flåde er af begrænset operativ værdi p.g.a. mangel på forsyninger og økonomiske ressourcer. Mange steder er der mandskabsmangel ikke mindst p.g.a. mangel på værnepligtige.11)

I Nordflåden er der rapporter om, at følgende aktivitet finder sted:

- De atomdrevne undervandsbåde udfører et øvelsesprogram, der minder om tidligere tiders og vedligeholder således det operative stade.
- Antallet af overfladeenheder, der opretholder operativ status er begrænset til 12 - 14 jagere/fregatter, der angiveligt kun sejler få dage pr. kvartal.
- Nyere store missilkrydsere ligger oplagt (OSLON-klassen)
- KRESTA og KASHIN-klasse missiljagere ser ud til at være helt udfasede.

I østersøflåden er antallet af enheder stærkt reduceret og den operative værdi tillige reduceret, ligesom der her er rapporter om, at familier tilknyttet besætningen bor ombord.

I Middelhavet er "5. Eskadra" helt forsvundet. 12).

Den russiske flåde er således stærkt reduceret, 13) men en våbenart synes især at have et betydeligt restpotentiale, og dette findes i Ruslands u-bådsflåde, hvis styrketal angives til 183 u-både, heraf 138 taktiske. 14) Der findes således nu 13 nyere u-både af AKULA-klassen, og der bygges fremdeles til klassen, der

angiveligt fremfører et undervandsmissil, som er rapporteret at have en hastighed på 200 knob.

Det russiske marineinfanteri består fortsat og har en mandskabsstyrke på 15.000 mand opstillet i en division og tre brigader, ligesom det russiske marineflyvevåben fremdeles opretholdes og i lighed med tidligere er inddelt i fire flådeflystyrker med godt 700 kampfly og 250 helikoptere bemanded med antageligt 30.000 personer i alt.

Der foreligger ingen vurderinger af operativ formåen f.s.v.a. disse to sidste styrker.

Det kan således konkluderes, at den russiske overfladeflåde for tiden reduceres til en flåde primært egnet til kystnære forsvarsoperationer, men at flådeflyvevåbnet og marineinfanteriet består samt at ubådsflåden antages at have en væsentlig kampevne.

Den samlede vurdering må derfor være, at de russiske konventionelle styrker alt i alt ikke for tiden er klar til offensive, mobile operationer på strategisk niveau, men at styrkeprojektion, herunder fremføring af marineinfanteri dog er en mulighed imod en forsvaret kyst i den tredje verden.

Mod NATO, som vi kender Alliancen i dag, vil sådanne operationer ikke med succes kunne lade sig gøre.

De russiske sikkerhedstjenester:

Det er vigtigt at notere sig, at KGB og andre tjenester efter et kortvarigt fald er tilbage med økonomi og magt som i de "Gode gamle dage" og disse er ej under ægte demokratisk eller organisatorisk tydelig kontrol. Boris Jeltsin synes at støtte sig på disse gamle tjenester i et vist omfang.

Sammenfattende konklusion vedr. udviklingen i Den Russiske Føderation

- Rusland og de russiske stater er uanset positive udviklingstendenser endnu ikke fuldt ud stabiliserede og migration kan således ikke udelukkes.
- I Rusland findes et veludviklet økonomisk anarki og området genererer organiseret grænseoverskridende kriminalitet, bl.a. rettet mod Vesteuropa.
- Rusland vurderes at have en betydelig kontrol over sine masseødelæggelsesvåben, men eksport af især "know how" kan ikke udelukkes.
- Rusland fremstår fremdeles som en stærkt oprustet atommagt, der alene af denne grund må respekteres og behandles som en stormagt.
- Ruslands konventionelle militære styrker vurderes ikke med succes at kunne indsættes i strategisk omfang mod NATO, men kan dog udføre regionale grænseoperationer.

UDVIKLINGSLANDENE OG KRIGSFØRELSE

I åbne kilder anføres det, at der i 1994 fandt 30 væbnede konflikter sted, de fleste, langt de fleste i udviklingslandene.¹⁰⁾

Modtageren af Nobels fredspris for 1987 Oscar Arias, tidligere præsident af Costa Rica, udtalte for nyligt bl.a.: "Vi må spørge os selv hvorfor de fleste af disse konflikter finder sted i U-landene, og hvorfor næsten alle synes at være indre konflikter. Væbnet konflikt i vor tid udspringer oftest af uudholdelig fattigdom, mangel på udvikling af menneskerettigheder, udvikling af overdreven militarisme og mangel på tolerance". Han udtalte videre, at U-landene samlet er den største modtager af den eksisterende våbeneksport, og at væksten i våbenindkøbene synes at fortsætte og at udviklingslandene i 1995 brugte tilsammen fire gange mere på militæret (220 milliarder \$) end de modtager i udviklingshjælp.

Oscar Arias fortsatte med at påpege, at 12 % af udviklingslandenes årlige militære budgetter kunne betale for sundhedsplejen af hele verdens befolkning, herunder vaccination af alle børn, afskaffelse af underernæring og tilgang af rent drikkevand til alle, og at 8 % af det samme budget - gennem udførelse af verdensomspændende familieplanlægningsarbejde - kunne stabilisere væksten i verdens befolkning ved år 2015.

Og endelig afsluttede nobelpristageren med at påpege, at 4 % af ovenstående militære budgetter vil kunne reducere analfabetisme til 50 % af dagens niveau, herunder uddanne kvinderne i den 3. verden til samme niveau som mændene.

Dette sidste er måske nøglen til U-landenes udvikling overhovedet. 15).

Mellemøsten og Nordafrika

Befolkningernes vækst

Nobelpristagerens tal har det ikke umiddelbart været muligt at bekræfte, men sammenhængen mellem ressourceknaphed og kampen herom i udviklingslandene er klar. Der findes naturligvis også en række andre konfliktårsager af etnisk, religiøs eller af revanchistisk karakter, herunder stedfortræderkrige, der hidhører fra den gamle bipolar verdens, men det vurderes dog at stedfortræderkrige er på retur. Imidlertid forværres i store dele af verden forholdet mellem befolkningernes størrelse og de til rådighed værende ressourcer. Dette forhold er til overflod særdeles udtalt netop sydøst og syd for Europa, hvor sådanne pro-

blemer tydeligst optræder i Mellemøsten og Nordafrika, og her vurderedes at være de væsentligste årsager til social uro og islamisk fundamentalisme, med deraf følgende terror og migration fra regionen.

I Mellemøsten vokser befolkningen hurtigere end i Kina, Indien eller Sydamerika, og det mellemøstlige folketal (excl. Israel), der i dag andrager 126 millioner indbyggere, vurderes hen imod år 2020-25 at ville vokse til ca. 355 millioner indbyggere.

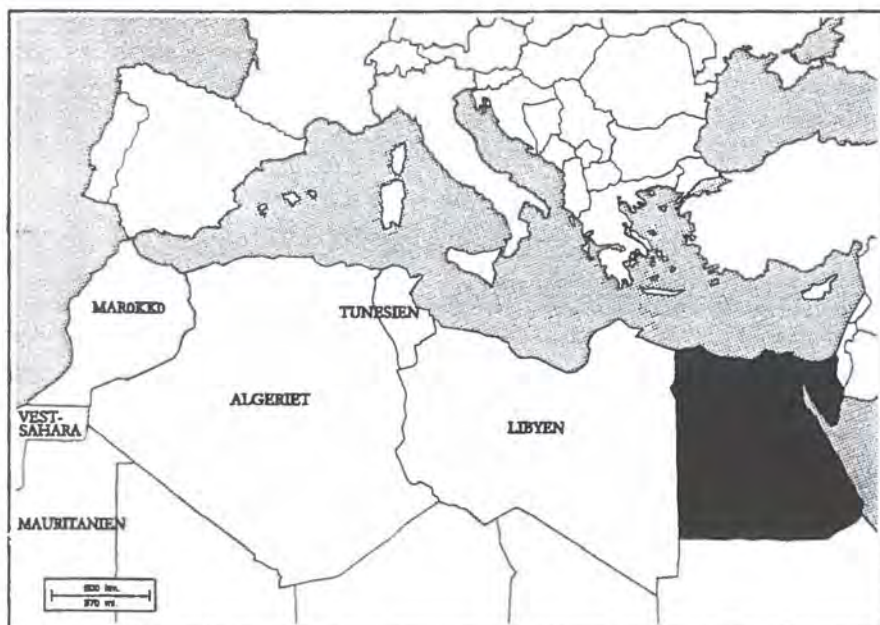


Mellemøsten: Befolkningstal idag ca. 126 millioner, år 2025 ca. 355 millioner.

Det er især bemærkelsesværdigt, at præstestyret i Iran ligefrem har fastlagt en voldsom befolkningsvækst som et af Irans strategiske mål. Således er det planlagt, at Irans nuværende befolkning på ca. 65 millioner skal op på 158 millioner i år 2025. Irans befolkning vokser p.t. med 3% pr. år, hvilket sandsynliggør at folketallet 158 millioner nås mellem år 2020 - 25. Målsætningen, der alene skal tjene til at udvide Irans befolkningsunderlag, betinger en formentlig urealistisk økonomisk vækst på ikke under 250 % i perioden, og vil derfor antagelig føre til yderligere fattigdom og ustabilitet.

I MAGREB delen af Nordafrika, der består af de tidligere tyndt befolkede lande i Mauritanien, Marokko, Alger, Tunis og Libyen, skønnes befolkningerne at ville vokse fra 67,4 millioner i dag til 120 millioner ved år 2020. Hertil kan lægges Ægyptens befolkning på 58,0 millioner indbyggere, der med en reduceret

vækstrate på 2% p.a. (regeringens målsætning) antages at ville nå ca. 93 millioner indbyggere på samme tidspunkt¹.



Magreb-landene og Ægypten.

Befolkningstal: idag 125 millioner, år 2025 ca. 213 millioner

Konkluderende kan det således opgøres, at folketallet umiddelbart sydøst og syd for Europa, der allerede i dag spænder ressourcerne til bristepunktet, ser ud til at ville vokse fra 251 millioner indbyggere til ca. 568 millioner indbyggere ved år 2020-25.

¹

Hvad en sådan befolkningstilvækst betyder kan bedst illustreres ved, at det fra Cairo medio april 1996 blev oplyst, at fødselstallet i 1990'erne burde medføre byggeri af een skole og eet hospital om ugen i Ægypten blot for at undgå en udhuling af uddannelses- og sundhedssektoren.

Syd for Sahara i Centralafrika - som falder uden for denne artikels behandling - ser væksten i befolkningstallet også alvorlig ud, og AIDS sygdommens hærgen synes ikke at have standset befolkningstilvæksten.

I skrivende stund er det ikke muligt at se, hvorledes denne befolkningsforøgelse skal kunne optages i samfundene syd og øst for Middelhavet, ligesom en migration af fødselsoverskuddet, eller blot en procentdel heraf - prognosticeret til 317 millioner - til den rige del af verden, herunder Europa, forekommer ganske uacceptabelt for de potentielle modtagerlande, uanset de evt. forpligtelser hertil, der ifølge FN's menneskerettighedskonvention af 1948 og senere tillægsprotokoller, efter omstændighederne kunne komme på tale.

Bryder de sociale strukturer sammen i de her omtalte nationer, kunne en ukontrolleret og større migration fra MAGREB-landene og Mellemøsten alligevel manifestere sig, og hvis den gennemførtes, ville den alvorligt true den indre sikkerhed, stabilitet og økonomi primært i Europas sydlige lande og dermed på nogen sigt også sammenhængen i den Europæiske Union og i Alliancen. Det er karakteristisk for den overvejende del af de mellemøstlige og nordafrikanske stater, at befolkningerne overvejende udgøres af unge og yngre mennesker; mange uden arbejde og uden ordentlige fremtidsudsigter og at dette forhold medfører en betydelig ekstra social ustabilitet. De ansvarlige politiske ledere i enkelte nationer forsøger naturligvis at bortlede befolkningernes opmærksomhed fra bl.a. sådanne eklatante politiske og økonomiske fiaskoer, hvilket sker ved at der - fra tid til anden prædikes had og opfordres til vold mod USA og Frankrig specifikt og vesterlændinge generelt.

Markante nationer i denne sammenhæng er Iran/Irak og Libyen samt de fundamentalistiske oprørere i Algier og Ægypten.

Idet volden mod vesten primært kanaliseres og evt. koordineres via muslimsk fundamentalisme, skal denne kort beskrives.

Fundamentalisme

I en række kilder beskrives religionen Islam, hvis navn betyder "Underkastelse", som en religion, der ligesom andre religioner er åben for fortolkninger og hvis udførelse derfor varierer fra land til land. Dette kommer til udtryk på den måde de religiøse tilhængere, muslimerne, vælger at fortolke den hellige skrift "Koranen" og profeten Muhammeds udsagn og handlinger.

Moderne uddannede muslimer fortolker således ofte deres tro på baggrund af moderne viden og accepterer bl.a. evolution, vestens videnskabelige fremskridt og kvindens emancipation.

Menighederne under islam er ikke under statslig forvaltning og kontrol men ledes af selvbestaltede præster med en kort uddannelse, og disse rekrutterer ofte menigheden fra især de meget unge uuddannede og arbejdsløse, der er uden udsigt til en meningsfyldt tilværelse. Menigheden lønner præsten.

Fundamentalismen er i sin nuværende form opstået omkring 1970. Bevægelsen tager koranens tekst og Muhameds læresætninger så bogstaveligt, at dette værk direkte kan tjene som et umiddelbart verdsligt lovgrundlag; begrebet kaldes Sharia og har overalt i verden, hvor det er blevet introduceret, medført magtkampe mellem muslimer og tilhængere af andre religioner. 17).

Tilhængerne af den nye fundamentalisme grupperer sig som fredelige ortodokse fundamentalister, der alene ønsker tiden skruet tilbage, samt som aktive fundamentalistiske muslimer, der tror, at deres gud ønsker at alle verdens stater skal omdannes til en eller flere muslimske stater. Under denne sidste gruppering findes de voldelige, aktive fundamentalister, der anser terrorisme som et legitimt våben i den overordnede politiske og religiøse kamp, 18) og henviser til den oprindelige islamiske teori, der opdeler verden i to hovedområder: et område med fred, der er under islamisk kontrol og et område med krig, der omfatter resten af verden. 17).

Den fundamentalistiske bevægelse inden for Islam har vundet betydelig udbredelse i de seneste år. Øget besøg i moskeer og understregning af traditionelle værdier, herunder profileringen i ortodoks klædedragt, er ydre tegn herpå. Fundamentalisterne driver uddannelsesinstitutioner og velfærdsprogrammer sideløbende med guerillaaktiviteterne i Palæstina, Gaza, Ægypten og i Algier, og er tillige i.h.t. åbne kilder begyndt at operere i Frankrig. Det angives endvidere, at et islamisk terroristnetværk findes udbredt i hele Vesteuropa, idet der dog fremdeles er tvivl om der findes en egentlig central kommandoorganisation. 19).

Militært potentiel

I fortsættelse af de alvorlige demografiske problemer og fundamentalismens udbredelse følger herefter nedenfor resumerende vurderinger af de Mellemøstlige og de Nordafrikanske staters militære styrkeopsætning og en vurdering af potentielle muligheder for anvendelse til mobile, militære operationer.

Iran:

Irans styre opretholder et betydeligt konventionelt militær med en meget stor bemanning, ca. 473.000 mand, men det vurderes, at kun ca. 50 % af materiellet kan bringes op på operativt niveau.

Irans militære udrustning er en sammenblanding af vestligt, sovjetisk og japansk materiel, der - som nævnt - er i tildels ringe stand.

Hovedtallene er i øvrigt:

- 1440 Kampvogne

- 2948 (overvejende trukket) Artilleri
- 2 U-både
- 5 større overfladeenheder, jagere og fregatter
- 295 kampfly.

Dette forsvars opsætning virker materielmæssigt nedslidt og logistisk tyndt og vurderes derfor uden evne til større mobile operationer.

Iran har imidlertid udviklet kemiske og biologiske kampstoffer og rapporteres tillige undervejs med en egenproduktion af atomvåben, der angives at være klar omkring årtusindeskiftet (1998 - 2005), og til at fremføre sådanne våben, rådes der over et antal SCUD missiler m.v.

Den alvorligste trussel fra Iran vurderes dog at være den voksende støtte til de muslimske fundamentalistiske bevægelser i andre dele af verden, herunder verdensterrorismen, som Iran ville kunne forsyne med mandbårne masseødelæggelsesvåben, såfremt terrorismen ønskes optrappet.

Irans militære styrker vurderes således kun egnede til regionalt begrænsede operationer.

Irak:

Irak's forsvar er efter den 2. Golfkrig delvis genopbygget, men råder ikke over offensive kapacitet for tiden. Den irakiske hær består af 325.000 mand med delvist gammelt materiel, og kilder anslår antallet af kampvogne til at være så højt som 2.200 stk..

Marinen blev i den 2. Golfkrig stærkt reduceret, og alle overlevende enheder blev beskadiget og er siden kun delvist repareret og besidder derfor kun ringe operativ værdi.

Antallet af jagerfly andrager ca. 300, og der rådes over en betydelig lufttransportkapacitet.

Det kan for Iraks vedkommende konkluderes, at kun mindre mobile operationer mod mindre stater for tiden kan udføres med udsigt til succes.

Syrien:

Generelt må det konstateres, at Syriens forsvar ligeledes mønstrer store panser- og flystyrker og en pæn mindre flådestyrke af russisk byggede orlogsskibe. Der synes således at være en beskeden evne til mobile operationer.

Saudi-Arabien:

Saudi-Arabiens forsvar er væsentligt mindre end de forrige nævnte, men undergår for tiden en betydelig opbygning med førsteklasses vestligt materiel i alle tre værn. Styrkerne vurderes beregnet til selvforsvarsoperationer.

Israel:

Israels forsvar råder efter al sandsynlighed over mere end ca. 100 atomvåben, der enten kan leveres med fly eller ved hjælp af SSM JERICO, (rækkevidde ca. 1500 km).

Af en befolkning på ca. 5,6 millioner indbyggere, rådes der i fredstid over en stående hær på 134.000 mand, der om fornødent kan mobiliseres til 500.000 mand, der vil kunne bemane:

- 4095 kampvogne
- 1150 selvkørende artilleri
- 5900 pansrede mandskabsvogne.

Den store stående hær deltager i betydeligt omfang i politilignende sikkerhedsoperationer.

Hertil en moderne flåde på:

- 2 U-både
- 3 korvetter
- 23 missilbåde

samt et flyvevåben på bl.a. 449 jagerfly med yderligere ca. 250 fly "på lager".

En imponerende forsvarsopstilling, med en betydelig evne til at udføre mobile, militære operationer.

Ægypten:

Ægypten, der er i betydelige økonomiske vanskeligheder, modtager p.t. en stor våbenhjælp fra USA, der således bidrager med 44 % af Ægyptens årlige forsvarsbudget på 3 milliarder \$. 20).

Amerikanerne har siden 1983, efter ægyptisk ønske, bidraget til en modernisering af Ægyptens militære apparat med amerikansk materiel, og man er ca. halvvejs hermed. Det øvrige materiel er hovedsageligt russisk. Ægypten råder over betydelige styrker med både mobil offensiv og defensiv kapacitet og da det

ægyptiske forsvar numerisk er noget større end det israelske er det ægyptiske forsvar dermed en væsentlig militærstrategisk faktor i regionen.

Egypten er herudover med sin beliggenhed mellem Det Røde Hav og Middelhavet strategisk tillige den bedst placerede samarbejdspartnere USA har i hele området fra Mellemøsten til Marokko.

Egypten har betydelige problemer med især fundamentalisterne og med landets befolkningstilvækst. USA og den vestlige verden støtter derfor den nuværende regering i dens forsøg på at fastholde den indenrigspolitiske stabilitet, hvilket ser ud til at bære nogen frugt.

Libyen og Magreb-landene:

Libyen er den sidste egentligt overoprustede stat langs Middelhavet. Med kun 5,1 millioner indbyggere, rådes bl.a. over 2200 kampvogne, 4 u-både, 2 fregatter, 4 korvetter og 417 kampfly. Libyen har imidlertid kun dårlige krigserfaringer og har sidst i kampen mod Tchad i 1980 afsløret en dårlig operativ evne, ligesom luftkampe med fly af USN 6. flåde over Sirtebugten også er faldet dårligt ud.

Libyens leder, oberst Khadafi, står som bekendt for et overordentligt stærkt modsætningsforhold til Israel, USA og tildels Storbritannien. Han antages at have stået bag adskillige terrorangreb på amerikanere, herunder det over Lockerbie i Skotland sprængte passagerfly.

Det antages, at Khadafi har fremstillet 100 tons kemiske kampstoffer, og da han endvidere sammen med Iran og Nordkorea arbejder på at udvikle en langtrækkende version af "SCUD" missilet, der forventes operativt år 2000, vil han til den tid kunne ramme f.eks. London eller Paris med bakteriologiske eller kemiske kampstoffer, evt. med atomsprænghoveder.

Herudover har dette store militære apparat ingen offensiv kapacitet.

De sidste tre nationer på denne sydlige bred af Middelhavet er MAGREB-landene Tunesien, Algeriet, Marokko med Vestsahara, der alle har mindre militærapparater af en for landene mere normal størrelse.

Alle steder tjener de militære systemer hovedsageligt til at sikre styret indadtil og holde naboerne i skak, og i varierende grad er det alle steder primært fundamentalismen, der truer nationernes stabilitet og udvikling.

Også i NATO regi er opmærksomheden rettet mod det nordlige Afrika. Der tales i Alliancen i dag ikke kun om en evt. udvidelse mod øst men også om en evt. udvidelse mod syd - MAGREB-landene.

Har europæerne draget de fornødne konklusioner heraf? Nordeuropæerne har det næppe.

For Mellemøsten, MAGREB-landene og Ægypten gælder det imidlertid, at overbefolkning, fattigdom og den heraf opståede fundamentalisme, nu omsider bliver taget alvorligt af sydeuropæerne. Under Spaniens formandskab har EU således i november 1995 afholdt den første konference om dette problem i Barcelona med deltagelse af EU og 12 lande fra Mellemøsten og Nordafrika.

Konferencen gav populært sagt europæerne valget mellem MAGREB-landenes børn eller tildeling af økonomisk hjælp og samhandel med de nordafrikanske og mellemøstlige stater.

Man valgte naturligvis at påbegynde forhandlingerne vedrørende sidstnævnte løsningsmodel.

Sikkerhedsmæssig konklusion

Det kan således sikkerhedsmæssigt konkluderes, at hverken Danmark, den Europæiske Union og endnu mindre Alliancen trues eller vil kunne trues af Mellemøstens eller MAGREB-landenes konventionelle, militære potentiel.

Allerede på kort sigt kan Europa dog trues af masseødelæggelsesvåben fremført af mellemdistanceraketter eller smuglet ind over Europas grænser, ligesom befolkningstilvæksten i regionen, anslået til over 300 millioner mennesker, under de nugældende forudsætninger i løbet af få år vurderes at blive Europas potentielt, mest alvorlige sikkerhedsmæssige trussel.

MAGREB-landene og Mellemøstens befolkningsoverskud vurderes ved større migrationer at kunne destabilisere de sociale systemer i Sydeuropa. Kulturelle, etniske og religiøse konflikter kunne blive følgerne heraf.

Udelukkelse af migration og tilbageføring til afsenderlandene vil formentlig føre til, at konflikterne flyttes til grænseregioner, herunder især til Middelhavet.

BALKANKONFLIKTEN

Efter at have været kompasset rundt, er det nødvendigt at se på den store borgerkrig, der - til de flestes umiddelbare forbløffelse - har udspillet sig inden for Europas grænser.

Opløsningen af det tidligere Jugoslavien kaldte konflikter frem som generelt var ukendte eller glemte af den danske befolkning. Årsagerne til den jugoslaviske tragedie, hvis forløb i 90'erne forudsættes kendt af selskabets læsere, har været svære at konkretisere.

Serbernes indledende revancekrig mod kroaterne i foråret 1992 var formentlig både en erobrerkrig og en "Tak for sidst"-operation som betaling for de kroatiske Ustachers drab på serbere under 2. verdenskrig.

Kunstige grænser, suverænitetsspørgsmål, etniske og religiøse forskelle og simple lokale krigsherrer har forvirret billedet og udsat lægmands erkendelse af, hvorfor Danmark og nu Alliancen - under FN-mandat - nødvendigvis måtte gå ind i denne konflikt.

At begrænse tabet af menneskeliv og herunder lindre følgeskader har været den oprindelige ambition i denne fredsstøttende operation, men som tiden gik blev det mere og mere klart, at det var endnu vigtigere at hindre en spredning af konflikten.

Nøglen til forståelsen af tragedien i det tidligere Jugoslavien daterer sig tilbage til slaget ved Kosovo i 1389, hvor tyrkerne afgørende slog serberne og etablerede det Osmanniske rige på Balkan.

Begivenheden kaldes af serberne "Forbandelsen fra Kosovo" som må hævnes.²²), hvilket som bekendt også var lige ved at lykkes senest under belejringen af Sarajevo i august 1995, og kun forhindret af den store luftoffensiv mod serberne, der blev leveret af NATO flystyrker. Kampagnen mod serberne var væsentlig større end beskrevet i dagspressen sidste år og skal derfor refereres her. Der blev mellem 30. august og 14. september 1995 fløjet 3500 enkeltstarter (sorties), heraf 750 angrebsflyvninger, der leverede 600 større præcisionsvåben (med en træffeprocent på 95) og talrige mindre konventionelle våben mod serbiske artilleristillinger, kommando- og kontrolanlæg, depoter m.v.

Luftoffensiven ødelagde tyngdepunktet i den serbiske deployering omkring Sarajevo og førte til bosniske generobringer, hvilket igen førte til våbenhvilen og NATO deployeringen til Bosnien af NATO's Implementation Force (IFOR) i december 1995.²³).

Idet Rusland traditionelt støtter serberne, støtter Iran bosnierne ud fra princippet om Islams hegemoni. Hermed ses kimen til stedfortræderkrige mellem Islam og Vesten v.h.a. trosfæller på Balkan og i store dele af den islamiske verden ses krigen i Bosnien da også som endnu et korstog mod Islam.²⁴).

Den alvorligste konsekvens heraf lige nu ville være en overførsel af en sådan kristen-muslimsk strid til nabolandene, hvor især Tyrkiet og Grækenland, uanset de er alliancepartnere, fremdeles demonstrerer et udtalt fjendskab, hvilket senest blev demonstreret den 27 januar 1996 ved striden om øen Imia, hvor både græske og tyrkiske krigsskibe og kommandostyrker deployerede til farvandet omkring øen.

Med til konflikten mellem Grækenland og Tyrkiet hører bl.a. det uløste problem om Tyrkiets besættelse af Nordcypern, og specielt den af den græske regering pr. 31. maj 1995 vedtagne lov om Grækenlands udvidelse af sit territo-

rialfarvand fra 6 til 12 sømil. En sådan grænseudvidelse vil forøge den græske del af søterritoriet i det Ægæiske hav fra 46,7% til 71,5% af dette havs samlede areal. Den tilsvarende tyrkiske gevinst andrager en arealudvidelse fra 7,5% til 8,8%, hvilket atter for Tyrkiet vil medføre tabte olieudvindingsrettigheder og evt. problemer med retten til uskadelig passage for tyrkiske orlogsskibe. Sådanne konsekvenser vil efter tyrkisk opfattelse kunne føre til krigshandlinger. 25).

Det amerikanske lederskab, der blev udfoldet af præsident Clinton personligt, reducerede spændingsniveauet til det næsten normale. Tilbage står dog at en alliance der - uanset NATO-traktatens artikel 5 "Musketerklausulen", - reelt beror på solidaritet mellem Alliancens medlemslande, har det dårligt i NATOs sydøstlige hjørne, og uden USA lederskab ville Alliancen her næppe bestå meget længere.

Det skønnes rimeligt at konkludere, at det på nogen sigt bedste resultat af Danmarks, Alliancens og FN-indsats på Balkan har været, at konflikten for tiden synes inddæmmet, men at "spill-over" fremdeles ikke er utænkeligt.

KONKLUDERENDE RISICI OG TRUSLER FRA EUROPAS OMGIVELSER

Afslutningsvis på denne del af artiklen kan det konkluderes, at der kan opstilles følgende liste af potentielle risici og trusler mod Europas lande fra dets naboer:

- Den Russiske Føderation og de tidligere sovjetrepublikker er endnu ikke socialt stabile, og migration kan endnu ikke udelukkes.
- Der hersker et økonomisk anarki, der genererer organiseret, grænseoverskridende kriminalitet.
- Ruslands konventionelle militære formåen er så svag, at der ikke med succes kan føres krig mod NATO samlede styrker ej heller mod væsentlige dele heraf, men regionale grænseoperationer kan ikke helt udelukkes.
- Rusland er fremdeles en overprustet atommagt, der alene af denne grund må respekteres og behandles som en stormagt.
- Mellemøsten fremstår umiddelbart overprustet men besidder delvist nedslidte våbenlagre, dårlig logistik og er uden evne til egentlig mobil krigsførelse af større dimensioner. Området udgør derfor ikke i denne henseende en trussel for NATO.
- Mellemøsten og Libyen kommer til at besidde (har) et antal masseødelæggelsesvåben og fremføringsmidler hertil.

- Iran - Irak - Libyen og fundamentalistiske kampgrupper vil formentlig kunne anvende masseødelæggelsvåben som politiske afpresningsvåben mod primært Europa.
- Mellemøstens uansvarlige fødselspolitik vil føre til emigration/ migrationsforsøg mod Europa og vil afstedkomme konflikter omkring eller i EU af varierende intensitet.
- Israel , Ægypten og Saudi-Arabien er venligtsindede stater og partnere for USA.
- MAGREB-landene er overvejende neutrale i forholdet til Europa. Da de yderligere er uden mobile militære, konventionelle styrker udgør de således ikke en militær risiko for Europa. MAGREB-landenes fødselspolitik vurderes at ville føre til migration eller migrationsforsøg mod først og fremmest Europa.
- Libyen vil forøge sin befolkning med migration/migrationsforsøg til følge.
- Libyen vil formentlig - på det nuværende politiske grundlag - opstille mellemdistanceraketter med masseødelæggelsesvåben og vil kunne forsyne fundamentalistiske kampgrupper med tilsvarende i mandbårne udgaver, der alvorligt ville kunne true udvalgte mål i Europa.
- "Spill-over" effekten af Balkankonflikten kan alvorligt true solidariteten i den østlige del af NATO sydregion og dermed ændre alliancens stabiliserende effekt på dele af Levanten og Mellemøsten.

DEN VESTLIGE VERDENS MODVÆGT

NATO's strategi

Hvilken strategi har NATO og kan denne anvendes mod ovenanførte trusler og risici?

NATO har groft forenklet den strategi, at alliancens samlede militære styrker fortsat skal være store nok til at afskrække en militær angriber og til at standse et angreb hurtigt og langt fremme, hvis et sådant skulle forekomme. 26) Strategien indeholder også udviklingsforskrifter for Alliancen f.eks., at den europæiske søjle skal styrkes, hensigtserklæringer om undgåelse af renationalisering med vægt på fortsat fælles operativ planlægning, ligesom man understreger bevarelsen af en passende blanding af atomare og konventionelle styrker. Retningslinierne for implementeringen af denne nye styrkestruktur er formentlig velkendt med opdelingen af styrkerne i umiddelbare og hurtige reaktionsstyrker samt hovedforsvarsstyrker, men det blev også vedtaget, at der skulle tilvejebrin-

ges en forøget fleksibilitet, mobilitet og multinationalitet samt en garanteret evne til at forøge styrkerne om nødvendigt.

Alliancepartnerne har endvidere opstillet opgaver for Alliancens militære styrker og vedtaget retningslinier for Alliancens udvikling af sin styrkestruktur i beredskabskategorier som ovenfor anført. Kort fortalt blev der herunder lagt vægt på at opbygge multinationale, værnsfælles styrker med henblik på krisehåndtering og forstærkning af truede områder.

Dette medførte et erkendt fremtidigt behov for effektive overvågnings- og efterretningssystemer og kommando- og kontrolsystemer samt mobilitet inden for og imellem regionerne, d.v.s. transportkapacitet og en passende logistik. 27).

Med den stationære opstilling NATO havde under den kolde krig, ikke mindst i Danmark, var det kun USA og i mindre omfang Storbritannien og Frankrig der besad en mobil strategisk kapacitet.

Som man kan se, vil denne strategi og dens foreslåede styrkestrukturer i visse situationer give Alliancen en fremragende sikkerhed, medens migrationer næppe kan stoppes med det kendte konventionelle våbenarsenal. Dels fordi det principielt og indtil videre er en politiopgave, når en sådan handling udføres på land og fordi der til søs ved afvisningsoperationer af immigrantskibe, bl.a. mangler de fornødne politiske aftaler for tilbageføring af immigranter til afsenderlandet.

Operative koncepter vil ikke blive behandlet i artiklen men det fremgår af ovenstående, at mobile, militære styrker af alle værn, er et af Alliancens primære virkemidler.

I det følgende vil det derfor blive betragtet, hvilke konsekvenser denne nye strategi har haft på især materielinvesteringerne i Alliancens større nationer.

USA, konceptuelt og materielt

Konceptuelt debatterer amerikanerne bl.a. følgende på det politisk-strategiske niveau: 28)

- At USA ikke behøver enorme styrker til at beskytte USA eller for at spille rollen som verdens politibetjent.
- At USA dog skal have styrker til at håndtere to samtidige større regionale kriser/konflikter.
- At flådestyrker inklusive marinekorpset vil udgøre omdrejningspunktet og fundamentet for det fremtidige amerikanske forsvar.
- At denne centerstyrke vil stille endnu større krav til støtte af flystyrker og "spacepower" end det er tilfældet i dag, herunder at der tilgår:
 - Radarusynlige luftfartøjer (stealth)

- Overvågningsdroner, Satellitter til rekognoscering, datafordeling, elektronisk krigsførelse og "Ground attack"
- Langtrækkende, hypersoniske præcisionsmissiler mod luft-sø- og jordmål
- Marinekorpset, som vi kender det i dag til umiddelbar styrkeprojektion.
- Øget vægt på Specialstyrker p.g.a. udviklingen af terrorisme og subversion.
- En mindre men højmoderne hær med lettere udgaver af kampvogne og artilleri for vedvarende styrkeprojektion med følgende primære støtte:
 - Støttesystemer for US army i form af strategisk luftmobil løftekapacitet til endog kampvogne.
 - Organisk luftforsvar af forskellig karakter på divisionsniveau, der inkluderer anti-ballistisk missilforsvar/ "Theatre Nuclear Missile defence".
 - Organisk "close air Support"
 - Sensorer og sigtemidler, der muliggør altvejs- og natengagementer.
- Samt et flyvevåben, der indledningsvist lægger vægt på:
 - Jagerfly
 - Strategisk transportkapacitet
 - Tankerkapacitet, og senere på
 - Rummets militære udnyttelse.

På denne baggrund er det naturligt, at det amerikanske forsvar debatterer "Global Operations" hvad skal der til? Herunder kvalitetskravene til den kommende slankede hær, der har sagt farvel til 450.000 mand og har fået budgettet reduceret med 40%. 29), og i alle værn diskuteres fra tid til anden, hvordan man forbedrer evnen til værnsmæssige operationer og alle er klar over, at selv Amerika med sine store styrker med fordel kan gå den vej.

Endvidere diskuterer hæren på baggrund af øget mobilitet begrebet "Maneuver Warfare", dvs. kunsten at manøvrere med store felthærsenheder på slagmarken inkl. helikopter- og flystøtte m.v. 30).

I flyvevåbnet (USAF) understreger man den overvældende succes, man havde i den 2. Golfkrig under Operation Desert Storm, hvor en blanding af strategisk tæppebombning og meget avancerede præcisionsvåben afgjorde krigen faktisk før General Schwartzkopf indsatte sine landstyrker.

Ligeledes argumenterer flyvevåbnet for, at de af NATO i Bosnien i AUG-SEP 1995, udførte luftoperationer mod serbiske stillinger, på tilsvarende vis har understreget de luftbårne præcisionsvåben kampagneafgørende effekt, hvad forfatteren her i betydelig grad er enig i. 31).

Endelig advokerer flere søofficerer i USA, herunder admiral J.L. Holloway jr. tidligere flådechef (CNO), at tiden er kommet, hvor USA skal opdatere sin

ationale sikkerhedspolitik og dermed sin strategi for de næste tyve år. Han skriver videre, at verdens udfordringer vil være kendetegnet af kompleksitet og ustabilitet i især de mindre udviklede lande, samt af spredning af atomvåben til mindre ansvarlige lande, og admiralen fortsætter med at konstatere, at U.S. Army og Airforce er blevet beskåret med hver 1/3, deres oversøiske baser lukkes og personellet vender hjem.

Derfor vil der være brug for en maritimt funderet strategi, hvor styrkeindsættelse fra Amerika baseres på, at centerstyrken altid vil bestå af den amerikanske flåde med marinekorpset. 32).

Den amerikanske flåde har således bl.a. 3 amfibiestøtteskibe (LPD) under bygning.

Europa, materielt set

I Europa lægges der på flådesiden øget vægt på kommando- og amfibieskibe. Fra Tyskland rapporteres således om projekteringen af et 17.000 t amfibiestøtteskib udrustet med bl.a. landgangsfartøjer og angrebshelikoptere. I Tyskland er det ligeledes ambitionen i overensstemmelse med den nye tyske maritime koncept, at opstille to maritime overfladekampgrupper for kombinerede, værnsfælles operationer under FN, NATO og WEU uden restriktioner hvad angår både roller og geografi.

Franskmændene planlægger i alt 3 nye amfibiestøtteskibe og har påbegyndt udrustningen af det første nukleart fremdrevne hangarskib, og uanset om det tidligere planlagte andet hangarskib i denne serie ikke bliver til noget, vil Frankrig således indtil år 2004 råde over to angrebshangarskibe.

England deltager ligeledes med entusiasme i at skabe kapacitet for styrkeprojektion med bygningen af to amfibie-støtteskibe, der tillige med et angrebs-helikopterhangarskib, skal leveres i 1997.

Hollænderne bygger et tilsvarende amfibiestøtteskib med et displacement på 12.750 ts og en forlægnings hastighed på 20 knob, ligesom et flådetankskib er meldt indgået i Hollands flåde i sommeren 1995.

Spanien bygger ligeledes et amfibisk støtteskib af samme type tillige med en større flådetanker; helikoptere og Harrier kampfly anskaffes til det spanske eskortehangarskib.

De spanske og hollandske amfibiestøtteskibe vil have kapacitet til at fremføre 600 soldater med køretøjer, udrustning og logistik. Hertil kommer 6 helikoptere og seks landgangsfartøjer, begrænsede selvforsvarsvåben, kommando- og kontrolfaciliteter til den amfibiske kampgruppe, samt et hospital. De engelske skibe løfter noget mere, herunder een fuld helikoptereskadille.

Endvidere udskiftes ved de europæiske hovedflåder, såvel strategiske som konventionelle ubåde med nye, dog med en erstatningsgrad, der er under 1,0.

Tilsvarende gør sig gældende for fregat- og destroyerprogrammer. 33).

Konkluderende på marinesiden kan det således ses, at der lægges øget vægt på at kunne understøtte mobile marineinfanteri- og hæroperationer samt på mobil logistik, idet der alene i Europa (NATO) er 8 amfibiske støtteskibe og flere logistiske skibe under bygning.

På hærsiden førte reduktionerne i de europæiske forsvarsbudgettet i første række til nedskæringer på mandskabsstyrken, men i den seneste tid er temaet ændret til at omfatte øget professionalismisme og mobilitet; især har dette været på dagsordenen ved de tre europæiske stormagter, herunder især Frankrig, der under Golfkrigen kun rådede over ca. 10.000 mand infanteri og lette panserstyrker (Fremmedlegionen) til mobil landkrigsførelse.

I den engelske hær var sidste års store emne, hvilken helikoptertype, der skulle være hærens primære angrebshelikopter. Den amerikanske APACHE, AH-64 indledningsvis med 67 stk. blev valgt og vil blive et kraftigt støttevåben for hæren, der i forvejen råder over 124 Lynx i "Antitank" versionen.

Samme helikopter valgte den hollandske hær i et antal af 30 stk.

Endelig foregår der en udskiftning af panser med nye og mere kapable systemer, samt en reduktion og en udskiftning af artilleri med raketkastere, ligesom der lægges vægt på hurtige efterretnings- og kommando- og kontrolsystemer, gerne realtidssystemer, samt større evne til strategisk mobilitet.

Konkluderende øger Europas større hære således evnen til strategiske, omend begrænsede, mobile operationer støttet af flåde- og flystyrker, men om egentlige højteknologiske, strategiske, mobile hærstyrker med teknisk slagkraft og udrustning som de amerikanske, er der dog endnu ikke tale.

På flysiden dominerer projekt Eurofighter, hvoraf der p.t. skal bygges et antal af ca. 620 i henhold til en aftale af juli 1995 mellem Tyskland, Italien, Spanien og Storbritannien. Eurofighter bliver temmelig kostbar og en reduktion af antallet kan derfor ikke udelukkes.

Prototypen har fløjet og projektet tegner rigtigt godt; de første jagerfly forventes operative i år 2000. 34).

I lighed med USA ønsker Storbritannien en forbedret lufttransportkapacitet og har bestilt 25 C-130J transport fly i USA og man deltager ligeledes i udviklingen af de fremtidige store transportfly, der skal være operative i år 2002.

Konkluderende om udviklingstendenserne i flyvevåbnernes regi i Europas større nationer kan det konstateres, at under bevarelse af pæne/store konventionelle flystyrker øges evnen til mobile operationer, herunder transportkapaciteten ligesom evnen til altvejs/dag og nat operationer med præcisionsvåben øges langsomt.

HVOR STÅR DANMARK I DETTE KALEJDOSKOP?

Danmarks forsvar er først og fremmest baseret på en folkelig forsvarsvilje til at forsvare Danmark, baseret på dansk etik og danske normer, herunder vort vestlige, (nordiske), demokratiske folkestyre og kristne kultur. 35)

Danmark har i virkeligheden på dette grundlag tilsluttet sig NATO alliancen og har senest erklæret sig enig i Alliancens strategiske koncept.

Danmark har filosoferet sig frem til følgende målsætning for sit forsvar, udmøntet i forsvarsloven af 8 DEC 1993:

1. At forebygge konflikter og krig.
2. At hævde Danmarks suverænitet og sikre landets fortsatte eksistens og integritet.
3. At fremme en fredelig udvikling i verden med respekt for menneskerettighederne.

Danmarks risici kan udtrykkes som de, der er oplistet i afsnittet om risici og trusler fra Europas omgivelser, samt de yderligere risici, der hertil kan lægges, såfremt NATO ændres eller helt opløses.

Det vurderes derfor på ovenanførte grundlag, at Danmark bør udvikle sit forsvar som medlem af NATO og dermed under beskyttelse af NATO atomslagstyrke til at kunne medvirke til:

- a. At kunne sikre freden i området, herunder specielt i Baltikum og Danmark.
- b. At kunne hævde suveræniteten og statens interesser i hele kongeriget.
- c. I international ramme at kunne bidrage til at afhjælpe eller inddæmme konflikter af hovedsageligt følgende karakter:
 - Konflikter med en egentlig strategisk sideeffekt, der skader Danmark eller danske interesser.
 - Konflikter med sådanne humanitære konsekvenser at dansk etik og moral retfærdiggør intervention og hjælp.

Ad a. Nationalt forsvar

Gennemførelsen af et nationalt forsvar af Danmark - i en geostrategisk situation, nu hvor Danmark ligger i baglandet i forhold til den p.t. ikke eksisterende konventionelle militære trussel fra Rusland og med de i artiklen tidligere

skitserede potentielle risici fra Mellemøsten og Nordafrika - kunne eksempelvis udføres af følgende forsvarsstruktur:

- Konventionelle mobile styrker, der proportionalt med andre NATO medlemslandes konventionelle styrker integreret medvirker til, at afskrække fra angreb på Alliancen og dermed Danmark. (Det ville formentlig give betydelige politiske problemer i Alliancen, hvis ikke alle nationer rimeligt lige- ligt påtog sig at opretholde NATO mobile og solide militære kapacitet, der jo netop er årsagen til at det relative magtforhold mellem alliancelandene og enhver nabostat er så gunstigt, at en risiko ikke eksisterer for f.eks. Danmark.)
- Hjemlige styrker, der kan forsvare Danmark mod ydre fjender, uanset at disse ikke for tiden manifesterer sig.
- Hjemlige styrker der i totalforsvarsregi kan bidrage til at styrke den indre sikkerhed i riget mod såvel ydre som eventuelle indre fjender.
- Det kan således synes rimeligt, at der til forsvaret og suverænitetshævdelsen af Danmark og farvandene herom og lufrummet herover, stilles følgende organisationer og enheder til statsmagtens rådighed:

Søværnet

- Moderorganisationen til udsendte mobile enheder, se nedenfor.
- Søforsvar, der kan udfolde evne til at fastholde søherredømmet fra Nord- søen til øst for Bornholm.
- Sømineforsvar af de danske stræder.
- Farvandsovervågningsenheder til suverænitetshævdelse, farvandsovervåg- ning og imødegåelse af alvorlig, grænseoverskridende kriminalitet (dedikerede søpolitiopgaver) herunder specielt et forstærket frømandskorps og en forstærket flyvetjeneste.
- Enheder til særlige civilt prægede opgaver
- Kommando- og kontrolsystemer, skole og logistiksystem, som det i dag kendte, gerne samlet på eet sted, der udvælges med henblik på at kunne re- kruttere og fastholde mest muligt kvalificeret personel til tjenesten i søvær- net.

Flyvevåbnet

For flyvevåbnets vedkommende peger udviklingen imod:

- At kunne opstille en moderorganisation for mobile operative enheder

- At kunne udøve et luftforsvar over Danmark fra Nordsøen til øst for Bornholm, med prioritet på den flyoperative del.
- At kunne opstille et hertil afpasset varslings-, kommando- og kontrolsystem.
- At kunne vedligeholde logistisk og mobil teknisk kapacitet samt et terrorsikret operationsstøtte- og basesystem forenklet i forhold til det i dag kendte og gerne samlet på to evt. tre store flyvestationer med een wing hvert sted.

Hæren

Hæren vurderes at skulle videreføre uddannelses- og moderstruktur for de i dag kendte felthærsenheder med særlig vægt på:

- Den Danske Internationale Brigade.

Endvidere bør hæren:

- Påbegynde en modernisering af kommando- og kontrolanlæggene ved mobile enheder.
- Fortsætte moderniseringen af kampvognsstyrken og artilleriet.
- Styrke militærregionerne og især det lokale forsvar med henblik på at planlægge for evt. udvidede bevogtnings- og sikkerhedsopgaver; både militære opgaver og potentielt at kunne støtte politiet.
- Styrke Jægerkorpsen
- Væsentlig at øge kampevnen og transportevnen ved Hærens Flyvetjeneste.
- Undersøge opstillingen af mobile logistiske og værkstedsenheder, herunder om disse skal containeriseres med henblik på skibstransport.
- Hertil kommer operations- og uddannelsesstøttestrukturer, gerne forenklet i forhold til i dag, og med et reduceret antal etablissementer.

Hjemmeværnet

Det vurderes, at hjemmeværnet især skal følge hærens modernisering med henblik på at kunne samarbejde om de militære, regionale opgaver herunder især de lokalforsvarsmæssige- og sikringsmæssige opgaver, ligesom hjemmeværnet vurderes at skulle lægge vægt på opstilling af yderligere støtteenheder til politiet.

ad b. Forsvarsstyrker til hele kongeriget

Til forsvaret af Grønland og Færøerne vurderes det formålstjenligt at fortsætte med at opstille de i dag kendte overvågningsenheder af søværnet og

flyvevåbnet med tilhørende kommandosystemer. Såfremt rigsdelen fortsætter med at intensivere deres selvstyreordninger mod de facto suverænitet, kan styrkerne her efter omstændighederne anvendes andetsteds.

ad c. Den danske værnsfælles, mobile styrke

I USA centrerer de mobile styrker omkring flåden, herunder især om hangarskibskampgruppers evner og kapacitet samt marinekorpssets store potentialer.

I Europa vurderes land- og amfibestyrker at udgøre omdrejningspunktet og i Danmark er flagskibet allerede udpeget, det er den Danske Internationale Brigade. Imidlertid vurderes det, at brigaden som vi kender den i dag kun er en begyndelse til en egentlig mobil og balanceret kampstyrke, hvis forbilleder vi finder i USA og Europas større mationer. Intet sted indsætter man en sådan enhed uden at tildele et nærmest kampafgørende antal flystyrker og de nødvendige maritime eskortestyrker efterfulgt af en solid/massiv logistisk støtte og opfølgning.

Bestræbelserne på at bringe brigaden op på en generel vestlig høj materielkvalitet bør derfor fortsætte. Moderne og kompatible kommando- og kontrolsystemer, og et tilstrækkelig antal helikoptere til generel, mobil logistik bør anskaffes eller kunne disponeres, ligesom brigaden bør råde over en betragtelig angrebshelikopterkapacitet.

Mobil logistik og teknisk vedligeholdelseskapacitet kan formentlig med fordel lægges ombord i en eller flere amfibiske enheder, der tillige kunne tjene som transport- og kommandoskibe.

Søværet skal kunne indsætte en hertil afpasset eskorte af den amfibiske kampgruppe af varierende sammensætning.

Flåden har - afhængig af geografien - de fornødne eskorteskibe, minerydningsfartøjer og u-både og THETIS-klassen kan evt. anvendes som midlertidigt, helikopterudrustet kommandoskib, indtil økonomien tillader indfasningen af egentlige amfibiske støtteenheder. Det bør undersøges om konventionelle jagt u-både bør udvikles og anskaffes til ovenstående eskorteopgaver.

Flyvevåbnet vurderes i overensstemmelse med brigadens størrelse og afhængigt af situationen at skulle kunne deployere et varierende antal eskadriller jagerfly, evt. luftforsvarsmissiler inklusive mobile kommando- og kontrolsystemer til luftforsvaret af dele af eller af hele brigaden og dennes støtteskibe i følgende roller:

- Interdiction (afskæring af fjendtlige hærstyrker med præcisionsvåben)
- Defensivt luftforsvar

- Offensivt luftforsvar
- Close air support
- Tactical Air Support - (af maritime operationer).

Flyvevåbnet vurderes derfor også at skulle opstille mobile logistiske og tekniske vedligeholdelsesenheder, gerne containeriseret med henblik på deployering med skib samt at skulle søge sin lufttransportkapacitet betydeligt forbedret. Flyvevåbnet bør endvidere gennem rationaliseringer i støttestrukturen derpå søge at forøge antallet af jagerfly således at ovenanførte større deployeringer af flere eskadriller bliver mulige under bibeholdelse af en forsvarlig hjemlig trænings-, afvisnings-, reserve- og rotationsstyrke.

Endelig skal værnene fremover kunne stille reaktionerstyrker til rådighed i henhold til allerede indgåede forpligtigelser i regi af NATO. Disse sidstnævnte bør kunne afgives af ovenstående forslag til en dansk værnssælles mobil styrke.

EVENTUELLE ANDRE KOMMENDE PROBLEMMOMRÅDER

Masseødelæggelsesvåben

Den opmærksomme læser vil have bemærket, at masseødelæggelsesvåben fra Mellemøsten og Libyen fremført med SCUD eller med gurillaenheder ikke er behandlet.

Såfremt disse bliver operative, må vi atter en gang i NATO anmode USA om at indprioritere Europa blandt de "styrker" der skal have beskyttelse af de under udvikling tidligere nævnte ballistiske missilforsvar (BMD), idet der er valg mellem flere amerikanske systemer, der bliver operative i løbet af de næste 5 år.

For så vidt angår terrorgruppers operationsmuligheder med masseødelæggelsesvåben indsat mod Danmark, vurderes der at foreligge en række potentielle mål for sådanne i Danmark.

Imidlertid har man her i landet et totalforsvarssystem, der med integrering af toldvæsenet og andre "væsener" samt en opsigelse af Schengen-aftalen ville kunne give en betragtelig grad af sikkerhed herimod. Yderligere overvejelser herom må regnes for at være klassificerede.

Rids af situationen med Danmark uden for NATO

Endelig kunne man vurdere, - som en tænkt situation - hvilket militært potentiale Danmark skulle besidde, hvis man stod uden for NATO. Umiddelbart

kunne man pege på svenske forsvarsstyrker, som værende nødvendige og tilstrækkelige, og disse kunne formentlig også dannes ved en god fordobling af forsvarsbudgettet i Danmark. Imidlertid har Sverige ca. 10 gange det danske areal at forsvare sig på, hvad der i defensive operationer er en udpræget fordel, ligesom Sverige i nogen grad læner sig op af NATO og reelt siden NATO dannelse har støttet sig på NATO-delen af den tidlige bipolar verdensorden.

Ville Danmark som Sverige stå alene ville det formentlig være uden NATO i ryggen, og både Danmark og Sverige ville have en lavere, Danmark noget lavere, grad af sikkerhed, ligesom Danmark ville kunne afpresses af en atombevæbnet magt, hvilket ikke er tilfældet i dag.

NATO er derfor fremdeles den væsentligste hjørnesteen i vore sikkerhedspolitiske arrangementer, men det er værd at gentage, at sikkerhedsbegrebet nu er udvidet til også at omfatte bl.a. kampen om jordens ressourcer, befolkningsvækst og kontrol af migration og NATO er umiddelbart ikke sat op til at udføre denne slags opgaver.

AFSLUTNING

Forslag til en forebyggende og en udførende sikkerhedspolitik

Det kan således samlet konkluderes, at en række nationer i NATO og i EU har fået definitionen på nationens sikkerhedspolitik betydeligt udvidet. Man kunne derfor på baggrund af ovenstående kalejdoskopiske gennemgang af den sikkerhedspolitiske udvikling i og omkring Europa skitsere et forslag til to niveauer af sikkerhedspolitik, der samtidigt skal stilles til rådighed for statsmagten.

- a. En forebyggende sikkerhedspolitik, hvis hovedformål er at dæmpe øst-vest og nord-syd konflikten gennem udviklingsbistand, og frihandelsaftaler betinget af en effektiv befolkningsregulering i vækstområderne inklusive tilbageføringsaftaler af overskudsmigrationer fra vækstområderne samt betinget af økologiske bæredygtige udviklingsprogrammer.
Dette politisk militære instrument bør - i lighed med i dag - hvile på NATO moderniserede militære styrker, der fremdeles giver deltagerlandene en meget høj grad af militær sikkerhed, idet der udover driften af forsvaret som sammensat ovenfor, især lægges vægt på udnyttelsen af totalforsvaret imod grænseoverskridende, alvorlig kriminalitet og imod den internationale terrorisme samt på en markeret vilje og evne til opretholdelse af den indre sikkerhed i Danmark.

Såfremt dette samarbejde skulle mislykkes foreslås:

- b. En sikkerhedspolitik, der udføres med en kombination af politiske og militære midler, der i Alliancen baseres på en solidarisk totalforsvarsindsats, der skal kunne bringes i anvendelse, hvis den forebyggende sikkerhedspolitik slår fejl. De militære instrumenter hertil er skitseret ovenfor under gennemgangen af værnenes sammensætning.

Kildehenvisninger

- 1) Janes Intelligence Review (JIR), Januar 1996
VOL 8, no. 1, p.3.
- 2) JIR, Januar 1996, VOL 8, no.1, p.5.
- 3) JIR, 1995, VOL 7, no. 6.
- 4) Svenska Dagbladet, søndag d. 28 April 1996, p. 12.
- 5) JIR, 1995, VOL 7, no.6., pp 246-249
- 7) International Institute for Strategic Studies (IISS),
Militærbalansen 1995/96, (Norsk udg.) p.156
- 8) JIR, Marts 1996, VOL 8, no. 3, p. 99.
- 9) IISS, Militærbalansen, p. 40
- 10) Aviation Week and Space Technology (AWST), 7 August 1995. pp. 22-23.
- 11) JIR, Pointer, VOL 2, no. 11, November 1995, p.1.
- 12) U.S. Naval Institute (USNI) Proceedings, Marts 1995, p.77,
NATO's Star Rises in the Med. Cdr I. Vormann, GEN.
- 13) IISS Militærbalansen 1995/96, p.42.
- 14) ibid p.47
- 15) AWST, 25 September, p.142.
- 16) USNI Proceedings, Marts 1995, p.77.
- 17) Islamisk folkevandring, Hovedopgave af Kaptajn J.N. Rasmussen, FAK 1991/92,
p.28 - og bilag 3, p. 3.

- 18) Military Review, SEP-OKT 1995, pp. 40-45.
Understanding fundamentalism, LCDR D.G.Kibble, BNR.
- 19) JIR, Pointer. NOV 1995, p. 99.
- 20) Strategic Studies Institute, 28 SEP 1995, p. 37.
- 21) IISS, Militærbalansen 1995/96, p. 73
- 22) USNI Proceedings, Marts 1995, p. 73.
- 23) AWST, 25 September 1995, p. 36.
- 24) USNI Proceedings, Marts 1995, p. 78.
- 25) JIR, VOL 8, no 3, Marts 1996, pp. 120-123.
- 26) Atlantsammenslutningen, December 1991
NATO og der nye Europa, pp. 16-18.
- 27) ibid p. 25.
- 28) Joint Force Quaterly, Spring 1995, pp. 77-83
When Waves collide. Oberst Richard Szafranski, USAF, Air War College.
- 29) Military Review, SEP-OKT 1995, pp. 4-15.
Soldiers are our Credentials, General Demis J. Reimer, U.S.Army. Chief of Staff of the U.S. Army.
- 30) Military Review, Marts-April 1995.
Creating the Conditions for Maneuver Warfare. Major S.T. Morningstar.
- 31) AWST, 29 JAN 1996, p. 58
Generaløjtnant Buster Glosson, USAF.
- 32) USNI Proceedings, MAJ 1995, pp. 55-56
Victory and a uncertain future, Admiral J.L. Holloway jr.
- 33) USNI Proceedings, Marts 1995, pp. 98-116. Worlds navies in review, af Mr. A. Preston
- 34) AWST, 29 JAN 1996, P. 28.
- 35) Forsvarskommandoen, FKO PUB PP 180-4, 1983, p. 8.
- 36) Flg. områdestudier er anvendt f.s.v.a. generelle vurderinger og som kontrol af talværdier:
Tunesien af KN S. Ekdahk Zachariassen, FAK, DEC 1995.
Libye af KN F.B. Mathiassen, FAK DEC 1995.
Algeriet af KL S.E. Pedersen, FAK, DEC 1995.
Marokko af KN A.C.B. Castenschiold, FAK, DEC 1994.

Marokko af KN J.G. Lange, FAK, DES 1995.

Ægypten af KN K.H.H. Jensen, FAK, DEC 1995.

Iran af MJ J. Johansen, FAK, DEC 1994, samt hovedopgaverne:

Hjemmeværnets rolle i fremtiden. af MJ N.C.D. Poulsen, FAK 1993/94.

Tyrkiets fremtidige rolle. af KN H.H. Friis, FAK, MAR 1995.

Redaktionen har modtaget nedenstående boganmeldelser fra kommandør A.G. Bagge.

BOGANMELDELSER

American Sea Power in the Old World, af William N. Still Jr.
Greenwood Press, 1980, 292 sider.

Mere eller mindre ved en tilfældighed fandt jeg denne bog på hylden i biblioteket. Dens undertitel er: *The United States Navy in European and Near Eastern Waters, 1865 - 1917*.

Hvad der holdt mig fangen, var ikke den kronologiske gennemgang af amerikansk flådetilstedeværelse i europæiske farvande i tiden efter borgerkrigen indtil USA's deltagelse i Første Verdenskrig, i sig selv en forholdsvis uinteressant opremsning af problemer i Levanten og fordele og ulemper ved at forsøge at løse disse problemer ved kanonbådsdiplomati.

Det interessante ved bogen er dens beskrivelse af, hvorfor kanonbådsdiplomati blev anvendt af USA's regering og de tilhørende forklaringer på, hvad der udgjorde amerikansk flådepolitik og dermed legitimerede disse operationer.

Der kan utvivlsomt findes dyberegående videnskabelige forklaringer i bredere anlagte studier af amerikansk flådepolitik, men dette værks summariske forklaringer på politiske beslutninger og den underliggende beslutningsproces, baseret på studier af akter i de enkelte "sager", er let tilgængelige, på et jordnært niveau, og med nuancer, der reflekterer de involverede personligheder, hvad enten disse er præsidenter, udenrigs- eller flådeministre, diplomater, flådeførere eller skibschefer.

Specielt i Europa udviklede der sig i denne periode hos derboende amerikanere, uanset om de var forretningsfolk, missionærer, turister eller simpelthen amerikanere, der havde slået sig ned i udlandet, en holdning om, at de kunne forvente beskyttelse af "deres" regering under alle forhold, hvor de måtte ønske det - en holdning, der blev politisk støttet på "hjemmefronten".

Under den Fransk-Tyske krig var der således stationeret amerikanske krigsskibe i Nice for at tage sig af "flygtninge" fra den amerikanske koloni ved Rivieraen. Under en krise i 1882 blev amerikanske statsborgere fra Alexandria evakueret ombord i et krigsskib. Utallige anløb af havne i Levanten var baseret på, at krigsskibene skulle kunne evakuere amerikanere fra uroligheder og trusler

om overgreb, men naturligvis også for at sætte magt bag krav og ønsker om løsning af opståede problemer.

Den største humanitære indsats var formentlig evakuering af flere tusinde jøder fra Lilleasien, Syrien og Palæstina til Alexandria i Ægypten i 1914-15.

I meget få tilfælde blev der fra skibene landsat en egentlig militær styrke, selv om trusler om sådanne landsætninger blev anvendt hyppigt.

Indhentning af efterretningsmæssige oplysninger var højt prioriteret. Ofte blev dog kun offentliggjort materiale benyttet, såsom avisartikler etc., og der er ikke efterladt informationer om, at man overvågede manøvrer af fremmede flådefartøjer.

Indtil omkring århundredeskiftet var der ikke stor interesse i de europæiske hovedstæder vedrørende den amerikanske flådetilstedeværelse i europæiske farvande, bl.a. var de udsendte fartøjer, som i øvrigt det meste af den amerikanske flåde, i alt fald set i europæisk sammenhæng, ofte gammeldags (og maleriske), men uden videre militær betydning, et forhold, der hos de amerikanske officerer kunne give anledning til en vis forlegenhed.

Specielt efter den Spansk Amerikanske krig synes europæiske statsmænd dog mere interesserede, utvivlsomt fordi etablering af baser antydede et skift i den hidtidige amerikanske politik om "non interference" udenfor den vestlige halvkugle. Basespørgsmål stod højt på den politiske agenda, og en mulig etablering af amerikanske baser i Europa - specielt i Middelhavet - måtte nødvendigvis påkalde sig interesse i visse europæiske hovedstæder.

Når det kommer til stykket, må det forbløffe en nutidig læser at det, der i dag er verdens eneste (økonomiske og militære) supermagt, for omkring hundrede år siden reagerede på "problemer" i Tyrkiet, eller mere præcist Det Osmanniske Rige, omkring amerikanske missionærer, der mere eller mindre åbenlyst arbejdede på at underminere den lovlige regering ved at inspirere de kristne minoriteter, Armenere etc., til selvstændighed, til opstand eller det der var værre, ved at sende "kanonbåde", i de fleste tilfælde baseret på stærkt overdrevne, ofte ubekræftede historier om "overgreb" mod amerikanske undersåtter, deres bygninger eller andre værdier, rettigheder etc.

Bogen er læseværdig som et bidrag til forståelse af USA's flådepolitik i perioden. Lidt unuanceret var denne baseret på rent økonomiske og materielle interesser, åbning af markeder, sikring af investeringer samt en næsten hysterisk støtte til amerikanske undersåtter i udlandet, nærmest uanset hvor ubehjælpsomt og ubetænksomt disse handlede. De udsendte enheder udførte det "grove" arbejde, hvilket gang på gang bragte skibscheferne i interessante situationer, hvor flair, fleksibilitet og ikke mindst tålmodighed var nødvendige om end ikke tilstrækkelige egenskaber hos cheferne.

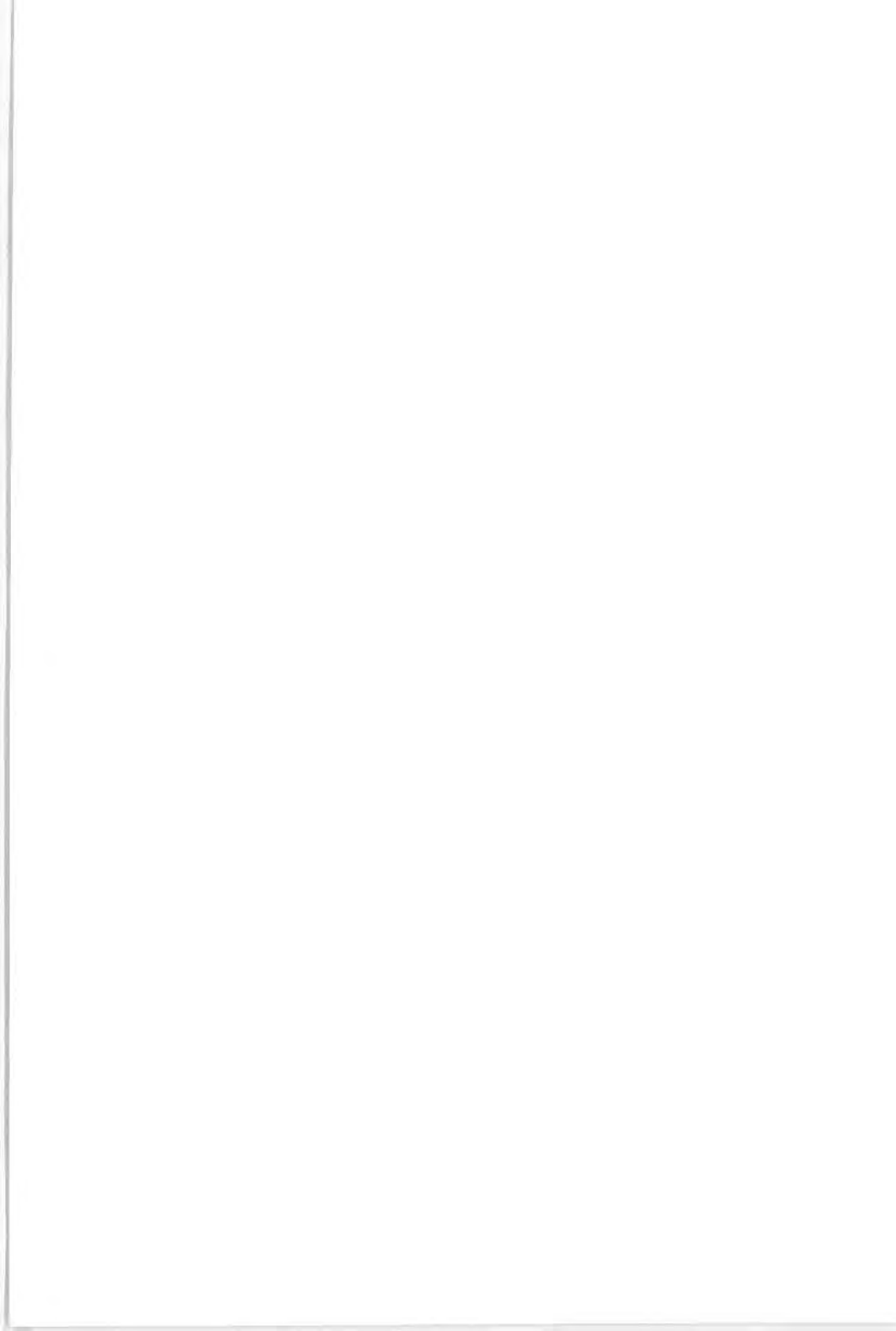
Military Lessons of the Falklands Islands War: Views from the United States. Westview Press, Inc., 1984, 173 sider.

Under læsning af referencer i en anden bog fandt jeg denne titel. Det er en upretentios bog, sat i currier (skrivemaskine tryk) af de to redaktører, Bruce W. Walson og Peter M. Dunn. Den indeholder forord, introduktion og 9 kapitler skrevet af forskellige personer.

Et af de mere interessante kapitler er kapitel 1, "Submarine Lessons", skrevet af William J. Ruhe, hvor hovedvægten er lagt på, at den "ubetydelige" trussel fra nogle få dieselbåde nødvendiggjorde stor hensyntagen fra britisk side og et meget stort ammunitionsforbrug, stort set mod falske kontakter, samt værdien af atomubåde med moderne og "gammeldags" torpedorør. Men også kapitel 3, af Norman Friedman, "Surface Combatant Lessons", der stadfæster, at der intet nyt er under solen for så vidt angår overfladeskibe, men at man synes at have glemt de mere grundlæggende 2. Verdenskrigs erfaringer om havariorganisation. Han pointerer også, at det er langt "billigere" at nedskyde våbenfremførelsen end at få ram på et allerede afskudt våben, specielt de moderne "fire and forget" typer. I kapitel 6 beskriver Harry C. Summers, Jr. "Ground Warfare Lessons" og fastholder moral som den mest betydende faktor bag den britiske sejr og finder anledning til at gentage den "anerkendte" doktrin, at kun landstyrker til stede på fjendens område kan opnå og fastholde kontrol over fjendens territorium.

Det mest interessante er dog nok det sidste kapitel "Lessons Learned and Unlearned" af Peter F. Dunn, 6½ side, som dels fokuserer på, at dette er beregnet på en amerikansk læser, hvad enten han/hun er militær, lægmand eller politiker og derfor sammenfatter de forudgående "lektier" i dette perspektiv. Specielt peger han på, at den amerikanske flåde i årevis har fokuseret forkert, og at ubådstruslen er det største problem. Han understreger også Harrier flyet som "a most magnificent flying mashine in the hands of skilled and highly trained pilots", og at "air superiority" er helt afgørende, og når det ikke kan opnås universelt, var til stede på britisk side på de tidspunkter, hvor det virkelig var af afgørende betydning. Videre slår han fast, at briterne havde lært af Suez kampagnen i 1956, nemlig spørg i Washington først, ellers går det galt. Han slutter med følgende udsagn vedrørende historiske erfaringer: de kan ikke briefes, læses om eller diskuteres, ej heller optimeres eller opsummeres, men kun læres den hårde vej.

Jeg er parat til at anerkende, at denne krig og bog begge er mere end 10 år gamle, og at vi har set nyere konflikter og "lessons learned". Ikke desto mindre finder jeg, at denne forholdsvis hurtigt læste bog (hvis den kan fremskaffes) kan give læseren nogle gode oplevelser af, hvad der virkelig betyder noget, når det gælder, og lade underbevidstheden bearbejde stoffet til senere brug. Når alt kommer til alt er det vel, hvad vi gør med alt materiale vi "lagrer ind".



Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:

Orlogskaptajn N.C. Wang



Nr. 4 - 1996

167. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.forsvaret-sos.dk/Tfs/Tfs.htm

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Forsvarskommandoen, PSF2
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3622
E-mail: Nils_Wang@dk-online.dk

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Sø-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
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Torpedobåden NORBY under gang.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler kan indsendes til redaktøren på diskette (MS WORD, WORD PERFECT eller DSI-SYS) eller via E-mail. Indlæg til Tfs nr. 5 og 6 1996 bedes indsendt inden hhv. 01 OKT og 01 DEC 1996.

Bilforsikring

Du passer godt på dig selv og din bil.

Du ved det gøres godt med en kombineret ansvars- og kaskoforsikring.

Men ved du, hvor billigt det kan gøres?

GF-BILFORSIKRING

med fuld friskadedækning, kun
3 præmietrin og 1.020 kr. i selvrisiko.

Præmie for personbil 800-999 kg.
ved 8 års skadefri kørsel:

**kun kr. 3.022,-
om året altså!**

(Dog **kr. 3.529,-** i Nordsjælland,- Roskilde,-
Køge,- Odense,- Esbjerg,- Vejle,- Århus,-
Randers,- og Ålborgområderne.

Kr. 3.822,- i Storkøbenhavn).

Ring til os, og vi sender GF-FORSIKRING's
gratis informationshæfte. I hæftet beskrives
vilkår og priser på bilforsikring og andre
forsikringer, familien kan have brug for.



Forsikringsklubben for Officerer i Forsvaret

Formand Willy Enemark,
Telefon 39 61 17 21,
Klubadresse: Fiskebækvej 51,
3500 Værløse, tlf. 42 48 12 38



GF-FORSIKRING – værd at vælge!



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

HEMPEL

Kvalitet og service

Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.

HEMPEL's
specialuddannede
coating advisers vil med
råd og erfaring sikre,
at resultatet har samme
høje kvalitet
som vore produkter.



J.C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK A/S • Tlf: 45 93 38 00 • Fax: 45 88 55 18

TechnoScan as

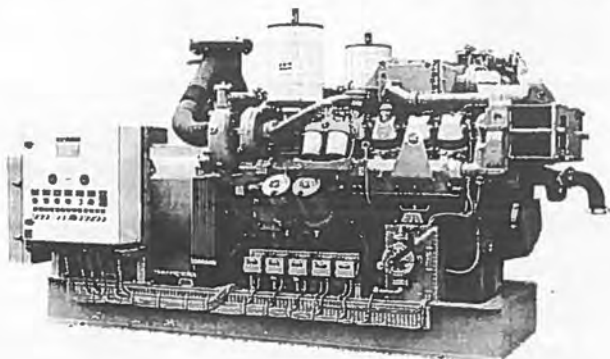
Generalagent for:

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

mtu



Marinediesellaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåslupgårdvej 20-22
2630 Tåslup

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



Naval Team Denmark

DANYARD A/S

SVENDBORG VÆRFT A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

MAN B&W DIESEL A/S

DESMI A/S

SVANEHØJ INTERNATIONAL A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-MODULSYSTEM A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NEA-LINDBERG A/S

PER UDSEN CO. A/S

NORDIC DEFENCE INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



uni-safe

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



SAFETY AT SEA

INDHOLD

FORORD.....	185
MINDEORD	
Af admiral K.H. Winther.....	186
NEKROLOG.....	189
NEKROLOG.....	194
PÅ TOGT MED USS BRISCOE I MIDDELHAVET	
Af løjtnant K. Geweke.....	196
UDSTATIONERET TIL SACLANT	
Af orlogskaptajn P. Tolderlund.....	202
KOMMENTARER TIL FUNDER-RAPPORTEN	
Af kommandørkaptajn L. Kragelund.....	209
Af kommandørkaptajn H. Andersen.....	216
Af kommandør S. Kirkegaard-Sørensen.....	221
Af kommandør B. Sloth Larsen.....	223
INDTRYK FRA NORDATLANTEN	
Af orlogskaptajn C.A. Nørgaard.....	225
TJEKKIET OG NATO	
Af lektor E. Jans.....	231
MEDDELELSE FRA REDAKTØREN.....	236
MARINENS BIBLIOTEK.....	238

FORORD

Når man tager Tidsskrift for Søværnen fra en given periode ned fra reolen, står man med et historisk spejl i hånden, der reflekterer begivenheder og emner, der optog flådens officerer på det pågældende tidspunkt. Med mindeordene i dette nummer håber jeg, at Tidsskriftet kan bidrage til, at den tragiske flyulykke på Færøerne den 3. august 1996 får sin plads i Marinens historie, og at Forsvarschef, admiral Hans Jørgen Garde og orlogskaptajn Hans Henrik Spøhr, der var blandt de ni omkomne, er sikret et værdigt eftermæle blandt Tidsskriftets nuværende og kommende læsere.

Et så markant tab af menneskelige og faglige kvalifikationer vil i et lille værn som vores kunne mærkes i mange år fremover. Den særlige omstændighed, at admiral Garde som Forsvarschef havde sikret søværnet en fornem repræsentation i forswarets øverste ledelse - og dermed også i den nyligt nedsatte Forsvarskommission - understreger blot ulykkens faglige omfang og rækkevidde. Der er al mulig grund til at huske på kommandør Henrik Gerners ord, som admiralen yndede at citere : "Hold tanken klar og selskabet samlet".

(NCW)

Chefen for Søværnets operative Kommando afholdt mandag den 5. august 1996 en mindehøjtidelighed for de ansatte i SOK i anledning af flynedstyrtningen ved Vagar den 3. august 1996. Admiral K.H. Winther har på opfordring fra redaktøren tilladt Tidsskriftet at bringe hans tale in extenso.

Mindehøjtidelighed i anledning af flynedstyrtningen ved Vagar den 3 AUG 1996

I lørdags, den 3 AUG 1996, rammes dansk forsvar af en katastrofe af usædvanligt stort og smerteligt omfang og af en art, hvor ingen kan være uberørt.

Under indflyvning til Vagar lufthavn på Færøerne og under de barske vejrforhold, der så ofte kendetegner disse nordatlantiske øer, bevirkede endnu ikke klarlagte forhold, at et G III fly fra flyvevåbnet forulykkede - ramte klippesiden og alle 9 ombordværende personer - og blandt dem vor forsvarschef, admiral Hans Jørgen Garde og hans hustru Anna Garde - omkom.

De øvrige ombord var flyets besætning

1. pilot, kaptajn C.E. Jørgensen

2. pilot premierløjtnant T.D. Askham

oversergent B. Nielsen

oversergent P.A. Hansen, alle fra Eskadrille 721 på flyvestation Værløse.

Chefen for Forsvarskommandoens Ledelsessekretariat, oberst O. Jørgensen og Forsvarschefens afgående og tilgående adjutant, henholdsvis orlogskaptajn H.H. Spøhr og Major J. Blæhr.

Orlogskaptajn Spøhr skulle efter denne rejse være tiltrådt som chef for korvetten NIELS JUEL.

Vi har alle lidt et tab, men vore tanker må dog først og fremmest rettes mod de omkomnes familier og andre nære pårørende, som her på den mest ubarmhjertige måde er ramt af skæbnens slag.

Jeg har over for chefen for Flyvertaktisk Kommando udtrykt min forståelse og medfølelse for det tab, flyvevåbnet her har lidt. G III besætningerne har i alle årene været søværnets nære og daglige samarbejdspartnere netop i det nordatlantiske område, og vi nærer den største respekt for deres indsats. Alle, der har fløjet med dem, har tillige en erindring om venlighed og gæstfrihed fra deres side. Flyvevåbnets tab er også vort tab.

Oberst Ole Jørgensen har i 3 år varetaget en central og vanskelig stilling som chef for Forsvarskommandoens Ledelsessekretariat. Jeg har tidligere personligt haft glæden af at have obersten - dengang major - som en nær medarbejder i Forsvarsstabens Planlægningssektion og siden, da han som oberst var tilbage i Forsvarsstaben, har jeg - og med mig mange andre chefer i og uden for Forsvarskommandoen - haft et frugtbart samarbejde med denne dygtige, diplomatiske officer, hvis personlige integritet kun kan betegnes som enestående. Forsvaret har mistet en officer af særlig karat, og vi er mange, der har mistet en god ven.

Kort før afrejsen mod Grønland i forrige uge talte jeg med orlogskaptajn Hans Spøhr, som efter nu så godt som overstået stabstjeneste naturligt glædede sig til at tiltræde i ønskestillingen som chef for NIELS JUEL. Også jeg havde glædet mig til at få Hans Spøhr tilbage til søværnet, hvor vi atter kunne have udnyttet hans gode taktiske viden og færdigheder udover at glæde os over godt selskab. Vi er mange, der nu må leve uden.

Major J. Blæhr var ved at overtage som adjutant, og vi havde derfor lejlighed til at blive præsenteret, da han var ledsager for forsvarschefen ved den norske forsvarschefs besøg i SOK den 24 JUN i år. Heller ikke denne unge officer skal vi se mere.

Så godt som alle i SOK og de fleste i søværnet i øvrigt har på et eller andet tidspunkt mødt admiral Hans Jørgen Garde, og de fleste har derfor også deres eget billede af denne enestående personlighed. Selv hvis der blev krævet et mere indgående personligt kendskab end det tilfældige møde, ville der være flere tusinde, der kunne påberåbe sig ret til at udtale mindeord om admiral Garde.

Derfor vil mine ord først og fremmest være en refleksion over de knap 30 år, jeg personligt har kendt og i perioder arbejdet tæt ved og med Hans Garde.

Da jeg blev udnævnt til søløjtnant, var Garde allerede kaptajnløjtnant og ældste torpedobådschef. Da jeg første gang som ung orlogskaptajn mødte som ny sagsbehandler i Forsvarsstabens Planlægningssektion var Garde ældste orlogskaptajn i sektionen, netop foran afgang og udnævnelse til næste grad. Han har altid være ældre, klogere og mere erfaren, og altid brugt det til at lære fra sig.

Stilen skiftede undervejs. Som ung var han selv perfektionist og tilsvarende overfor sine omgivelser. Højt respekteret - og ofte frygtet - ikke for det onde med for de høje krav, vi altid blev stillet over for. Med tiden blev stilen mere rund - men de høje krav blev fastholdt. Det kunne være ved vejledning, men

også gerne som en udfordring. Få har på en positiv måde udfordret mig som Garde - og ingen har på samme måde fået mig og mange med mig til at yde en indsats ud over det, jeg selv - og de selv - troede muligt, det hører til stilen, at han tillige altid - trods enorm travlhed - alligevel tog sig tid til at drøfte et problem og også til at udvide denne drøftelse til andet og mere end den konkrete her og nu sag.

Det lå i hele Hans Gardes tradition og intellektuelle orientering kombineret med evnerne for det praktiske virke som søofficer, at det var mere end dagen og vejen, der optog ham. Hans blik slap sjældent de store og lange linjer og de videre perspektiver - det være sig for søværnet, for forsvaret og for Danmarks placering i en større verden. Ikke mindst derfor er det så smerteligt, at han er revet bort midt i sit virke.

Søofficeren Garde holdt for det meste tjeneste og privatliv adskilt. Ikke med vandtætte skodder og ikke ubetinget, men diskret ved ikke unødigt at sammenblande de to. Tjeneste og familie har utvivlsomt i årenes løb måttet konkurrere hårdt om den rådige tid, men ingen, der kom tæt på Garde, kunne være i tvivl om, at familien var vigtig, og at den betød meget for hans mulighed for at bevare sig som en hel person med et ansvar og et engagement udover tjenesten. De, der har mødt fru Anna Grade, vil kunne forstå, at netop hun kunne motivere en sådan balance. Vil nogen en dag skrive en biografi om mennesket Hans Garde, vil den kun blive retvisende, hvis også Anna Garde samtidig inddrages og biograferes. Hans Garde vil blive savnet af mange og ligeså vil Anna Garde blive savnet af mange - dels af en fælles kreds og dels af mennesker, de hver for sig mødte i hver deres virke.

For alle de ni, der omkom i lørdags den 3 AUG gælder, at vi ikke kan møde dem igen. Det er den endnu ubegribelige sandhed. Vi burde kunne mødes, men vi kan ikke. Vi kan kun mindes, selv om det for dem alle er så urimeligt tidligt at skulle mindes. De fik ikke tid til at forberede sig, og vi fik det ikke. Familier og andre nære pårørende er efterladte. Vi er det også.

Æret være deres minde.

NEKROLOG

Lørdag den 3. august 1996 forulykkede et Gulf Stream III fly med ni personer om bord under indflyvning til Vagar lufthavn på Færøerne. Om bord i flyet befandt sig forsvarschefen, admiral Hans Jørgen Garde og hans hustru, Anna Garde, tre officerer fra Forsvarskommandoen samt flyets besætning på fire mand. Admiral Garde var tiltrådt som forsvarschef den 1. april, og flyvningen var et led i admiralens tiltrædelsesbesøg ved militære og civile myndigheder i Grønland, Island og på Færøerne. Alle ni ombordværende omkom.

1808. Hans Jørgen Garde blev født 22. januar 1939 på Frederiksberg som søn af brigadefører Niels Garde og hustru, Helle Vibeke Ursula, f. Garde. Han blev student fra Århus Katedralskole i 1957 og begyndte sin karriere i søværnet i juli samme år. 16. december 1960 fulgte udnævnelsen til søløjtnant II og 1. december 1961 til søløjtnant I.

I sine yngre år forrettede han sejlende tjeneste i korvetten FLORA, øvelseskutterne SVANEN og THYRA samt i motortorpedobåde, hvor han bestred stillinger som skibschef, divisionschef og til sidst som ældste torpedobådskaptajn (SO FPB). I perioden maj til juli 1966 blev Hans Garde afgivet til tjeneste i øvelseskutteren THYRA i forbindelse med skibets deltagelse i Kongelig Dansk Yachtklubs 100 års jubilæums Transatlantic Race fra Bermuda til Skagen.

Den første sejladsperiode blev passende afsluttet med tjenesten som chef for øvelseskutteren SVANEN og chef for 3. Skoleskibsddivision, indtil mange års stabstjeneste påbegyndtes i november 1970 - indledningsvis ved Forsvarets Efterretningstjeneste frem til august 1974.

I mellemtiden blev han i december 1965 udnævnt til kaptajnløjtnant og 16. december 1970 til orlogskaptajn.

I perioden august 1974 til juni 1975 gennemgik han stabskursus ved Royal Naval College, Greenwich i England og den sidste del af stabskursus, søværnet, ved Forsvarsakademiet. I forlængelse heraf forrettedes tjeneste ved Forsvarsakademiets faggruppe statskundskab og strategi. Juli 1979 blev han beordret til tjeneste ved Forsvarsstabens Planlægningssektion.

Tjeneste til søs blev genoptaget 1. december 1981, som næstkommanderende på korvetten PETER TORDENSKIOLD og fra 2. april 1982 som chef for korvetten samt chef for Fregatdivision 2.

Efter søgående tjeneste fulgte udnævnelsen til kommandørkaptajn 1. august 1983 og herefter gennemgang af Naval Command Course ved Naval War College i USA. 4. september 1984 tiltrådte han som chef for Forsvarsstabens



*Admiral H.J. Garde ses her som chef for Forsvarsstaben,
fotograferet af datteren Trine Garde*

Planlægningssektion, en stilling han bestred indtil udnævnelse til kommandør 1. september 1986. Han blev herefter beordret til tjeneste som chef for Torpedo-

bådeskadren indtil 1. september 1987 og herefter til tjeneste som stabschef ved Søværnets Operative Kommando.

1. april 1988 blev Hans Garde udnævnt til kontreadmiral og i forbindelse hermed beordret til tjeneste som chef for Søværnets operative Kommando. Året efter - 1. november 1989 - blev han udnævnt til viceadmiral og beordret til tjeneste som chef for Forsvarsstaben. Denne stilling varetog han, indtil han 1. april 1996 afløste general Jørgen Lyng på posten som Forsvarschef.

Hans Garde var 1969 - 70 formand for Søe-Lieutenant-Selskabet, 1973 - 74 og 1976 - 79 var han lærer ved Søværnets Officersskole i søkrigslære- og historie, og 1979 - 80 underviste han i statskundskab på Københavns Universitet og blev ansat som ekstern lektor i international politik ved Århus Universitet. I 1968 blev Hans Garde medlem af Det Udenrigspolitiske Selskab og i 1975 af The International Institute for Strategic Studies i London, og han var efterspurgt som gæsteforelæser i USA og i England.

Admiral Garde var medl. af bestyrelsen for Det Krigsvidenskabelige Selskab 1984-87, for Kgl. Dansk Yachtklub 1971-77 og for Orlogsmuseets Venner, Foreningen til Søfartens Fremme og Dansk Sømandskirke i Fremmede Havne. Han var tillige medl. af Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg 1985-86 og 1990-95, Dansk Militærhistorisk Kommission fra 1978, af Forsvarskommissionen af 1988 og af United States Naval Institute.

Endvidere var han æresmedlem af Kungl. Örlogsmannasällskapet og Kungl. Krigsvetenskabsakademien, Sverige.

Hans Garde var medforfatter af Det arktiske område i sikkerhedspolitisk belysning (1982), Torpedobåde gennem 100 år (1979) samt forfatter til artikler om sikkerhedspolitiske og strategiske emner, og han var censor i statskundskab og samfundsfag ved Aarhus Universitet og Københavns Universitet.

Hans Garde deltog i United States Naval Institute's General Prize Essay Contest for 1975, og besvarelsen, "Where is the Western Navy? The World Wonders", blev bedømt som den bedste. Vinderprisen, U.S. Naval Institute's Guldmedalje, et beløb på 1500 dollars og et livsvarigt medlemskab af U.S. Naval Institute, blev ved en højtidelighed den 20. marts 1975 på U.S. Naval Academy i Annapolis, Maryland, overrakt Hans Garde af Admiral J.L. Holloway III, Chief of Naval Operations, U.S.N. Besvarelsen er offentliggjort i aprilnummeret af U.S. Naval Institute Proceedings og er gengivet i T.f.S. april 1975. Endvidere blev i U.S. Naval Institute Proceedings maj 1976 og i T.f.S. juli/august 1976 offentliggjort en artikel af Hans Garde: "The Influence of Navies on the European Central Front"

Admiral Garde var dekoreret med K 1, Fr. IX.M.M., HTS og ROHT, og han havde følgende udenlandske ordner: B.L.1 og F.N.F.2.

Fra sin tidligste ungdom var Hans Garde klar over, at han ville være søofficer og således videreføre den gerning, hans forfædre påbegyndte i 16 - hundrederne. For ham var der tale om et livskald snarere end et job. Ingen af os, der har kendt og arbejdet sammen med admiral Garde gennem stort set hele hans karriere, var nogensinde i tvivl om, at hans ville føre til de højeste poster i vort forsvær.

Allerede som ung torpedobådschef i begyndelsen af 60'erne var admiralens usædvanlige kvaliteter åbenbare. Han forenede på enestående vis professionel dygtighed med personligt lederskab og chefvirke. Hans krav til sine omgivelser var høje og udfordrende, men aldrig større end dem, han stillede sig selv og altid indfrie. Dette i sig selv kunne nok undertiden virke brysk og føre til en vis distance. Men admiralen formåede tillige at inspirere til og lede et usædvanligt godt og stærkt sammenhold blandt sine nærmeste i tjenesten. Han citerede ofte Søe-Lieutenant-Selskabets stifter, kommandør Henrik Gerner: "Hold tanken klar og selskabet samlet", og det var præcis, hvad han gjorde.

Han gjorde det bl.a. gennem en stedse usvækket interesse og omsorg for de mennesker, der var betroet ham som chef enten som skibsbesætninger eller nære medarbejdere andetsteds, og han havde stærk sans og respekt for hver enkelts betydning for helheden. Han opretholdt gennem alle årene kontakten med og foranstaltede lejlighedsvis samling af sin første besætning fra torpedobåden "Glenten", og selv i sine sidste høje embeder glædede han ofte tidligere nære medarbejdere med en hilsen ved fødselsdage eller jubilæer.

Undervejs gennem admiralens stadig mere ansvarsfulde og omfangsrige embeder såvel til søs som i land fortsatte han den lagte linie. Vel var han fortsat opmærksom på detaljen, men det forstyrrede ikke hans sans for og evne til at se lange linier og perspektiver, som vel især blev nyttiggjort i hans seneste poster til gavn for Danmark, Forsvaret og Søværnet.

De fleste af admiralens stillinger har været chefposter, og der er ingen tvivl om, at chefstillinger passede ham - og han dem - godt. Han var glad for ansvar og udfordringer og meget bevidst om de pligter - skrevne som uskrevne - chefposterne indebar. Der er næppe heller tvivl om, at han satte posten som skibschef særlig højt. Dennes ultimative ansvar for skib og besætning og med betydelige beføjelser som statsmagtens repræsentant på havet inspirerede og udfordrede ham.

Under admiralens periode som chef for Søværnets operative Kommando blev der truffet politisk beslutning om udflytning af Flåden fra Holmen til flådestationer Korsør og Frederikshavn, og det faldt i hans lod indledningsvis at skulle planlægge og forberede udflytningen og umiddelbart efter som chef for Forsvarsstaben at skulle overtage ansvaret for gennemførelsen. Der var ingen tvivl om, at det var med blandede følelser, admiralen oplevede Flåden forlade

Holmen, hvor den havde haft sit leje i over 300 år, men aldrig tillod han i den forbindelse traditioner eller følelser at komme hindrende i vejen; tværtimod var det i høj grad hans fortjeneste, at dette meget store projekt, som udflytningen var, blev gennemført planmæssigt, til tiden og med stor respekt for og hensyntagen til det personel, der blev berørt af projektet.

Admiral Garde besad en kompromisløs høj personlig integritet. Han var til stadighed en krævende og inspirerende, men også venlig og omsorgsfuld chef og altid et godt eksempel. Admiralen formåede på enestående måde at forene en stærk bevidsthed om sine rødder i Marinen og det bedste i dansk marine- og søofficerstradition med respekt for og loyalitet mod bredere perspektiver for dansk forsvar og moderne ledelsesprincipper. Admiralen var ikke alene højt respekteret overalt i forsvaret, han var også som følge af sit store intellekt og sin udadvendte virksomhed kendt og respekteret i brede kredse uden for forsvaret, herunder de politikere af forskellig politisk observans han i kraft af sit virke kom i berøring med.

Efter ca. syv år som chef for Forsvarsstaben - en af forsvarets mest krævende poster - var admiral Garde særdeles godt forberedt på at overtage posten som Forsvarschef, det højeste militære embede i forsvaret. Dette havde været hans mål gennem mange års tjeneste, og han nåede det. Admirals embedsperiode blev kort, og med hans død har Danmark mistet en enestående markant profil og en højt respekteret og værdsat officer og personlighed.

Anna Garde var cand.mag. og lektor i engelsk og fransk ved Espergårde Gymnasium og HF. Privat var de to åbne, varme og gæstfrie mennesker med stor spændvidde og brede interesser, og de var forbilledlige forældre for tre, nu voksne døtre. Admiralen og hans hustru vil begge blive savnet også langt uden for forsvarets rammer.

Forsvarschef, admiral Hans Jørgen Garde og hustru, Anna Garde, blev bisat fra Holmens Kirke den 12. august 1996 under fuld militær honnør. Deres urner er nedsat på Holmens kirkegård.

(1818/1827/1828)

NEKROLOG

Orlogskaptajn Hans Henrik Spøhr - blandt venner kaldet Hanse - omkom ved det tragiske flystyrt på Færøerne 3. august 1996.

Hans Henrik blev født 28. december 1955 i Odense som søn og eneste barn af boghandler Tage Wilhelm Spøhr og hustru Elsa Agnethe, f. Jespersen.

Hanse gik i gymnasiet på Mulernes Legatskole i Odense og tilbragte sammen med en god ven og senere søofficerskammerat en del af eksamenslæsnings-tiden i vennens sejlbad. Måske var det her, inspirationen til at vælge søofficers-gerningen kom. Selvom det på denne måde mere eller mindre var tilfældighedernes spil, der bragte ham på denne løbebane, var Hanses karriere i søværnet ikke præget af tilfældigheder, men af den ildhu, konsekvens og loyalitet, som også kendetegnede ham i venners lag.

Hanse var altid med i front, fra han sammen med 33 klassekammerater mødte på Søværnets Eksercerskole i Auderød 1. september 1975 for at gennemgå grunduddannelsen.

Han var i front i kadettiden på officersskolen, på kadettogterne, og også da han var blandt de 11 fra det oprindelige hold, som blev udnævnt til premierløjtnanter 1. juli 1980.

Hanse havde et format og en karakter, der gjorde det naturligt for ham at vælge et karriereforsøg som "storskibssejler" i Fregateskadren. Han var tjenestegørende i fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE og korvetten NIELS JUEL i perioden 1981-1988 og specialiserede sig som våbenofficer ved gennemgang af våbenofficerskursus i vinterhalvåret 1982-83. M.h.t. Hans Henriks tjeneste i fregatterne kan det som kuriosum nævnes, at han i 1987 som kaptajnløjtnant var chef for HERLUF TROLLE (nøgleenhed) og med den deltog i torpedoskydninger og anden øvelsesvirksomhed.

Den indledende stabsuddannelse blev tilgodeset ved gennemgang af Stabskursus I ved Forsvarsakademiet i 1984-85 og i umiddelbar forlængelse heraf fulgte udnævnelse til kaptajnløjtnant 1. april 1985.

Med fregatterne havde Hans Henrik deltaget i Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT), og det var derfor en naturlig fortsættelse og en stor personlig udfordring og tilfredsstillelse for ham i perioden 1988-89 at gøre sejlene tjeneste som operationsofficer i STANAVFORLANT stab.

Efter denne tjeneste var Hans Henrik i perioden 1990-91 chef for patruljefartøjet HAJEN og 5. Fregatdivision. Under denne tjeneste fandt udnævnelsen til orlogskaptajn sted 1. juli 1990. Selvom han var inkarneret "storskibssejler", mestrede Hanse således også kunsten at være chef på en mindre enhed.

Herefter var det tid for den videregående stabsuddannelse, som blev gennemført ved Forsvarsakademiet 1991-92. Efter afsluttet stabsuddannelse blev han i 1992 som sagsbehandler tilknyttet Planlægningsstaben i Forsvarskommandoen, og i umiddelbar forlængelse af denne tjeneste blev han i 1994 adjutant hos Forsvarschefen.

Hanse var netop i færd med at afslutte sin adjutanttjeneste. Han skulle få dage efter flystyrtet være tiltrådt i sin ønskestilling som chef for korvetten NIELS JUEL, og han glædede sig naturligvis meget til atter at skulle til søs, i et stort skib og som chef. Hanse satte tjenesten i søvænet meget højt.

Han var et helstøbt menneske - både i tjenesten og i privatlivet. Han var en trofast og god kammerat - altid godt selskab i festligt lag, men han var også en skattet ven i livets mindre muntre stunder. Man bad aldrig Hanse forgæves om hjælp. Et venskab med Hanse var klippefast og skulle ikke fornys, uanset om man sås ofte eller kun ved sjældne lejligheder.

Hans Henrik havde høje personlige idealer. Han var konsekvent i ord og handling, han var ærekær og stillede store krav til sig selv. Krav han formåede at honorere.

Hvis ikke man kendte Hanse godt, kunne han virke en smule reserveret, men denne ydre skal var blot et dække over et meget blødt indre. Hanses sande natur skinnede altid igennem, når han var sammen med børn. Hanse elskede børn, og hans lykke var gjort, da han i 1989 blev gift med Anne og fik sine egne børn. Louise blev født i 1990, og Kristine i 1994.

Hanse blev bisat den 13. august fra Holmens Kirke af provst Harms. Ved bisættelsen mindede provsten i sin gribende tale om, at "...om end det er uhyre svært, så er det dog bedre at miste og måtte savne, end aldrig at have ejet og kendt". I den visdom må vi søge lindring, for med Hanses alt for tidlige bortgang har alle venner og kolleger mistet noget dyrebart, selvom vores tab er for intet at regne mod det tab Anne, Kristine og Louise har lidt.

Æret være orlogskaptajn Hans Henrik Spøhrs minde.

(2000)

Med dette indlæg fra en kadet i ældste klasse på Søværnets Officersskole, kan Tidsskriftet bringe endnu en togttrapport fra en ung dansk officer på udveksling i en fremmed marine.

PÅ TOGT MED USS BRISCOE I MIDDELHAVET

Af

Løjtnant Karsten Gewecke

Spændingen var stor, da jeg i maj måned af næstkommanderende fik at vide at jeg, som den ene af to kadetter fra ældste klasse på officersskolen, skulle deltage i det dansk-amerikanske udvekslingsprogram for kadetter, og tilbringe ca. 1 måned ombord på en amerikansk enhed i den 6. flåde i Middelhavet. Valget var faldet på undertegnede som repræsentant fra den operative linie, og løjtnant Per Olsen fra den tekniske linie på SOS. Begge var vi spændte på, hvilken type enhed vi skulle ud på, idet et sådant togt i sagens natur var en enestående chance for at prøve kræfter med en enhed af langt større proportioner end vor hjemlige enheder. Tæt på sommerferien fik vi så endelig besked om, hvilke enheder vi skulle sejle med; Per Olsen skulle møde ombord på USS GUNSTON HALL (LSD-44), et såkaldt *Landing Ship Dock*, og jeg selv skulle ombord på destroyeren USS BRISCOE (DD-977). USS BRISCOE er en såkaldt *strike destroyer* af SPRUANCE-klassen, der indgår i *The USS ENTERPRISE Carrier Battle Group*, som er rygraden i den 6. flåde. I 6. flåde indgår foruden USS BRISCOE naturligvis hangarskibet USS ENTERPRISE samt to TICONDEROGA-klasse AEGIS krydsere, en ARLEIGH BURKE-klasse destroyer, to LOS ANGELES-klasse atomubåde, forsyningskibet USS SUPPLY, en amfibiestyrke bestående af USS GUNSTON HALL og amfibiehangarskibet USS SAIPAN med ca. 2000 af Marine-korpsets læderhalse ombord samt et antal fregatter og mindre skibe.

Jeg mødte ombord på skibet i Malaga i Spanien efter en behagelig flyrejse med SAS via Madrid. I lufthavnen i Malaga blev jeg vel modtaget af lieutenant jr. grade Eric Jacobsen, USS BRISCOE's *Strike Officer*, som forklarede mig, at han samtidig var skibets *Midshipman Coordinator*. Ved samme lejlighed fortalte han mig endvidere, at vi havde ca. 2 timer til at komme ned på skibet, få skiftet til civilt tøj og komme til Torremolinos, hvor officersmessen havde planlagt et såkaldt *Wedding Down* for 5 af skibets yngre officerer, der netop var blevet

udnævnt fra ensigns til lieutenant jr. grade. Ved festlighederne fik jeg lejlighed til at hilse på såvel chefen som de fleste af skibets officerer.

Vi blev liggende i Malaga endnu en dag før vi sejlede afsted østover for at deltage i en landsætningsøvelse i Tunesien. Allerede fra første dag undervejs blev jeg sat på et vagthold, hvor jeg indgik i en 3-tørn med 5 timers vagt ad gangen. Broorganisationen, som jeg herved stiftede bekendtskab med var ganske anderledes, end den jeg var vant til hjemmefra, idet der under normalt forlægningsberedskab indgik ikke mindre end 11 personer på og omkring broen. Vagtholdet omfattede en *Officer of the Deck* (vagtchefen), til tider en *Junior Officer of the Deck* (en slags vagtchefelev), en *Conning Officer* (manøvreofficer og assisterende vagtchef), en *Boatswains Mate of the Watch* (en slags vagtassistent - på broen), en *Quartermaster* (vaghavende navigatør), en *Messenger* (ordonnans), en linkterminal- og intern kommunikationsoperatør, en rorgænger og 3 udkigge - foruden ca. 20-30 personer på vagt i operationsrummet. Jeg fik tildelt jobbet som Conning Officer, der bestod i at manøvrere skibet til den af vagtchefen beordrede kurs og fart, foretage eventuelle nødmanøvrer såsom mand-over-bord og lignende, tage meldinger fra udkigge, link/operationsrum og maskine, lave plots og i det hele taget hjælpe vagtchefen med at holde styr på skibe og fly i nærheden, og alt hvad der i øvrigt foregik på vagten.

Noget af det første jeg bed mærke i var at vagtchefen ikke selv tog del i selve navigationen, idet dette altsammen blev udført af Quartermasteren, som var en menig, men næsten udelukkende koncentreret sig om antikollision. Alle kontakter, som viste en CPA på under 10.000 yards, skulle meldes til chefen sammen med vagtchefens intentioner med henblik på at holde et minimum CPA på ca. 3-5000 yards. Og først når chefens tilladelse var indhentet kunne vagtchefen beordre en kursændring for at overholde dette. Hvis situationen ikke tillod et CPA på mindst 3000 yards, kunne man i næsten alle tilfælde forvente at se chefen på broen i løbet af ganske kort tid - uanset tidspunkt på døgnet. Bestræbelserne på at holde track og tidsplan blev iværksat af Quartermasteren, der anbefalede kurs- og fartændringer i henhold til sejladsplanen. Vagtchefen kunne så checke disse anbefalinger med operationsrummet, hvor en yderligere Quartermaster foretog redundant navigation.

Uddannelsesmæssigt befandt jeg mig i den lidt besynderlige situation, at jeg var den eneste ombord, som rent faktisk var i besiddelse af en skibsførerek-samen. Vagtcheferne havde kun ganske lidt navigatorisk uddannelse - for de flestes vedkommende et ca. 2 uger langt navigationskursus, og kun et ret overfladisk kendskab til de fleste øvrige skibsførerrelaterede fag. Quartermasterne

var navigatorisk lidt bedre rustet, idet de havde en ca. 6 måneder lang uddannelse i terrestisk og astronomisk navigation. Vagtcheferne i den amerikanske flåde uddannes hovedsageligt ombord på skibene, ved hjælp af en kombination af "on the job training" og teoretiske selvstudier, afsluttet med flere skriftlige og mundtlige eksamener, med skibschefen, næstkommanderende og divisionsofficererne som censorer. Hver enkelt officer har en såkaldt *Personal Qualification Record*, som er en ganske tyk bog, hvori alle de deleksamener og former for skibstjeneste, som de har fuldført eller deltaget i bliver attesteret. Når de så har fuldført de delkvalifikationer, som er nødvendige for tjenesten som vagtchef, og samtidig har haft et efter skibschefens skøn passende antal brotimer som vagtcheffelev, afsluttes der med en mundtlig eksamen, som kvalificerer dem til selvstændig tjeneste som vagtchef. Efter yderligere taktiske og tekniske uddannelser kan de så senere opnå den eftertragtede status som *Surface Warfare Officer*, der er prædikatet for den all-round uddannede amerikanske søofficer. I mine øjne indeholder dette system nogle ganske gode elementer, i form af den formaliserede on the job training, men savner i alvorlig grad dybde på det teoretiske område, sammenlignet med den danske søofficersuddannelse.

På vores anden dag undervejs, blev alle *Junior Officers* kaldt på broen for at foretage mand over bord manøvrer, hvilket gav mig en hel del sved på panden, idet jeg havde lidt svært ved at vænne mig til at sejle *Right* og *Left* i stedet for styrbord og bagbord, ligesom de lange og ganske indviklede maskinkommandoer voldte mig en del besvær - for slet ikke at tale om, at skibet var næsten tre gange så langt som nogen af de skibe, jeg tidligere havde prøvet denne manøvre med. Det var derfor med en del sommerfugle i maven, at jeg som nummer fem med ordene "*Attention in the pilot house, this is lieutenant jg. Gewecke, I am now Conning Officer*" annoncerede, at det nu var min tur. Efter chefen havde meldt mand over bord, bagbord side, og startet sit stopur, kunne jeg så beordre "*Left full rudder, all engines ahead full, blow six short blasts on the ships whistle, raise the oscar flag*". Effekten af disse kommandoer er næsten ubeskrivelig, idet det giver skibet en fart på 20 knob, der, kombineret med en rorvinkel på 30 grader, giver et skib af de proportioner en voldsom overkrængning, som næsten truer med at vælte skibet. Og reaktionen bliver ikke mindre bemærkelsesværdig, når man - kort efter - lader den bagbord skrue gå direkte fra frem fuld til tilbage 2/3, for at mindske skibets drejeradius. Efter 6½ minut og en uendelig strøm af ror- og maskinkommandoer, lykkedes det mig at få stoppet skibet og anbragt det med den overbordkastede røgbøje ca. 2 meter fra skibssiden, ud for forkanten af overbygningen. Da jeg havde fået tørret sveden af panden, og chefen havde udtrykt sin tilfredshed med manøvren, var det tydeligt, at agtelsen for danske officerer fik et hak opad hos de mange nysgerrige tilskue-

re - godt hjulpet af, at de fleste af de amerikanske officerer bestemt ikke havde deres bedste dag.

På vej mod Tunesien foretog skibet UNREP (*Underway Replenishment*) med USS SUPPLY, hvorunder vi - på mindre end 1½ time - fik overført både brændstof og ikke mindre end 90 paller med forsyninger. Amerikanerne har et enormt logistisk apparat; alle forsyninger som vi modtog i hele den periode jeg var ombord kom direkte fra USA; mad, reservedele, ammunition, smøreolie, chips og colaer, simpelthen alt. Ikke den mindste smule blev lokalt indkøbt. I forbindelse med UNREP'en blev jeg overført til USS SUPPLY med en SEA KNIGHT helikopter, og tilbragte det meste af dagen ombord. Skibet er relativt nyt, og er et nyt koncept i den amerikanske flåde, idet skibet både har forsyninger, ammunition og brændstof, og kan med en hel ladning holde et komplet hangarskib som USS ENTERPRISE kæmpende i ca. 3 dage. Skibet kan med en ca. 500 mand stor besætning forsyne 2 skibe ad gangen, hver med op til 5 stationer, hvoraf de 2 er med brændstof. Under vor UNREP havde vi 3 stationer i gang med SUPPLY, samtidig med at USS SAIPAN blev forsynet på den anden side.

Efter 4 dage til søs indgik vi i en Task Force med USS SAIPAN og USS GUNSTON HALL, og indledte en større landgangsovelse på Tunesiens nordkyst. Under øvelsen fungerede vi i 4 dage som beskyttelse for amfibiestyrken, kombineret med øvelse i TOMAHAWK-angreb og kystbombardement som støtte for landgangsstyrkerne. Jeg behøvede ikke at spørge nogen om formålet med øvelsen, idet den geografiske placering gjorde adressen ganske tydelig.

Da vi havde afsluttet vores engagement i denne Task Force sejlede vi nordover, øst om Sardinien, og ankom til den kombinerede italiensk-amerikanske base på øen St. Stefano tæt ved øen La Maddalene for at foretage vedligeholdelsesarbejde på skibet. På basen lå allerede en ubåds-tender, USS SIMON LAKE, og en LOS ANGELES-klasse atomubåd. Fra basen var der fast båd fart med landgangsfartøjer til både La Maddalena og Palau på Sardinien, hvilket gav rig lejlighed til at stifte bekendtskab med den italienske madkultur, som var en yderst kærkommen afveksling fra den amerikanske mad ombord på BRISCOE.

Efter vort ophold i St. Stefano sejlede vi nordover mod La Spezia i selve Italien. Undervejs blev vi kaldt op af et italiensk kystvagtskib, mens vi passerede igennem den fransk-italienske territorialgrænse mellem Korsika og Italien. Kystvagtskibet udbad sig oplysninger om vort skibsnavn og intentioner, hvad der nærmest udløste panikagtige tilstande på broen. Efter at vagtchefen havde

konfereret med chefen, blev kystvagtskibet så oplyst om at vi var et "*US Naval Warship exercising our right to transfer passage*", punktum. Skibsnavn og intentioner er ikke noget amerikanerne fortæller til hvem som helst.

I La Spezia lå vi i byens flådehavn, som er ganske stor, og indeholder et skibsværft med adskillige tørdokke. Samtidig lå der et bredt udsnit af den italienske flådes skibe i havnen, hvad der gjorde opholdet ganske interessant. Selve byen var langt fra en turistby, og derfor lidt farveløs, men i øvrigt havde det en positiv indflydelse på prisniveauet. En besynderlig ting omkring italienerne er deres tilsyneladende voldsomme lidenskab for telefonbøks; på hvert eneste gadehjørne er der opstillet mindst to af slagsen, og der er kø foran dem alle sammen.

Efter opholdet i La Spezia sejlede vi vestover igen, denne gang mod St. Tropez i Sydfrankrig. Undervejs havde vi øvelsesskydning med skibets 5" kanoner og PHALANX CIWS. Under skydningen fik jeg lejlighed til på nærmeste hold - 2 meter, at se CIWS'ens 30 mm gatling-kanon skyde over 3000 skud pr. minut, behørigt udstyret med hjelm, beskyttelsesbriller og en tommetyk skudsikker vest. En meget interessant oplevelse.

Fra St. Tropez skulle jeg så afslutte togtet den 14. august efter 5 uger ombord og vende hjemad igen. Skibet havde været så venlige at arrangere transport fra St. Tropez til lufthavnen med en fransk chauffør fra deres stedlige husbanding agent. Chaufføren havde desværre fået den opfattelse, at jeg skulle til den militære lufthavn i Toulon, og ikke lufthavnen i Nice, hvorfra jeg havde en flybillet. Da chaufførens engelsk var nogenlunde lige så dårligt som mit franske, gik der et godt stykke tid før jeg opfattede, at noget var helt galt. Da sagens rette sammenhæng gik op for mig, og jeg fik chaufføren til at stoppe ved et hotel i byen Alys, befandt jeg mig således ca. 150 km fra Nice og havde ca. 2 timer til jeg skulle checke ind i lufthavnen. Chaufføren havde på trods af fejlen ikke tid til at køre tilbage, og forslog mig derfor at tage en taxa eller toget til Nice, hvorefter han kørte afsted. Efter at jeg først fik udelukket toget som mulighed, og med møje og besvær havde fået vekslet alle de kontanter, som jeg var i besiddelse af, til franc, fik jeg hotelportieren til at være mig behjælpelig med at fremskaffe en taxa. Taxachaufføren, som resolut nægtede at tale engelsk, var dog ikke umiddelbart villig til at køre mig til Nice for de 1470 franc, som jeg var i besiddelse af, men krævede mindst 1800. Først efter lange forhandlinger, med portieens sproglige bistand, lykkedes det mig at få ham overtalt. Da jeg så endelig ankom til Nice lufthavn, var jeg således helt blanket af, og havde hverken råd til at leje en bagagevogn eller få en sodavand. Med min EuroClass billet

i hånden opsøgte jeg derfor loungen i håb om at få en danskvand, blot for at konstatere at lufthavnen ikke havde nogen aftale med SAS. Det var ikke min dag.

Hjemkomsten til Kastrup, hvor familien vinkende modtog mig med løfte om frikadeller på middagsbordet, hjalp dog en hel del på humøret.

Hvis jeg skal vurdere udbyttet af togtet, har det først og fremmest givet mig en forståelse af den amerikanske flådes organisation og operationsmetoder. Det er min opfattelse, at kommandostrukturen i den danske flåde, der i klar modsætning til den amerikanske giver alle søofficerer ret - og pligt - til at træffe mange vigtige beslutninger på egen hånd, gør os væsentligt mere fleksible og effektive, end et system, hvor alle beslutninger skal træffes på højeste niveau. Samtidig giver det selvtillid at erfare, at vor egen flåde, på trods af væsentligt mindre ressourcer, på ingen måde står tilbage for den amerikanske, idet vor udnyttelse af de til rådighed værende materielle og menneskelige ressourcer efter min opfattelse er langt mere rationel. Jeg har også fået en klar forståelse for de forskelle der er mellem en *Blue Water Navy*, hvis kampevne er baseret på søherredømme og overlegen slagkraft, og så en flåde som vor egen, hvor kampevnen i højere grad afhænger af den taktiske udnyttelse af materiellet og de farvandsgeografiske forhold. Det var ligeledes interessant at opleve en flåde der helt grundlæggende er konstrueret til en offensiv rolle. Og så fik jeg da også lidt saltvand under fødderne og 100 brotimer mere i rygsækken.

UDSTATIONERET TIL SACLANT

Af

orlogskaptajn P. Tolderlund

Forfatteren gør for tiden tjeneste ved SACLANT HQ i Norfolk, Virginia som adjutant for SACLANT. Orlogskaptajnens baggrund er 9 års tjeneste i Torpedomissilbåde af Willemoes-klassen. Tjenesten ved SACLANT blev indledt i sommeren 1994.

INLEDNING

Sidst i oktober 1993 blev jeg ringet op af Forsvarskommandoen. Man ville høre, om jeg var interesseret i at være den danske kandidat til stillingen som Adjutant SACLANT (Supreme Allied Commander Atlantic). Jeg havde aldrig forestillet mig selv som adjutant og vidste knapt, hvad eller hvem SACLANT egentlig var, men heldigvis havde jeg tid til næste morgen til at overveje tilbudet. For en yngre nygift officer er det fristende at begive sig ud på nye eventyr, men jeg frygtede egentlig mest, at det skulle blive for trist for min kone. Det skulle senere vise sig, at deri tog jeg ganske fejl, og heldigvis var min hustru helt indstillet på, at vi skulle tage afsted.

Spændende måneder fulgte, idet de indstillede kandidater fra et antal lande skulle interviewes og et valg foretages. I starten af december drog jeg til Bruxelles til et interview med den daværende SACLANT, Admiral P. D. Miller. Det skulle vise sig at blive en af adskillige rejser til Bruxelles. Jeg blev tillige interviewet af admiralens Executive Assistant (EA, CAPT USN), og i januar fik jeg et telefonopkald fra kommandøren: "Hi, Peter. Are you ready to go to Norfolk? The Admiral wants you!"

Lejlighed og biler blev sat til salg. Sidste uge i maj 1994 tog jeg på den sidste øvelse som skibschef i Willemoes-klassen. Vemodigt, men der blev sagt farvel til 4. Eskadre i overensstemmelse med alle stolte traditioner. Jeg tog mit skib "HAMMER" på det sidste adoptionsbesøg i Haderslev, vendte hjem mandag til kommandoskift, og fløj til Norfolk, Virginia om tirsdagen.

Norfolk ligger på nogenlunde samme breddegrad som Gibraltar og er hjemsted for verdens største flådebase. Her ligger hangarskibe på stribe som FLEX-300 på flådestation Korsør. Det er et enormt militært område, udover Naval Base er der Naval Air Station Oceana, Langley Airforce Base, Little Creek Amphibious Base og mange andre militære installationer. I alt er der 350.000 mennesker med militær tilknytning, aktive, familie og pensionerede.

SACLANT HQ

ACLANT HQ er placeret i Norfolk, idet ACLANT tidligere havde samme chef som den Amerikanske Atlanterhavsflåde. SACLANT er, som det vil være de fleste bekendt, den ene af 2 Major NATO Commanders (MNCs). Den anden er SACEUR. SACLANT's traditionelle ansvarsområde (AOR) er Atlanterhavet fra Nordpolen til Krebsens Vendekreds. Dette er naturligvis en reminiscens fra den kolde krig, og SACLANT har da også indtil for nylig næsten kun været en maritim kommando. For at forklare ændringerne og SACLANT's nye position er det hensigtsmæssigt indledningsvis at beskrive SACLANT's nuværende nationale "hat".

Den tidligere SACLANT, Admiral Miller, blev i efteråret 1993 tillige chef for det nydannede USACOM, US Atlantic Command. USACOM er en "joint" 4-værns kommando med ansvar for træning og styrke-sammensætning (Force Packaging) for alle amerikanske styrker i USA. I alt har CINCUSACOM 80 % af de amerikanske styrker ca. 1.2 millioner mand. Eksempelvis er CINCLANTFLT (Atlanterhavsflåden), der tidligere har været SACLANT's nationale "hat", nu en af de 4 Component Commands underlagt USACOM. De 3 øvrige er FORCES COMMAND (Army), ACC (Air Combat Command) og MARFORLANT (Marine Forces Atlantic). Det var USACOM, der trænede og sammensatte styrken til Haiti Operationen. Dette var en unik "joint operation", hvor Army og MarineCorps styrker blev fremført af Navy skibe og støttet af Airforce enheder.

Dannelsen af USACOM med samme chef som ACLANT var også indledningen til at gøre ACLANT mere "joint" og komme væk fra den hidtidige opfattelse af ACLANT som en udelukkende maritim kommando. Naturligvis hænger det traditionelle AOR stadig ved, men mere anvendt er nu begrebet AOI (Area Of Interest), der godt nok ikke er endeligt defineret men naturligt er sammenfaldende med USACOMs area samt relevante PFP lande. USA har mange bilaterale partnerskabsaktiviteter, men netop for at understrege NATO's

transatlantiske karakter, er aktiviteterne suppleret med adskillige egentlige NATO/PFP øvelser på amerikansk jord for alle værn. ACLANT, som den eneste NATO kommando i USA, planlægger og gennemfører disse øvelser. Det er aktiviteter, man ikke tidligere ville forvente, men i høj grad et udtryk for en logisk udvikling og involvering som følge af en ny verdensorden med PFP samarbejde.

USACOM/SACLANT sammensatte og forberedte de amerikanske styrker til Bosnien, vel at mærke de par tusinde, der ikke allerede var i Europa og det understregede samtidig SACLANTs rolle som en væsentlig del af NATOs Transatlantiske Link. Bosnien og Haiti er eksempler på, at hvis der skal styrker til Europa eller resten af verden, kommer de fra SACLANT/USACOM.

Hvis der skulle følges logisk op på ændringerne, skulle ethvert værn kunne besætte posten som SACLANT/CINCUSACOM, men netop for at understrege dette, kunne det ikke igen være en admiral, der afløste P. D. Miller. The Supreme Allied Commander, SACLANT (og CINCUSACOM) blev 31. november 1994 for første gang en general. General John J. Sheehan U.S. MarineCorps. Sheehan har elegant forklaret, at en Marine er det perfekte valg, med en fod på land og en til søs.

At få en marineinfanterist som chef har primært for ACLANT understreget alvoren i ordet "joint". Alle har måttet sande, at SACLANT ikke længere alene beskæftiger sig med maritime aspekter. Gradvist bliver personelstrukturen tilpasset, således at hovedkvarteret får en større repræsentation af officerer fra de andre tre værn. Der bliver arrangeret "Joint Exercises", og i PFP regi er SACLANT involveret i øvelser både i USA og i lande som Uzbekistan og Ukraine.

Uden at gå ind i en større organisations-beskrivelse, skal det nævnes, at SACLANT's Subordinate Commands (PSCs) er CINCWESTLANT og COMSUBACLANT i Norfolk, COMSTRIKFLTLANT (til søs), CINCIBERLANT i Lissabon og CINCEASTLANT i Northwood, London. Derudover er SACLANTCENTER i La Spezia og STANAVFORLANT, Den Stående Atlanterhavsflåde, underlagte kommandoer.

SACLANT har stadig ansvaret for Atlanterhavsområdet, og naturligvis omfatter kontinuerlig styrkeplanlægning og maritim øvelsesvirksomhed en stor del af stabens arbejde. Som tidligere nævnt er der også nye opgaver, hvilket fremgår af dette uddrag af SACLANT Mission :

"...conducts joint and combined training exercises, sets training standards and determines the establishment of units; and advises NATO military authorities on his strategic requirements".

Lad mig også citere uddrag fra General Sheehans "SACLANT's vision", fra "ACLANT Goals 1996":

"Future crises will be increasingly complex; probably outside NATO territory; and potentially span missions from crisis management and counter-proliferation to peace support operations, including high intensity combat.National and Alliance resources will continue to diminish,..... "

"As one of the two Major NATO Commanders, I envisage SACLANT retaining a strong trans-Atlantic link.....there will be need for a strengthened US-Canadian pillar and for increased public understanding of the importance of an effective NATO.ACLANT will evolve into a more joint command retaining its pre-eminent maritime expertise. ...an effective command structure, maintaining a firm Article 5 capability, enhance readiness for out of area operations, and optimize the management of available resources."

SACLANT selv er en særdeles aktiv advokat for en fornyet NATO kommandostruktur, og blev vel indledningsvis opfattet som ganske provokerende i Bruxelles. Omvendt opfattede mange amerikanere beslutningsprocessen og arbejdsgangen i Bruxelles som forældet og langsom. Det var absolut SACLANT's hensigt at fremtvinge en intellektuel diskussion om fremtiden, men desværre medførte det også, at enkelte drog forhastede konklusioner, de ikke selv brød sig om. Imidlertid har diskussionen medført, at adskillige af de begreber og koncepter, der de sidste par år er blevet anvendt og anerkendt i relation til kommandostrukturen i NATO, er introduceret af SACLANT.

For nyligt har General Sheehan fokuseret meget på den økonomiske side. Især har han påpeget, at NATO bør afstemme "missions" med de tildelte midler, eller også må man bearbejde de tildelte "missions" og fortælle, hvad det koster. Et specielt aspekt generalen har påpeget er, at lønninger til civilt ansatte i NATO er stigende i et fastfrosset budget. Dette medfører, at i løbet af få år vil budgettet være brugt op af civile lønninger.

I diskussioner med europæiske kolleger bringes ACLANT's virke og relevans ofte op. Dette spørgsmål tager ofte udgangspunkt i en holdning, der her i hovedkvarteret kaldes den traditionelle centraleuropæiske land/air approach. Ofte glemmes det, at NATO blev dannet som og stadig er en maritim alliance, NATOs AOR begrænser sig ikke til Europa, men omfatter faktisk også med-

lemslandenes territorier, og dermed også USA og den amerikanske Stillehavs-kyst. Det er vel alene af den grund naturligt at have et NATO hovedkvarter i USA. Langt vigtigere er det dog, at SACLANT, dobbelthattet med CINCUSACOM, er den der leverer de amerikanske styrker til eventuelle konflikter i fremtiden. Det er den bedste understregning af SACLANT som bindeleddet i alliancens transatlantiske link. Vi opfatter ACLANT hovedkvarteret som et særdeles dynamisk og effektivt hovedkvarter, der især har gavn af at de fleste kender hinanden. Det giver plads til enkle direkte kommunikationsveje og individuelle initiativer. De ca. 400 mennesker i SACLANT står i nogen kontrast til opbuddet af personel i området Bruxelles, Mons og Brunssum. Et amerikansk engagement i NATO må fastholdes, hvis alliancen skal have en fremtid. Og vi bliver nødt til at engagere os transatlantisk, hvis vi også i fremtiden vil forvente amerikansk engagement i Europa. Det gælder i virkeligheden om konstant at engagere den amerikanske kongres og gøre problematikken til et fast punkt på dagsordenen. Amerikanerne og deres politikere har kun ringe interesse for udenrigspolitik, da det ikke giver stemmer - med mindre man altså går i krig og vel at mærke vinder på 20 dage uden tab. Hvis ikke vi fortsat har et substantielt transatlantisk samarbejde, vil nedskæringerne i det amerikanske militær medføre, at de langsomt men sikkert trækker sig ud af NATO. De vil simpelthen ikke længere have råd til at finansiere så meget, som vi europæere har vænnet os til.

Set fra den amerikanske side af Atlanten er for mange i NATO for fokuserede på Central Europa, og hænger stadig fast i de gamle trusler. Hertil kommer, at amerikanerne spørger, hvordan vi kan bede om hjælp og amerikanske styrker i Europa, når europæerne ikke var synderligt indstillede på at hjælpe på Haiti. På trods af Monroe Doktrinen var NATO landene blevet bedt om at deltage i Haiti operationen., men meget få stillede styrker til rådighed. Det ville ellers have været et fremragende argument til kongressen for et hurtigere amerikansk engagement i Bosnien. Amerikanerne har faktisk ikke meget til overs for NATO, det gælder vel at mærke dem, der ved hvad NATO er, og jeg kan forsikre, at det er der ikke mange i Californien, Texas, Kansas og Missouri, der gør. De tror faktisk, at der var krig i Bosnien indtil Amerika greb ind og sendte deres soldater, og har vel på sin vis ret. De ved faktisk ikke meget om de øvrige landes deltagelse. Holdningen er klar: USA behøver ikke NATO eller nogen andre, men kan klare sig selv.

BEMANDING OG ADJUDANTENS VIRKE

I hovedkvarteret er der normalt 2 danske officerer, en kommandør som chef for Operations Plans Branch og en kommandørkaptajn i Force Planning.

Der er også en dansk civilt ansat i Financial Branch og en civil i CIS Branch. Jobbet som Adjudant er som regel besat af Tyskland, Norge, Holland eller Danmark. Undertegnede er den tredje dansker i jobbet. Desuden deler Danmark efter tørn posten som ACOS Ressources med Norge og Portugal. Posten forventes besat med en dansk kontreadmiral i 1997.

Der er en SACLANT bygning og en USACOM bygning, og heldigvis holder generalen til i SACLANT bygningen. Hans personlige stab består af mere end 20 amerikanere og een udlænding. Adskillige af de nationale medarbejdere er tilknyttet både SACLANT og USACOM. Som den enlige europæer i general Sheehans stab er der dog rigelige muligheder for at få behandlet de internationale aspekter. Staben består af en EA (OB), en sekretær (civil), en Flag Secretary (OK), 2 adjudanter, den anden er MJ, US Marine Corps, en Protocol Officer (MJ/USAF) og 3 Research og Speech Writers (Army, Navy, Airforce). Resten er menige eller mellemledere.

Adjudanternes job er blandt andet at planlægge og gennemføre samtlige arrangementer uden for Norfolk. Protocol Officeren er ansvarlig for hjemmefronten. Den nationale adjudant varetager de fleste rejser i USA og til Haiti. Jeg kaldes ikke for "NATO adjudanten", men "den internationale adjudant". Jeg varetager, udover egentlige NATO rejser alle internationale arrangementer, Mellemøsten, Centralasien, Caribien Etc. De fleste af disse aktiviteter er i forbindelse med PFP. Derudover er der også visse rejser på national basis, der varetages af undertegnede, f. eks. har jeg med jævne mellemrum været på Haiti, Guantanamo Bay (Cuba) og Washington.

Den traditionelle opfattelse af en adjudant, som den der løber rundt efter sin general med hans taske, har kun ringe lighed med mine arbejdsopgaver. General Sheehan ønsker ikke den form for støtte. Mit job kan deles op i 3 funktioner: Rejser, økonomikontrol og international sagsbehandling. Rejseaktivitet er klart den største tidssluger. Alene planlægningen er meget omfattende. Normalt er der fra 3 til 10 personer i selskabet. Disse deles op i Main Party, Ladies Party og Support Party og har naturligvis individuelle programmer, der koordineres. Rejserne foregår normalt med SACLANT's P3, ORION, et godt gammelt ASW fly men med VIP indretning. Det er meget fleksibelt, men fleksibiliteten betyder også, at alt kan blive ændret indtil sidste øjeblik. Udover planlægningen er adjudanten ansvarlig for enhver begivenhed på rejserne, alle officielle udgifter samt økonomi for samtlige deltagere og endelig er han ansvarlig for gaverne. Efter rejserne består "after action" af rejse-rapport, takkebreve, økonomisk afregning samt eksekvering af de løfter, generalen måtte have givet under rejsen

(Invitationer-viewfoils-talepapirer-software). En anden stor opgave er økonomi-styring, idet adjudanten ud over al økonomi på rejserne er ansvarlig for 4 forskellige fonde samt al budgettering for SACLANTs kontor. Sidst men ikke mindst også samtlige udgifter for General Sheehan. Endelig er adjudanten Generalens umiddelbare rådgiver og sagsbehandler i internationale spørgsmål, primært naturligvis NATO/PFP. Alle papirer, der vedrører NATO, skal derfor først sagsbehandles, sorteres og kommenteres, inden de præsenteres for SACLANT.

At begå sig som udlænding i et rent amerikansk miljø er en spændende udfordring. Det er absolut et spørgsmål om kemi med de foresatte (SACLANT + Executive Assistant), timing og initiativ. Jeg føler, at jeg har været meget heldig, og at jeg er blevet vist den nødvendige tillid fra mine foresatte. Det skal dog også nævnes, at 4 stjernede Marine Generaler, der har været såret flere gange i kamp, kan være endog særdeles krævende og barske.

AFSLUTNING

Med denne artikel har jeg forsøgt både at beskrive min egen oplevelse som udstationeret i et amerikansk miljø, men også at berøre mange af de misforståelser jeg er vidne til i min kontakt med begge sider af Atlanten. Det er ofte glemt, at der er 2 MNC'er. At besætte en post som denne har været en fantastisk lærerig oplevelse, hvorunder jeg på flere måder har forsøgt at få SACLANT og Danmark på "landkortet". Hvis Danmark igen får chancen for at besætte denne post, må vi prioritere en sådan chance højt. Det er et job, der giver meget indblik, og som vil være en fordel for enhver nation at besætte. Man kan ikke promovere danske særstillinger, når man arbejder direkte for en anden chef, men man har gode muligheder for at sikre direkte og gentagen kontakt med danske autoriteter såsom Forsvarschef og Forsvarsminister. Danmark bør besætte flere internationale poster med yngre officerer, da det er sundt at komme ud af andedammen og få lidt verdensperspektiv. Det er derfor vigtigt, at også de yngre kommer ud, således at forsvaret kan nå at få fuld gavn af deres erfaringer. Et land som Norge har dobbelt så mange officerer i SACLANT som Danmark. Og jo flere man er, jo mere indflydelse har man.

Tidsskrift for Søværnen bragte i sidste nummer et uddrag af den såkaldte Funder-rapport, der fremkommer med en række forslag til ændringer af de civile maritime officersuddannelser. Forslagene peger i retning af en enhedsofficersuddannelse, der giver mulighed for, at den enkelte officer kan anvendes i såvel maskinen som på broen. Redaktøren har på denne baggrund bedt fire udvalgte kolleger med hver deres berøringsflade til officersuddannelsen om at reflektere over rapportens indhold.

KOMMENTARER TIL FUNDER-RAPPORTEN

DEBATOPLÆG

FUNDER-RAPPORTENS FORSLAG TIL FREMTIDIG OFFICERSUDDANNELSE SET I RELATION TIL SØVÆRNET

Af

*kommandørkaptajn Lars Kragelund
chef for Personel- og Uddannelsessektionen ved
Søværnet operative Kommando*

INDLEDNING

I Tidsskriftet nr. 3/96 har redaktøren kort omtalt den del af Funder-rapporten, der omhandler overvejelser og forslag til fremtidige officersuddannelser i handelsflåden (store skibe). Han har i den forbindelse anmodet bl.a. undertegnede om at reflektere lidt over rapportens anbefalinger set i relation til søværnets nuværende officersuddannelser og -struktur. Eller med andre ord: Bør søværnet følge de foreslåede nye civile standarder på området og bl.a. omlægge de nuværende skibsfører- og maskinmesteruddannelser så disse får et fælles forløb, indtil eleverne har opnået rettigheder som vagthavende såvel på broen som i maskinen? Hvis ja: bør søværnet så i fortsættelse heraf opgive den nuværende linieopdeling i en operativ og en teknisk linie og i stedet etablere en officersstruktur, der indfører en "enhedsofficer"? Hvis ja; på hvilke niveauer skal

der så være enhedsofficerer? Laveste? Højere? Bør der i fortsættelse heraf gives mulighed for, at den enkelte officer ikke fastlåses i een linie, men i stedet gives mulighed for at skifte linie gennem tillægsuddannelse? D.v.s. at den teknisk uddannede officer gives mulighed for at erhverve sig nødvendige kvalifikationer for at kunne blive skibschef, ligesom den navigatorisk uddannede officer gennem tillægsuddannelse bør kunne erhverve sig kvalifikationer til at blive teknikofficer!

Som det ses kan konsekvenserne af en indførelse af tilsvarende principper, som anbefalet i Funder-rapporten medføre mange og vidtgående ændringer i de nuværende officersuddannelser, og ikke mindst i søværnets nuværende officersstruktur.

Inden søværnet kaster sig ud i sådanne overvejelser er det vel på sin plads først at søge svar på i hvert tilfælde to andre spørgsmål i relation til Funder-rapporten. Hvorfor anbefaler denne rapport de skitserede ændringer i handelsflådens nuværende officersuddannelser og -struktur? Og: Har søværnet noget behov eller ønske om at ændre på sine nuværende officersuddannelser og den eksisterende officersstruktur?

FUNDER RAPPORTEN - BAGGRUND

Funder-udvalgets opgave var, med baggrund i en forespørgsel til Erhvervsministeren i april 1995, inden 1. marts 1996 at fremkomme med forslag til, hvorledes Danmark fortsat kan bevare sin status som betydende søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene, idet der skulle lægges vægt på konkurrenceforholdene, fremtidige uddannelser samt fastholdelse af DIS som kvalitetsregister.

Baggrunden for debatten var, at en række rederier i løbet af foråret 1995 havde erstattet danske søfarende i DIS-skibe med udenlandske søfolk. Begrundelsen herfor var de relativt høje bemandingsomkostninger ved besættelse af stillinger med danske søfolk.

Udvalget barslede i marts 1996 med betænkningen: "En fremtid for dansk skibsfart", som i folkemunde hurtigt blev omdøbt til Funder-rapporten. Betænkningen beskriver bl.a. den samfundsøkonomiske betydning af søfarten, rederierhvervets udvikling i perioden 1988-95, de internationale konkurrenceforhold samt ikke mindst erhvervets konkurrenceevne anskuet bl.a. ud fra skibets konkurrenceevne og den søfarendes konkurrenceevne, hvori der i sidstnævnte indgår de søfarendes uddannelse som et væsentligt element.

Det fremføres herunder, at dansk søfart gennem få årtier har udviklet sig fra et stadie uden nævneværdig teknologi til et gennemrationaliseret erhverv med udstrakt brug af automatisering og moderne teknologi. Det konkluderes i fortsæt-

telse heraf, at en større produktivitet hos de søfarende kombineret med store materielinvesteringer har været, og fortsat vil være, vigtige forudsætninger for at bevare erhvervets konkurrenceevne internationalt.

Funder-rapporten peger bl.a. på, at der er sket en mærkbar tilbagegang på ca. 10% i udmønstringen af danske navigatører og maskinmestre fra 1994 til 1995, og at en af årsagerne hertil er det høje danske lønniveau. Rapporten peger endvidere på, at der er, og har været, rekrutteringsproblemer til de civile officersuddannelser. Specielt rekrutteringen til navigatøruddannelserne.

Som opfølgning på disse "trends" har udvalget derfor foreslået, at der gennemføres grundlæggende omlægninger af de danske søfartsuddannelser, herunder bl.a. de danske officersuddannelser, således som det kort er beskrevet i "meddelelse fra redaktøren" i forrige nummer af Tidsskriftet.

I tilslutning hertil foreslås det endvidere at adgangsbetingelserne til officersuddannelserne hæves til gymnasialt niveau.

Den foreslåede omlægning af officersuddannelserne dækker således over et ønske om at opnå en større produktivitet hos de søfarende, herunder en bemanding af skibene der muliggør en reduktion af den samlede lønomkostning ombord. Uddannelserne skal derfor sikre, at medarbejderne på de laveste niveauer kan dække et bredere arbejdsområde om bord i skibene, samtidig med at antallet af skibsofficerer med de lange, dyre og højtlønnede uddannelser kan være færre.

Ovenstående konklusion fremgår ikke direkte af betænkningens ordlyd, men jeg kan ikke slutte andet efter at have læst den!

SØVÆRNETS NUVÆRENDE OFFICERSUDDANNELSER

Søværnets nuværende officersuddannelser er senest blevet justeret i forbindelse med udgivelse af KFF B.4-41 af 1. juni 1994, Cirkulære om forsvarrets linieofficersuddannelser. Baggrunden for dette cirkulære er bl.a. arbejdet i "Projektgruppen vedrørende justering af uddannelsesstrukturen for det militære lederniveau", der i marts 1992 barslede med den såkaldte POFU-rapport.

Cirkulæret fastlægger bl.a. officersuddannelsernes struktur og omfang samt formål og adgangsbetingelser m.v. Det fastslås herunder, at den egentlige officersgrunduddannelse er fastsat til en varighed af ca. 2½ år efter gennemgang af det pågældende værns eventuelle aspirantuddannelse på tilfredsstillende vis. Det fremgår endvidere, at en række andre adgangsbetingelser skal opfyldes, herunder en eksamen eller en kundskabsprøve på et gymnasialt niveau.

Formålet med officersgrunduddannelsen (OGU) er at skabe det almene grundlag for tjeneste på det militære lederniveau i forsvaret og tager derudover sigte på, at officeren kan bestride stillinger og funktioner i det enkelte værn.

Dette almene overordnede formål er i søværnet udmøntet i fire uddannelses publikationer, alle udgivet af Søværnets operative Kommando (SOK).

Kadetaspirant del I (ASP I) udgør den første samlede uddannelse fra indkaldelse til start på funktionsuddannelsen. Perioden er opdelt i ca. 2 måneders grundlæggende militær og søfartsuddannelse ved Søværnets Grundskole (SGS), efterfulgt af ca. 3 måneders teoretisk og praktisk søfartsuddannelse om bord i et skoleskib samt ca. 5 måneders befalingsmandsuddannelse ved Søværnets Sergeant- og Reserveofficersskole. Disse første moduler er fælles for den operative og den tekniske linie.

Herefter deler uddannelsesforløbet sig, idet den operative linie (O-linien) gennemfører ca. 5½ måneds praktisk befalingsmandsuddannelse som delingsinstruktør ved SGS og om bord i søværnets skibe, før de starter på kadetaspirant del II (ASP II), der udgøres af skibsføreruddannelsen.

Kadetaspiranter af den tekniske linie (T-linien) gennemfører ca. 5 ugers praktisk befalingsmandsuddannelse i søværnets skibe, efterfulgt af ca. 8 måneders værkstedskursus omfattende værkstedspraktik (anvendelse af værktøjsmaskiner, håndværktøj og svejse-/loddeapparatur), motormontage (adskillelse, opmåling, samling, fejlretning og prøvekørsel af motorer) og el-teknik, inden de starter på kadetaspirant del II, der består af maskinmesteruddannelsen.

For O-linien er formålet med ASP II uddannelsen at eleverne opnår den viden og de færdigheder, der kræves for at opfylde de af søfartsstyrelsen fastsatte krav til skibsførereksamen, og de af søværnet fastsatte krav til at blive uddannet til at forrette tjeneste som vagtchef i flådens skibe. Den samlede uddannelsestid er ca. 22 måneder og består af såvel en teoretisk del som en praktisk del (ca. 19 måneders teori og ca. 3 måneders praktik).

For T-linien er formålet med ASP II uddannelsen at eleven opnår den viden og de færdigheder, der kræves for at opfylde de af søfartsstyrelsen fastsatte krav til maskinmestereksamen og de af søværnet fastsatte yderligere krav for at kunne fortsætte på OGU. Den samlede uddannelsestid er ca. 28 måneder og består af såvel teoretisk som praktisk undervisning.

OGU formål er at give kadetterne den viden, de færdigheder og de holdninger, der kvalificerer dem til at forrette tjeneste på sektionslederniveau i flådens skibe og ved operative tjenestesteder i land.

Uddannelsen er modulopbygget og omfatter for O-linien et specialmodul bestående af ca. 4½ måneders teori og ca. 10½ måneds praktik/kursus samt et fællesmodul, der er ens for den operative og den tekniske linie af ca. 8½ måneds varighed. I alt ca. 22½ måneds uddannelse.

For T-linien udgør specialmodulet ca. 5½ måneds teori og ca. 9½ måneds praktik plus det førømtalte 8 måneders fællesmodul, i alt ca. 23 måneder.

Den samlede uddannelsestid for en OGU officer af O-linien med skibsføreruddannelse og udcheckning til selvstændig vagttjeneste i søværnets sejlene enheder er dermed knap 5 år, mens den tilsvarende uddannelsestid for en OGU officer af T-linien med maskinmestereksamen og udcheckning til maskinvagthavende i søværnets sejlene enheder er knap 6 år.

DEBATOPLÆG

Jeg er enig med redaktøren af Tidsskriftet i, at søværnet som princip bør udruste sine officerer med mindst samme navigatoriske og tekniske kundskaber som de øvrige brugere af vandvejene. Det mener jeg, vi gør i dag, og det bør vi også gøre i fremtiden. Jeg finder ikke at det nuværende uddannelseskoncept strider imod dette. Ej heller, hvis de nuværende officersuddannelser i handelsflåden ændres som foreslået af Funder-udvalget. Søværnets officerer vil stadig have en funktionsuddannelse, der er mindst på samme niveau som i det civile, - indledningsvis teoretisk ligefrem bedre. Søværnets officerer vil således alle stadig være enten fuldt uddannede skibsførere eller maskinmestre inden de skal gøre aktiv tjeneste som selvstændige vagthavende på henholdsvis broen og i maskinen. Jeg finder derfor ikke, at søværnet skal søge sine officersuddannelser ændret alene på dette grundlag, blot for at følge ændrede civile uddannelsesstandarder. Hvis der skal gennemføres grundlæggende ændringer som der her er tale om, bør søværnet have et dokumenteret behov herfor.

Et behov for ændringer i retning af Funder-rapportens anbefalinger må derfor grundlæggende udspringe af et dokumenteret behov for ændringer i den nuværende officersstruktur. For kun hvis søværnet har behov for ændringer i den måde, hvorpå officererne rekrutteres, udvikles og udfører deres tjeneste på, er der behov for at ændre grundlæggende på officersuddannelsernes funktionsuddannelser. Ikke omvendt!

Hvis man vil søge at finde svar herpå, må man i rette blikket mod marinens udvikling, således som den er foregået i de senere år, og således som vi nok tror den bliver i overskuelig fremtid.

Som et oplæg til debat herom kan der f.eks. peges på den teknologiske udvikling, med udstrakt brug af automatisering og moderne computer- og styringsteknik. Denne udvikling har allerede holdt sit indtog i søværnets nyere enheder som f.eks. FLYVEFISKEN-kl. og THETIS-kl. Resultatet heraf er bl.a. blevet standardisering og fleksibilitet, men også sammenbyggede operationsrum og bro, mulighed for vagtfrit maskinrum og ubemandede maskinkontrolrum samt standardkonsoller, som afhængig af behov kan anvendes til præsentation af radarvideo, eller omdøbes til kommunikationsformidling, monitorering og styring af våbensystemer, monitorering og styring af maskineri o.l., for blot at nævne

nogle af mulighederne. Resultatet er bl.a. blevet, at en stor del af overvågningen og styringen i dag kan centreres i samme fysiske område med mulighed for at een eller nogle få personer kan initiere, overvåge og kontrollere en lang række funktioner fra det samme sted.

Den teknologiske udvikling i skibene har medført rationaliseringer i besætningerne så disse er blevet mindre, men foreløbig mest på det manuelle niveau. Man kunne derfor spørge om ikke søværnet kunne opnå yderligere rationaliseringer ved f.eks. at anvende enhedsofficerer, som kunne være vagthavende på både broen og i maskinen, måske endog på samme tid. Jeg skal undlade at gå i dybden med en afdækning af denne mulighed, men blot konstatere at det nok ville være muligt under visse forhold. Der kan dog uden tvivl peges på andre situationer, hvor dette næppe lader sig gøre.

Forsvarets generelle og søværnets specifikke bestræbelser på at gennemføre rationaliseringer af driften for at opnå besparelser, herunder på personelområdet, bør dog føre til, at mulige anvendelser af "enhedsofficer" i marinen underkastes en nærmere analyse: Kan de anvendes? I bekræftende fald hvor? På hvilket funktionsniveau? I hvilke stillinger? Behøver det at være officerer? Kunne det evt. være mellemledere? Fordele og ulemper? Hvor stor vil en evt. rationaliseringsgevinst være? Hvilke initial- og driftsomkostninger ville der evt. være? Hvad vil det betyde uddannelsesmæssigt på skoleområdet? Etc..etc.

Et andet forhold, der bør inddrages i sådanne overvejelser bør være, at søværnet i en efterhånden lang årrække har haft svært ved at rekruttere til den tekniske linie i et tilstrækkeligt antal. Årsagerne hertil er flere, men en af de afgørende har været, at karrieremulighederne er oplevet som værende begrænsede i forhold til de taktisk-operativt uddannede kolleger.

En evt. ændring af strukturen, så der indledningsvis gives mulighed for en enhedsofficersuddannelse, der bliver fulgt op af en senere mulighed for gennem tillægsuddannelse at skifte linie, kunne være med til at gøre uddannelsen mere attraktiv og dermed gøre rekrutteringen nemmere. Jeg skal i lighed med ovenfor undlade at gå i dybden med en afdækning af muligheden, men igen blot konstatere, at forholdet bør underkastes en nærmere analyse: Vil en evt. ændring have den ønskede effekt på rekrutteringen? Er det overhovedet praktisk muligt? Hvilke muligheder og hvilke begrænsninger skal være gældende for evt. skift af linie? Fordele og ulemper? Hvilke omkostninger vil der evt. være? Kan vi bevare et rimeligt professionelt niveau? Skal det evt. også gælde den modsatte vej, så oprindeligt navigatorisk uddannede officerer gives mulighed for at blive tekniske officerer? Kan søværnet overhovedet indpasse og håndtere en sådan struktur? Etc..etc.

AFSLUTNING

Redaktøren stillede i det forrige nummer af Tidsskriftet spørgsmålet: Hvad gør søværnet?

Svaret dertil må vel være, at søværnet nøje burde følge opfølgningsarbejdet på de i Funder-rapporten stillede forslag. Mig bekendt ved ingen endnu om og hvis, i hvilket omfang, Funder-rapportens anbefalinger vil medføre ændringer i sammensætning og forløb af de civile officersuddannelser i handelsflåden. Incitamentet for at iværksætte ændringerne skulle i så fald være øgede muligheder for yderligere rationaliseringer og dermed forbedrede konkurrencemuligheder samtidig med opnåelse af en samlet øget rekruttering.

Søværnet har vel for nuværende ikke et afklaret og reelt begrundet behov, der godtgør, at vi bør ændre radikalt på de nuværende officersuddannelser og den etablerede personelstruktur i retning af Funder-rapportens anbefalinger. Men som det er omtalt i debatoplægget, er der incitamenter i form af teknologisk udvikling, rationaliserings- og besparelsestiltag samt rekrutterings- og fastholdelsesproblemer, der peger på, at søværnet parallelt med monitoringen af opfølgningsarbejdet med Funder-rapporten, burde overveje at iværksætte en nærmere analyse heraf.

Der er ligheder mellem den civile officer i handelsflåden og søofficerens metier, men der er også afgørende forskelle! Søværnet bør derfor se på mulighederne for at tilpasse sig evt. justeringer på de områder, hvor der er ligheder, uden at ødelægge det tilsvarende for områder, hvor der er absolutte forskelle!

KOMMENTARER TIL FUNDER-RAPPORTEN

Af

kommandørkaptajn Henrik Andersen

Tidsskriftets redaktør har anmodet mig som en af i alt fire officerer om at give et kort indlæg i relation til redaktørens oplæg vedrørende Funder rapportens anbefalinger. Jeg er for tiden tjenestegørende som chef for Struktur- og Uddannelsessektionen i Forsvarskommandoens Forhandlings- og Udviklingsafdeling og vil fra mit udsigtspunkt i det efterfølgende give en kortfattet beskrivelse af de overordnede rammer, inden for hvilke arbejdet med en eventuel justering af officersuddannelserne i søværnet må foregå. Afslutningsvis vil jeg give et kortfattet bud på en mulig løsning.

DET FORMELLE GRUNDLAG

Allerede i 1987 delegerede Forsvarsministeriet (FMN) en del af sin kompetence på uddannelsesområdet til Forsvarskommandoen (FKO). Det blev således fastsat,

- at officersuddannelser (OGU) og videreuddannelser for fast militært og civiltil personel på lederniveau godkendes i FMN,
- at grund- og videreuddannelser for militært og civiltil personel på mellemlederniveau godkendes af FKO og tilsendes ministeriet til orientering,
- at uddannelser på manuelt niveau godkendes af FKO og
- at funktions- og efteruddannelser på alle niveauer godkendes af FKO.

I tilslutning til denne delegering meddelte FMN, at FKO er bemyndiget til at foretage justeringer inden for en 10% ramme i de enkelte fag/fagområders varighed under forudsætning af, at den samlede varighed af den pgl. uddannelse ikke overskrider det af FMN fastsatte.

I forbindelse med nyordningen af forsvarets øverste ledelse i 1991 blev værnsstabene i FKO nedlagt og uddannelsesansvaret, som tidligere lå her, blev delegeret til de operative kommandoer. Søværnets Operative Kommando (SOK) har herefter ansvaret for, at de værnsspecifikke uddannelser løbende justeres. Derudover skal SOK behandle sager vedrørende værnssfælles uddannelser, der omfatter søværnets personel¹.

I 1994 blev ovennævnte rammer udgivet i kundgørelsesform ved udsendelse af Cirkulære om personeluddannelse i forsvaret (Kff. B.4-40). Af kundgørelsen fremgår endvidere definitioner af begreberne grund-, videre- og efteruddannelse, ligesom de overordnede rammer for forsvarets uddannelsesaktivitet fastsættes heri.

I henhold til aftale om forsvarets ordning 1995 - 1999 er personelstrukturen af 1983 og dermed betænkning 902 fortsat grundlaget for udviklingen af forsvarets personel. I forbindelse med en vurdering af, om eventuelle ændringer i strukturen i den civile navigationsuddannelse skal have afspejlende virkning på søværnets uddannelser, skal der således bl.a. fokuseres på definitionerne af militære og civile funktioner, på den beskrevne nødvendige sammenhæng mellem uddannelse og funktion, og på det forhold at der ikke må finde dobbeltuddannelse sted.

Det fremgår af betænkningen, at OGU mest hensigtsmæssigt får en varighed på ca. 2½ år, samt at videreuddannelsen (VUT I) foreslås givet en varighed på ca. 1½ år². Det fremgår endvidere, at der normalt skal gå nogle år mellem gennemgang af officersgrunduddannelsen og den videregående officersuddannelse, men at forsvarets behov for unge officerer med videregående officersuddannelse betyder, at optagelse i nær fortsættelse af grunduddannelsen vil kunne finde sted.

FMN har i tilslutning til ovennævnte cirkulære vedrørende personeluddannelse i forsvaret udgivet et Cirkulære om forsvarets linieofficersuddannelser (Kff. B.4-41). De overvejelser, der således fremgår af betænkningen, afspejles dels i ovennævnte kundgørelser, dels af de vejledende tjenesteplaner for officerer³. Af kundgørelsen fremgår bl.a. formålet med officersgrunduddannelsen og ad-

¹ Bilag 5 (til tjenestebrug) til Beretning fra den af Forsvarsministeren den 22 februar 1990 nedsatte

Styringsgruppe vedrørende tilpasning af forsvarets øverste ledelse kapitel II side 7.

² Betænkning 902 s. 36 og 37.

³ Udgivet i FKOVEJL. PS.400-3 kap 5-5 (under udsendelse).

gangskrav til uddannelsen. Et af adgangskravene er således, at ansøgeren har gennemgået aspirantuddannelsen med tilfredsstillende resultat, ligesom det heri fastsættes, at rammerne for uddannelsernes detailindhold kan fastsættes af FKO, men at uddannelsernes tidsmæssige forløb samt mål og rammer for uddannelseselementer eller fagområder godkendes af FMN efter indstilling fra FKO⁴. Det skal bemærkes, at uddannelsernes varighed fastsættes af Forsvarsministeren.

Afslutningsvis skal det nævnes, at det fremgår af korrespondance mellem FKO og FMN, at der ikke gennem etablering af specielle uddannelser eller uddannelsesforløb må skabes karrieremæssige blindgyder. Netop denne forudsætning ligger til grund for den reorganisering af OGU og VUT I, der blev gennemført med justeringen af officersgrunduddannelserne og VUT I uddannelserne i 1992 (POFU-arbejdet).

BEHANDLING AF FORSLAG OM ÆNDRING AF OFFICERSUDDANNELSEN

Når FKO modtager en indstilling fra SOK, vil denne blive sagsbehandlet i Forsvarsstaben med henblik på at afklare, om ændringerne er rimelige bl.a. i relation til Kff.B.4-40, dvs. om der ved uddannelsesplanen er taget skyldigt hensyn til:

- forsvarets samlede ressourcer,
- uddannelsen i de øvrige værn,
- de eksisterende værnsfælles uddannelser og
- om uddannelsen mere hensigtsmæssigt kan lægges i værnsfælles regi.

Udover ovennævnte overvejelser vil FKO tillige interessere sig for den tiltrækning, forsvarets uddannelser har på det personel, der skal rekrutteres. Der må i princippet kun uddannes til opfyldelse af forsvarets behov⁵, men en del af dette behov er at sikre, at forsvarets uddannelser anerkendes som tidssvarende og interessante, således at forsvaret modtager tilstrækkeligt mange ansøgere til uddannelserne. Forsvarets interesse ligger endvidere i, at de civile samarbejdsparter, vi har igennem forsvarets daglige virke i samfundet, kan forholde sig til den uddannelse, vi giver militært personel i funktioner, der kan sammenlignes med civile. Det vil i herværende tilfælde sige, at de civile søfarere og søfartsmyndigheder skal forstå og acceptere, at den uddannelse, forsvaret giver

⁴ Kff.B.4-41 §14.

⁵ Kff. B.4-40 § 2 og § 3.

sine skibshefer og maskinhefer, er mindst lige så god som de tilsvarende civile.

Af ovenanførte kan det udledes, at FKO ikke i første omgang har nogen direkte indflydelse på, hvorledes værnene detailopbygger deres uddannelser, men gennem direktivgivning og policy-formulering sætter FMN og FKO de ydre rammer for værnenes uddannelsesvirksomhed, ligesom disse myndigheder har mulighed for at kontrollere og påvirke SOK uddannelsesplaner i forbindelse med godkendelsesproceduren.

PERSONLIGE BEMÆRKNINGER

Efter denne mere formelle indgang til problematikken vil jeg give et kort personligt bidrag til debatten.

Det forhold, at man inden for det civile område beslutter sig for at ændre på uddannelsesforløbet, og dermed på varigheden af uddannelserne kan vel næppe påvirke søværnets hverdag voldsomt.

Søværnets komprimerede navigations- og maskinmesteruddannelse tilfredsstiller forsvarets særlige behov for faglig kompetence kombineret med hensigtsmæssig placering. Samtidig opnås det, at alle navigatører og maskinmestre inden for egen kategori har et fælles højt fagligt udgangspunkt for den forestående tjeneste.

Hvis Funder-rapportens anbefalinger vedrørende etablering af en fælles navigatorisk/maskinteknisk vagtofficersuddannelse implementeres, ser jeg det som en fordel, såfremt søværnet følger med således, at officerer på laveste funktionsniveau kan forrette såvel bro- som maskinvagttjeneste, idet en sådan ordning i sig selv må medføre forøget fleksibilitet for anvendelse af søværnets subalterne officerer. Jeg mener dog samtidig, at vi fortsat må sikre os, at også søværnets mindre enheder kan bemannes med personel med den nuværende høje uddannelsesmæssige baggrund.

Før POFU-arbejdet, uddannede søværnet styrmænd og maskinmestre i forbindelse med OGU og skibsførere og udvidede maskinmestre på VUT I, men søværnets behov og ikke mindst det forhold at styrmands/maskinmesteruddannelserne blev afskaffet gjorde, at vi nu uddanner alle til det højeste kompetenceniveau allerede i forbindelse med OGU. Uddannelsen gives i Kadetaspir II-uddannelsen, der foregår på Søværnets Officersskole, dvs. at en forudsætning for at blive optaget som kadet i søværnet er, at den pgl. har bestået enten maskinmester- eller skibsføreruddannelsen.

Skulle søværnet vælge at give en fælles vagtofficersuddannelse fulgt op umiddelbart med den nuværende skibsfører/maskinmesteruddannelse vil det formodentlig medføre et ikke ubetydeligt behov for ekstra uddannelsestid. Da søværnets Kadetaspir II-uddannelse allerede i dag er temmelig lang, virker dette ikke hensigtsmæssigt, hvorfor jeg mener, det i givet fald bør undersøges, om vagtofficersuddannelsen kan indbygges i Kadetaspir I-uddannelsen, hvorefter der i sergenttiden inden starten på Kadetaspir II på Søværnets Officersskole kunne opnås en vis kortvarig rutinering ombord.

Ovennævnte betragtninger leder mig til at konkludere,

- at søværnet må kunne høste fordele af en fælles vagtofficersuddannelse, og
- at en eventuel vagtofficersuddannelse bør søges indpasset i kadetasp I-uddannelsen,
- at en sådan løsning ikke i sig selv vil være i strid med den eksisterende struktur for officersuddannelserne,
- at den vil kunne etableres inden for rammerne af eksisterende formelle forskrifter og
- at den nuværende ordning, hvor officererne allerede ved indtræden på laveste funktionsniveau besidder det højeste kompetenceniveau, dvs. skibsfører eller maskinmestereksamen, må søges fastholdt.

AFSLUTNING

Hvis Funder-rapportens anbefalinger føres ud i livet, står søværnet og dermed forsvaret over for en opgave med at fastlægge om og i hvilket omfang, rapportens anbefalinger giver anledning til ændringer i søværnets officersgrunduddannelser, og hvorledes disse ændringer kan implementeres inden for rammerne af den eksisterende personel- og uddannelsesstruktur. Som det fremgår, er det i første omgang en opgave for Søværnets operative Kommando, men opgavens løsning har stor betydning for søværnets fremtidige virke, og for tjenestens tilrettelæggelse på laveste funktionsniveau.

KOMMENTARER TIL FUNDER-RAPPORTEN

Af

*kommandør S. Kirkegaard-Sørensen
chef for Søværnets Officersskole*

INDLEDNING

Uanset hvilken retning en kommende omlægning af den civile søfarts officersuddannelse vil tage, vil det få indflydelse på de uddannelser, vi gennemfører på Søværnets Officersskole.

Det giver derfor nogle muligheder for at se med friske øjne på forløb og struktur og tildels indhold i vore uddannelser.

Ideerne til omlægning af uddannelserne i den civile søfart er indtil nu meget skitseprægede og uden præcist indhold, hvilket gør en vurdering vanskelig, men et samlet uddannelsesforløb over 7 år efter gymnasialt startniveau forekommer afskrækkende. Det samme gør ideen om, at sejle en periode som enhedsofficer i denne 7 årsperiode for derefter at fortsætte den teoretiske uddannelse til højeste kompetenceniveau.

Indholdet i de kommende civile uddannelser er stadig helt ukendt, og gør det derfor ikke muligt at vurdere nærmere.

JUSTERING I SØVÆRNETS UDDANNELSE?

Hvilken afsmitning kan det give på Søværnet?

Vi vil i de civile skibe formentlig se enhedsofficerer som vagtgående officerer.

Kan vi bruge det?

Formentlig både ja og nej. Princippet om at vi skal matche de civile uddannelser kvalitetsmæssigt både på navigator- og maskinmesterområdet skal naturligvis fastholdes.

Skal vi følge de civile uddannelser indholdsmæssigt tæt, vil det være nødvendigt, at vore officerer på højeste kompetenceniveau (skibschef, TKO) forinden de når dette, har gennemgået langt det meste af det krævede til enhedsofficersuddannelsen og derefter har fortsat uddannelsen til det højeste kompetenceniveau.

Enhedsofficersuddannelsen vil altså være et "mellemprodukt" i uddannelsesforløbet.

I den situation vil den operative officer have fået væsentlig mere teknisk uddannelse og den tekniske officer mere navigationsuddannelse end hidtil.

Dette indeholder absolut nogle fordele i form af bedre forståelse af skibets samlede virke. I nyere enheder med vagtfrit kontrolrum og maskinovervågning og - kontrol på broen, kunne man godt tænke sig, at officerer med enhedsofficerskompetence varetog en samlet officersvagt under forlægninger og ukompliceret sejlads.

Det er ikke givet, at dette egentlig vil have nogen bemandingsmæssige konsekvenser andet end en lidt større fleksibilitet i dagligdagen.

Det interessante er imidlertid, hvilket fagligt kompetenceniveau vore officerer skal have efter gennemført officersgrunduddannelse.

Niveauet må efter min opfattelse ligge meget over enhedsofficersniveauet for de civile officerer. Formentlig tæt på eller som i dag sammenfaldende med højeste civile kompetenceniveau.

Dette vil medføre en uddannelseslængde, der sikkert ikke kan bringes under de ca. 6 år teknisk linie nu anvender.

For at reducere længden af denne uddannelse lidt, kunne det overvejes, om visse dele af den højeste kompetence både for de operative og de tekniske officerer kunne placeres på Videreuddannelsestrin I. Det kan meget vel afhænge af, om det ud fra de civile uddannelsesplaner bliver muligt at definere et passende kompetenceniveau, der skal opnås ved fuldførelse af officersgrunduddannelsen.

Når der stilles høje krav til den faglige kompetence ved afgang fra Officersskolen, skyldes det bl.a., at der i øvelser og aktiviteter, som kræver en egentlig indsats af skibet, er behov for officerer på vagt med en væsentlig højere kunnen og viden end enhedsofficerens. Dette niveau må derfor være tilstede inden gennemgang af videreuddannelsestrin I. Men de sidste elementer, der fører til chefniveau om bord, kunne måske vente til videreuddannelsestrin I?

Når uddannelserne skal tages op til revision, giver det en kærkommen mulighed for at sammensætte en ny uddannelse med den blanding af militære og civile fag, vi finder pædagogisk bedst og med den vekselvirkning mellem teori og praksis, vi tror giver den bedste uddannelse.

ANDRE MULIGHEDER

Endelig kan en revidering af vores uddannelser, sat i gang ved vurdering i forhold til den civile skibsfarts ønsker og krav, måske give os anledning til at skabe en lidt anden uddannelse. Enhedsofficersuddannelsen er fælles, og der skal for operative og tekniske officerer på officersgrunduddannelsen nås et højt

fagligt niveau defineret af Søværnet. Der bliver allerede på officersgrunduddannelsen mulighed for at tilvælge fag, således at eksempelvis sprogfærdigheder, fysik, matematik, økonomi eller informatik styrkes, dette blot eksempler. Der kunne defineres supplerende civile kompetenceniveauer foruden de eksisterende maskinmester/skibsfører, som kunne nås efter VUT I.

Visse udenlandske officersuddannelser giver ækvivalerende akademiske grade, noget tilsvarende kunne måske opnås?

En debat om disse ideer vil under alle omstændigheder være velkommen, og selvom vi ikke vælger at lægge radikalt om, kan ideerne få afsmitning på en forestående revision af uddannelserne.

KOMMENTARER TIL FUNDER-RAPPORTEN

Af

*kommandør B. Sloth Larsen
Søværnets Teknikinspektør og
chef for Søværnets Teknikskole*

ET TANKEVÆKKENDE FORSLAG TIL EN FREMTIDIG OFFICERSUDDANNELSE

Blandt "Funder-udvalgets" hovedanbefalinger til styrkelse af dansk skibsfarts og danske søfarendes internationale konkurrenveevne fokuseres søværnets interesse naturligt omkring den foreslåede, grundlæggende omlægning af de danske officersuddannelser.

Som anført af redaktøren i Tidsskrift for Søvesen nr. 3 - 1996 er der al mulig grund til at være opmærksom på de i "Funder - rapporten" anførte forslag til fremtidig uddannelse af officerer til handelsflådens større skibe.

Hvad angår uddannelse af officerer på henholdsvis det navigatoriske og det maskintekniske område har det gennem en lang årrække været søværnets praksis at følge den uddannelsesmæssige udvikling på det tilsvarende civile område.

Af en lang række årsager bør denne praksis fortsættes. Redaktøren har på udmærket vis beskrevet disse og anbefaler ligeledes denne praksis opretholdt.

I Søfartsstyrelsesregi er den videre behandling af rapportens anbefalinger vedrørende uddannelse af officerer indledt med drøftelse med repræsentanter fra søfartserhvervene med henblik på opbygning af en struktur for en evt. fremtidig officersuddannelse.

Efterfølgende vil detailbehandling blive henlagt til henholdsvis Søfartens Uddannelsesråd (vedr. uddannelse af navigatører og skibsassistenter) og Uddannelsesrådet for Maskinmesteruddannelsen.

Set ud fra en optimal udnyttelse af officersressourcerne i et af søværnets nyere skibe kan rapportens anbefalinger virke særdeles besnærende - MEN - uddannelsestidens længde kan meget vel være kritisk for søværnet.

Dels skal den navigatoriske uddannelse suppleres med en maskinteknisk uddannelse, der opfylder betingelserne for at gøre tjeneste som f. eks. maskinvagthavende og omvendt skal den maskintekniske uddannelse suppleres med en navigatorisk uddannelse, der opfylder betingelserne for at gøre tjeneste som vagtchef i det mindste under ukomplicerede forhold.

Et andet afgørende område er anbefalingen om, at der stilles krav om uddannelse på gymnasialt niveau i fagene dansk, engelsk, matematik, fysik og kemi før en uddannelse til officer i større skibe påbegyndes. Dette kan i yderste konsekvens medføre rekrutteringsproblemer for søværnet med mindre vi finder på en indledende foruddannelse, der kan fastholde et bredere rekrutteringsgrundlag.

Min umiddelbare opfattelse af "Funder-rapportens" anbefalinger er, at der er tale om en gennemgribende ændring af de søfartsmæssige officersuddannelser, som søværnet bør være særdeles opmærksomme på, idet det er min opfattelse, at søværnet fortsat skal parallelisere vore officersuddannelse i størst mulig udstrækning med de civile uddannelser bl.a for at sikre at disse uddannelser fortsat kan være kompetencegivende udenfor søværnet.

Jeg finder, at søværnet snarest bør udpege en eller flere kontaktpersoner, der pålægges, at følge udviklingen i Søfartsstyrelsens behandling af "Funder-rapportens" anbefalinger på officersuddannelsesområdet med henblik på iværksættelse af et efterfølgende udviklingsarbejde i søværnet.

INDTRYK FRA NORDATLANTEN

Af

orlogskaptajn C.A. Nørgaard

INDLEDNING

Redaktøren af Tidsskriftet har bedt mig om at give mit bud på, hvad sejlene tjeneste som næstkommanderende i inspektionsskib i det nordatlantiske område stiller en yngre officer over for efter et længere tjenesteforløb i mindre enheder i danske farvande og ved stabe i land - og hvilke tanker, de mange nye indtryk sætter i gang. Det ligger i opgaveformuleringen, at en sådan problemstilling let får et noget navlebeskuende præg, hvilket naturligvis på forhånd beklages.

Der er - af særdeles erfarne nordatlant-navigatører - i tidens løb skrevet meget i tidsskriftet om Grønland og Færøerne og jeg skal ikke her forsøge at bidrage med mine til dato yderst beskedne erfaringer vedr. selve sejladsen i disse dele af verden.

For at sætte det efterfølgende i perspektiv, bliver jeg nødt til kort at ridse mit hidtidige tjenesteforløb op. Jeg er A-uddannet med udnævnelse til premierløjtnant i 1981. Min sejlene tjeneste har primært fundet sted i torpedobådseskadren afsluttende som skibschef og divisionschef frem til 1990. Efter VUT II/L-stabskursus i 1991 har jeg dels gjort tjeneste som faggruppeleder på officersskolen og dels som sagsbehandler i Forsvarsstabens Personelforvaltningsafdeling, hvorfra jeg medio 1995 tømede til som næstkommanderende i VÆDDEREN (A). Det efterfølgende baserer sig således på erfaringer og oplevelser i tilknytning til et enkelt vintertogt.

OVERGANG FRA LAND- TIL SØTJENESTE

Fra det øjeblik, man som taktisk uddannet søofficer forlader tjenesten som skibschef første gang, går en del af ens tankemæssige energi til at spekulere over, hvornår og hvordan man mon kan blive skibschef igen. Jeg er overbevist om, at de fleste med cheftjeneste i de unge år bag sig er enige i, at der på dette tidspunkt bliver tændt en flamme i en, hvis brændstof først og fremmest er håbet om igen at blive skibschef - og da gerne i en større enhed end første gang.....

Det var da også med dette lidt mere langsigtede formål, at jeg meldte mig under fanerne som næstkommanderende i søværnets nuværende største skibstype, THETIS-klassen. Perspektivet var, at jeg efter et par togtor forhåbentlig ville vise mig kvalificeret til på et senere tidspunkt at vende tilbage som skibschef - naturligvis alt afhængig af "karrierekonjunktur", bedømmelsesstade, søværnets behov osv. osv. Personligt anså jeg 1. Eskadre for at indeholde de bedste chefmuligheder, fordi der pt. til stadighed er syv skibschefstillinger.

Jeg var så heldig at kunne holde fast ved en forlængst lagt tjenesteplan, som gik ud på, at jeg fire år efter afsluttet stabskursus atter kunne påregne at stå til søs. Det siger sig selv, at det gav anledning til forskellige overvejelser dels at skulle sige farvel til familien i en længere periode og dels at give afkald på det forholdsvis magelige liv, som stabstjeneste nu engang er i forhold til tjeneste i "de spidse ender", hvortil søværnets sejlene enheder absolut må siges at høre.

Overgangen fra land- til søtjeneste indeholder derfor mange forskellige elementer, som man ikke kan tillade sig at negligere, hvis man skal slippe nogenlunde godt fra det. Et af de vigtigste er naturligvis hensynet til familien, hvor det er yderst vigtigt at opnå accept af forholdene, der bliver budt ægtefælle og børn. En ældre kollega belærte mig i min kadettid om, at "det er ALTID dem derhjemme, der trækker det korteste strå". Dette meget sande ord rungede i min bevidsthed, da jeg fortalte familien, at nu var det hele faldet på plads og at de efter sommerferien 1995 ikke ville få meget at se til mig det næste halve år. Og jeg kan da godt røbe, at det først var på afskedsdagen, at det gik rigtigt op for mine børn, at deres far ville være ude af syne i adskillige måneder.

Et andet overgangsfænomen hænger sammen med indholdet af tjenesten. Jeg tror, at mange vil give mig ret i, at stabskursus II giver et gevaldigt intellektuelt løft, som man - afhængig af indholdet i den efterfølgende stabstjeneste - får lejlighed til at videreudvikle. Tjenesten som næstkommanderende er unægtelig noget mere "jordnær" og man får lejlighed til at genopdage tidligere erhvervet lærdom og erfaring bl.a. inden for personelbehandling, sømandskab og alle de andre håndværk, der hører til skibstjeneste. Dette er en nødvendig ingrediens for at holde skibet forsvarligt sejlene og dermed også et vigtigt led i forberedelse til cheftjeneste. Jeg er klar over, at mange særdeles udmærkede skibschefer ikke forinden har prøvet at være næstkommanderende i den pågældende skibstype og er sluppet endog meget godt fra det. Men ikke desto mindre mener jeg, at det er et sundt princip, som i videst muligt omfang skal bibeholdes - dels af hensyn til den enkelte og dels af hensyn til forsvarlig behandling af skib og besætning. Et

godt råd i den sammenhæng er naturligvis at søge at suge så meget viden som muligt til sig, inden man starter på den egentlige tjeneste ved eskadren.

Et mere eller mindre obligatorisk kursus for kommende CH/NK er det såkaldte - med rette meget roste - fiskeriofficerskursus. Dette kursus er et temmelig kompakt internatsforløb på 11 dage med megen indlæring. Det var først på dette kursus, at det gik op for mig, at en stor del af de ressourcer, som søværnet tildeler den nordatlantiske tjeneste, kanaliseres ud via de senest udnævnte søofficerer og der hviler med andre ord et meget tungt ansvar på skuldrene af de ganske unge officerer, når de står over for en tilsyneladende uoverskuelig opgave på en fremmed trawler i barske vejrkonditioner. Af den grund er det vitalt, at skibsledelsen i inspektionsskibet er parat med umiddelbar og kvalificeret bistand, når der opstår tvivlsspørgsmål.

SKIBENE OG TJENESTEN GENERELT

Det er en kendsgerning, at søværnet med THETIS-klassen har fået rådighed over noget af det ypperste inden for genren. Officerer med større teknisk indsigt end mig vil selvfølgelig kunne påpege adskillige uhensigtsmæssigheder, der - set i bakspejlet - kunne have været undgået. Men det er alt sammen detaljer, der ikke rykker afgørende ved billedet af en enhedstype, som er skræddersyet til sit formål og som søværnet vil have stor glæde af i mange år fremover.

Som bekendt er underbringelsesforholdene uden sidestykke, hvilket - paradoksalt nok - også indeholder en bagside, idet det er meget fristende at tilbringe det meste af fritiden på lukafet og ikke som tidligere i messen. Denne effekt forstærkes af, at mange medbringer diverse elektroniske raffinementer så som computere, egne TV med video etc. Denne effekt stiller krav til de enkelte messer om en gang i mellem at arrangere fællesarrangementer for at trække medlemmerne ind i messesammenhæng, så total isolation uden for arbejdstid ikke bliver resultatet.

THETIS-klassen er udstyret med søværnets nyeste grej bl.a. inden for ø-rumsudstyr. Dette gør det nærliggende at tilvejebringe så mange træningsmuligheder for kampinformationspersonellet som overhovedet muligt for at krydre den til tider temmeligt monotone tjeneste. En god mulighed specielt ved Færøerne og Østgrønland er kontakt til de enheder, der opererer maritime patruljefly i området, herunder specielt de britiske i Skotland og de amerikanske baseret på Keflavik. Disse træningsmuligheder har været udnyttet i temmelig mange år og det er min og mange andres erfaring, at den meget store velvilje man mødes med

fra disse enheder, bør dyrkes med størst mulig aktivitet og respons. En ellers forholdsvis urutineret kommandorumsbesætning følger en stejl træningskurve, så snart der er en reel sparringspartner i nærheden. Tilsvarende erfaring viste deltagelse i en større taktisk øvelse under forskoleperioden, hvor plotterne blev kastet ud i taktiske opgaver af en karakter og i et tempo, der ellers normalt kun kendes fra deciderede kampenheder - og havde meget stor gavn deraf.

Det siger sig selv, at der under et langt togtforløb hos den enkelte i besætningen tid efter anden vil melde sig personlige problemer f.eks. som følge af problemer på hjemmefronten eller pga. gnidninger i besætningen. På det aktuelle togt skulle jul- og nytårsfestlighederne foregå ombord, mens skibet lå til kaj i Reykjavik. Jeg havde på forhånd forventet utallige konfrontationer med baggrund i tydelige depressive tendenser - men problemerne viste sig at være få og små. Det bedste råd, der på forhånd kan gives, er - jeg havde nær sagt selvfølgelig - at demonstrere imødekommenhed og villighed til at lytte til den enkelte. På den anden side er jeg ikke i tvivl om, at mange problemer netop klares internt i de enkelte grupper ombord og det er formentlig også bedst således.

Et omtalt beslægtet fænomen er den såkaldte "midtvejskuller". Heller ikke her oplevedes det som et egentligt problem, hvilket måske bl.a. skyldtes det høje erfaringsniveau i besætningen. Men det er da klart, at enkeltstående frustrationer kom op til overfladen og skulle tages alvorligt som sådan. Imidlertid får man umiddelbart indtrykket af, at begrebet muligvis er en kende opreklameret og undertiden bruges som prædikat og "undskyldning" for problemer af langt mere alvorlig karakter.

Som bekendt er også søværnet i en brydningstid - i dag er normalbilledet forandring - og dette mærkes også i 1.Eskadre. For at bremse for en stærkt stigende tendens til afgang fra eskadren er en ny togtstruktur under afprøvning. Formålet er dels at spare ressourcer og dels - som nævnt - at få den aktuelle til rådighed værende personelstyrke til at slå til ved udførelsen af eskadrens opgavekompleks, der på det seneste ikke er blevet mindre, snarere tværtimod. Forløbet af denne forsøgsordning i 1996 vil ikke blive behandlet her, idet eventuelle erfaringer først vil blive opsummeret til efteråret. Jeg skal dog her ikke undlade at nævne, at eskadren med iværksættelse af forsøgsmodelle demonstrerer villighed til at imødekomme det helt indlysende krav til en personelplanlægning, der holder - dette eskadrens gennem mange år erhvervede adelsmærke, som på det seneste i nogen grad er krakeleret.

Karriere- og tjenesteforholdene for unge officerer i eskadren er ofte genstand for debat og er bl.a. her i tidsskriftet i et tidligere nummer glimrende behandlet af en yngre kollega. Det er blevet hævdet, at det fra centralt hold på et tidspunkt er bemærket, at det ikke er karrierefremmende for helt unge officerer at gøre tjeneste i 1. Eskadre. En sådan kommentar anretter - hvis korrekt citeret - ubodelig skade og tilskynder jo ikke ligefrem de bedste blandt de nyudnævnte til at skrive 1. Eskadre på ønskesedlen. Tjenesten i Nordatlanten indeholder så mange gode kvaliteter bl.a. på det navigatoriske og personlighedsmodnende område, at det omvendt burde være obligatorisk med mindst 2 togtur inden for f.eks. de første fire år efter udnævnelse til premierløjtnant.

Sejlende tjeneste i 1. Eskadre er belastende for personellet's private livsvilkår, men der kan forhåbentlig gøres en del for at afbøde denne belastning, dels fra SOK og dels fra eskadren selv - også i en periode med en personelmæssig lavkonjunktur.

NÆSTKOMMANDERENDES ROLLE

For de fleste af de ærede læsere er indholdet i næstkommanderendes funktion ombord sikkert ganske velkendt og en egentlig opremsning af alle funktionsbeskrivelsens enkeltelementer er overflødig. Jeg vil derfor indskrænke mig til at fremdrage et par enkelte.

Næstkommanderende (NK) er selvsagt skibschefens stedfortræder og skal som sådan besidde stort set den samme viden og de samme færdigheder som chefen. Dette medfører bl.a., at NK jævnligt gives lejlighed til at øve sig i havnemanøvrer etc. NK er leder af skibets interne organisation og holder til stadighed chefen informeret om skibets og besætningens tilstand. Dette foregår bl.a. under de daglige morgenmøder, som er praksis i de fleste enheder.

NK har generaltilsyn indenfor de fleste områder og er personelofficer. Dette sidste kræver bl.a. et meget tæt samarbejde med skibets banjermester, som har den mest direkte daglige kontakt med det menige personel. Banjermesterens rolle erstatter dog på ingen måde NK's daglige småture rundt i skibet.

Som noget "nyt" for en officer af operativ baggrund er NK forvaltningsofficer. Denne ændring implementeredes for år tilbage, da man afskaffede de egentlige forvaltningsofficerer i de store enheder. Den på det økonomiforvaltningsmæssige og hertil relaterede andre områder noget spinkle baggrund kompenseres som regel af kompetente administrations- og proviantbefalingsmænd, som således har en stor opgave med - troværdigt og pædagogisk korrekt - at sætte deres divisionsofficer (in casu NK) ind i de mange finurligheder, som området præges af.

NK er fartøjsofficer og er som sådan bl.a. ansvarlig for, at skibets gummibåde sættes og bjærges på sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Dette sker normalt i samarbejde med vagtassistenten - i dagtimerne matrosregnskabsføreren. Skal inspektionsskibet være i stand til at udfylde sin rolle på det fiskerikontrolmæssige område, er det nødvendigt at kunne anvende gummibåden også under temmelig barske vejrforhold. Det gælder her om at nå den rette balance mellem forsvarlig dristighed og den opgave, som kontrolholdet skal løse. Eller sagt med et populært udtryk ombord: "Når vejret er ved at være på kanten, skal vi lige huske på, at det jo kun er døde fisk, vi skal over for at tælle..." På den anden side kan misstemning hos kontrolhold og gummibådsbesætning have som konsekvens, at det næsten er umuligt at gennemføre kontrolbesøg i andet end magsvejr. Derfor er det vitalt, at NK indgår som bindeleddet mellem chef/vagtchef på broen og besætningen, der skal ud at sejle i relativt høj sø, således at der er forståelse for og accept af situationen som helhed og således, at der ikke tages unødvendige risici. De fleste søfolk er da også ganske klar over, at søerne tager sig anderledes ud nede fra sidedækket end fra broen 13 meter over havet.

Som en sidste blandt NK's specielle funktioner skal jeg ikke undlade at nævne jobbet som Flight Deck Officer (FDO) under helikopteroperationer. FDO er øverst ansvarlig for personel- og materielsikkerheden på helikopterdækket og er fra "FDO-hytten" i kontakt med Flight Deck Director (på helodækket), Helicopter Control Officer (i kommandorummet) samt i nødvendigt omfang med piloten. FDO fungerer således som en slags tårn- eller standpladskontrol. De procedurer og betjeningsgreb, der skal læres, er få og simple. Ikke desto mindre kan det undre, at der ikke kræves et egentligt (kort) kursus, når man betænker, hvor rigide krav, der i øvrigt omgiver alt, der har med flysikkerhed at gøre. FDO-funktionen har for NK bl. a. den fordel, at han er i direkte - ofte daglig - dialog med helikoptergruppelederen, der ellers primært refererer til skibschefen.

AFSLUTNING

Som det forhåbentlig er fremgået af ovenstående, indeholder tjenestestillingen som NK i inspektionsskibe en bred vifte af elementer, der sikrer en god ballast til en senere cheftjeneste. Når man samtidig betænker, at en del af disse NK-stillinger betragtes som uddannelsesnumre, er det forhåbentlig indlysende, at man absolut ikke behøver at kede sig - selv under et langt vintertogt i Nordatlanten. Det kan således konkluderes, at tjenesten indeholder mange gode udfordringer og attraktive elementer, der - uanset om senere cheftjeneste opnås eller ej - gør jobbet til et af søværnets bedste til søs. Det må betragtes som et yderligere aktiv, at der i en lang landtjenesteperiode er mulighed for at med jævne mellemrum at få et skibsdæk under fødderne.

Forfatteren, der er nordmand, er lektor ved Søværnets Officersskole.

TJEKKIET OG NATO

Af

lektor Ellen Jans

BAGGRUND

En delegation fra Atlantsammenslutningen heriblandt jeg selv, besøgte i juni Den Tjekkiske Atlantiske komite.¹ Et af formålene med besøget var, at hjælpe og rådgive den tjekkiske komite i deres bestræbelser på at informere den Tjekkiske befolkning om europæisk sikkerhedspolitik og om NATO, bl.a. ved at støtte gennemførelsen af et internationalt sikkerhedspolitisk seminar i byen Cesky Krumlov. Samtidig var der arrangeret samtaler i Udenrigsministeriet, Forsvarsministeriet og Det Tjekkiske Institut for International Politik.

Et af de væsentlige temaer var naturligt nok Tjekkiets eventuelle medlemskab af NATO. Umiddelbart skulle man tro, at dette - i alle fald set fra tjekkisk side - skulle være ligetil. Men efterhånden som samtalerne skred frem, sad man tilbage med spørgsmålet om, hvorvidt Tjekkiet når det kommer til stykket vil være medlem ! Det er denne problematik artiklen vil belyse.

NATO's UDVIDELSE

Efter murens fald og den kolde krigs afslutning står NATO midt i en omstillingsproces. Et væsentligt element i denne er samarbejde med de tidligere

¹ Atlantsammenslutningen er en privat og frivillig organisation, hvis arbejde søges finansieret gennem offentlige og private midler. Opgaven er at skabe forståelse for Danmarks medlemskab af NATO, herunder at fremme det politiske, kulturelle og økonomiske samarbejde mellem landene. Atlantsammenslutningen blev oprettet i 1950 af tidligere modstandsfolk og partierne bag NATO-medlemskabet, Socialdemokratiet, Det Konservative folkeparti og Venstre.

Den Tjekkiske Atlantikkomite er naturligvis ikke så gammel. Den er oprettet i 1992, og har til formål at skabe forståelse for Tjekkiets kobling til et vestligt sikkerhedssystem, herunder NATO. Organisationens drivende kræfter består tildels af gamle systemkritikere - nogle har været i eksil andre blev i landet med de problemer det gav dem tildels af helt unge mennesker, der med liv og sjæl arbejder for tilknytning til NATO.

modstandere i Øst- og Centraleuropa, for at udstrække stabilitet og sikkerhed til hele Europa.

NACC- og Pfp - samarbejdet er eksempler på, hvorledes dette kan organiseres. Men - som vi ved - ønsker en række øst- og centraleuropæiske lande et egentlig medlemsskab af NATO. Det er noget som NATO-landene, noget tøvende åbnede mulighed for i januar 1994. Det blev - efter amerikansk pres - ikke et spørgsmål om hvorvidt man skulle udvide, men om hvornår og hvorledes.

På NATO-udenrigsministermødet i december 1994, blev der derfor iværksat et analysearbejde m.h.p. at klarlægge, hvorledes en sådan udvidelse kunne finde sted. Analysen blev færdig i september 1995. Nu trænger de næste spørgsmål sig imidlertid på: Hvornår og med hvem? Specielt det sidste er et kontroversielt emne, som man her i løbet af det næste halve år skal tage stilling til.

Det er ingen nemmelighed, at Polen, Tjekkiet og Ungarn står som nogle af de første på listen. Allerede før Tjekkoslaviets deling stod NATO-medlemsskab, som et meget højt prioriteret ønske hos den politiske ledelse. Ønsket er ikke blevet mindre i det tilbageværende Tjekkiet. Allerede i november 1994 fik landet, som en af de første sit individuelle partnerskabsprogram (Pfp-program) godkendt. Men man lægger ikke skjul på, at dette kun ses som et skridt på vejen til fuldt medlemsskab.

GÅR DET SOM PLANLAGT?

Det ser altså ud til, at det hele går som planlagt. Men gør det nu det? Vi, der allerede er NATO-medlemmer, ser ofte udvidelsesspørgsmålet ud fra de problemer vi i NATO vil få med de nye medlemmer. Vi skal strække vores sikkerhedsgarantier til dem, NATO får endnu flere medlemmer, der skal være enige osv. osv.

Men man glemmer ofte, at processen hen imod medlemsskab - og selve NATO-medlemsskabet er svært for de lande, der kommer med som nye medlemmer. Deres forsvar skal omstilles, de politiske- styrimsmæssige rammer omkring militæret skal demokratiseres for blot at nævne nogle af kravene. Men et andet og meget vigtigt aspekt er befolkningernes holdning. Det er ikke sikkert, at befolkningerne er lige så villige til at indgå i forpligtende forsvarsalliancer, som deres ledere er.

FOLKEAFSTEMNING OM NATO-MEDLEMSKAB ?

Tjekkiet havde sidst i maj parlamentsvalg. Her fik det borger-demokratiske parti (ODS) med statsminister Vaclav Klaus flest stemmer, (30%). Valgets uofficielle vinder blev dog Socialdemokratiet (CSSD), som overraskende opnåede over 26% af stemmerne. Den borgerlige regeringskoalition (en koalition mellem ODS og tre mindre borgerlige partier) mistede sit absolutte flertal i Det Tjekkiske Nationalråd. Den politiske situation har derfor skabt en mindretalsregering bestående af de hidtidige koalitionspartier, med Socialdemokratiet som støtteparti og med væsentlig indflydelse på regeringens sammensætning og politik - også udenrigspolitik.

Af de samtaler vi havde med politikere og embedsmænd i udenrigs- og forsvarsministeriet, fik man indtryk af, at Socialdemokratiet ikke var modstander af tjekkisk medlemskab af NATO. Men partiet ville kræve, at spørgsmålet blev afgjort ved en folkeafstemning, selv om dette ikke er et krav i følge forfatningen. Ideen om en folkeafstemning var da heller ikke noget, det ledende establishment ønskede, selv om det helt klart var opfattelsen, at befolkningens støtte er af stor betydning.

HVAD MENER BEFOLKNINGEN ?

I følge de seneste meningsmålinger er over halvdelen af vælgerne imod NATO-medlemsskab. Analytikerne på Institut for International Politik havde tre væsentlige forklaringer herpå:

1. Økonomi:

Et NATO-medlemsskab vil koste dyrt. Både hær og flyvevåben skal moderniseres for store summer. Flyvevåbnet skal have nye fly (F 16?), og hæren er - som det blev udtrykt - ca. 35 år bagefter udviklingsmæssigt i forhold til vestlig standard. Nu hvor Sovjetunionen er opløst, og hvor Tjekkiet er i fuld gang med at indhente det tabte ved ca. 45 års kommunistisk styre og russisk dominans, har befolkningerne svært ved at acceptere, at forsvarsbudgetterne skal stige. Der er så meget andet staten bør bruge penge til, skoler, infrastruktur mv. Desuden har militæret ikke bred opbakning i befolkningen. Det forbindes med samarbejde med russerne, og ikke som et element i landets selvstændighed og evne til at forsvare sig selv.

2. Fremmede tropper på tjekkisk jord:

Der er i befolkningen en udpræget modstand mod at have fremmede tropper i landet. Sporene skræmmer fra den gang landet var medlem af Warszawa-pagten. De russiske tropper, der var stationeret i landet, var ikke særligt vellidte. Den direkte og indirekte russiske indgriben i politiske forhold bl.a. i 1948 og 1968 er ikke glemt.

3. Kernevåben:

Kerne våben på tjekkisk grund er ikke populært. Man har - som i den danske befolkning - en dyb aversion mod disse våben.

OPLYSNING ER NØDVENDIG

Det er svært på nuværende tidspunkt at sige, om der vil komme en folkeafstemning om Tjekkiets medlemsskab af NATO. Der er ikke tradition for folkeafstemninger i landet. F.eks. blev delingen af Tjekkoslovakiet - et nok så vigtigt spørgsmål - ikke sendt ud til folkeafstemning. Meget afhænger derfor af, hvilken politik Socialdemokratiet vil føre fra sit "skyggekabinet". Folkeafstemning eller ej så er der behov for en massiv oplysningskampagne om, hvad NATO er, og hvad NATO står for.

Man kan begynde med at fortælle vælgerne tre ting:

For det første, at et NATO-medlemsskab ikke nødvendigvis er ensbetydende med store stigninger i forsvarsbudgetterne (Se blot på Danmark)

For det andet, at et NATO-medlemsskab ikke er ensbetydende med stationering af fremmede tropper på national grund. Selvfølgelig er der behov for fælles øvelser mv. Men vi kan jo igen blot henvise til Danmarks forbehold i relation hertil.

For det tredje, at et NATO-medlemskab ikke nødvendigvis medfører krav om stationering af kernevåben. Det er korrekt at kernevåbnene har en rolle i NATO-forsvaret, men deres betydning er langs mindre fremtrædende i dag end under den kolde krig. Desuden kan man igen henvise til Danmark, der med sit kernevåbenforbehold ikke har disse våben stationeret på dansk jord.

Det er tydeligt, at der mangler oplysning om NATO. Den folkelige bredde i forståelsen af, at NATO ikke er lig med WAPA mangler, og der skal gøres noget

for, at Tjekkiets elite ikke mister fodslag med sine vælgere. Der er derfor behov for, at organisationer som den Tjekkiske Atlantiske Komite oplyser om NATO og aktiverer den brede befolkning til at interessere sig for europæisk sikkerhed - også i en atlantisk sammenhæng.

DEN DANSKE PARALLEL

Det er mange lighedspunkter mellem danskere og tjekkere. Man skal ikke have været længe sammen med en tjekke, før man opdager, at de har den samme form for humor og den samme form for uhøjtidelighed. Der bor i begge befolkninger en lille "Soldat Svej", dvs. det heltemodige er ikke altid så fremtrædende.

Danmark kom med i Atlantpagten - efter en del tøven - i 1949. Vi havde, som det daværende Tjekkoslovakiet prøvet på at være neutrale og agere brobyggere mellem øst og vest i perioden 1945-48. Kuppet i Tjekkoslovakiet i februar 1948, fik den danske regerings øjne op for, at neutraliteten ikke var en farbar vej.

Dansk politik i NATO har været baseret på en bred enighed blandt partierne i Folketinget. Man har fundet frem til - dog ikke altid uden problemer - en bred fællesnævner for en politik, der også afspejler den brede vælgerbefolknings holdninger. Det er i længden en styrke for et lille land. Det samme må gælde for Tjekkiets.

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN PÅ INTERNET

I slutningen af JUL fik et verdens ældste fagtidsskrifter sin egen plads på det efterhånden stærkt trafikerede *Internet*. Dette skridt ud i "cyberspace" er sket i nært og omkostningsfrit samarbejde med Søværnets Officersskole og dennes internetspecialist KT Lasse Thorning Pedersen.

Der er formentlig flere af TfS læsere, der ikke helt har overblik over Internettets muligheder og over de begreber og udtryk, der knytter sig til dette nye informationsmedie. Jeg skal derfor forsøge at give en kortfattet redegørelse herfor.

Internettet er et ukontrolleret, ikke-kommercielt kommunikationsnetværk, der stammer fra USA, hvor man i 1960'erne startede Advanced Research Projects Agency (ARPA), også kaldet ARPA-net. Det blev udviklet til brug for civile og militære forskere, der kunne kommunikere via dette sikre netværk.

I dag er netværket tilgængeligt for alle og så stort og komplekst, at ingen ved præcist, hvor mange computere der er tilsluttet, og hvor mange der bruger nettet. Sandsynligvis findes der millioner af tilsluttede computere og tusinder af forbundne netværk i mere end hundrede lande.

Brug af Internet kræver en PC med software og forbindelse til telefonnettet via et modem. Via telefonnettet skabes forbindelse til en udbyder af internetforbindelser - f.eks. et telefonselskab - der har en såkaldt server tilkoblet Internet. Når man får en internetkonto hos en netudbyder, får man via serveren adgang til millioner af computeres databaser og såkaldte "hjemmesider", hvor man kan finde store mængder af informationer, programmer og dokumenter m.m. En hjemmeside kan bestå af en kombination af tekst, billeder, videosekvenser og lydsekvenser, og både den enkelte bruger og erhvervsvirksomheder, aviser, foreninger, offentlige institutioner o.l. har oprettet hjemmesider, som kan hentes hjem og vises på brugerens computer.

Som kontohaver får man tildelt en E-mail adresse, hvorfra man kan sende og modtage elektronisk post fra andre tilsluttede brugere på hele kloden. Hurtigt, bekvemt og med en minuttakt på ned til 8 øre i minuttet.

På Tfs hjemmeside på Internettet kan man finde udvalgte artikler fra tidligere numre af Tidsskriftet med et oplysende, fagligt indhold af mere almen karakter. Artikler kommer kun ud på Internettet med forfatterens tilladelse, og der gøres udtrykkeligt opmærksom på, at gengivelse kun må finde sted ved behørig angivelse af kilde. Debatartikler eller artikler, der alene sigter mod Tidsskriftets snævre kreds af læsere, vil naturligvis ikke blive lagt ud på hjemmesiden. I øjeblikket vil man kunne finde artiklerne "Elektroniske Søkort" og "Sikkerhedspolitisk Situationsrapport" på Tfs hjemmeside.

Til de læsere, der har adgang til Internet, kan det oplyses, at Tfs hjemmeside kan findes på flg. adresse:

[HTTP://www.forsvaret-sos.dk/Tfs/Tfs.htm](http://www.forsvaret-sos.dk/Tfs/Tfs.htm)

Herudover har Tidsskriftets redaktør oprettet egen .E-mail adresse (se tittelsiden), så det nu også ad den vej er muligt at sende kommentarer og artikler.

HVORFOR NU DET?

Dette spørgsmål vil sikkert blive stillet af flere. Formålet er først og fremmest at udbrede kendskabet til Tidsskrift for Søværnen gennem artiklerne og gennem den direkte information om Tfs og Søe-Lieutenant-Selskabet, som findes på hjemmesiden. Herved opnås endvidere den nok så væsentlige sideeffekt, at opmærksomheden henledes på søværnet generelt.

Redaktøren er ganske klar over, at hverken søværnets rekrutteringsproblemer eller Selskabets økonomiske trængsler bliver væsentligt forbedret ved dette initiativ, men omvendt er det ej heller til skade for nogen af delene.

(NCW)

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER JANUAR - JUNI 1996

ADMINISTRATION & ORGANISATION m.v.

Forsvarets Arealer - en beretning fra forsvarsministeriets naturfredningsudvalg. Kbh. 1974. 138 s. ill. kort.

Frihedsmuseet. Katalog. Kbh. 1996. 64 s. ill.

Hansen, Aase m.fl. (red.): Maritim Filmguide 1996. Kbh. 1995. 48 s. index.

Hartvig, D. Mendel (red.): Håndbog i Hovmestertjeneste. Kbh. 1971. 33 s. ill.

Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning. Årsbibliografi 1995. Kbh. 1996. 36 s. index.

Larsen, Øivind: Schiffartztjournale dänisch-norwegische Kriegsschiffe aus der Zeit vor 1814, die im Reichsarchiv von Kopenhagen aufbewährten werden. Eine Quellenübersicht. Oslo 1967. 17 s. bibl.

HISTORIE

Andersen, Ruth: Den rapmundede muse. 10 års Danmarkshistorie i skillingsviser fra Matthias Seests bogtrykkeri. Odense 1995. 560 s. ill. index. bibl.

Baer, George W.: One Hundred Years of Sea Power. The U.S. Navy, 1890-1990. Stanford 1994. 553 s. index.

Dampskibsselskabet "NORDEN" 1871-1996. 125 Years on the High Seas. Kbh. 1996. 93 s. ill. index.

Extrait de la brochure Marine Nationale. Historiques, Grades, Insignes, Uniformes, Pavillons. Paris u.år. 31 s. ill.

King, Irving H.: The Coast Guard Expands, 1865-1915. New Roles, New Frontiers. Annapolis 1996. 293 s. ill. index. bibl.

Marineforeningen "Dannebrog" 1906-1996. Kbh. 1996. 28 s. ill.

Russiske krigsskibe i Danmark og andre vestlige lande. Udklipsmappe. u.st. u.år. løbblade. ill. Ej til Udlån.

A Salute to Canada's Navy. Canada 1985. 86 s. ill.

Steenberg, Jan: Danmarks Kirker. Udg. af Nationalmuseet. 2. bd. Kbh. 1960-65. 633 s. ill.

Vermeulen, A.J.: De scheepen van de Koninlijke Marine en die der gouvernementsmarine 1814-1962. Amsterdam 1962. 411 s. index.

KRIGSHISTORIE

Alexander, Joseph H. & Merrill L. Bartlett: Sea Soldiers in the Cold War. Amphibious Warfare, 1945-1991. Annapolis 1995. 220 s. ill. index. bibl.

Andersen, O.: The tyske linjeskib i Als Fjord under 1. verdenskrig. Uddrag af: Skrift for Hist. Forening for Sundeved 1995, s. 58-65. Sønderborg 1995. 8 s. ill. bibl.

Boyd, Carl & Akihiko Koshida: The Japanese Submarine Force and World War II. Annapolis 1995. 272 s. ill. index. bibl.

Brookes, Ewart: Glory Passed Them by. London 1958. 176 s. ill. index.

Cannon, Michael: Operation Drumbeat. The Dramatic True Story of Germany's First U-Boat Attacks along the American Coast in World War II. New York 1990. 490 s. ill. kort. index. bibl.

Christensen, Frank Bjerre: OLFERT FISCHER. Togtet til Adriaterhavet 18.juli - 20. oktober 1994. u.st. u.år. 26 s. ill. index.

Easton, Alan: 50 Grader Nord. Kampen om Nordatlanten. Kbh. 1964. 232 s. ill.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945. Bd. 59/I+II, 60/I+II, 61/I+II, 62/I+II, 63/I+II, 64/I+II. Juli 1944-

December 1944. Berlin 1995/96. forsk.pag.

Larsen, E. Henne: Tysk Marinefeltpost i Danmark 1940-45. Hobro 1978. 37 s. ill.

Laub, S. & S. Kieler & H.C. Bjerg (red.): For Flaget og Flåden. Om Marinens Personel og dets virke 1943-45. Korsør 1995. 335 s. ill. index. bibl.

Nimitz, Chester W. m.fl. (eds.): Triumph in the Atlantic. The Naval Struggle against the Axis. Englewood Cliffs 1961. 188 s. ill. kort. index.

OLFERT FISCHER. Div. udklip. Golfen. Div. aviser m.v. 1990- 92. udklip. ill. Ej til Udlån.

Potter, E.B. & C.W. Nimitz (eds.): Triumph in the Pacific. The Navy's Struggle against Japan. Englewood Cliffs 1963. 186 s. ill. kort. index.

Richards, Brooks: Secret Flotillas. The clandestine sea lines to France and French North Africa 1940-1944. London 1996. 729 s. ill. kort. index. bibl.

Rose, Lisle A.: The Ship that Held the Line. The USS Hornet and the First Year of the Pacific War. Annapolis 1995. 309 s. ill. index. bibl.

Solberg, Hans: Decision and Dissent. With Halsey at Leyte Gulf. Annapolis 1995. 203 s. ill. index. bibl.

Terrill, Chris: HMS Brilliant. In a Ship's Company. London 1995. 224 s. ill. kort. index.

Terzibaschitsch, Stefan (ed.): Jahrbuch der U.S. Navy 1986/87, 1987/88 & 1988/89. Koblenz 1986-88. forsk.pag. ill.

Terzibaschitsch, Stefan: Seemacht USA. Rüstung - Organisation - Dislozierung - Entwicklung. München 1982. 852 s. ill. index.

PERSONALHISTORIE

Ernst, Georg: Bis zur letzten Stunde. Illusion und Wirklichkeit. Hamburg 1995. 223 s. ill.

Galantin, I.J.: Submarine Admiral. From Battlewagons to Ballistic Missiles. Urbana 1995. 345 s. ill.index.

Merten, Karl-Friedrich: Nach Kompass. Lebenserinnerungen eines Seeoffiziers. Hamburg 1994. 511 s. ill. kort. index.

Prien, Günther: Min Vej til Scapa Flow. Bovrup 1942. 172 s. ill.

Schneller, Robert J.: A Quest for Glory. A Biography of Rear Admiral John A. Dahlgren. Annapolis 1995. 452 s. ill. index. bibl.

Til erindring om Tordenskiold-Aftenen i Holmens Kirke den 21/2 1978. Kbh. 1978. løsblade. ill. Ej til Udlån.

Wukovitz, John F.: Devotion to Duty. A Biography of Admiral Clifton A.E. Sprague. Annapolis 1995. 273 s. ill. index. bibl.

POLITIK m.v.

Aftale om Forsvarets ordning 1995-1999. Pressemeddelelse. Kbh. 1995. 10 s.

Et forsvar for fremtiden - på vej mod år 2000. Vedbæk 1996. 30 s. ill.

Gress, David: USA mellem drøm og virkelighed. Amerikanernes forventninger til sig selv og verden efter den Kolde Krig. Kbh. 1996. 120 s.

Newman, Robert P.: Truman and the Hiroshima Cult. East Lansing 1995. 272 s. index. bibl.

Nissen, Henrik S.: 1940. Studier i forhandlingspolitikken og samarbejdspolitikken. Kbh. 1973. 607 s. bibl.

Nilsen, Fred O.: Sovjetisk ubåtsvirksomhet i nord - behov og tradisjoner. Serie: IFS info 1/1995. Oslo 1995. 16 s. ill.

Roetter, Charles: Psychological Warfare. London 1974. 199 s. ill. index.

Tritten, James J. & Luigi Donolo: A Doctrine Reader. The Navies of United States, Great Britain, France, and Spain. Serie: Newport Papers 9. Newport 1995. 151 s. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer, Siegfried: Die deutschen Zerstörer (I). Serie: Marine-Arsenal 33. Wölfersheim-Berstadt 1995. 48 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Alte deutsche Panzerkreuzer. Serie: Marine-Arsenal. Sonderheft 10. Wölfersheim-Berstadt 1995. 48 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Die deutsche Kriegsmarine 1938/1939. Das letzte Friedensjahr. Serie: Marine-Arsenal. Sonderheft 11. Wölfersheim-Berstadt 1995. 48 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: "Dickschiffe". Das beste aus früheren "Marine-Arsenal"-Bänden (I). Serie: Marine-Arsenal 32. Wölfersheim-Berstadt 1995. 48 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Flugzeugträger 1940-1955. Teil 1: Grossbritannien, USA. Serie: Marine-Arsenal Sonderheft 8. Wölfersheim-Berstadt 1994. 48 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Flugzeugkreuzer. Flugzeugmutterschiffe. Flugzeugtender bis 1945. Serie: Marine-Arsenal. Sonderheft 9. Wölfersheim-Berstadt 1994. 48 s. ill. bibl.

Brown, David (ed.): The British Pacific and East Indies Fleets. The forgotten Fleets 50th Anniversary. Liverpool 1995. 120 s. ill. index.

Garzke, W.H. & R.O. Dulin: Battleships. Axis and Neutral Battleships in World War II. Annapolis 1990. rev.ed. 523 s. ill. index.

Holst, O.E.: Skibsliste 1692-1923. u.st. u.år. 10 s. manu-skript (fotokopi).

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die deutschen Zerstörer 1935-1945. Serie: Vom Original zum Modell. Bonn 1995. 56 s. ill. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die deutschen Zerstörer 1939-1945. Serie: Schiffsklassen und Schiffstypen der deutschen Marine. Bd. 6. Bonn 1995. 272 s. ill. index. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die leichten Kreuzer der Königsberg-Klasse, Leipzig und Nürnberg. Serie: Vom Original zum Modell. Bonn 1994. 56 s. ill. bibl.

Kühn, Volkmar: Schnellboote im Einsatz 1939-1945. Stuttgart 1991. 233 s. ill. index.

La Marine Nationale. u.st. u.år. 32 s. ill.

Mattes, Klaus: Die Seehunde. Klein-U-Boote. Letzte deutsche Initiative im Seekrieg 1939-1945. Hamburg 1995. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Morrison, John (ed.): The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since preclassical Times. Serie: Conway's History of the Ship. London 1995. 256 s. ill. index. bibl.

NIELS JUEL-klassen. Udklipsmappe. u.st. 1978-82. upag. ill. Ej til Udlån.

NIELS JUEL-klassen i fremmede havne. Udklipsmappe. u.st. 1992-94. upag. ill. Ej til Udlån.

Patton, Jim + David Miller: Nuclear attack submarines + Directory of current SSNs. International Defense Review. Special Report 3/1995. Coulsdon 1995. 24 s. ill.

Rössler, Eberhard & Fritz Köhl: Uboottyp XVII (Walter- Uboote). Serie: Vom Original zum Modell. Bonn 1995. 80 s. ill.

Sieche, Erwin: Torpedoschiffe und Zerstörer der K.u.K. Marine. Serie: Marine-Arsenal 34. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill. bibl.

Skolesejlskib (udkast). Kbh. 1996 (genoptryk fra 1934). 81 s.

Standard Flex 300. Udklipsmappe. u.st. 1984-95. ill. Ej til Udlån.

Stillwell, Paul: Battleship Missouri. An Illustrated History. Annapolis 1996. 450 s. ill. index. bibl.

Wildenberg, Thomas: Gray Steel and Black Oil. Fast Tankers and Replenishment at Sea in the U.S. Navy, 1912-1992. Annapolis 1996. 342 s. ill. index. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN, NAVIGATION m.v.

Butler, John A.: Strike Able-Peter. The Stranding and Salvage of the USS Missouri. Annapolis 1995. 220 s. ill. index. bibl.

Dawes, Robert A.: The Dragon's Breath. Hurricane at Sea. Annapolis 1996. 222 s. ill. index. bibl.

Rettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Hamburg 1995. 25 s. ill.

Thirslund, Søren: Vikingetidens Navigationsmetoder. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland. Humlebæk 1995. 24 s. ill.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER

Petersen, Rudolf: Die deutschen Schnellboote und ihre Motoranlagen im Weltkrieg 1939-1945. u.st. u.år. 27 s. ill. manuskript. Kun Læsesal.

Petersen, Rudolf: Erfahrungsbericht über die Bewährung des Schnellboottyps S 38 technischer und semännich-taktischer Hinsicht. u.st. u.år. 49 s. manuskript. Kun Læsesal.

The Position of the Torpedo in 1911 & The Development of Under-Water Protection. Særtryk af: RUSI, March 1912. Kungsway 1912. s.368-405. ill.

Rasmussen, K.: Raketkorpset, en forløber for Luftværnsgrupper. Særtryk fra: Brandpilen okt. 1995. u.st. 1995. s.17-24. ill.

GRØNLAND

Brandt, Kai M.: Nordlys og Slædespor. u.st. 1995. 133 s. ill.

Haagen, Birte: Jacob A.A. Arne. Tidlige billeder fra Grønland. Kbh. 1995. 115 s. ill. index. bibl.

TIDSSKRIFTER m.v.

Jahrbuch der Marine. Folge 18. Bonn 1993. 148 s. ill.

Jydsk Marinehjemmeværns Tidende, nr. 1/1996, f.f. Århus 1996. 11 s. ill.

Marine - Gestern, Heute, nr. 1+2/1979. Wien 1979. ill.

Siden Saxo. Magasin for Dansk Historie, nr. 2/1995 f.f.
Kbh. 1995. ill.

KOMMENTARER TIL ERHVERVELSER JANUAR - JUNI 1996

**Ruth Andersen: Den rapmuede muse. 10 års danmarkshistorie i
skillingsviser fra Matthias Seests bogtrykkeri.
Odense Universitetsforlag 1995.**

Fra forfatterinden har biblioteket som gave modtaget dette digre værk (560 sider).

Der omtales skillingsviser fra tiden 1800-1809, udsendt af bogtrykker Seest med cand.theol. J.C. Brestrup som forfatter til de fleste.

Af særlig interesse for biblioteket er godt 60 sider, som er viet Slaget på Reden 1801, med eksempler på de mange viser, der i det år så dagens lys. Færre sider omhandler kanonbådskrigen.

**Ewart Brookes: Glory Passed Them By.
Jarolds Publ. Ltd., London 1958.**

Ved 2. verdenskrigs udbrud i september 1939 var den engelske minestrykningsstyrke kun dårligt forberedt på at holde sejlruerne i de kystnære områder farbare. Man måtte i de første krigsår basere sig på trawlere og andre fiskefartøjer, indtil et flådebyggeprogram begyndte at give resultater.

Bogen er historien om disse små skibe, som kæmpede udholdende uden større ståhej, uden nogen offentlig interesse og uden "hæder - som forbigik dem".

Georg Ernst: Bis zur letzten Stunde. Illusion und Wirklichkeit.

Verlag E.S. Mittler & Sohn, Hamburg 1995.

Endnu en biografi, men denne gang om livet i den tyske krigsmarine set fra "gulvet".

Af idealistiske grunde meldte den da 18-årige forfatter sig frivilligt til marinen i 1943. Han gjorde som "Matrose" tjeneste i ubåden U 1109 i Nord-og Østersøen.

Trods idealismen meldte den hårde realitet sig hurtigt: Streng uddannelse og hårde betingelser om bord med angreb og havari. Som "talsmand" for den menige besætning er bogen et udmærket modstykke til de efterhånden talrige erindringer fra tidligere ubådschefer.

Christopher Terrill: HMS Brilliant. In a Ship's Company.

BBC Books, London 1995.

Forfatteren er producer ved BBC og fik i 1994 tilladelse til at tilbringe 10 uger om bord på den engelske fregat under dennes ophold i Adriaterhavet som den engelske deltagelse i operation "Sharp Guard", De Forenede Nationers embargo mod det tidligere Jugoslavien.

Resultatet er blevet en ærlig og ofte humoristisk beskrivelse af livet om bord, både på bro og i messe, og på banjerne.

Især interessant - udover den specielle blokadetjeneste - er beskrivelsen af messetraditioner, kvinder om bord, Royal Marine's rolle og den særlige "navy slang".

Karl-Friedrich Merten: Nach Kompass. Lebenserinnerungen eines Seeoffiziers.

Verlag E.S. Mittler & Sohn, Berlin 1994.

Forfatteren, født 1905, gjorde tjeneste både i Rigsmarinen og (efter 1935) i Krigsmarinen.

De første 160 s. omhandler hans tjeneste i Mellemkrigsårene, medens han på de næste ca. 120 sider fortæller om 2. verdenskrig, hvor han det meste af tiden var ubådschef.

På flere sider beskriver han sin deltagelse i "Weserübung", besættelsen af Danmark den 9. april 1940. Han var med i "Kampfgruppe Nyborg", men har åbenbart svært ved de danske personnavne. Chefen for torpedobåden Ørnen, daværende kaptajnløjtnant K.V. Dam, er blevet til "Dramm" og stabschefen ved Bæltspærringen (Slipshavn), daværende orlogskaptajn S.E. Pontoppidan, er blevet til "den Orlogskapitän von Bohsen".

**Robert P. Newmann: Truman and the Hiroshima Cult.
Michigan State University Press, East Lansing 1995.**

En meget fyldig beskrivelse af præsident Trumans ordre om at anvende atombomben i krigen mod Japan.

Forfatteren gør op med de mange "kulter", som i efterkrigstiden har søgt at mistænkeliggøre Truman.

Kapitlernes overskrifter giver et indtryk af bogen: Hvorfor kastedes bomben? - Var Japan klar til overgivelse? - Var politikken om betingelsesløs overgivelse retfærdiggjort? - Hvorfor ingen advarsel eller demonstration? - Var den anden bombe nødvendig? - Var kastningen af disse bomber moralsk retfærdiggjort? - Hvorfor har myten om "Japan som offer" været så tiltrækkende? - og - Hvad var der sket, hvis bomben ikke var blevet brugt?

A.H.

SVENDBORG VÆRFT A/S

anbefaler sig igen med nybygning,
ombygning og reparation af skibe.

HOTEL JUTLANDIA **FREDERIKSHAVN**

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”

01179 KHC
SØFARTENS BIBLIOTEK
BLEGDAMSVEJ 114
2100 KØBENHAVN Ø

503 000

00000380



HANS BUCH+CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 35 83 12 12

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn N.C. Wang



Nr. 5 - 1996
167. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.forsvaret-sos.dk/Tfs/Tfs.htm

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Korvetten OLFERT FISCHER
Flådestation Korsør
Sylovsvej
4220 Korsør
Telefon 58 30 85 24
E-mail: Nils_Wang@dk-online.dk

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon og fax 32 95 99 54
Giro 2 04 77 64

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarskommando, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433

TRYKKERI:

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

5

Forsidebillede: Kongeskibet DANNEBROG under gang

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler kan indsendes til redaktøren på diskette (MS WORD, WORD PERFECT eller DSI-SYS) eller via E-mail. Indlæg til TfS nr. 6 1996 bedes indsendt inden 10 JAN 1997.



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



NTD

Naval Team Denmark

DANYARD A/S

SVENDBORG VÆRFT A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

MAN B&W DIESEL A/S

DESMI A/S

SVANEHØJ INTERNATIONAL A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-MODULSYSTEM A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NEA-LINDBERG A/S

PER UDSEN CO. A/S

NORDIC DEFENCE INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



HEMPEL

Kvalitet og service

Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.

HEMPEL's
specialuddannede
coating advisers vil med
råd og erfaring sikre,
at resultatet har samme
høje kvalitet
som vore produkter.



J.C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK A/S • Tlf: 45 93 38 00 • Fax: 45 88 55 18



HANS BUCH+CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Svanevej 6 2400 København NV 35 83 12 12



Ship Control & Surveillance Systems

- **Machinery Control & Monitoring Systems**
- **Integrated or Individual Manoeuvring Systems**
- **Machinery Condition Reporting Systems**

More than 5500 installations of Automation Systems for Naval and Merchant Marine vessels over a period of 30 years is your guarantee of superior performance.

ISO9001 Quality Assurance standards ensures consistent excellent supplies and services.

Lyngsø Marine's extensive experience offers you an automation partner who will make your job a lot easier, whether you are designing, building, operating, servicing or owning ships.

 **Lyngsø Marine** Ship Control Systems

Lyngsø Marine A/S · Lyngsø Allé · DK-2970 Hørsholm · Denmark

Phone (+45) 45 76 75 00 · Fax (+45) 45 76 75 12

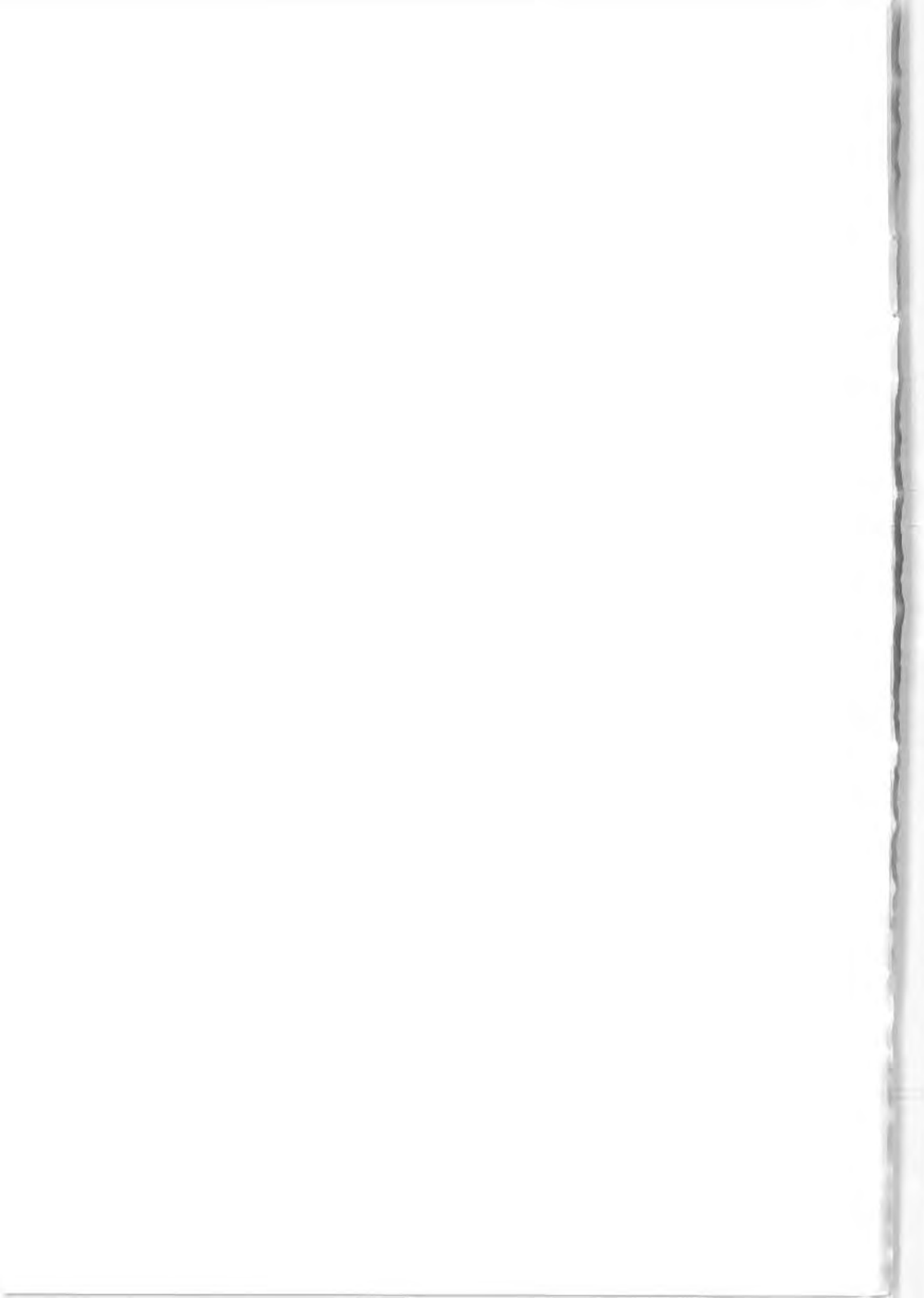
uni-safe

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



Tlf. 31 58 16 15

SAFETY AT SEA



INDHOLD

KOMMANDO- OG STØTTESKIB.....	248
Af orlogskaptajn S.E. Engstrøm	
COMBINED JOINT TASK FORCE KONCEPTEN.....	279
Af orlogskaptajn U. Høy-Petersen	
GRØNLANDS KOMMANDO OG NATO.....	290
Af kontreadmiral E. Fage-Pedersen	
FORMANDENS BERETNING.....	298
REDAKTØRENS BERETNING.....	300
MEDDELELSE FRA REDAKTØREN.....	302
NEKROLOG.....	303
MARINENS BIBLIOTEK.....	305

MARINENS BIBLIOTEK

VEJ 20, BYGNING 37
HOLMEN
1433 KØBENHAVN K
TELEFON: 31 54 73 82
TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER
HVERDAGE 9-15
TIRSDAGE 9-18

Artiklen er en komprimeret udgave af forfatterens hovedopgave fra Forsvarsakademiet, hvor han var elev på stabskursus II i 1994/95. Orlogskaptajnen er for tiden tjenstgørende ved Søværnets operative Kommando.

KOMMANDO- OG STØTTESKIB

Af

orlogskaptajn S. Engstrøm

INDLEDNING OG BAGGRUND

Den ændrede sikkerhedspolitiske udvikling samt NATO's nye strategi og styrkestruktur har ændret karakteren af dansk forsvars virksomhed fra at være et næsten udelukkende stedbundet territorialforsvar til nu også at omfatte løsning af opgaver fjernt fra rigets grænser. Dette forhold har afledt behov for mobile kommando- og støttefaciliteter, som forsvaret (FSV) for nærværende ikke råder over. Målet med denne artikel (hovedopgave) er at undersøge mulighederne for en skibsbaseret løsning til dækning af dette behov.

Artiklen er struktureret således, at der med udgangspunkt i FSV opgaver afledes generelle og værnsspecifikke behov for mobile kommando- og støttefaciliteter. Disse behandles herefter individuelt, men inddelt i hovedgrupper efter en nogenlunde naturlig samhörighed, resulterende i opstilling af de til dækning af dette behov vurderede minimums-/ubetingede krav. Det skal her for fuldstændighedens skyld bemærkes, at i forhold til den oprindelige hovedopgave er betingede og ønskelige krav samt nogle af de ikke dimensionerende krav og forhold bortrationaliseret af hensyn til artiklens længde. Endvidere er artiklen kun i meget begrænset omfang korrigeret for den tidsmæssige udvikling, der måtte være sket siden redaktionen af opgaven afsluttedes i marts 1995. Afslutningsvis skitseres to eksempelvis løsningsmuligheder.

FORSVARETS OPGAVER OG BEHOV

Generelle opgaver

FSV formål og opgaver er lovfæstet ved *Lov om forsvarets formål, opgaver og organisation m.v.*, lov nr. 909 af 8 december 1993. Af bemærkningerne til

denne lov fremgår det, at løsningen af krigsopgaver i forbindelse med forsvar af territoriet og nærområdet i samarbejde med NATO-allierede altid vil være hovedopgaven for dansk forsvar. Løsningen af andre opgaver må ikke kunne hindre FSV i effektivt og rettidigt at sikre nationens eksistens, integritet og suverænitet. Det vurderes tillige at forberedelse af det direkte forsvar af dansk territorium og nærområde 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 reaktionsstyrker (RF). I tilslutning anføres, at FSV aktive deltagelse i løsning af opgaver på mandat af FN og OSCE, eventuelt gennem NATO, med det formål at fremme freden og den fælles sikkerhed, under de nuværende omstændigheder bør tillægges høj prioritet. Prioriteringen af de internationale opgaver uden for nærområdet medfører, at danske styrker, primært de til NATO RF og FN *Stand-by-Forces* tilmeldte, fremover med kort varsel skal kunne deltage i multinationale styrker i områder, hvor det måtte være relevant og ønskeligt. De skal kunne løse en række forskelligartede opgaver spændende fra humanitært hjælpearbejde til direkte kamphandlinger og må derfor besidde en til de konkrete omstændigheder tilstrækkelig kamp- og selvforsvarsevne. Evnen til at gennemføre længelevende operationer fjernt fra nærområdet, eventuelt under uvante geografiske og klimatiske forhold, medfører endvidere øgede krav til deployering og indsats over store afstande, til enhedernes udholdenhed og dermed også til den logistiske struktur. Af de internationale opgaver kan der således umiddelbart afledes et generelt behov for mobile (kommando- og) støttefaciliteter i forbindelse med udsendelse af danske styrker, der ikke tidligere har eksisteret med FSV mere nationalt betonedede (traditionelle) og stedbundne opgaver.

Hærens afledte behov

Hærens (HRN) deltagelse i løsning af FSV internationale opgaver er primært baseret på Den Danske Internationale Brigade (DIB) samt det øvrige landmilitære bidrag til NATO RF. DIB forudses i sin helhed begrænset til indsættelse i det europæiske område, Mellemøsten og i Nordafrika. Dele af DIB eller enkelt personer vil dog principielt kunne indsættes globalt, herunder bl.a. det stabs-/hovedkvarterskompagni, der er besluttet tilmeldt FN *Stand-by-Forces*. Herudover er det besluttet at yderligere dele af DIB op til bataljonsstørrelse vil kunne indgå. Det brede opgavespektrum, fra humanitær hjælp over fredsbevarende og -skabende operationer til egentlig kamp, medfører et behov for en høj grad af overlevelsessevne og logistisk kapacitet. DIB eller dele deraf kan, specielt på det humanitære område, ikke altid forvente at kunne indgå i en i forvejen kendt fast logistisk struktur, hvorfor den i vid udstrækning må være selvforsy-

nende. På det humanitære område vil der endvidere være et særligt behov for en effektivt virkende sanitetstjeneste, såvel i forbindelse med indsats i missionsområdet som i forbindelse med eventuel evakuering af personel til Danmark. Enten i form af et ved enheden placeret (mobilt) felthospital og/eller et hospitalsskib i umiddelbar nærhed. HRN har således et betydeligt transportbehov for DIB, når den eller dele deraf skal indsættes uden for det integrerede europæiske jernbanelnet, herunder Mellemøsten og Nordafrika samt tildels Grækenland og Tyrkiet, hvilket vil kræve sø- eller lufttransport i større eller mindre grad.

Flyvevåbnets afledte behov

Flyvevåbnets (FLV) deltagelse i løsningen af FSV internationale opgaver har hidtil traditionelt begrænset sig til nød- og katastrofiehjælpsflyvninger med C-130 transportfly i Røde Kors-regi m.fl. Tilmeldingen af en F-16 eskadrille (ESK 730) til NATO RF har åbnet mulighed for et udvidet opgavespektrum. ESK 730 forventes dog primært ved udsendelse at skulle operere ud fra en standard NATO flyvestation. Efter NATO ønske forventes en HAWK-eskadrille fremtidigt tillige tilmeldt NATO RF, hvilket forudses at skulle ske i samarbejde med andre NATO luftforsvarsenheder. FLV enheder forudses således primært deployeret inden for NATO område, men andre dele af verden vil ikke helt kunne udelukkes. Behovet for mobile (kommando)- og støttefaciliteter i denne sammenhæng ses primært at være transport og genforsyning. FLV vurderer, at ved en udsendelse af ESK 730 skal den jordbaserede del deployeres via jernbane- og/eller søtransport. Genforsyning skal derimod ske med lufttransport eller ad landevej af hensyn til tid og den forholdsvis begrænsede mængde gods. Ved en eventuel fremtidig udsendelse af en HAWK-eskadrille forudses denne deployeret over længere strækninger med jernbane eller skib.

Søværnets afledte og særlige behov

Søværnets (SVN) deltagelse i løsningen af FSV internationale opgaver har hidtil været løst af korvetterne af NIELS JUEL-klassen (NIJU-kl.) ved deres deltagelse i embargooperationerne i Den persiske Golf samt i Adriaterhavet som en del af NATO's Stående Atlanterhavsstyrke, STANAVFORLANT. Opgaverne forventes fremtidigt primært at blive løst af de til NATO RF tilmeldte enheder, men principielt vil SVN øvrige enheder ligeledes kunne anvendes, såfremt en specifik opgave måtte tilsige dette. I forbindelse med opstillingen af NATO RF er Danmark blevet anmodet om at stille et kommando- og støtteskib til mine-rydnings (MCM) RF, hvoraf det eneste formelle behov for mobile kommando-faciliteter kan afledes. To enheder af FLYVEFISKEN-klassen (FLYV-kl.) er i

MCM-rollen tilmeldt MCM RF. Ved indsættelse uden for nærområdet vil dette medføre et særligt behov for logistiske støttefaciliteter og transport af de tilhørende minerydningsdroner (MRD), hvis størrelse vil begrænse evnen til forlægning over større afstande og under dårlige vejrforhold. De samme forhold vil tildels også være gældende ved FLYV-kl. rutinemæssige deltagelse i NATO's stående MCM-styrke, STANAVFORCHAN. SVN enheder har generelt, bortset fra THETIS-klassen (THET-kl.), en relativ begrænset sødygtighed og udholdenhed, da de er konstrueret og optimeret til operationer i indre danske farvande og Østersøen. Enhedernes evne til at deltage i internationale opgaver fjernt fra nærområdet vil derfor være forbundet med begrænsninger afhængig af opgave og operationsområde/farvandsafsnit, hvor vejrforhold forholdsvis hurtigt helt kan forhindre dansk deltagelse med andet end THET-kl. Endvidere ses et generelt behov for mobile eller landbaserede støttefaciliteter i umiddelbar nærhed af operationsområdet til regelmæssig genforsyning af varierende omfang afhængig af den/de udsendte enhed(er)s type.

En del af SVN humanitære og civilrelaterede indsats omfatter nød- og katastrofehjælp, læge og hospitalshjælp, søredning, transport af personel og evakuering. Det er reelt kun THET-kl., der omend i begrænset omfang, besidder evnen til at løse disse opgaver i bred forstand bl.a. i kraft af helikopter-, hospitals- og storeskapacitet. SVN har således et generelt behov for enheder, der besidder stor umiddelbar evne til at løse flere forskellige opgaver, spændende fra humanitær hjælp til egentlige kampopgaver, herunder en hurtig og smidig omstillingsevne mellem disse. Endvidere besidde tilstrækkelig sødygtighed og udholdenhed til at kunne operere fjernt fra nærområdet under vanskelige vejrforhold uafhængigt af regelmæssig genforsyning.

SVN minekampagne indgår som en væsentlig del af FSV hovedopgave, hvor minelæggerne af FALSTER-klassen (FALS-kl.) indtager en nøgleposition i deres evne til hurtigt at kunne udlægge store minespæringer. Den ændrede sikkerhedspolitiske situation samt FLYV-kl. relativt store minelægningskapacitet har i nogen grad reduceret behovet for FALS-kl. kapacitet. Vejrforhold vil dog fortsat kunne hindre eller vanskeliggøre minelægning fra mindre enheder, hvorfor evnen til at medføre større minelaster under dæk stadig er vigtig såvel af hensyn til vejrforholdene som for at tilgodese etablering af større minespæringer under tidspres samt et længerevarende beredskab i en krise. FALS-kl. løser tillige en række andre betydningsfulde og nødvendige opgaver bl.a. som skoleskib(e), flag- og kommandoskib samt støtteskib for missil-/torpedobåde og ubåde. Da FALS-kl. står foran en relativ snarlig udfasning, har både Forsvars-

ministerens Rådgivnings- og Analysegruppe og SOK anbefalet udviklingen af et større multirolle skib som erstatning¹:

Skibstypen må besidde alsidige, fleksible og balancerede egenskaber, som muliggør effektiv anvendelse i bredere geografisk ramme, må kunne tilbyde mere og andet end traditionelle orlogsskibstyper og må bl.a. kunne varetage nød- og katastrofehjælp, læge og hospitalsskibshjælp, 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 anti-overfladekrigsførelse. Helikopterkapacitet må indgå.

Denne anbefalede skibstype ses at indeholde samtlige de af FSV opgaver afledte behov for mobile kommando- og støttefaciliteter, hvorfor den efterfølgende vil kunne danne det referencemæssige grundlag.

HUMANITÆR HJÆLP

Læge- og hospitalshjælp

Det materielle grundlag for oprettelse og drift af et hospitalsskib for indsættelse i humanitære opgaver eller som støtte til en international fredsbevarende indsats er det i forbindelse med Golfkrigen udarbejdede projekt for et skibsbårent hospital og produktionen af et containeriseret behandlingsafsnit² forberedt til ombordsættelse i et RO/RO skib, DSB-færgen HEIMDAL. Tre modeller med forskelligt behandlingsmæssigt ambitionsniveau blev i den forbindelse belyst:

- Model-I, Mobil sanitetsenhed installeret i containeriseret facilitet³. Niveaue er liv- og forlighedsbevarende behandling med henblik på eva-

¹ Jf. RAG-rapporten Fremtidige konflikttyper og konsekvenser for forsvaret og SOK overvejelser vedr. udviklingen af det operative område.

² Behandlingsafsnittet omfatter: Intensivafdeling, operationsstue, røntgenrum, skadestue, tandklinik, vask/skyllerum, laboratorium, sanitets-/depotrum samt lægestue og opholdsrum - ialt 22 containere.

³ 4 containere og en behandlergruppe på ca. 20 personer.

kuation med en kapacitet på mindst 25 sårede. Enheden er begrænset anvendelig til humanitære operationer.

- Model-II, Mobil sanitetsenhed installeret i containeriseret facilitet/operationsstue bemandet med operationshold⁴. Niveauet er at øge overlevelsesmulighederne for patienter med eksempelvis multiple skader, ved at forberede dem til lang transport/evakuering med en kapacitet til mindst 25 patienter. Enheden kan anvendes ved humanitær indsats og kamphandlinger.
- Model-III, Skibsbårent feltlazaret/hospital⁵. Niveauet modsvarer et dansk felthospital med en behandlingskapacitet på 30-40 større kirurgiske operationer pr. døgn og med en sengekapacitet på 100-200 pladser. Enheden kan anvendes til både humanitære og militære opgaver.

Et eventuelt kommando- og støtteskib, der skal kunne operere fjernt fra nærområdet, må nødvendigvis i vid udstrækning kunne behandle egen besætning under såvel fredstids- som krigsforhold. Behandlingsniveau og -kapacitet vurderes i denne situation nogenlunde at modsvare Model-I under fredstidsforhold, hvor alvorligt skadede normalt hurtigst muligt vil blive overført til behandling i land og Model-II i krigstid, som SVN større enheder generelt er udrustet. Dette vurderes ikke i tilstrækkelig grad at kunne tilfredsstille behovet for læge- og hospitalshjælp til løsning af det bredere spektrum af opgaver, som FSV internationale opgaver omfatter. Model-II behandlingsniveau- og kapacitet vurderes derfor generelt at udgøre det minimale behov, mens Model-III kan være påkrævet i særlige situationer. Af modellerne ses tre hovedområder, behandlingsafsnit, sengeafsnit og underbringelse af behandlerpersonel, som kræver nærmere efterfølgende behandling.

Behandlingsafsnit. Installation af det containeriserede behandlingsafsnit eller dele deraf kræver af rent tekniske årsager opstilling på et fundament og kan dermed også umiddelbart kun placeres i ét plan. Det projekterede fundament tilsikrer samtidig interne transportveje mellem containerne samt til og fra disse. Behandlingsafsnittet kræver tilslutning af; ferskvand, el-forsyning, klimaanlæg, sanitære af- og tillob samt medicinske luftarter. Der er endvidere krav om etablering af gastæt citadel omkring behandlingsafsnittet, hvilket igen medfører krav om ABC-driftsmulighed for klimaanlæg.

Sengeafsnit. Mellem 25 og 200 sengepladser i egentlige hospitalssenge skal kunne etableres ombord. Dette er generelt meget pladskrævende, idet adgangsforholdene til den enkelte hospitalsseng skal være gode og kan af samme hensyn

⁴ 10 containere samt et operations- og plejehold på ca. 13 personer.

⁵ 22 containere samt operations- og plejepersonel m.fl. på ca. 175 personer.

ikke etableres som køjesenge for optimal pladsudnyttelse. Sengeafsnit skal, som for behandlingsafsnittet, ligeledes etableres i gastæt citadel med direkte tilsvarende forbindelse til dette. Sengeafsnit kræver tilslutning af elforsyning til belysning m.v., klimaanlæg samt medicinske luftarter. Herudover skal almindelige sanitære installationer som toilet- og badeforhold kunne etableres i direkte tilslutning eventuelt i containere. Etablering af sengepladser på et andet niveau end behandlingsafsnittet medfører krav om elevator til vandret transport af sengeliggende patienter mellem behandlings- og sengeafsnit.

Underbringelse af behandlerpersonel. Det må forudses, at indsats med læge- og hospitalshjælp kan omfatte operationer af længere varighed. Det bør derfor tilstræbes, at behandlerpersonellet i vid udstrækning underbringes efter de samme forhold som skibets faste besætning. Alternativt ses anvendelse af beboelsescontainere som det mest hensigtsmæssige, idet de kan opstilles overalt, hvor ledig plads byder sig. Det vurderes endvidere hensigtsmæssigt, at underbringelsesområder i muligt omfang er omfattet af samme gastætte citadel som behandlings- og sengeafsnit, således at unødige passage af rensestationer kan undgås.

Sikkerhed ombord. Skibet skal til enhver tid kunne leve op til civile myndigheders krav til sikkerhed ombord. Der må derfor ved etablering af behandlings- og sengeafsnit samt underbringelse af behandlerpersonel tages behørigt hensyn til brandsikring, lækstabilitet og ikke mindst flugtveje i tilfælde af evakuering af hele eller dele af skibet. Det er i denne forbindelse nødvendigt at etablere særlige flugtveje⁶ for sengeafsnit, idet det kan være overordentligt vanskeligt og tidskrævende at evakuere sengeliggende og bevægelseshæmmede patienter.

Modtagelse og eventuel viderebefordring af sårede/patienter, herunder evakuering vurderes primært at skulle foregå med helikopter, hvilket som minimum kræver et helikopterdek og helst også helikopter(e) udstyret til patienttransport. Det vil endvidere være sandsynligt, at skibet i forbindelse med løsning af internationale og humanitære opgaver vil have behov for at kunne modtage sårede leveret med andre nationers helikoptere, hvorfor skibets helikopterdek må være dimensioneret til at kunne håndtere de mest anvendte helikoptere. Skibet må ligeledes være udrustet til at kunne modtage sårede/patienter fra diverse typer af mindre fartøjer og gummibåde, hvilket bør kunne foretages så tæt ved vandlinien som muligt, da langt fra alle typer fartøjer kan forventes at kunne hejses. Endvidere skal der internt kunne foretages vandret patienttransport mellem helikopterdek og behandlings-/sengeafsnit med elevator.

⁶ MES-system, Et særligt oppusteligt sliske- og redningsflådesystem i lighed med det fra civil luftfart kendte.

Folkeretslige forhold. Indsættelse af et eventuelt kommando- og støtteskib i rollen som *notificeret* hospitalsskib⁷ medfører en række krav, der ikke umiddelbart er forenelige med skibets andre opgaver. Det skal først og fremmest udelukkende være udrustet som hospitalsskib, ubevæbnet, hvidmalet og markeret med røde kors. Helikoptere, fartøjer m.v., der skal bringe sårede/patienter til og fra skibet skal principielt også være hvide og behørigt afmærkede. Skibets position skal hele tiden være kendt af alle parter så en neutralitetszone omkring det kan respekteres. Hemmelig kode/krypto må ikke anvendes på kommunikationsmidler. Herudover har moderne højteknologisk søkrigsførelse, så som radar- og varmesøgende missiler, svært ved at skelne et hospitalsskib fra krigs- og handelsskibe. På denne baggrund vurderes det ikke umiddelbart hensigtsmæssigt at gøre brug af Genevekonventionernes beskyttelse, hvilket tillige understøttes af de engelske erfaringer fra Falklandskrigen og Golfkrigen.

Selvforsvarsevne. Hvorvidt et ikke afmærket/*notificeret* hospitalsskib har behov for selvforsvarsvåben afhænger af situationen i indsættelsesområdet. Foregår der ikke egentlige (fjendtlige) fly- og flådeoperationer vurderes en bevæbning ikke umiddelbart nødvendig. Udrustning med mandbårne luftværnsmissiler vurderes dog hensigtsmæssig for alle tilfældes skyld. Ved flyoperationer, uagtet de ikke måtte være direkte rettet mod skibet, bør det alligevel kunne forsvare sig mod luftmål, hvilket stiller krav om en varslingsradar og eventuelt et *Electronic Support Measures* (ESM-) system. Våbenmæssigt vurderes det at kræve et decoy-system samt et kanon- og/eller missilsystem. Indsættelse i områder, hvor egentlige fjendtlige fly- og flådeoperationer foregår, herunder ubådsoperationer, vil normalt kun ske i absolut nødvendigt omfang og med eskorte. Skal skibet alligevel kunne udøve et minimalt forsvar mod ubåde kræves udrustning med sonarudstyr og tilhørende våben. Konstruktionsmæssigt skal skibet derfor være relativt støjsvagt for ikke at overdøve eget sonarudstyr samt til en vis grad choksikret for ikke at tage skade af eventuel egen våbenanvendelse på klods hold. Med mindre andet supplerende er anført i de efterfølgende afsnit udgør ovennævnte herefter generelle minimumskrav til selvforsvarsevne.

Nød- og katastrofehjælp

Naturkatastrofer. Et skibs anvendelsesmuligheder i forbindelse med naturkatastrofer, ses primært at være transport af større mængder personel, materiel og logistik til skadeområdet eller nærmeste havn. Endvidere evakuering af flygtninge og nødstedte, herunder ydelse af læge- og hospitalshjælp. Skibes

⁷ Jf. II Genevekonvention og Tillægsprotokol I.

forlægnings fart medfører, at indsats kun kan ydes på længere sigt som supplerende hjælp. Indledningsvis er kravene til skibet en efter opgavens og katastrofens omfang passende last- og passagerkapacitet. Losseforholdene på leveringsstedet kan være højst tvivlsomme, hvorfor skibet selv må være udrustet med nødvendigt lossegrej i form af kraner, trucks m.v. Det kan yderligere blive nødvendigt selv at kunne levere hjælpen helt frem til skadeområdet, hvorfor medbringelse af køretøjer og helikoptere tillige kan være nødvendigt. Disse vil yderligere kunne anvendes i forbindelse med en eventuel evakuering af flygtninge og nødstedte. Generelle krav til ydelse af læge- og hospitalshjælp vurderes i denne forbindelse at være sammenfaldende med de under det afsnit opstillede krav.

Forureningsbekæmpelse. Katastrofehjælp kan også omfatte indsats i forbindelse med bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening til søs, hvor behovet ofte indledningsvis består i hurtigt at kunne begrænse en forurenings udbredelse og senere kunne opsamle eller neutralisere den. Danske miljøskibe har i dag i kraft af deres størrelse en begrænset kapacitet og mulighed for at håndtere større olie- og kemikalieudslip. Et stort alsidigt og fleksibelt skib vil kunne medtage større mængder af udstyr som eksempelvis flydespærringer, dispergeringsvasker og opsamlingsstanke, herunder flydetanke og dermed enten som støtteskib for de egentlige miljøskibe eller selv øge mulighederne for bekæmpelse af forureningen og forhindre en katastrofe. Selvstændig håndtering af miljøudstyr kræver gode manøvreegenskaber.

TRANSPORT, EVAKUERING OG GENFORSYNING

Transport

Transport af danske styrker til et indsættelsesområde er normalt en national opgave, hvilket medfører, at FSV inden for et givet varsel må kunne sammenligne tilstrækkelige civile transportmidler eller selv råde over den nødvendige transportkapacitet. Det kan i fredstid være forbundet med store vanskeligheder at fremskaffe egnet civil skibsbaseret transportkapacitet med kort varsel, hvorfor det vurderes hensigtsmæssigt, at FSV selv råder over en minimal kapacitet.

DIB⁸ er i sin helhed størrelsesmæssigt så omfattende, at der kræves skibs- og løftekapacitet modsvarende 10-12 DSB-færger af HEIMDAL-typen for at kunne gennemføre en samlet deployering, hvorfor DIB som helhed vurderes relativt uinteressant i denne sammenhæng. Derimod kan dele af DIB i op til bataljonsstørrelse forventes indsat i internationale opgaver i FN/OSCE-regi i

⁸ Ca. 4.500 personer og 21.300 m² køretøjer.

områder, hvor skibstransport vil være aktuel. En egentlig prioritering af de enkelte under- og afdelingers indsættelse kan dog ikke på forhånd opstilles, idet det i hvert enkelt tilfælde vil afhænge af den aktuelle opgave. Vurderingen af DIB skibsbaserede transportbehov må derfor primært baseres på de til FN *Stand-by-Forces* tilmeldte enheder med mulighed for global indsættelse. Stabskompagniet (STKMP) er tilmeldt som muligt hovedkvarter for en FN-mission⁹. På denne baggrund vurderes behovet for transportkapacitet som minimum at svare til en underafdeling, herunder specielt STKMP med sin globale deployeringsmulighed.

Det eventuelle skibsbaserede transportbehov for en HAWK eskadrille og ESK 730's jordbaserede del ses at være nogenlunde personel- og materielmæssigt sammenfaldende med en underafdeling af DIB, idet ESK 730 materiel dog begrænser sig til ca. 20 containere. Begge enheder vil således være nogenlunde omfattet af minimumsbehovet for transportkapacitet.

Køretøjer og materiel. Skibstransport af militære køretøjer kræver grundlæggende de samme foranstaltninger, som gælder for almindelige civile færger. Vogndæk m.m. skal være dimensioneret til at kunne bære de tungeste køretøjer som kampvogne og ingeniørmateriel. Alle køretøjer skal kunne surres behørigt for at modvirke slingerage i dårligt vejr. Anvendelse af (delvis) vejrbeskyttede vogndæk, hvor køretøjerne lastes og losses ved egen kraft, er langt det mest hensigtsmæssige og sikre. Åbne vejr- og helikopterdek kan anvendes som supplement, men her skal køretøjerne oftest lastes med kraner fra land. Skibets stabilitet vil endvidere være altafgørende for udnyttelsen af disse dæk, hvilket i de fleste tilfælde udelukker tunge køretøjer. Desuden kræves det, at tilsvarende kraner forefindes i ankomsthavn til losning. Minimumsbehovet for løftekapacitet varierer fra ca. 750 m² køretøjer for STKMP og op til ca. 1100-1300 m² køretøjer for et forsyningskompagni/(HAWK-eskadrille).

Underbringelse af personel. Transport af personel vurderes i denne forbindelse at være af relativ kortere varighed, hvorfor det ikke anses for så nødvendigt, at underbringelsesfaciliteterne, udover at de skal være i gastæt citadel, helt lever op til SVN normale standard. Underbringelsesbehovet varierer op til godt ca. 230 personer for STKMP som den mest personeltunge underafdeling af DIB. Beboelsescontainere kan eventuelt anvendes som supplement eller alternativ, hvilket i sidstnævnte tilfælde kræver ca. 50. Anvendelsen af beboelsescontainere vil i større eller mindre grad medføre reduktion af dæksareal til køretøjer afhængig af antal. Det kunne derfor være hensigtsmæssigt at flyve den overvejen-

⁹ Derudover er en panserinfanteribataljon, et motoriseret infanterikompagni, et panseringeniør kompagni, et forsyningskompagni, transportkompagniet samt et militærpolitidetachment besluttet tilmeldt som yderligere option, men med længere varsel.

de del af personellet frem til indsættelsesområdet, hvilket da også indgår i DIB deployeringsplanlægning.

Selvforsvarsevne. Transportskibe er traditionelt kun lettere bevæbnet til luftforsvar og vil normalt altid være eskorteret gennem trusselsområder. Losning af personel og materiel i havn kan ligeledes kun foregå under rolige forhold, idet indsættelsesstyrken på dette tidspunkt absolut ikke er formeret til våbenmæssig indsats end sige selvforsvar.

Evakuering

Evakuering af indsatte styrker kan ikke altid forventes at ville foregå under fredelige og kontrollerede forhold, hvorfor personellens overlevelse vil have prioritet og materiel sandsynligvis må efterlades. Kravene til skibsbaseret evakuering vurderes grundlæggende at være de samme som tidligere opstillet for transport, herunder at skibet har en minimal fast integreret hospitalskapacitet. Da det må forudses at indsatte styrker kan blive udsat for beskydning/kamphandlinger, vurderes en forøget hospitalskapacitet svarende til Model-II (operationsstue) at være nødvendig og i ekstreme tilfælde Model-III (hospitalsskib). I denne forbindelse bør skibet tillige være udrustet med helikopterdek og gerne helikopter(e) således, at sårede hurtigst muligt og løbende kan bringes ombord til støtte for indsatte styrkers sanitetsenheder.

Selvforsvarsevne. I forbindelse med evakuering må det forventes, at transportskibe vil være eskorterede på grund af en forøget trussel. Trods dette må skibet nødvendigvis også selv besidde et egentligt luftforsvar, som tidligere anført, der tillige bør kunne yde en vis beskyttelse af indsatte styrker under indladning. Det vil her endvidere være hensigtsmæssigt, at et eventuelt kanon-system kan registrere mål og anvendes mod disse over land.

Genforsyning

Genforsyning af DIB. Behovet for skibsbaseret genforsyning vurderes primært at omfatte DIB eller dele deraf indsat i operationer uden for det integrerede europæiske jernbanenet. Ved indsættelse i FN-regi er genforsyning traditionelt et nationalt ansvar de første 60 dage, hvorefter FN's forsyningssystem normalt overtager. Der forudses dog et yderligere behov for løbende national genforsyning på mere specifikke områder som køretøjer, våben-, signal-, og eventuelt specialmateriel samt reservedele. Kravene til en sådan genforsyning vurderes udelukkende at være løftekapacitet og eventuelt evne til at losse med eget grej. Det må endvidere forudses, at det i ekstreme tilfælde kan blive nødvendigt selv at medbringe personel og køretøjer for videre landtransport af

forsyningerne til den indsatte styrke. Helikopterkapacitet kan i denne situation vise sig nyttig til transport af særligt vitale eller kostbare forsyningsgenstande, hvor en landtransport er specielt risikofyldt eller meget tidskrævende. Behov for genforsyning vil først kunne vurderes i det øjeblik, en reel opgave foreligger, og styrkesammensætning er besluttet.

Genforsyning af FLV-enheder. FLV har som nævnt tidligere vurderet, at genforsyning af ESK 730 og en eventuel HAWK-eskadrille skal ske med lufttransport eller ad landevej henset til tidsfaktoren og den forventede begrænsede godsmængde. Skulle skibsbaseret genforsyning alligevel blive aktuel, vurderes dette absolut muligt inden for rammerne af det for DIB vurderede kapacitetsbehov.

Genforsyning af SVN-enheder. De fleste af SVN enheder har i kraft af deres størrelse og dermed begrænsede udholdenhed et relativt stort behov for regelmæssig genforsyning, hvilket kræver jævnlige havneanløb eller tilstedeværelse af et støtteskib. Tidsintervallerne for bunkring af brændstof er relativt korte, og mængderne af proviant og reservedele er begrænsede. Et støtteskib udsendt fra Danmark med henblik på enkeltstående genforsyning anses derfor for at være en noget uhensigtsmæssig løsning. Enhederne vil tillige i langt de fleste tilfælde indgå i en styrke, hvor en logistisk organisation er etableret. Enhedernes mere specifikke behov vil blive særskilt behandlet i afsnittet om maritimt støtteskib.

KOMMANDO- OG ORLOGSSKIB

Kommandoskib

Det afledte behov for kommandofaciliteter bunder i NATO's officielle anmodning til Danmark om at stille et kommando- og støtteskib til rådighed for MCM-RF. SOK har i denne forbindelse udarbejdet en kort studie vedrørende anvendeligheden af THET- og FALS-kl. til dette formål bl.a. baseret på NATO-erfaringer fra MCM-operationerne under Golfkrigen. Med udfasningen af FALS-kl. mister SVN tillige en velegnet national kommandoplatform, der gennem mange år har løst sådanne opgaver i forbindelse med større nationale og NATO-øvelser. De kommandomæssige erfaringer fra MCM-operationen under Golfkrigen tilsiger, at for at tilsi- kre den mest effektive og fleksible taktiske kontrol over MCM-enheder må styrkechefen udføre sine funktioner fra en enhed i samme operationsområde som sine underlagte enheder. På grund af MCM-enhedernes generelt begrænsede kommando-, kontrol- og kommunikations (C3)-faciliteter er det nødvendigt at placere styrkechefen i en større enhed med forbedrede C3-faciliteter. På baggrund heraf og det logistiske støttebehov har

NATO besluttet, at kommando- og støtteskibsfunktionerne til MCM-RF skal være integreret i én og samme enhed.

C3-faciliteter. For at en styrkechef kan udøve det ham pålagte kommando- og kontrolmæssige ansvar og pligter må han dels have et generelt overblik over situationen i det overordnede operationsområde og dels et detaljeret overblik over situationen i det lokale operationsområde. Det er derfor nødvendigt at styrkechefen tilstadighed kan præsenteres for et opdateret (realtids)billede af situationen, specielt med henblik på at kunne foretage en trusselsvurdering. Herudover må styrkechefen kunne kommunikere med underlagte enheder, andre relevante styrkechefer i operationsområdet samt foresatte myndigheder til søs/i land. Til dette formål kræves der et tidssvarende operationsrum udrustet med taktisk datasystem og tilstrækkeligt kommunikationsudstyr, herunder link(11)- og satellitkommunikation, der som minimum lever op til almindelig NATO standard. I rollen som kommandoskib for MCM-RF skal skibet i vid udstrækning selv kunne producere det detaljerede lokale situationsbillede, idet MCM-enhedernes sensorer traditionelt begrænser sig til en navigationsradar udover de egentlige MCM-sensorer (FLYV-kl. dog undtaget). Skibet må således være udrustet med varslingsradar, ESM-system samt eventuelt sonarudstyr for varslings af forankrede miner og ubåde. Endelig må skibet være udrustet med et præcisionsnavigationssystem for at kunne operere sikkert i samme område som MCM-enhederne. Som nationalt kommandoskib må skibet besidde evne og faciliteter til at kunne operere som selvstændigt orlogsskib, herunder selv bidrage aktivt i opbygningen af det generelle situationsbillede. Skibet må således her være udrustet med sensorer, der nogenlunde modsvarer NIJU-/THET-kl.

Selvforsvarsevne. MCM-enheder er traditionelt kun udrustet med meget lette våben til selvforsvar primært mod en lufttrussel, bl.a. fordi deres operationer kun kan gennemføres med store begrænsninger i enhedernes manøvre- og bevægelsesfrihed, hvilket kræver en lav trussel i operationsområdet eller væsentlig beskyttelse, som igen vanskeliggøres af den potentielle minefare. Kommandoskibet i en MCM-RF vil alene i kraft af sin eksistensberettigelse og tilstedeværelse være afgørende for en MCM-operations gennemførelse og succes, hvorfor den i særlig grad må kunne forsvare sig mod pludseligt opstående trusler. Det må her forudsættes, at styrken som helhed under deployering til et operationsområde, vil være eskorteret, såfremt særlige trusselsområder skal passeres. Det vurderes, at lufttruslen vil være den væsentligste, hvorimod ubådstruslen vil være naturlig begrænset henset til operationens karakter i minefyldt farvand og kravet om kommandoskibets tilstedeværelse der. Skibet må derfor være udrustet med våbensystemer optimeret til luftforsvar, hvilket som minimum må være et kanonsystem og et decoy-system. Herudover kunne det

være hensigtsmæssigt, at skibet var udrustet med et missilsystem således, at skibet tillige vil kunne yde et begrænset områdeluftforsvar af MCM-styrken.

Operationalitet og udholdenhed. Skibet må som minimum kunne operere under de samme vejrmæssige og klimatiske forhold som de til MCM-RF tilmeldte MCM-enheder, hvilket efter danske forhold modsvarer FLYV-kl. sødygtighed og klimaanlæg. Det må forudses, at skibet skal kunne deployere i Atlanten og operere i de tilstødende farvande under rimelige vejrforhold. Endvidere må det forudses, at skibet skal kunne operere under såvel arktiske som tropiske temperaturer. Fart- og forlægningsmæssigt skal skibet kunne følge MCM-enhederne og skal yderligere som kommandoskib kunne forblive i operationsområdet gennem længere tid for at fastholde en kontinuerlig ledelse etc. - det skal altså have en væsentlig større udholdenhed end den enkelte MCM-enhed¹⁰. ABC-beskyttelsesmæssigt skal skibet leve op til NATO standard med gastæt citadel, luftrecirkulerings- og prewettinganlæg m.v. Udover ovennævnte krav skal skibet i nationalt regi kunne operere under alle vejrforhold i nærområdet, hvilket nogenlunde modsvarer NIJU- og FALS-kl. sødygtighed. Styrkechefen og hans stab har normalt et relativt stort behov for at kunne komme i personlig kontakt med både underlagte enheder i søen og foresatte myndigheder i land under alle forhold, hvorfor kommandoskibet som minimum bør være udrustet med helikopterdek og helst også egen helikopter.

Minebeskyttelse. Med kravet om kommandoskibets tilstedeværelse i selve operationsområdet følger et ultimativt (NATO) krav om choksikring af skibet for at imødegå følgerne af eventuelle minesprængninger, uanset om de er direkte rettet mod skibet eller sker i nærheden som følge af en kontrolleret minedestruktion. Herudover skal skibet tillige opfylde NATO krav for magnetisk udstråling, hvilket normalt kræver installation af minesikringsanlæg. Skibet bør ydermere være udrustet med aktive beskyttelsesforanstaltninger så som sonar til detektion af forankrede miner og gerne helikopter til generel overvågning af operationsområdet samt observation af drivende miner.

Underbringelsesforhold. Styrkechef og -stab skal kunne underbringes i passende lokaliteter. Staben har behov for løbende at kunne udføre både administrativt og operativt planlæggende arbejde, hvilket kræver rådighed over arbejds- og briefingfaciliteter.

¹⁰ Minimumskravene til aktionsradius, forlægnings- og topfart er derfor i SOK studien fastsat til hhv. 3.500 sm. ved 12 kn uden genforsyning og 15 kn.

Orlogsskib

Generelt. Der stilles normalt grundlæggende militære krav til, at orlogsskibe i almindelighed skal være choksikrede samt udrustet med ABC-beskyttelse og minesikringsanlæg. Dette er specielt aktuelt i danske farvande, hvor minekrigsførelse udgør en væsentlig del af det nationale forsvar.

Overvågning og suverænitetshævdelse. Grundlaget for hævdelse af dansk suverænitet og medvirken i udøvelse af jurisdiktion i dansk myndighedsområde skabes gennem kontinuerlig overvågning af danske og tilstødende farvande. For at kunne udføre dette er et orlogsskib med traditionel udrustning istand til at lokalisere, spore, identificere og positionsbestemme andre skibe stor nøjagtighed på havet under næsten alle sigtbarhedsforhold. Yderligere udrustning med ESM-system og elektro/optisksøge-/sigteudstyr kan udgøre et væsentligt supplement. Opstår der behov for, at et skib skal afvises eller standses af den ene eller anden årsag og skibet ikke vil efterkomme en sådan anmodning, kan anvendelse af våbenmagt i form af varsels- og i yderste konsekvens virkningsskydning med kanon blive nødvendig. Det kan yderligere blive nødvendigt at sende et bordinghold ombord for at foretage diverse undersøgelser m.v. Overvågning og suverænitetshævdelse under vandet specielt rettet mod neddykkede ubåde er forbundet med overordentlig store materieltekniske vanskeligheder. Sonaren er endnu den mest anvendelige skibsbaserede sensor i danske og tilstødende farvande, selvom lydudbredelsesforholdene og dermed detektionsafstande og -nøjagtighed er stærkt varierende og generelt meget ringe i netop dette område. Til gengæld er store farvandsafsnit på grund af dybdeforholdene uegnede til ubådsoperationer. Herudover findes der endnu ikke effektive magtmidler/våben med hvilke, man kan tvinge en ubåd til overfladen.

Minelægger. Udfasningen af FALS-kl. betyder, at SVN i spændingsperioder og krigstid umiddelbart mister evnen til med kort varsel at kunne transportere og udlægge store minelaster hurtigt og under alle vejrforhold. SOK vurderer, at i betragtning af det forøgede varsel er denne evne dog næppe så kritisk som tidligere, såfremt den indledende etablering af minespærringer kan ske rettidigt. Efterfølgende minelægning kan dog meget vel tænkes at skulle gennemføres under stærkt tidspres og af hensyn til sikker gennemførelse af minelægning også under dårlige vejrforhold bør evnen til at medføre større minelaster under dæk bevares. Skibet skal således efter et givet varsel hurtigt kunne ombordtage og transportere en større minelast, hvilket kræver kraner til lastning samt et egnet dæk for opbevaring - med mulighed for senere udlægning over hækken af minerne. De nødvendige kraner kan udmærket være landbaserede, og mineskiner kan leveres og monteres på samme vis som til FLYV-kl. I betragtning af det ønskede store antal miner og specielt deres vægt vil det være nødvendigt at have

en mekanisk udlægningsmetode i form af wirespil til at trække/skubbe minerne systematisk overbord. Herudover kræves et meget præcist registrerings-/navigationssystem således, at det efterfølgende vil være muligt at genfinde og opsamle de udlagte miner¹¹.

Kampskib. Et skib, der skal kunne anvendes til luftforsvar, antioverfladekrigs- og antiubådskrigsførelse, må besidde de samme grundlæggende evner som anført tidligere under overvågning og suverænitetshævdelse. Herudover må det være i besiddelse af taktisk data- og kommunikationsudstyr til opbygning af et situationsbillede samt behandling og udveksling af måldata. Endelig må det naturligvis være udrustet med våben- og tilhørende ildledelsessystemer, der kan anvendes til bekæmpelse af luftmål, skibe og ubåde. Som et nødvendigt led i samarbejdet med andre nationale og NATO-enheder må situationsbilledet og måldata m.v. kunne udveksles med helikoptere, fly, skibe, (ubåde) og myndigheder i land, hvilket stiller krav om et fælles datakommunikationsudstyr (LINK11).

Luftforsvar til egenbeskyttelse har tidligere været behandlet under kommandoskib. Et større (nationalt) kampskib vil dog have behov for yderligere kapacitet til forøget egenbeskyttelse og udøvelse af områdeluftforsvar i form af et missilsystem. Dette bl.a. for at kunne beskytte mindre (nationale) enheder med begrænset selvforsvarskapacitet i områder med større lufttrussel.

Primære våbensystemer (i SVN) til antioverfladekrigsførelse er langtrækende antiskibsmisser, der normalt for fuld udnyttelse af missilets rækning og målsektion kræver måldata tilført fra eksterne sensorer. Endvidere kan eksterne måldata med fordel udnyttes, hvor affyrende skib ønsker at forblive passivt og uopdaget. Disse måldata kan enten modtages fra andre overfladeenheder eller måske mere hensigtsmæssigt fra en flådehelikopter, hvis position skibet kender med rimelig stor nøjagtighed. Inden for nærområdet kan denne opgave udmærket løses af landbaserede flådehelikoptere, idet de har mulighed for at opnå tilstrækkelig flyvetid i operationsområdet ved anvendelse af fremskudte mobile baser eller lufttankning. Deltagelse i operationer uden for nærområdet kræver, at helikopteren er baseret ombord i skibet. Udover et helikopterdek kræver dette også en hangar til vejrbeskyttelse under deployering samt almindelig driftsmæssig vedligeholdelse og reparation. Kanonsystemer er generelt bredt anvendelige, hvorfor næsten alle orlogs-/kampskibe i dag er udrustet med et sådan. Anvendelse udover luftforsvar og suverænitetshævdelse kan være bekæmpelse af mindre overfladeenheder, hvis våbenrækning ikke udgør en umiddelbar trussel, eksempelvis traditionelle MCM-enheder og små landgangsskibe. Kanon kan også

¹¹ Tillige et folkeretsligt/Genevekonventionskrav.

anvendes inden for minimumsrækning af antiskibsmissiler i forbindelse med løsning af markingsopgaver m.v.

De relativt lave vanddybder i indre danske farvande medfører, at behovet for at besidde kapacitet til antiubådskrigsførelse i nærområdet er begrænset. De tilstødende farvande og farvandene uden for nærområdet er derimod meget velegnede til ubådoperationer, hvilket stiller krav om forøget kapacitet til antiubådskrigsførelse i form af sonar- og våbensystemer.

MARITIMT STØTTE- OG SKOLESKIB

Maritimt støtteskib

Det maritime behov for skibsbaserede støttefaciliteter er både afledt af internationale opgaver, der bl.a. relaterer sig til deltagelse i NATO RF og nationale opgaver, hvor FALS-kl. igennem mange år har løst en lang række opgaver som støtteskib for SVN mindre enheder. Som tidligere nævnt har NATO endvidere et behov for kommando- og støttefaciliteter til MCM-RF, hvilket vurderes at omfatte generel støtte til ca. 6 MCM-enheder. I denne forbindelse vil dansk deltagelse med 1-2 FLYV-kl. medføre et særligt nationalt behov for støttefaciliteter som tillige vil være gældende for almindelig fredstids deltagelse i STANAVFORCHAN, når denne styrke opererer uden for nærområdet. Det generelle behov for støttefaciliteter til korvetten og ubåden, der også er tilmeldt NATO RF, forventes primært dækket af andre nationers forsynings-/støtteskibe til søs eller ved regelmæssige havneanløb som ved enhedernes rutinemæssige deltagelse i STANAVFORLANT. Særlige behov for reservedele og andre specifikke dele, som kun kan leveres fra Danmark forventes dækket ved fly-, vej- og jernbanetransport. National skibsbaseret støtte til disse enheder kan dog ikke helt udelukkes i ekstreme tilfælde. 4. Eskadre (4.ESK) har i mange år anvendt FALS-kl. som støtteskib under øvelser, der har medført deployering til udlandet, hvor det bl.a. ikke har været hensigtsmæssigt at medbringe den Mobile Logistik Enhed¹² (MLOG) eller dele deraf. Et tilsvarende behov kan forudses for FLYV-kl. generelt. FALS-kl. har endvidere i mange tilfælde udført torpedobjærgning og -håndtering for torpedo- og ubåde i forbindelse med øvelsesskydninger.

Opbevarings- og leveringskapacitet. Udholdenhedsmæssigt har MCM-enheder deres begrænsninger på ombordværende olie-, vand- og i mindre grad proviantbeholdninger. I denne henseende ses støtteskibets primære funktion at være en udstrækning af de enkelte MCM-enheders kontinuerte tilstedeværelse i

¹² Tidligere benævnt Den Mobile Vedligeholdelsesafdeling/MOVA.

selve operationsområdet. Et støtteskib skal med egne beholdninger kunne forblive minimum 20 døgn i operationsområdet. SOK vurderer, bl.a. på baggrund af erfaringerne fra Golfkrigen og STANAVFORCHAN deltagelse, at minimumskravene til et støtteskibs opbevaringskapacitet for olie-, vand og proviant er en ekstra oliebeholdning på ca. 200 m³, en ferskvandsbeholdning på ca. 180 m³ suppleret med en ferskvandsgeneratorkapacitet. Endvidere lagerplads for ca. 300-350 m³ smøreolieprodukter, reservedele samt køle-, fryse- og tørproviant. Til opbevaring af ammunition kræves minimum ca. 20 m³ magasinplads med tilhørende elevatorsystem for uskadeliggørelsesbomber. Udover traditionelle metoder for levering af personel og forsyninger under gang og til ankers vil det være hensigtsmæssigt at have en helikopter til transport af vitale forsyningsgenstande og personel mellem enhederne samt til og fra land eller når vejrforhold i øvrigt forhindre anden form for nødvendig overførsel.

I forbindelse med national og NATO øvelsesvirksomhed i nærområdet eksisterer der et begrænset behov for skibsbaseret genforsyning af SVN mindre enheder, som normalt er blevet varetaget af FALS-kl. og 4.ESK tankfartøj. Missil-/torpedobådene af WILLEMOES-kl. (WILM-kl.) har i denne sammenhæng et dagligt behov for genforsyning af olie, hvilket i en normal øvelsesperiode på 4-5 døgn kræver en yderligere fordobling af tankkapaciteten.

Værkstedsfaciliteter. MCM-enheder og mindre enheder ivrigt har generelt begrænset mulighed for selv at udføre reparationer og eftersyn m.v. For at kunne fastholde enhedernes operative status og kontinuerle tilstedeværelse igennem længere tid i et operationsområde er det nødvendigt, at tilstrækkelige værkstedsfaciliteter kan stilles til rådighed. Støtteskibet bør endvidere kunne tilbyde udvidet teknisk assistance i forbindelse med større og vanskelige reparationer. FLYV-kl. har i denne forbindelse et særligt behov for assistance, idet besætning og skib ikke er dimensioneret til selv at udføre vedligeholdelse og reparation. Støtteskibet må derfor kunne medføre nødvendigt MLOG-personel og eventuelt deres containeriserede værksteds- og reservedelsfaciliteter. Dette vil ligeledes være tilfældet i nationalt regi, hvor WILM-kl. og øvrige FLYV-kl. enheder har samme behov for MLOG-assistance, specielt i forbindelse med større og længerevarende øvelsesdeltagelse.

MCM-dykkere m.v. Intensive MCM-operationer på større vanddybder kan hurtigt nedslide de enkelte enheders MCM-dykkere, hvorfor støtte med ekstra dykkere må forudses at kunne blive nødvendig. For FLYV-kl. er det vurderede behov til aflastning 6 MCM-dykkere. Støtteskibet må som følge deraf også selv kunne producere den nødvendige komprimerede luft og blandingsgas til egne MCM-dykkere og tillige have en passende reservekapacitet for MCM-enhederne. Kun meget få MCM-enheder har tryktank ombord til behandling af dykkersyge og det kan ikke påregnes, at landbaseret kapacitet altid vil være

tilrådighed i nærheden af et operationsområde som det er tilfældet i nærområdet. Støtteskibet må således som minimum være forberedt til at kunne ombordtage en flerpersoners tryktank samt nødvendigt behandlerpersonel til behandling af dykkersyge i forbindelse med deployering uden for nærområdet. Herudover vil det være hensigtsmæssigt at have en helikopterbåren transporttank således, at patienter kan overføres til fortsat og længerevarende behandling i land.

Hospitalsfaciliteter. MCM-enheder og øvrige mindre enheder har normalt kun meget begrænsede sanitetsfaciliteter og lægelig bistand til rådighed, hvorfor der er et behov for og (NATO) krav om læge- og hospitalsfaciliteter ombord i et støtteskib. Det vurderes, at den tidligere omtalte Model-I (liv- og førlighedsbevarende behandling/skadestue) kan tilfredsstille de mindre enheders behov i almindelighed, men i rollen som støtteskib for MCM-RF, der indsættes i (høj)intensive MCM-operationer fjernt fra nærområdet, bør Model-II (øge overlevelsesmulighederne/operationsstue) være fuldt implementeret ombord. Det vil i denne forbindelse som minimum være nødvendigt, at støtteskibet har helikopterdek og helst også helikopter til transport og evakuering af patienter.

Underbringelsesforhold. På baggrund af ovennævnte logistiske, tekniske og sanitetsmæssige krav er der behov for underbringelse af 15-25 personer, hvoraf nogle tekniske- og sanitetsfunktioner udmærket kan varetages af fast besætning. Underbringelse bør ligesom for kommandofunktionens personel primært ske under rimelige vilkår i fast etablerede forhold. Beboelsescontainere vurderes ligeledes kun anvendelige i mindre omfang.

Minerydningsdroner. MCM-koncepten for en FLYV-kl. opererer i eftersøgningsfasen med 2-3 fjernstyrede MRD. MRD har en noget begrænset sødygtighed og udholdenhed, hvorfor forlægning ved egen kraft over længere stræk og åbent hav ikke vurderes sikkerhedsmæssigt forsvarligt og udholdenhedsmæssigt muligt. Bunkring fra et moderskib vil hurtigt kunne forhindres af sø- og vejrforhold. Deltagelse med FLYV-kl. i MCM-operationer uden for nærområdet medfører således krav om transport af minimum 2-3 MRD. Fartøjerne kan konstruktionsmæssigt ikke ophænges i davider på et eventuelt støtteskib, hvorfor de må transporteres som dækslast eller mere hensigtsmæssigt i en dok i et skib af LPD-typen¹³. Transporteres MRD som dækslast, kræves der først og fremmest en særlig beddingslignende vugge til at løfte fartøjerne med og dernæst tilstrækkelig stor løftekapacitet (min. 32 t.) ombord i transportskibet eller i en havn tæt på operationsområdet.

Selvforsvarsevne. Et støtteskibs selvforsvarsevne i en MCM-RF må, på baggrund af NATO krav om integrering af kommando- og støtteskibsfunktionen i et skib, være de samme som tidligere vurderet i afsnittet om kommandoskib.

¹³ Landing Pad Dock: Eksempelvis UK INTREPID-kl., NL ROTTERDAM-kl.

Skoleskib

Uddannelse. Et skoleskibs funktion i SVN er generelt praktisk grunduddannelse af personel på forskellige niveauer. Indledningsvis gennemfører alt (stam)personel på manuelt niveau en grundlæggende sømandsmæssig uddannelse ombord. Senere gennemføres specialuddannelse af primært kadetter inden for deres respektive operative og tekniske områder bl.a. vagtchefsuuddannelsen, hvor operative kadetter modtager den praktiske del af deres skibsførereksamen.

Uddannelsesmateriel. Den grundlæggende sømandsmæssige uddannelse på manuelt niveau stiller krav om tilstedeværelse af den i SVN bredest anvendte og principielle dæksudrustning som eksempelvis anker- og fortøjningsspil, kraner, fartøjer og gummibåde samt redningsmidler. Der er behov for almindelige undervisningsfaciliteter, hvor mere teoretisk præget undervisning kan foregå samlet i hold beskyttet imod vejr og vind. Herudover skal skoleskibet være så stort besætnings- og proceduremæssigt, at uddannelse i fuld skibsrutine svarende til de største enheder kan gennemføres.

Vagtchefsuuddannelsen kræver tilstedeværelse af de primært og helst alle anvendte navigationssystemer i SVN spændende fra satellitnavigation til optiske pejldioptre og sekstant. Det er for denne uddannelse væsentligt, at skoleskibet kan gennemføre en proceduremæssigt meget formel skibsrutine og især broorganisation således, at vagtchefseleven til fulde kan lære at lede og håndtere skibet og dets materiel, fartøjer m.v. på en sikkerhedsmæssig forsvarlig og tillidsvækkende måde for den øvrige besætning. På tilsvarende vis kræver uddannelsen af tekniske officerer tilstedeværelse af de primært anvendte fremdrivnings- og hjælpemaskinerier samt øvrige tekniske kontrol- og våbensystemer. Skoleskibet bør endvidere størrelsesmæssigt kunne besejle de vigtigste indre danske farvande, men samtidig tillige kunne løse den lange række af repræsentative opgaver ude i verden, som det traditionelt har været pålagt - bibringe elever grundlæggende maritim forståelse og fastholdelse af søværnets traditioner og særegne rutiner.

Underbringelseforhold. Behovet for underbringelsekapacitet i skoleskibet af elever på alle niveauer svinger mellem 50-60 personer den overvejende del af året og maksimalt 110 personer. Underbringelsesforholdene bør af bl.a. rekrutteringsmæssige hensyn generelt være af samme standard som de der stilles til rådighed for besætningerne i SVN nyere enheder. Anvendelse af beboelsescontainere vurderes dog acceptabelt i spidsbelastningsperioder, hvor elevtallet ligger på 80-110 personer. Herudover er der erfaringsmæssigt konstant behov for yderligere underbringelse til gæster, erhvervspraktikanter m.v.

Selvforsvarsevne. Et skoleskib ses udelukkende som en fredstidsforeteelse, hvorfor det principielt ikke har behov for bevæbning. Af uddannelsesmæssige hensyn og som en naturlig del af den almindelige nationale overvågning og suverænitetshævdelse bør skibet være sensor- og våbenmæssigt udrustet til løsning af denne opgave. Yderligere udrustning med sensorer og våbensystemer kan være hensigtsmæssige af uddannelsesmæssige hensyn.

PRIORITERING OG SAMMENFATNING AF KRAV

Prioritering

Den overordnede prioritering af FSV opgaver - deltagelse i internationale opgaver i FN/OSCE-regi - primært med de til NATO RF tilmeldte bidrag, herunder især SVN enheder må generelt være styrende for en prioritering af varierende krav. Et kommando- og støtteskib skal også kunne anvendes i det nationale forsvar, herunder kunne indgå i SVN daglige operationer. Det betyder, at højeste prioritet nødvendigvis må tillægges evnen til at indgå som kommando- og støtteskib i MCM-RF, specielt med henblik på støtte til FLYV-kl. i MCM-rollen, samt udfylde SVN generelle behov for skibsbaserede støttefaciliteter bl.a. som følge af FALS-kl. fremtidige udfasning. Dermed vil en langsigtet anvendelsesmulighed for skibet være sikret, også dersom den sikkerhedspolitiske udvikling skulle ændre sig. Endvidere vil evnen til at yde transport- og evakueringsstøtte til de dele af DIB, der er øremærket (FN *Stand-by-Forces*) for global indsættelse og humanitær indsats, herunder læge- og hospitalshjælp blive prioriteret.

Underbringelseskapacitet

De opstillede minimumskrav til underbringelseskapacitet udover fast besætning kan fra de foregående afsnit opsummeres som følger:

- Læge- og hospitalshjælp. 10-13 personer.
- Transport og evakuering. 230 personer.
- Kommando- (og støtteskib). 10-15 personer.
- Maritimt støtteskib. 15 personer.
- Skoleskib. 80 personer.

Inden for disse varierende krav vurderes det, at et kommando- og støtteskib som minimum må kunne dække SVN daglige behov for underbringelseskapacitet, men ikke nødvendigvis kunne underbringe en hel underafdeling af DIB eller

mere, idet HOK forudser, at man i mulig udstrækning vil flyve den overvejende del af personellet frem til de indsættelsesområder uden for Europa, hvor skibstransport af køretøjer og materiel er en nødvendighed. Skibet skal således som minimum kunne underbringe ca. 80 personer i fast etableret beboelse/lukafer. Dette minimum tilgodeser SVN (og NATO) generelle behov for skoleskib samt maritimt kommando- og støtteskib. Samtidig bevares muligheden for fortsat omend reduceret skoleskibsuddannelse i de perioder, hvor behov for skibets anvendelse til læge- og hospitalshjælp, kommando- og støtteskib i MCM RF/STANAVFORCHAN eller genforsyning af udsendte styrker er påkrævet. Yderligere underbringelse af personel bør alternativt kunne etableres i beboelsescontainere. Arbejds-, briefing- og undervisningsfaciliteter må kunne etableres eventuelt ved alternativ udnyttelse af eksisterende faciliteter.

Last-/pladskapacitet

De opstillede minimumskrav fra foregående afsnit til last-/pladskapacitet, reduceret for det til fast etableret underbringelseskapalet, kan opsummeres som følger:

- Læge- og hospitalshjælp. Ca. 350 m² til hospitalscontainere og sengepladser i gastæt citadel.
- Transport (og genforsyning). Ca. 750-1300 m² til køretøjer og materiel.
- Evakuering. Ca. 1000 m² til beboelses-, hospitalscontainere og sengepladser i gastæt citadel samt 750-1300 til køretøjer og materiel.
- Orlogsskib. 500-700 m² vejrbeskyttet (gasfrit) minedæk.
- Maritimt støtteskib. Ca. 400 m² til smøreolie, reservedele, proviant, tryktanke, kompressorer, værkstedsfaciliteter og ammunition samt ca. 200-300 m² til 2-3 MRD.

De opstillede arealmæssige krav kan yderligere opdeles i krav om gastæt citadel, almindeligt vogndæk og dæk/dok til MRD. De gastætte arealer skal i stor udstrækning anvendes til opstilling af hospitals- og beboelsescontainere, når behov måtte opstå. Dette medfører krav om relativt let tilgængelige adgangsforhold for ind- og udtagning af containere, hvilket muliggør alternativ udnyttelse til transport af køretøjer og materiel eller en kombination. Da et gastæt citadel ikke uden videre kan udvides eller etableres med kort varsel, må det på forhånd være dimensioneret til løsning af flest mulige forudsigelige opgaver. Ud fra den fastsatte prioritering vurderes det gastætte areal derfor som minimum at skulle

udgøre ca. 1000 m² for at kunne yde udvidet læge- og hospitalshjælp (Model-II) og samtidig underbringe personel svarende til en underafdeling i forbindelse med evakuering. Udnyttes arealet i stedet udelukkende til læge- og hospitalshjælp, kan det fulde behandlingsafsnit opstilles inklusiv 100 sengepladser og plads til 80 behandlere i den faste underbringelseskapacitet.

Transportkapacitet for MRD er udfra den fastsatte prioritering - som en del af SVN bidrag til NATO MCM-RF - et ubetinget krav, der som minimum kræver plads til 2 enheder (ca. 200 m²). Håndtering af MRD og deres højde fra køl til skorsten (6 m.) bevirker, at de kun kan anbringes på åbent dæk eller i en dok i agterskibet efter LPD-metoden. Vælges åbent dæk løsningen vil det være hensigtsmæssigt, at skibet selv er udrustet med nødvendig krankapacitet. Behovet for transport vil kun være aktuelt i forbindelse med deployering af FLYV-kl. i MCM-rollen, hvorfor et åbent dæksareal eller en overdækket dok alternativt må/vil kunne udnyttes til andre transportformål.

Samlet rådes der således over et areal på minimum 1000-1200 m², hvilket stort set dækker behovet for transport af køretøjer og materiel svarende til de fleste underafdelinger i DIB, herunder specielt det tidligere prioriterede STKMP og en HAWK-eskadrille. De særlige minimumskrav til et maritimt støtteskib med hensyn til lagerplads, værkstedsfaciliteter, tryktanks- og kompressorudstyr vil pladsmæssigt kunne rummes i det gastætte areal eventuelt containeriseret efter MLOG-model. Skibet skal være indrettet med et ammunitionsmagasin med tilhørende elevatorsystem, der udover ammunition til eget forbrug, som minimum skal rumme ekstra 20-30 m³ til opbevaring af mineuskadeliggørelsesbomber. Herudover skal torpedoer og missiler eventuelt også kunne opbevares under tilsvarende forhold.

Sensor- og våbenudrustning

En udnyttelse af Standardflex-koncepten i våbenmæssig henseende kræver en grundlæggende udrustning med faste sensorer og et antal containerpositioner til våben m.m. Herudover skal operationsrummet kunne udbygges med C3-standardkonsoller svarende til den betjeningsmæssigt mest krævende våbenudrustning. Der må derfor i denne forbindelse tages hensyn til samtlige sensor- og våbensystemer, der forudses anvendt til løsning af de forskellige opgaver. Sensorsystemerne kan med undtagelse af et eventuelt slæbesonarmodul ikke umiddelbart installeres ved en senere lejlighed. På denne baggrund skal skibet ud fra de prioriterede krav til sensorsystemer på forhånd være udrustet med en luftvarslingsradar, et ESM-system, en skrogsonar, et decoy-system og et generelt anvendeligt ildledelsessystem, hvilket modsvarer THET- og FLYV-kl. standardudrustning. Installation og udnyttelse af en skrogsonar stiller som tidligere nævnt

krav om et relativt støjsvagt skib. I forskibet bør der være forberedt en containerposition til det kanonmodul, der kræves som minimumsbevæbning for løsning af alle søværnsspecifikke opgaver. I agterskibet bør der om muligt være forberedt 1-2 containerpositioner til et eventuelt slæbesonarmodul eller miljø- og kranmodul. Andet steds på skibet bør der være forberedt mindst 2 containerpositioner til luftforsvars- og antiskibsmisilmoduler. Sidstnævnte containerpositioner kunne eventuelt til daglig være udfyldt af et gummibåds- og kranmodul. Det skal her bemærkes, at containerpositioner i agterskibet ikke nødvendigvis udelukker LPD-metoden til transport af MRD, idet de i stedet for egentlige moduler kan forsynes med blænddæksler, hvorved evnen til at medføre det i dette regi lavt prioriterede slæbesonarmodul dog mistes. Det samme forhold vil være gældende ved ombordtagelse af køretøjer og materiel via en hækport. Herudover skal det gastætte citadels dæk være forberedt for montering af mine-skiner og -spil. Ombordtagning af miner forudses at kunne ske gennem de luger/porte, hvor containere og køretøjer m.v. skal lastes. I de tilfælde hvor skibet ikke udrustes med våbenmoduler (e.g. kanon), bør der være mandbårne luftforsvarsmisiler ombord.

Kan standardflex-koncepten ikke udnyttes må samtlige våbensystemer på forhånd installeres såfremt samtlige skitserede anvendelsesmuligheder ønskes bibeholdt.

C3-faciliteter

De fleste prioriterede opgaver vil grundlæggende kunne løses med tre standardkonsoller til C3-systemet, hvilket modsvarer FLYV-kl. udrustning i overvågningsrollen med kanon som eneste våbensystem. En styrkelse af skibets luftforsvar med et luftforsvarsmisilmodul vil kræve 1-2 konsoller ekstra, hvilket tillige i højere grad vil tilgodese søværnets daglige behov for tilstrækkelige uddannelses- og C3-faciliteter, herunder også eventuel deltagelse i STANAV-FORCHAN. Yderligere våbenmæssig udrustning og/eller udvidede kommando opgaver vurderes at kræve op til 6-8 konsoller i alt. Det vurderes derfor hensigtsmæssigt at et eventuelt kommando- og støtteskib er fast udrustet med 4-5 standardkonsoller, svarende til THET-kl., med mulighed for yderligere opsætning af 2-3 konsoller. Opbygges operationsrummet i stedet på traditionel vis må dette være fuldt udbygget til at kontrollere samtlige ønskede funktioner og installerede våbensystemer, hvilket oftest igen kræver mindst én selvstændig operatørkonsol pr. system.

Kommunikationsmæssigt vurderes det, at skibet til daglig skal kunne løse opgaver svarende til et nationalt kommandoskib (NIJU-/FALS-kl.) og tillige umiddelbart kunne indgå som kommando- og støtteskib i MCM

RF/STANAVFORCHAN. Her gælder som for sensorer, at antenner m.m. ikke umiddelbart kan installeres med kort varsel. På denne baggrund skal skibet være udrustet med 6-8 HF-sæt, 2 militære (maritime) VHF-sæt, 6-8 UHF-sæt, civil og militær satellitkommunikation samt national og NATO datalink. Herudover er der specielt i forbindelse med evakuering behov for særlig VHF-sæt til kommunikation med indsatte (hær)styrker i land.

Anden udrustning

For at kunne løse de internationale opgaver kræves som minimum et stort og alsidigt helikopterdek. Skibets evne til at løse disse opgaver kan forbedres betydeligt ved selv at kunne medføre helikopter(e), hvilket kræver hangarfaciliteter. Skibet skal være udrustet med 1-2 store gummibåde til transport af personel og lettere forsyninger.

For at kunne yde udvidet læge- og hospitalshjælp (Model-II/-III) kræves der elevator mellem helikopterdek og behandlings-/sengeafsnit, modtagefaciliteter for gummibåde/fartøjer i vandlinien og særlige redningsmidler til patienter, der må være etableret på forhånd i skibet.

Skibets ferskvandsbeholdning og -produktion skal være tilstrækkelig stor til at kunne forsyne faste og containeriserede installationer og andre skibe under gang/i havn. Tankkapaciteten for olie skal være stor nok til, at skibet kan holde søen i godt 20 døgn uden genforsyning og derudover kan levere minimum 200 m³ til andre enheder bl.a. under gang både over hækken og siden. Endelig skal elproduktionen have tilstrækkelig ekstra kapacitet til at kunne forsyne, herunder tillige kunne nødforsyne de til enhver tid opstillede containeriserede faciliteter.

De prioriterede internationale opgaver tilsiger, at skibet skal kunne operere globalt, hvorfor dets klimaanlæg til opvarmning/afkøling og ventilation må være i stand til at modvirke både arktiske og tropiske temperaturer. Anlægget skal samtidig have overskydende kapacitet og tilslutningsmulighed for containeriserede faciliteter. Herudover skal det i forbindelse med et grundlæggende krav om ABC-beskyttelse (personelsikkerhed) have recirkulerings- og overtrykskapacitet.

Choksikring og installation af minesikringsanlæg er påkrævet for at kunne indgå som kommando- og støtteskib i MCM-RF og traditionelt et grundlæggende krav til orlogsskibe, der skal kunne operere i minefyldte/-truede farvandsafsnit, uanset der er tale om egne udlagte (og kontrollerede) minefelter eller skjult fjendtlig minering. Evnen til at løse øvrige prioriterede internationale opgaver stiller ikke tilsvarende krav. Udgangspunktet bør stadig være et ubetinget krav om choksikring og minesikringsanlæg henset til en langsigtet og alsidig anvendelse, idet det dog skal bemærkes, at choksikring af og installation af minesik-

ringsanlæg i et skib generelt er særdeles bekosteligt og kan i forbindelse med en ombygning af et civilt skib vise sig teknisk umuligt.

Minimumskravene til et kommando- og støtteskibs topfart, aktionsradius og udholdenhed i forbindelse med MCM-RF er vurderet til henholdsvis 15 kn., 3500 sm. ved 12 kn. og ca. 20 døgn i et operationsområde, hvilket generelt vurderes at kunne tilfredsstille alle tre prioriterede internationale opgaver.

Den faste besætnings størrelse har ikke tidligere været vurderet, men den bør være sammensat efter standardflex-konceptens principper og bestå af en grundbesætning, der rutinemæssigt er istand til at operere skibet over længere perioder - som eksempelvis THET-kl. med en besætning på ca. 50-60 personer. Afhængig af aktuell opgave tilføres så ekstra besætning så som forplejnings-, kommunikations- og teknisk personel.

Sammenfatning af krav

De samlede prioriterede minimumskrav til et dansk kommando- og støtteskib kan sammenfattes som følger:

- Underbringelseskapacitet for ca. 80 personer i fast etableret beboelse.
- 1000 m² gastæt dæk forberedt for opstilling af containeriserede faciliteter samt mulighed for etablering af sengepladser, mineskiner og -spil m.m.
- 200 m² åbent dæk eller dok i agterskib for transport af 2 MRD.
- Varslingsradar.
- ESM-system.
- Generelt anvendeligt ildledelsessystem.
- Decoy-system.
- 4-5 containerpositioner til våbenmoduler eller fast installation af kanon-, luftforsvarsmissil- og antiskibsmissilssystem.
- 4-5 standardkonsoller til C3-system eller fuldt udrustet traditionelt operationsrum.
- 6-8 HF-sæt, 2 militære (maritime) VHF-sæt, 6-8 UHF-sæt, civil og militær satellitkommunikation samt national og NATO datalink.
- Stort alsidigt helikopterdæk.
- 1-2 store gummibåde eventuelt som containermoduler med tilhørende kran/-moduler.

- Elevator mellem helikopterdæk og behandlings-/sengeafsnit for vandret patienttransport m.v.
- Modtagefaciliteter for gummibåde/fartøjer i vandlinien.
- Særlige redningsmidler til patienter, MES-system.
- Ferskvandsbeholdning på minimum 180 m³ og -generatorkapacitet.
- Minimum 200 m³ ekstra tankkapacitet for levering af olie til andre enheder.
- ABC-beskyttelse og klimaanlæg for opvarmning/afkøling og ventilation med mulighed for recirkulation og overtrykskapacitet.
- Choksikring.
- Minesikringsanlæg.
- Topfart min. 15 kn. og aktionsradius min. 3500 sm. ved 12 kn. samt en udholdenhed på ca. 20 døgn.

LØSNINGSMULIGHEDER

Vurdering af eksempelvis løsningsmuligheder

Afslutningsvis vurderes to eksempelvis løsningsmuligheder for at anskueliggøre omfanget af de opstillede minimumskrav nemlig ombygning af et eksisterende civilt RO/RO skib (M/F HEIMDAL) og en militær nybygning, hvor den Hollandske Flådes kommende amfibiske transportskib af LPD-typen (ROTTERDAM) er valgt som model. HEIMDAL er valgt som civil løsningsmulighed, idet den tidligere har været genstand for en projektering til hospitalskib i forbindelse med Golfkrigen og i øvrigt repræsentere en bredt anvendelig skibstype ofte anvendt til militære støtteopgaver. ROTTERDAM er valgt fordi det størrelsesmæssigt er blandt de mindste af LPD-typen. En modificering af THET-kl. vurderes ikke umiddelbart realistisk bl.a. på baggrund af de opstillede krav til underbringelses- og last/pladskapacitet, hvilket nok vil kræve for fundamentale ændringer i skrog og apteringskonstruktion.

Ombygning af civilt skib (m/f HEIMDAL)

DSB oplyser, at HEIMDAL i dag repræsenterer en salgsværdi på ca. 100 mio. kr. eller en årlig lejeindtægt på ca. 18 mio. kr. Det nederste bildæk kan principielt bevares intakt, men etableres som gastæt citadel og forberedes for opstilling og tilslutning af værksteds-, hospitals- og beboelsescontainere samt sengepladser m.v. - i alt ca. 1600 m². Dette dæksareal vil bl.a. kunne indeholde:

- Fuldt behandlingsafsnit og 139 sengepladser eller
- STKMP/DIB køretøjer (ca. 750 m²), beboelsescontainere for ca. 150 personer samt ca. 120 m² friareal eller
- reduceret behandlingsafsnit med 25 sengepladser samt beboelsescontainere for ca. 275 personer eller
- ønskelige lager og værkstedsfaciliteter m.m. (i alt ca. 850 m²) samt beboelsescontainere for ca. 45 personer samt ca. 400 m² friareal.

På øverste bildæk opbygges dækshus til ca. 25 m. fra hæk således, at to MRD kan placeres mellem skorstenene. Hele dækket indrettes til fast beboelse for ca. 140-150 personer, herunder fast besætning på 60-70 personer samt arbejds-, undervisnings- og briefingfaciliteter - i alt ca. 1300 m². Restaurationsdækket bevares principielt som kabys- og messedæk. Eventuelt indrettes underbringelse for skibsledelsen. Agten for overbygningen etableres helikopterdæk og eventuelt -hangar. Frie dæksarealer tilpasses således, at containerpositioner kan etableres. Brodækket ombygges agten for broen til operations- og kommunikationscenter. Generel ABC-beskyttelse gennemføres med etablering af gastætte citadeller. Ventilations-/klimaanlæg ombygges til recirkulerings- og overtrykskapacitet. Samtidig skal det kunne modvirke både arktiske og tropiske temperaturer. Med udgangspunkt i de beregnede udgifter for ombygningen til hospitalsskib vurderer SMK, at den rene skrog- og apteringsmæssige ombygning vil beløbe sig til ca. 250-300 mio. kr. eksklusiv choksikring og minesikringsanlæg. Det vil være teknisk muligt at choksikre skibet og installere minesikringsanlæg, men vurderes at ville blive utroligt vanskeligt, bl.a. fordi skroget ikke er dimensioneret til at kunne tåle chokpåvirkninger, hvilket medfører risiko for, at de enkelte dæk kan komme i modfase ved påvirkning med sammenbrud til følge. Det samme gør sig gældende for maskineriet, idet det ej heller materialemæssigt er konstrueret til at kunne tåle chokpåvirkninger selvom det opstilles på særlige fundamenter. Skroget er endvidere bygget i almindeligt magnetisk skibsstål, hvilket gør det meget vanskeligt at neutralisere skibets magnetiske udstråling med elektriske sløjfer. De økonomiske konsekvenser afledt af en eventuel choksikring og installation af minesikringsanlæg anses på nærværende grundlag for helt uoverskuelige. Udgifterne til indkøb og installation af sensorer, ildledelses- og C3-system samt kommunikationsudstyr samt et kanonmodul vurderes af SMK til ca. 150 mio. kr.

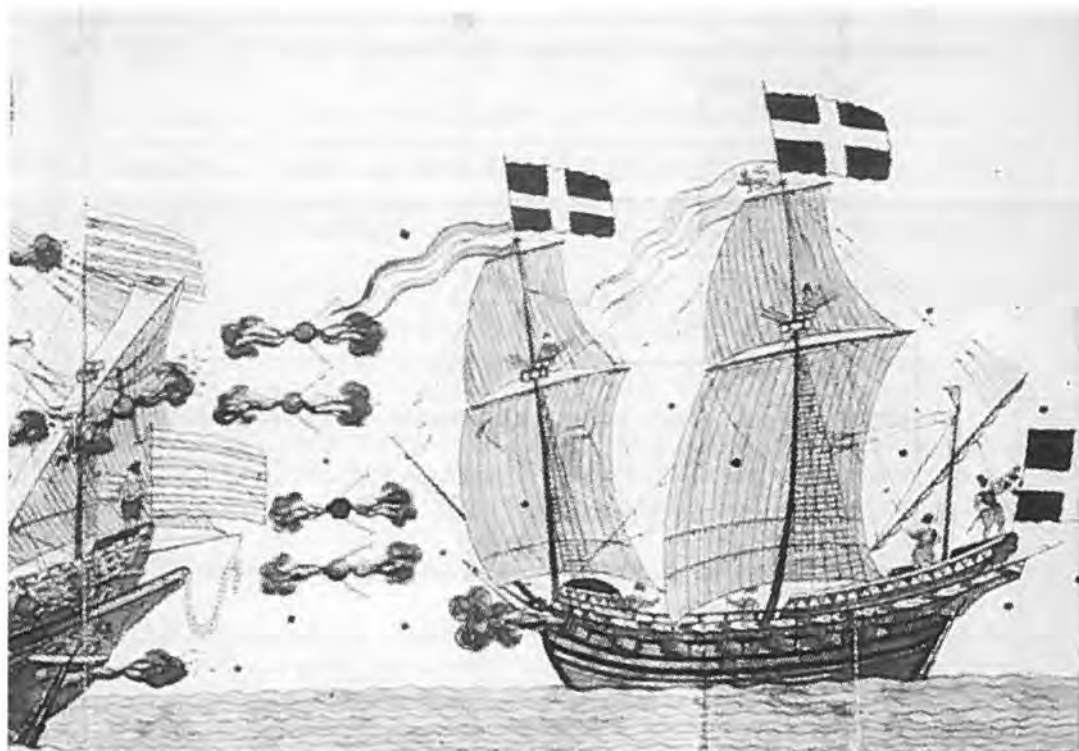
Med den skitserede ombygning vil HEIMDAL kunne opfylde de opstillede minimumskrav til et kommando- og støtteskib dog med undtagelse af kravene om choksikring og minesikringsanlæg. Dette bevirker, at skibet umiddelbart vil

kunne anvendes til løsning af opgaver inden for rammerne af læge- og hospitalshjælp, nød- og katastrofehjælp, transport, evakuering, genforsyning og skoleskib. Løsning af opgaver i regi af egentligt kommando-, orlogs- og maritimt støtteskib vil kun kunne gennemføres med væsentlige begrænsninger. Skibet vil således ikke kunne leve op til NATO krav til et kommando- og støtteskib for MCM-RF og ej heller anvendes krigsmæssigt i national henseende. De samlede udgifter til anskaffelse og ombygning af HEIMDAL til kommando- og støtteskib uden choksikring og installation af minesikringsanlæg vurderes således af SMK til ca. 500-550 mio. kr.

Militær nybygning (ROTTERDAM)

ROTTERDAM er væsentligt større end HEIMDAL og vurderes umiddelbart med sine 160 m. i længde og 11.000 t. displacement at være noget stort til danske forhold. Den budgetterede pris er oplyst til ca. 700-750 mio. kr. Skibet er designet til at kunne udføre amfibiske landgangsoperationer og evakuering samt yde humanitær- og katastrofehjælp og må derfor formodes at blive bygget efter militære specifikationer, hvilket normalt inkluderer fuld ABC-beskyttelse, choksikring og minesikringsanlæg. Af de tilrådighedværende oplysninger fremgår det, at skibet har et indvendigt (gastæt) dæksareal på ca. 1350 m² til transport af tunge køretøjer og materiel. I forlængelse af dette er der et dokområde, der ligeledes alternativt vil kunne anvendes til køretøjer og materiel. Herudover anføres det, at ca. 1000 m² af helikopterdekkeket også alternativt vil kunne anvendes til samme formål. Samlet rådes der således over et areal til transport af køretøjer og materiel på minimum 2350 m². Herudover vil skibet få mulighed for at opbevare ca. 950 m³ forsyninger og ammunition. De til maritimt støtteskib krævede værksteds- og lagerfaciliteter m.v. vil derfor uden problemer kunne indpasses på det indvendige dæksareal og det særlige storesareal. Skibets dokområde vurderes at kunne indeholde 4-6 MRD. Helikopterfaciliteterne er omfattende, idet to større helikoptere vil kunne starte/lande samtidig og hangaren vil kunne indeholde seks af disse helikoptere. Skibet vil få et fast integreret hospital med to operationsstuer, et intensivafsnit med 10 sengepladser og en skadestue med en kapacitet på 100 sårede. Anvendelse af det containeriserede behandlingsafsnit anses således ikke for nødvendigt. Det indvendige (gastætte) dæksareal vil formentlig kunne anvendes til etablering af op imod 225 sengepladser. Skibet er projekteret med en besætning på 115 personer og med en ekstra underbringelseskapaletet for 611 personer beregnet for det Hollandske Marinekorps, herunder tillige en styrkechef. I C3-mæssig henseende vil skibet blive udrustet til at kunne være flagskib for en flådestyrke samt gennemføre operationer i land. Skibet vil våbenmæssigt blive udrustet med to småkalibrede

Orlogsflådens historie i 9 bind



I Marinehistorisk Selskabs skriftrække udkommer nu Orlogsflådens historie som en række selvstændige bind, der skildrer alle sider af Flådens virke fra dens oprindelse til i dag.

Tiden før 1533 behandles i Jørgen H. Barfod: "Flådens fødsel". Udkom 1990.

Her fortælles om de ældste oplysninger om kongelige orlogsskibe fra dronning Margrethe til Christian 2. De forskellige skibstyper og skytset, der bliver sat på skibene, beskrives. Man hører også om kampene for Øresundstolden i 1420'erne, om Christian 1.s orlogsflåde og kong Hans store udvidelse af flåden samt om kampene om Sveriges løsrivelse fra unionen. Desuden nævnes alle hovedsmænd, admiraler og kaptajner.

1533-1588 behandles i Jørgen H. Barfod: "Christian 3.s flåde, 1533-1588". Udkom 1995.

Dette bind behandler først Grevens Fejde 1533-36 og følger derefter Christian 3.s opbygning af en flåde praktisk talt fra bar bund. Kongens arbejde med at få organiseret flåden bliver behandlet samtidig med, at man følger flådens togter i de følgende fredsår, der dog stadig trues af intriger imod Danmark. Der gives en oversigt over skabelsen af et søofficerskorps, der overtages af sønnen Frederik 2. Her behandles den såkaldte Syvårskrig 1563-70 og den følgende fredsperiode til kongens død 1588.

1588-1660 behandles i skibshistoriker, fhv. luftkaptajn Niels M. Probst: "Christian 4.s flåde, 1588-1660". Udkom 1996.

Christian 4. er utvivlsomt den danske konge, der har vist størst interesse for flåden, og den eneste, der har anført en flåde i slag. Dette bind behandler flådens modernisering i tiden op til Kalmarkrigen 1611-1613 og dens indsats her. Flådens tilpasning til den ændrede politiske målsætning frem til kejserkrigen 1625-1629. 1630-ernes relative svækkelse af flåden, som under Torstenssonfejden 1643-1645 led et katastrofalt nederlag i Femern Bælt. Et nederlag, der førte til de landafståelser, som kulminerede ved fredsslutningen efter svenskekrigene 1657-1660.

1660-1720 behandles i Jørgen H. Barfod: "Niels Juels flåde, 1660-1720", der vil udkomme i 1997.

Dette bind vil gennemgå flådens genopbygning i de vanskelige 1660-ere med både Niels Juel og Cort Adeler. Den vil behandle skibstyperne og søofficerskorpset samt taktik og strategi under den skånske krig 1675-79. Den store flåde i den følgende fredsperiode med udbygningen af Nyboder og en sømandsby på Møen. Derefter udbruddet af den store nordiske krig og de voldsomme begivenheder med store navne som Tordenskiold og Iver Huitfeldt.

Bogen vil beskæftige sig med skibbygningen, søartilleriet og søofficerskorpset og det øvrige personel.

1720-1807 behandles i cand.phil. Frank Allan Rasmussen: "Flåde, fred og fremgang, 1720-1807", der også vil udkomme i 1997.

Efter Den Store Nordiske Krig var flådens materiel nedslidt, mandskabet demoraliseret og gælden enorm. Krisen øgedes ved at man både skibsbygningsteknisk og organisatorisk befandt sig i en brydningsperiode.

Danneskiold-Samsøes tiltræden i 1735 vendte denne udvikling. Hans tid som flådens øverste chef blev kort, men hans visionære planer og initiativer kom til at præge flåden i mange år. De administrative omlægninger og en fremragende teknisk ledelse skabte arbejdsro og fremgang. Truslen fra Øst gav stof til diskussioner om flådens sammensætning og størrelse, men en dristig udenrigspolitik tvang blikket mod Vest, og herfra lurede katastrofen.

1807-1864 behandles i marinarkæolog, cand.mag. Birger Thomsen: "Flåden under krig og genopbygning, 1807 - 1864", der vil udkomme i 1998.

I 1807 bortførte englænderne næsten hele den danske flåde, og søkrigen måtte udkæmpes med det nye kanonbådsvæsen. Efter 1814 kom en kraftig diskussion om kanonfartøjernes rolle. Man endte med et kompromis, og startede både en flådeopbygning af søgående skibe, og opretholdt et kanonbådsvåben. Den tekniske udvikling gav nye våben og kampkraft og udviklingen tog til, så at flere større fartøjer var forældede før de var byggede færdige. Det var også højdepunktet af træskibbygningskunst. I de to slesvigske krige 1848-50 og 1864 levede den danske flåde op til sine stolte traditioner.

1864-1918 behandles af museumsdirektør Ole Lisberg Jensen: "Flåden i fredens tjeneste, 1864-1918", der vil udkomme i 1999.

Flådens indsats ved Helgoland i 1864 markerede afslutningen på søkampen med artilleristrid i linieformation. I teknologisk henseende kom nybrud og differentiering. Fra sejl til damp, fra hjul til skrue og fra træ til jern og panser. Artilleriets udvikling fra de gamle forladekanoner til mægtige riflede bagladekanoner var overvældende. Nye skibstyper blev formet til at bære de nye torpedoer. Rygraden i flåden var dog de svære artilleriskibe - panserskibene, der var medvirkende til at holde Danmark udenfor Første Verdenskrig.



Undertegnede:

Adresse:

Bestiller herved bind: Flådens fødsel (sæt kryds)
Christian 3.s flåde (sæt kryds)
Christian 4.s flåde (sæt kryds)

Bestiller herved abonnement på de følgende bind (sæt kryds)

.....
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.

Kommando- og støtteskib til MCM-reaktionsstyrker, SOK skr. 140 x 694/P.1-0292/94 af 13 JAN 1994.

Delkoncept for sanitets- og sundhedstjenesten i forsvaret, Koordinationsgruppen for udarbejdelse af delkoncept for sanitets- og sundhedstjenesten i forsvaret APR 1994.

Specifikation (fase 1/2) for ombygning af M/F HEIMDAL (DSB) til 250 patient hospitalsskib, SMK/PS900 af 26 OKT 1990.

Søværnets deltagelse i FN operationer, FAK MAR 1994 hovedopgave af KL P. Starklint.

The Amphibious Transport Ship (ATS/LPD), NAVAL FORCES A special supplement - Royal Schelde.

Humanitær Folkeret, Regeringens Røde Kors-udvalg UMN 1985.

SVENDBORG VÆRFT A/S

anbefaler sig igen med nybygning,
ombygning og reparation af skibe.

Forfatteren er chef for Organisationssektionen ved Søværnets operative Kommando.

COMBINED JOINT TASK FORCE

KONCEPTEN

Af

orlogskaptajn U. Høy-Petersen

INDLEDNING

På baggrund af artikel i Norsk Militært Tidsskrift (NMT - nr.5 1996) har redaktøren for Tidsskrift for Søværnen anmodet mig om at gengive en justeret udgave af artiklen i tidsskriftet. Artiklen blev indledningsvis udarbejdet i samarbejde med major Atle Stai i forbindelse med gennemgang af norsk stabskursus II (8 AUG 95 - 21 JUN 96) og dermed Oslo som udkigspunkt.

Efter NATO's vedtagelse af et nyt strategisk koncept november 1991 har Alliancen arbejdet intenst med at omsætte den nye strategi i praksis. På NATO Topmødet 10 januar 1994 blev *Combined Joint Task Force* (CJTF) koncepten lanceret som et element i den ny strategi. Kendetegnet for en eller flere CJTF styrker er, at disse er flernationale og består af en eller flere forsvarsgrene. Styrkerne kan være op til korps niveau med tilsvarende ækvivalenter fra flåde (Naval Expanded Task Force) - og flystyrker (Compatible Size Air Component).

Combined Joint Task Force koncepten har siden alliancens principbeslutning været medvirkende til et tæt militært og politisk samarbejde og engagement, der på sigt skal være med til at forme et nyt NATO i samarbejde med de central- og østeuropæiske lande.

Emnet har til tider været overskygget af andre vigtige begivenheder som forhandlinger vedrørende Partnerskab for Fred (PfP), NATO udvidelse og ikke mindst alliancens forhold til Rusland, der i en periode var årsag til manglende beslutninger eller stagnation i forhandlingerne.

Begrebet CJTF - eller multinationale værnssælles indsatsstyrker - bliver ofte brugt i den sikkerhedspolitiske debat eller foredrag, uden måske så mange er klar over konceptens indhold og muligheder. Nærværende artikel vil forsøge at give læserne et dybere indblik i baggrunden for koncepten samt beskrivelse af de bærende elementer.

FORUDSÆTNINGER

Det er skal understreges, at ovennævnte artikel i NMT og efterfølgende redigering samt tilføjelser, er forfattet over en periode, hvor udviklingen på CJTF området tager hastige skridt. Det vil derfor være vanskeligt at give et øjebliksbillede af dette komplekse område, der på tiden engagerer det meste af NATO organisationen.

Artiklen baserer sig på uklassificeret materiale og har udelukkende til hensigt, inden for det tilgængelige materiale, faktisk at afdække CJTF konceptens udvikling og muligheder.

BAGGRUND

CJTF konceptens tilblivelse skal ses som en konsekvens af Alliancens nye strategiske koncept vedtaget på NATO Topmødet i Rom 7-8 november 1991¹. Koncepten betragtes som den praktiske udformning af den nye strategi, med det formål at virke som Alliancens hovedelement når det gælder løsning af fremtidens sikkerhedspolitiske konflikter, først og fremmest i form af fredsstøttende operationer i som uden for NATO's område.

Den nye strategi baserede sig i sin tid på forudsætningen om fuld tilbage-trækning af sovjetiske styrker fra Central- og Østeuropa, og fuld implementering af CFE-traktaten fra 1990². Et af hovedformålene i formuleringen af strategien er Alliancens ønske om at tilnærme sig sikkerhedsbegrebet bredest mulig. Med henblik på at tage højde for et nyt sikkerhedspolitisk miljø fastlagdes tre fælles grundlæggende og forstærkende elementer:

- Dialog.
- Samarbejde, samt
- fastholdelse af evnen til kollektivt forsvar.

¹ Rome Declaration on Peace and Cooperation, Nov 1991 NATO Office of Information and Press.

² Aftalen om konventionel nedrustning i Europa (Conventional Forces Europe).

I aftaleteksten om den nye strategi hedder det endvidere, at strategien kontinuerligt vil være genstand for evaluering og således reflektere den sikkerhedspolitiske virkelighed NATO befinder sig i. Den ny strategi gav startskud til generelle ændringer i alliancens samlede forsvarsstrukturer, og sammensætning af reaktionsstyrker efter nye koncepter, der skal udruste alliancen med effektive krisestyringsredskaber i forbindelse med løsning af sikkerhedspolitiske konflikter.

Fremtidens sikkerhedspolitiske udfordringer og risici ændrer ikke hovedmålet med alliancens indbyggede sikkerhedsfunktioner i strategisk henseende, men understreger derimod en blivende troværdighed. Endvidere byder det ændrede sikkerhedspolitiske miljø på nye muligheder for Alliancen til at forme sin strategi med en bred tilnærmelse til sikkerhedsbegrebet.

CJTF koncepten blev præsenteret af den amerikanske forsvarsminister Les Aspin på det uformelle Forsvarsministtermøde i Travemünde i oktober 1993. Resultaterne fra Topmødet viste, at Alliancen reflekterede den sikkerhedspolitiske situation, man befandt sig i. Som et andet hovedpunkt vedtog Alliancen på samme møde koncepten for Partnerskab for Fred (PfP)³. Denne beslutning har vist sig at blive afgørende for en proces, der på sigt skal binde landene i Central- og Østeuropa sammen i et tæt sikkerhedspolitisk samarbejde med NATO.

Topmødet bekræftede og understregede endvidere betydningen af et fortsat stærkt transatlantisk samarbejde i relation til Europas sikkerhed, samt at Alliancen er det primære forum for sikkerhedspolitiske konsultationer.

På Topmødet blev NATO Rådet pålagt at udvikle CJTF koncepten med rådgivning fra alliancens militære myndigheder. For afklaring af en lang række politiske og militære problemområder, der opstod efter mødet besluttede NATO's Defence Planning Committee (DPC) i maj 94 at oprette *Provisional Policy Coordination Group* (PPCG). Gruppens mandat blev indledningsvis sat til 6 måneder. På grund af de indledningsvist nævnte overordnede forhold, blev mandatet fastholdt for PPCG indtil NATO Topmødet i Berlin 3 juni 1996.

PPCG er nu nedlagt, men det principielle militærpolitiske arbejde er videreført i *Policy Coordination Group* (PCG), idet CJTF konceptens strukturelle indhold og opbygning drøftes i *Military Transition Issues Working Group* (MTIWG) under International Military Staff (IMS). Med henblik på bredt at reflektere den sikkerhedspolitiske udvikling i NATO organisationen, opdeltes MTIWG i følgende 3 undergrupper:

3 PfP aftalen. En sikkerhedspolitisk samarbejdsaftale inden for rammen af NACC mellem NATO og de enkelte partnerlande. Se NATO Handbook 1995.

- MTIWG (CJTF)
- MTIWG (*Long Term Study* - udvikling af kommandostrukturen)
- MTIWG (*Enlargement* - NATO udvidelse)

Daværende PPCG, og nu en af PCG primære roller er koordination CJTF konceptens videre udvikling. Gruppen behandler bl.a. følgende hovedemner:

- (1) Overordnet organisation samt tæt koordination af politiske og militære synspunkter.
- (2) Parametre for anvendelse og ressourcespørgsmål.
- (3) Struktur for CJTF hovedkvarterer.
- (4) Relationer til den Vesteuropæiske Union (WEU).
- (5) Koordinering med FN, OSCE og PfP partneres involvering.

I ovennævnte forbindelse har NATO Military Committee (MC) i samarbejde med Major NATO Commands (MNC) behandlet koncepten ud fra en hovedkvartersbetragtning. Dette arbejde foreligger i form af en interim TRI-MNC rapport "*The Combined Joint Task Force Headquarters Concept*", hvori er beskrevet de strukturelle forudsætninger for konceptens anvendelse. Rapporten anbefaler to overordnede forhold, der bør inkluderes i det videre arbejde, nemlig:

- At konceptens udvikling nøje finder sted i takt med udviklingen af den Europæiske Sikkerheds- og Forsvarsidentitet (ESDI - *European Security and Defence Identity*), og
- mulig deltagelse fra ikke-NATO lande.

Rapporten har siden opstarten af konceptarbejdet fået mindre betydning for det videre forløb, men for tingenes rette sammenhæng i en større helhed medtages dette oprindelige udgangspunkt.

Siden konceptarbejdets begyndelse har processen bevæget sig i en politisk og militær retning. Fremdriften var indledningsvis præget af manglende og rettidige beslutninger samt afklaringer på det arbejde, der fandt sted i de af NATO nedsatte underarbejdsgrupper. Det overordnede arbejde med at bringe rammerne for PfP-aftalen, forholdet til Rusland, og ikke mindst fredsplanen for det tidligere Jugoslavien har naturligt nok været prioriteret i forhold til arbejdet med CJTF koncepten.

I visse perioder i forhandlingsforløbet viste det sig vanskeligt at opnå konsensus om forskellige varianter af koncepten ud fra henholdsvis et ameri-

kansk og fransk synspunkt. Uenigheden har i al korthed drejet sig om forskellige ønsker om anvendelse af CJTF hovedkvarterer i forhold til den integrerede militære kommandostruktur. Forholdet ses nu imidlertid afklaret som følge af Frankrigs genindtræden i Alliancens integrerede militære samarbejde.

OVERORDNEDE PRINCIPPER OG FORUDSÆTNINGER

CJTF koncepten blev oprindeligt foreslået med henblik på løsning af "ikke-artikel 5"⁴ operationer udenfor (Out-of-Area) alliancens territorium, med det formål at:

- ⇒ Alliancen skal sættes i stand til mere effektivt at varetage de nye missioner - ikke-artikel 5 og krisestyring med deltagelse af alle alliancens medlemmer.
- ⇒ Alliancen skal kunne stille CJTF kapacitet til rådighed for operationer under politisk kontrol af WEU, og dermed gennem et øget samarbejde med WEU bidrage til udvikling af den europæiske sikkerheds- og forsvarsidentitet (ESDI - European Security & Defence Identity).
- ⇒ Det skal være muligt for ikke-NATO lande at deltage i NATO operationer.

CJTF operationer skal dække et vidt spekter af opgaver, heri inkluderet humanitær støtte, fredsbevarende og fredsskabende operationer. Koncepten tænkes også anvendt i forbindelse med "ikke-artikel 5" operationer *inden for* alliancens territorium (eks. humanitære operationer), hvor dette ikke kommer i konflikt med nationalt forsvar.

Efterfølgende er tillige drøftet muligheden for anvendelse af koncepten i artikel-5 operationer i forbindelse med, at en eventuel konflikt måtte sprede sig ind på NATO territorium.

Koncepten bygger blandt andet på følgende nøgleforudsætninger:

- CJTF operationer skal ikke erstatte NATO kernefunktioner, som er forsvar af alliancens territorium.
- Maksimal udnyttelse af den eksisterende militære struktur.

⁴ Artikel 5 operationer gælder fælles forsvar mod enhver aggression mod medlemsnationernes territorium.

- NATO "plus"⁵ eller europæisk ledede skal kunne trække på alliansens ressourcer.
- Nationer vil bidrage med eksisterende hovedkvarterspersonel selv om pågældende nation(er) ikke direkte deltager i CJTF operationen.

I konceptens oprindelige oplæg hed det bl.a., at fremtidige operationer, der betinger forsvarsgrenvise multinational koordinering, normalt bør være under kommando og kontrol af et CJTF hovedkvarter. For at bevare den operative fleksibilitet bør NATO være i stand til både at udsende landmilitære- og maritimt baserede CJTF styrker.

Som overordnet princip og mål har NATO fastsat, at alliancen skal være i stand til at etablere to fulde CJTF styrker samtidig. Alliancen må endvidere være i stand til at sammensætte flere mindre CJTF styrker for at kunne dække flest mulige scenarier i krisespektret. Koncepten skal tillige tage højde for deltagelse og integrering af styrker fra ikke-NATO lande, for eksempel PfP-partnere inden for rammerne af *North Atlantic Cooperation Council* (NACC).

NATO Topmødet i JAN 1994 besluttede endvidere, at styrke den europæiske søjle i NATO ved et generelt tættere samarbejde med WEU. I forlængelse heraf blev det besluttet, at der skal skabes mulighed for gennemførelse af europæiske operationer ved anvendelse af NATO ressourcer. Ved dette forstås operationer, hvor USA ikke ønsker at deltage direkte, men har givet accept til, at NATO ressourcer stilles til rådighed for WEU ved anvendelse af princippet "*Separable, but not separate forces*".

WEU har udtrykt, at ved anvendelse af dette overordnede princip, sættes organisationen i stand til at agere ved anvendelse af NATO aktiver og infrastruktur. Dermed ses endnu et skridt taget mod yderligere styrkelse af den europæiske forsvarsidentitet og den europæiske søjle i NATO.

WEU har parallelt med NATO behandlet CJTF koncepten med henblik på at se på muligheden for konceptens anvendelse under WEU auspicer, men som bekendt besidder WEU ikke samme veletablerede kommando- og kontrolstruktur, og i den henseende kan det ikke forventes at organisationen besidder samme reelle operationelle evne til gennemførelse af en komplet CJTF operation, uden brug af NATO aktiver.

⁵ Med "plus" i denne sammenhæng forstås deltagelse af PfP-partnere.

BÆRENDE ELEMENTER

Efter forfatterens vurdering består CJTF koncepten af tre bærende elementer, der gør det muligt at operere i praksis, nemlig:

- (1) Hovedkvarterskoncepten.
- (2) Fællesdoktrin.
- (3) Styrker.

Hovedkvarterskoncepten

Den tidligere omtalte MNC Interim Report identificerer fire grundlæggende muligheder for at etablere et CJTF hovedkvarter:

- (1) At der udpeges et dedikeret hovedkvarter.
- (2) At der i udgangspunktet opstilles et hovedkvarter der baserer sig på eksisterende hovedkvarter(er), og som bedst mulig imødekommer de mest udfordrende krav i koncepten.
- (3) At der udpeges et eksisterende hovedkvarter, der i videst mulig omfang tilfredsstiller kravene til et repræsentativt udsnit af mulige scenarier.
- (4) At der implementeres en *MNC Wide Modular* fremgangsmåde, hvor hvert af de eksisterende hovedkvarterer identificerer egne muligheder for at varetage CJTF funktioner. Udfra denne model er det tanken, at fremtidige CJTF hovedkvarterer udvikles ud fra den mest hensigtsmæssige kombination af allianceens modulære elementer.

I det videre arbejde besluttede allianceen, at arbejde videre med den anførte *MNC Wide Modular* model. Modellen vurderes at yde den største grad af fleksibilitet og reaktionsmulighed for opstilling af et CJTF hovedkvarter til et givent scenarie, herunder integration af ikke-NATO partnere og WEU.

Forudsætningen for gennemførelse af et hovedkvarterskoncept ligger i MNC'ernes kapacitet til at lede såvel landmilitære som maritime CJTF operationer. Når behov for opstilling af et CJTF hovedkvarter måtte opstå, udpeger en af de to MNC'er et hovedkvarter i den integrerede kommandostruktur, der skal bidrage med nøglemodulet. Nøglemodulet tænkes udtaget fra Major Subordinate Command (MSC)-niveauet og udgør således en permanent minimums-

ramme for staben til et CJTF hovedkvarter. Nøglemodulet forstærkes så med hovedkvarterselementer (moduler), der "plukkes" fra andre hovedkvarterer tilpasset opgaven for det samlede CJTF hovedkvarter.

For WEU ledede operationer kan nøglemodulet udtages fra ikke-NATO lande eller andre multinationale hovedkvarterer. Dersom et sådant nøglemodul etableres i samarbejde med NATO er det tanken, at dette kan understøttes med moduler fra NATO's integrerede struktur, forudsat modulet opererer efter NATO standarder og træningskrav.

Kravet til beredskab for etablering og deployering er indledningsvis de samme som for *ACE Reaction Forces*. NATO Military Committee vil udpege en af de to MNC som overordnet ansvarlig for alle CJTF hovedkvarteres operationer, der herefter delegerer opgaven videre til underlagte niveauer (MSC, og muligt PSC niveau).

CJTF hovedkvarterer har i princippet ingen fast struktur, men i tilslutning til normale stabsfunktioner kan disse understøttes med yderligere stabselementer i forhold til opgavens art. Med baggrund i erfaringerne fra det tidligere Jugoslavien forventes CJTF styrker som helhed at skulle operere selvstændigt udenfor alliansens infrastruktur eller *Host Nation Support* i en ganske lang periode. I forbindelse med koncepten er det vurderet, hvorvidt der skal oprettes en fast planlægningsstab med henblik på at varetage centrale CJTF planlægningsfunktioner.

Denne stab er nu oprettet i regi af IMS som Combined Joint Planning Staff, og har bl.a. til opgave at afdække samt skabe oversigt over mulige hovedkvartersmoduler samt træning og øvelsesvirksomhed, der skal koordineres med hovedkvarterer, der forudses at indgå som styrkebidrag til en CJTF operation; eksempelvis ACE Rapid Reaction Corps (ARRC), EURO CORPS, HQ Reactions Forces (Air) samt alliansens stående maritime styrker. Planlægningsstaben er dobbelthattet, idet denne samtidig udgør *ACE Reaction Forces Planning Staff*.

Fællesdoktrinen

Ud fra de principper og elementer, der påtænkes at indgå i en CJTF operation, med hovedkvarterselementer og styrkebidrag fra forskellige nationer og forsvarsgrene, er der behov for en fælles doktrin, uden hvilken beredskabskravene næppe vil kunne overholdes. NATO arbejder p.t. med udvikling af en fælles doktrin AJP-1 (Udviklingen af AJP-1 er tidligere beskrevet i Tfs nr. 6/94, red.) "*Combined Joint Operations Doctrine*", bygget over MC 317 - *NATO Force Structure for Mid-1990's and Beyond* samt MC 400/1 - *MC Directive for Military Implementation of the Alliance Strategic Concept*.

Hovedsigtet med doktrinen er at bidrage med en central doktrin for planlægning, udførelse og støtte til allierede fællesoperationer. Publikationen beskriver de grundlæggende aspekter i en flernational fællesdoktrin og refererer til relevante NATO publikationer, som dækker taktiske og proceduremæssige forhold, der medfølger doktrinen. Fællesdoktrinen omhandler de principielle funktioner og aktiviteter, der relaterer sig til allierede fællesoperationer og indeholder blandt andet et separat kapitel om alliansens engagement i fredsstøttende operationer.

Selvom AJP-1 primært er tiltænkt anvendt af alliansens styrker, kan den også benyttes i forbindelse med gennemførelse af multinationale operationer uden for alliansen. Doktrinen er primært skrevet for chefer og stabe på det operative niveau, men kan tillige anvendes som hjælpeværktøj på alle niveauer. Doktrinen nævner ikke specifikt CJTF koncepten, men omhandler alligevel alle de sider koncepten principielt bygger på, og det må derfor følgelig antages, at en eventuel CJTF styrke vil benytte sig af AJP-1 som grundlag for operationsplanlægning, gennemførelse og støtte.

Arbejdet med AJP-1 må tillige anses som en konsekvens af NATO nye strategi, hvor anvendelsen af multinationale styrker sættes i fokus. Sidstnævnte sammen med en erkendelse af, at morgendagens operationsmiljø er en kompliceret affære, hvor samordning af operationer kan være kritisk med krav om størst mulig grad af optimering og fleksibilitet af Alliansens styrker og organisation.

Styrker.

I forbindelse med NATO ledede CJTF operationer tænkes styrkestrukturen hertil hovedsagelig bygget op ved hjælp af følgende:

1. Hovedforsvarsstyrker,
2. Reaktionsstyrker,
3. Medlemslande, og
4. Ikke-medlemslande.

For de landmilitære styrker spiller ARRC'en en central rolle og for alliansens luftstyrker findes ikke en tilsvarende overbygning, men vil forventelig bygge på ACE Reaction Forces Air. De maritime bidrag vil bygge på NATO's stående maritime styrker. Inden for rammen af PFP har respektive partnere udpeget mulige styrker, der vil kunne indpasses i denne styrkestruktur. De styrker, der kan deltage i WEU ledede operationer er dobbelthattede og kan tillige deltage i NATO operationer.

SAMMENFATTENDE VURDERING OG KONKLUSION

Udviklingen af NATO vil de næste par år blive afgørende for Alliancens muligheder for at sikre fundamentet som Europas primære sikkerhedspolitiske organisation. Alliancen står overfor nogle af de største udfordringer siden dens etablering i 1949, med krav og tilpasning af strukturer og organisation samt ønsket om at indfri forventninger om optagelse i Alliancen fra landene i Central- og Østeuropa. Samtidig med denne proces står Frankrig, og nu Spanien, overfor afgørende valg i relation til placeringen i den europæiske sikkerhedsstruktur ved nu at "melde ind" i NATO's integrerede militære struktur.

Centralt for denne udvikling står CJTF koncepten, der inden for en kort årrække er blevet drejepunkt for en række udviklings-tendenser, der har været medvirkende til store og nødvendige ændringer i Alliancens struktur; størst af alle, optagelse af nye medlemmer fra landene i Central- og Østeuropa.

I forbindelse med operationerne i det tidligere Jugoslavien har det været udtalt, at denne operation er en CJTF operation. Det er den kun delvis og alligevel slet ikke, hvilket beror på de forudsætninger, hvorpå operationen blev iværksat bl.a. det forhold at operationen begyndte som en fredsbevarende FN-mission på basis af en række ad-hoc løsninger. Men det skal samtidig tilføjes, at CJTF koncepten som den foreligger i dag, ville have kunnet finde anvendelse på konflikten i det tidligere Jugoslavien, da denne startede. Implementeringen af NATO Implementation Force (IFOR) fandt dog sted efter nogle af principperne for opstilling af en CJTF operation, startende med udgivelse af mandat fra FN's Sikkerhedsråd med anmodning om NATO intervention. MNC'en, i dette tilfælde Supreme Allied Commander Europe (SACEUR), udpeger AFSOUTH (MSC) med anmodning om udpegning og opstilling af et mobilt hovedkvarter (HQ ARRC), hvortil nationernes styrkebidrag tilknyttes med det formål at gennemføre en fredsstøttende operation.

Ved principperne og de bærende elementer i CJTF koncepten synliggøres de grundlæggende bindeled mellem strategien og det operative niveau. Som en del af denne udvikling kobles en europæisk forsvarsidentitet og muligheden for deltagelse af PFP-partnere, og derved udgør CJTF koncepten i et overordnet perspektiv, Alliancens strategiske mulighed for at skabe grundlag for europæisk samling i militær og politisk sammenhæng.

Operationelt ses koncepten i langt højere grad end tidligere operationskoncepter at tage højde for *tid* og *rum* faktorerne, med øgede krav til beredskab og indsættelse i geografiske områder, der ikke tidligere har været genstand for planlægning. Værnsfælles operationer (Joint operations) har fået en anden betydning, i og med at fremtidige opgaver søges løst med nøjagtig afmålte

styrker i forhold til opgaven og under anvendelse af styrker fra såvel NATO organisationen som fra ikke-NATO lande.

Logistik, herunder Host Nation Support samt evnen til at udøve kommando og kontrol vil i lighed med de bærende elementer være fagområder, der kræver tæt koordination specielt i de tilfælde, hvor en CJTF operation iværksættes på stor afstand fra Alliancens etablerede infrastruktur. Ligeledes vil integrering og samvirke med PfP-partnere stille store krav til kommando og kontrol systemers evne til samkøring.

Forskydning af styrker over større afstande udenfor alliancens område (Out-of Area), og hermed evne til opsætning af strategisk mobilitet, ses at få afgørende betydning for evnen til at gennemføre operationer med beslutsomhed og med tilstrækkelig tyngde til at opnå en afskrækkende effekt og dermed virke effektiv i krisestyringssammenhæng. Maritime styrker ses her at udgøre et fleksibelt bidrag med mulighed for at opfylde krav om hurtig indsats og evne til overførelse af betydelige styrker og logistik, samt muligheder for at varetage de nødvendige kommando- og kontrol- funktioner ved gennemførelse af operationer i periferen af Alliancens interesseområder.

Som tidligere anført har CJTF-styrker, udover nøglemoduler, ingen fast struktur og ingen fast løsningsmodel som svar på den mest optimale organisation i relation til en konkret konflikt. Indbygget fleksibilitet i form af reaktionsstyrker og dedikerede hovedkvarterer i kommandostrukturen samt en fælles grundlæggende doktrin vurderes at give Alliancen det nødvendige potentiale for at gennemføre og løse fremtidige opgaver i krisespektret med afmålt styrke og en organisation der tilpasses opgaven.

Planlægning og gennemførelse af IFOR i det tidligere Jugoslavien bekræfter kompleksiteten i tidens operationer. Mange af principperne - strategisk og operativt - for CJTF koncepten ses afprøvet under den igangværende operation, men det må forventes at der hengår nogen tid, før alle rammebetingelser er færdigforhandlet. Først og fremmest udestår færdiggørelsen af arbejdet i de nævnte MTIWG-grupper, før en endelig CJTF koncept kan godkendes militært og politisk i medlemslandene.

Forfatteren har siden JUL 1996 været chef for Grønlands Kommando.

GRØNLANDS KOMMANDO OG NATO

Af kontreadmiral E. Fage-Pedersen

INDLEDNING

Redaktøren for Tidsskrift for Søværnen har bedt mig om at beskrive Grønlands Kommandos (GLK) NATO tilhørsforhold. Det giver imidlertid nogle problemer, da det operationelle grundlag er midt i en større omlægning, hvilket jeg skal komme ind på senere i artiklen. Jeg mener dog, at de væsentligste forhold nu er så afklarede, at det er muligt at beskrive situationen i store træk.

HISTORISK BAGGRUND

Ved besættelsen den 9. april 1940 blev forbindelsen mellem Danmark og Grønland afbrudt. Dette førte til, at den danske ambassadør Henrik Kauffmann i Washington allerede samme dag tog kontakt til det amerikanske udenrigsministerium, idet det var hans opfattelse, at det besatte Danmark ikke havde nogen mulighed for at varetage Grønlands interesser. Efter nogen betænkningstid og efter henvendelse fra Landsrådet landsatte USA den 22. maj to konsuler i Godthåb og samtidigt begyndte US Coast Guard, der den gang var en civil organisation, at patruljere de grønlandske farvande. I sommerens løb blev alle forsynings- og handelsmæssige problemer løst, og takket være eksporten af kryolit lykkedes det at holde balance i handelen med USA.

Det gik hurtigt op for USA, at Grønland havde en væsentlig strategisk placering for det amerikanske engagement i krigen i Europa. Sydgrønland lå således placeret på storkirken mellem New Foundland og Skotland, og var velegnet som baseområde for fly til beskyttelse af konvoyer og som "vadedsted" for fly på vej fra det amerikanske kontinent til Europa. Ligeledes var vejrobservationer fra det grønlandske område vigtige for udarbejdelse af vejrudsigter for Vesteuropa.

Efterhånden stod det USA klart, at man måtte udbygge lufthavne, vejrstationer m.v. for at kunne opfylde de mange krav, der blev stillet til den meget beskedne grønlandske infrastruktur. 9. april 1941 underskrev Ambassadør Kauffmann og den amerikanske udenrigsminister, Cordell Hull, en forsvarsaftale

for Grønland. Aftalen forpligtede USA til at forsvare Grønland. Aftalen gav endvidere USA ret til at etablere baser, flyvepladser samt radio- og vejrstationer i Grønland. Aftalen skulle være gældende så længe, der eksisterede en krigstrussel mod det amerikanske kontinent.

Allerede måneden før den endelige underskrivelse af aftalen var amerikanerne begyndt at recognoscere for egnede lokaliteter, og i løbet af kort tid blev der bygget tre flyvepladser, en i Søndre Strømfjord, en i Narsarsuaq og en ved Ikateq nær ved Angmagssalik, en flådestation i Grønnedal samt ca. 10 radio- og vejrstationer på øst- og vestkyst. US Coast Guard forøgede i væsentligt omfang sin patruljering med isbrydere og andre skibe, og deltog desuden i oprettelsen af den dansk/norsk bemandede slædepatrulje, The North-East Greenland Sledge Group, der senere skulle blive til Slædepatruljen SIRIUS. Ovenstående arrangementer varede krigen ud.

Den hastige teknologiske udvikling efter Anden Verdenskrig medførte, at Grønland i nogen grad mistede sin strategiske betydning som mellemlandsområde for fly i transit mellem kontinenterne, og i årene efter krigen reduceredes de amerikanske styrker, der på det højeste havde været på over 6000 mand, og Danmark overtog gradvist bemanningen af de meteorologiske stationer. Umiddelbart efter krigen herskede der i nogle år usikkerhed om Danmarks og dermed også Grønlands sikkerhedspolitiske stilling. Det blev dog besluttet, at forsvaret nu i modsætning til før krigen, hvor Søværnet kun havde enheder ved Grønland fra april til oktober, skulle være permanent repræsenteret i Grønland, og i 1946 blev Grønlands Marinedistrikt derfor oprettet. I 1947 indledtes forhandlinger om at bringe den dansk/amerikanske aftale af 1941 til ophør. Den omtalte usikkerhed blev imidlertid helt afklaret, da Danmark endegyldigt forlod den traditionelle neutralitetspolitik og 4. april 1949 underskrev Den Nordatlantiske Traktat. For Danmark betød medlemskabet blandt andet, at forsvaret af Grønland nu kunne ske i samarbejde med USA, i modsætning til tidligere, hvor USA alene varetog opgaven. Forhandlingerne med USA ændrede derfor karakter og drejede sig nu om at få en ny aftale i stand. Først i april 1951 blev den dansk/amerikansk overenskomst om forsvaret af Grønland dog underskrevet, stærkt tilskyndet af det forværrede forhold mellem de to supermagter. Overenskomsten tjener hovedsagelig som grunddokument for etablering af forsvarsområderne og for overdragelse af den daværende Marinestation Grønnedal til Danmark. Desuden regulerer overenskomsten de administrative forhold mellem de to lande, herunder præcisering af rettigheder og forpligtelser i forsvarsområderne. Det bør slås fast, at de amerikanske styrkers tilstedeværelse i Grønland, som nu udelukkende er i Thuleområdet, ikke berører den danske suverænitet over området, og at GLK konstant via sin forbindelsesofficer holdes underrettet om aktiviteterne.

Allerede samme år som overenskomsten blev underskrevet opførte USA flyvepladsen ved Thule på 104 dage ved hjælp af 12000 arbejdere, 120 skibe og over 300.000 tons gods. Herfra kunne amerikanske bombefly nå langt ind over Sovietunionen. I det sydlige Grønland overtog Danmark som sagt 1. oktober 1951 den tidligere amerikanske flådebase i Grønnedal og begyndte en ombygning, så den kunne tjene som hovedkvarter for Grønlands Kommando. De amerikanske forsvarsområder i Søndre Strømfjord og Narsarsuaq blev i samme periode moderniserede.

Amerikanernes tilstedeværelse på forsvarsområderne hviler på den førnævnte overenskomst mellem Danmark og USA om forsvaret af Grønland, der igen tager sit udgangspunkt i Den Nordatlantiske Traktat. Af overenskomsten fremgår, at forsvaret af Grønland skal baseres på NATO-planer, og således ikke udelukkende er et anliggende mellem Danmark og USA.

Man kan sige, at med den ovenfor beskrevne udvikling trådte Grønland ud af en geografisk og forsvarspolitisk isolering, som ellers havde skærmet området for alle andre store konflikter i den gamle verden. Grønland var nu blevet en vigtig del af NATO forsvarsværker.

Med den stadig skærpede stormagtskonfrontation fik Grønlands geostategiske betydning fornyet vægt. Den sovietiske opsendelse af Sputnik i oktober 1957 fik således indflydelse også i Grønland, idet USA som et led i varslingsystemet mod interkontinentale misiler, det såkaldte Ballistic Missile Early Warning System (BMEWS), byggede en stor radarstation ved Thule. Næsten samtidigt byggedes et andet luftvarslingsystem kaldet Distant Early Warning (DEW), hvoraf fire stationer kom til at ligge i Grønland på en linie mellem Holsteinsborg og Angmagssalik. Disse radarstationer blev etablerede for at give USA det nødvendige varsel til at iværksætte modforholdsregler mod indkommende fjendtlige missiler og fly. Radaren ved Thule er senere blevet moderniseret, hvorimod de fire radarstationer i DEW-line efterhånden mistede deres betydning og nu er nedlagte, ligesom amerikanerne i 1958 forlod Narsarsuaq og i 1992 Søndre Strømfjord.

NATIONALE OPGAVER

Chefen for Grønlands Kommando (CH GLK) er direkte underlagt Forsvarschefen. Selve staben er en helt integreret niveau II og III myndighed, idet der ikke er skelnet mellem de to niveauer i stabens opbygning. Staben er bemandet med personel fra Søværnet med undtagelse af stabschef og flyveoperationsofficeren, der begge er fra Flyvevåbnet. Ansvarsområdet for visse af de pålagte opgaver er Grønland med omliggende farvande ud til 200 sømils grænsen eller aftalte grænser, hvor afstanden er mindre end 400 sømil til nærmeste land.

Hele grundlaget for Kommandoens virke er indeholdt i Instruks for Chefen for Grønlands Kommando, denne:

- Giver CH GLK operativ kommando udvidet med administrative og logistiske beføjelser over GLK og GLK forbindelselement til de amerikanske myndigheder på forsvarsområdet Thule.
- Giver CH GLK operativ kontrol over:
 - de til GLK område disponerede inspektionsskibe inklusive helikoptergrupper og inspektionskuttere,
 - Luftgruppe Vest,
 - Slædepatruljen SIRIUS,
 - Station Nord og
 - Søopmålingen GRØNLAND.
- Pålægger CH GLK at være militær rådgiver for Rigsombudsmanden i Grønland.

Med de tildelte personelmæssige, materielmæssige og økonomiske ressourcer pålægger instruksen CH GLK at løse følgende operative opgaver:

- Suverænitetshævdelse,
- overvågning af Grønlands land-, sø- og luftterritorium,
- fiskeriinspektion,
- søredningstjenesten,
- planlægning samt
- stationstjeneste, som blandt andet omfatter:
 - Bugserassistance,
 - patientevakuering,
 - miljøovervågning og forureningsbekæmpelse,
 - transport,
 - isbrydning,
 - lægehjælp m.v.

Ved forhøjet beredskab videreføres de ovenfor nævnte opgaver, idet suverænitetshævdelse og overvågning forstærkes i den udstrækning ressourcerne tillader. CH GLK bliver ansvarlig for logistisk støtte til danske enheder inden for GLK område efter disse er underlagt Commander-in-Chief Western Atlantic (CINCPACWEST), samt i muligt omfang til andre allierede styrker i det grønlandske område. Som noget specielt fremgår det af instruksens, at såfremt forbindelsen mellem Danmark og Grønland bliver afbrudt, handler CH GLK i overensstemmelse med godkendte bestemmelser og planer m.v. og opretholder

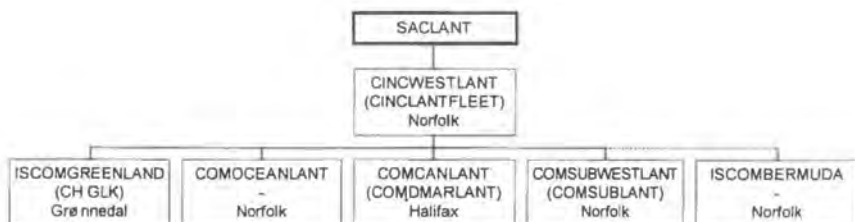
snæver kontakt med Rigsombudsmanden og Grønlands Hjemmestyre. Såfremt gennemførelse af beredskabsforanstaltninger, som vurderes at kunne få væsentlig indflydelse på civile grønlandske interesser eller væsentlige politiske følger, planlægges, skal CH GLK forhandle med Rigsombudsmanden i fornødent omfang.

Ud over de forannævnte opgaver pålægges CH GLK i krigstid at imødegå angreb på grønlandsk område med alle underlagte styrker, og at gennemføre foranstaltninger til fortsat sikring af den logistiske støtte, der er nødvendig for operationernes opretholdelse. Efter ikrafttræden af det allierede kommandosystem pålægges CH GLK som Island Commander Greenland (ISCOMGREENLAND) at imødegå angreb på grønlandsk område i overensstemmelse med gældende planer, samt at etablere bevogtning og nærforsvar af forsvars installationer m.v. i Grønland.

INDPASNING I NATO FORSVARET

I Instruks for CH GLK fremgår det, at ved tildeling af danske styrker til NATO indgår CH GLK i det allierede kommandosystem som ISCOMGREENLAND under operativ kommando af CINCPACFLTANT. CH GLK beholder dog fortsat, også efter tildeling af udpegede styrker til NATO, en national funktion og har derved stadig operativ kontrol over ikke tildelte styrker af Søværnet og Flyvevåbnet inden for eget ansvarsområde.

ISCOMGREENLAND udgør en selvstændigt kommando, Principal Subordinate Command (PSC), der omfatter det grønlandske territorium, farvandene inden for 12 sømils territorialgrænsen og lufthavet der over. WESTLANT er organiseret som følger:



Grundlaget for ISCOMGREENLAND operative virke er "CINCPACFLTANT General Defence Plan", som imidlertid er ved at blive radikalt ændret. CINCPACFLTANT er i færd med at udarbejde et nyt sæt planer, hvoraf

GLK har haft den første til udtalelse. Det drejer sig om "Regional Planning Guide", der fastsætter de overordnede retningslinier og skal ses som et supplement til NATO overordnede dokument "Bi-NMC Guidelines for Operational Planning". "Regional Planning Guide" medtager således kun oplysninger, der er specielle for WESTLANT området. Ud over dette dokument er CIN-CWESTLANT i gang med at udarbejde en række "Functional Planning Guides", som GLK endnu ikke kender indholdet af.

"Regional Planning Guide" beskriver CINCWESTLANT ansvarsområde samt interesseområder, der som noget nyt inkluderer det sydvestlige Atlanterhav og havene omkring den arabiske halvø. Herefter beskrives WESTLANT opdeling i "Sub-area, Island and Functional Commands", som de fremgår af ovenstående organisationsskema. Endelig gives i selvstændige annekser SACLANT Terms of Reference til CINCWESTLANT og CINCWESTLANT Terms of Reference til hver af de fem underlagte PSCs.

Terms of Reference er for hver PSC delt op i opgave, myndighedens placering, ansvarsområde, organisation, kommandoforhold, ansvar og kompetence.

ISCOMGREENLAND opgaver lyder som følger:

- overvågning af hele ansvarsområdet,
- imødegåelse af angreb fra mindre fjendtlige styrker,
- kontrol med og beskyttelse af den civile skibsfart og fiskeri og
- koordinering af søredningstjenesten.

Det fremgår af Regional Planning Guide, at CINCWESTLANT fortsat tillægger det grønlandske område stor strategisk betydning. Han lægger stor vægt på at medinddrage GLK sammen med de øvrige PSCs i arbejdet med de nye planer, og at GLK deltager i øvelsesvirksomhed med nabokommandoerne.

SAMARBEJDET MED NATO I PRAKSIS

GLK har gjort meget i de seneste år for at komme med på NATO landkort. Kommandoen deltager i de årlige OPEN ROAD studieperioder, og er med i CINCWESTLANT PSC-konferencer. I 1995 stillede GLK for første gang faciliteter til rådighed for PSC-konferencen. I følge tilbagemeldingerne et meget vellykket arrangement. Men det væsentlige var naturligvis, at en række højtstående officerer fik lejlighed til at danne sig et indtryk af forholdene i Grønland og, at de kunne rejse fra Grønland med den overbevisning, at GLK, trods sin beskedne størrelse på det personelmæssige område og den noget afsides beliggenhed, er i stand til at yde en troværdig indsats for det fælles forsvar.

I foråret 1996 deltog inspektionsskibet VÆDDEREN i CINC-WESTLANT øvelse MARCOT 96. Det var første gang i mange år, at GLK havde mulighed for at lade en underlagt enhed deltage i en øvelse sammen med andre allierede enheder. Øvelsen omfattede de kendte sømilitære discipliner, som inspektionsskibene imidlertid sjældent får indøvet på grund af deres specielle sejladsmonster. Ud over at det var en meget velset afbrydelse i den ofte monotone indsats i det nordatlantiske område, gav øvelsen et meget værdsat professionelt udbytte og var en udmærket måde at vise flaget på i COMCANLANT område. GLK har foreløbigt tilmeldt et inspektionsskib til MARCOT 97, men har måttet tage visse forbehold, da dispositionsplanen og eventuelle pålagte opgaver for 1997 endnu ikke er kendte.

GLK har i en længere årrække ikke deltaget i en Command Post Exercise (CPX) eller anden større øvelse, som involverer vor operationsafdelinge. Kommandoen vurderer derfor, at der efter den store rationalisering på personelsiden i 1995/96 er et voksende behov for at få afprøvet interne procedurer og arbejds-gange i en presset øvelsessituation.

GLK underskrev i 1986 sammen med Færøernes Kommando (FRK) og Island Commander Iceland (ISCOMICELAND) en "Standing Operational Procedure for Cooperation" (SOP COOP GRIF). Denne SOP omhandler følgende emner:

- Samarbejde mellem inspektionsskibe under GLK og FRK operative kontrol og fly under ISCOMICELAND kontrol,
- rapportering af fremmede enheders aktiviteter,
- overvågning med flyvevåbnets Gulfstream,
- søredningstjeneste og
- operative øvelsesprocedurer.
-

SOP COOP GRIF er for øjeblikket under revision og forventes udsendt i ny udgave primo 1997.

I 1988 underskrev GLK, FRK og Den islandske Kystvagt SOP COOP SAGA. En opdateret version er netop under udsendelse. Denne SOP er ikke et NATO dokument, men hører med i billedet af forbindelser til allierede lande. SAGA beskriver procedurer for:

- Udveksling af informationer vedrørende skibs- og flyaktiviteter,
- udveksling af informationer vedrørende fiskeriaktiviteter uden for islandsk, færøsk og grønlandsk fiskerizone,
- samarbejde mellem skibe og helikoptere,

- søredningstjeneste og
- øvelser mellem skibe eller mellem skibe og helikoptere fra
- Den islandske Kystvagt og danske styrker under GLK og FRK operative kontrol.

Begge disse SOP benyttes flittigt af såvel inspektionsskibene som fly under ophold på østkysten til stor gavn for alle involverede parter.

Endelig foregår der daglig udveksling af informationer mellem GLK og allierede kommandoer vedrørende egne, allierede og fremmede militære skibe og fly, aflysning af øvelsesområder etc.

FREMTIDEN

GLK har længe ønsket at opdatere egne operative og logistiske planer, men har ikke haft mulighed for at komme i gang henset til, at overordnede myndigheder ligeledes arbejdede med nye planer. Nu er imidlertid det nationale grundlag klart og NATO grundlaget ligeledes ved at komme på plads med en forventelig snarlig udgivelse af "Regional Planning Guide" og forhåbentlig ligeledes en udgivelse af "Functional Planning Guides" inden for en overskuelig fremtid. GLK har derfor påbegyndt en gennemgribende revision af de operative planer, idet udformningen af Søværnets operative Kommandos "General Operational and Logistic Plan" lægges til grund for GLK nye plan. Det er vigtigt at planen udformes på en måde, så den tager højde for både nationale og allierede planer, og at den samtidigt er opbygget så fleksibelt, at den kan benyttes som grundlag for beslutninger og handlinger i enhver situation, der måtte opstå i en verden, som stadigt forandres. Det er et stort arbejde og forventes først at være klar til godkendelse medio 1997.

AFSLUTNING

Som det fremgår af ovenstående foregår der en livlig aktivitet inden for WESTLANT organisation med det formål at leve op til de nye og forandrede krav til NATO. GLK er med i dette arbejde og profilerer Danmark og danske synspunkter, hvor det overhovedet er muligt ved at vise flaget såvel i egentlig forstand som i overført betydning. Jeg anser det for vigtigt at Kommandoen vedbliver at deltage i den udstrækning ressourcerne tillader, for at sikre at danske ønsker og interesser bliver hørt også inden for WESTLANT og dermed SACLANT område.

FORMANDENS BERETNING

Der har i det 212. forsamlingsår været afholdt 8 møder i København med et gennemsnit på 23 fremmødte, hvilket er en fremgang på gennemsnitlig 3 medlemmer pr. møde set i forhold til det 211. forsamlingsår.

Der har i Frederikshavn været afholdt 4 møder med et gennemsnit på kun 8 fremmødte, hvilket er en tilbagegang på 9 medlemmer pr. møde.

Resultatet i København vurderes tilfredsstillende, og især debataftenen den 4. januar 1996 over emnet "Søofficeren - karriere og holdninger" var et velbesøgt møde med 42 fremmødte og 24 til den efterfølgende middag. Det er min opfattelse, at mere vægt på debatafterner vil kunne trække flere medlemmer til de enkelte møder, selvom et balanceret program med enkelte mere specialiserede foredrag stadig har sin berettigelse.

Hvad angår afdelingen i Frederikshavn (25 medlemmer med adresse i det nordjyske) må jeg med beklagelse konkludere, at mødedeltagelsen i det 212. forsamlingsår ikke var tilfredsstillende. Derfor vil forretningsgangen omkring møderækken i Frederikshavn blive lavet om fra og med det nye forsamlingsår. Det er således hensigten at lade afdelingen i Frederikshavn fortsætte med en kontaktperson, hvilket betyder, at bestyrelsen atter bliver koncentreret i København. Når foredrag eller debatafterner har en naturlig interesse, eller hvis der blandt medlemmer i Frederikshavn ytres ønske om en mødeaften med et specielt emne, vil dette blive planlagt og afviklet i Selskabets regi. Samme model vil være relevant for Århus/Karup området, der har 32 medlemmer med adresse i dette område. Disse kontaktpersoner vil blive offentliggjort snarest.

Der har i det 212. Forsamlingsår ikke været prisopgaver til behandling, og der har ikke været indstillet eller uddelt legater.

Der har ej heller været nogen reaktion fra medlemmer på opfordringen til i Selskabets regi at behandle emnet "Søværnets erfaringer i kystnære operationer" m.h.p. offentliggørelse i Tidsskriftet og evt. i et udenlandsk fagtidsskrift. Jeg mener stadig, at dette er et væsentligt emne, og jeg agter nu at henvende til de enkelte Eskadrechefer og anmode dem om at hjælpe med denne opgave.

Selskabet har nedlagt krans i f.m. markeringen af Slaget på Reden den 2. april, ved Olfert Fischers grav og ved gravstedet for Willemoes på Odden kirkegård den 22. marts. Desuden har Selskabet markeret sin deltagelse med krans i f.m. de 6 medlemmer, der er afgået ved døden i det 212. forsamlingsår.

Indretningen af de nye kontor- og arkiveringslokaler fortsætter under KK Stephen Ditlevsens energiske arbejde. Det er planen at afholde reception i kontorlokalerne i foråret i f.m. en mødeaften.

I det forgangne forsamlingsår har Selskabet fået 18 nye medlemmer og 16 har meldt sig ud, medens 6 er afgået ved døden, hvilket giver en netto afgang på 4 medlemmer. I øvrigt samme netto tal som forrige år. Selskabet har således 421 medlemmer, hvoraf 106 er kontingentfrie.

Bestyrelsen i det 213. forsamlingsår ser ud som flg.:

Formand	OK Per Møller Nielsen
Næstformand	KL Alan Dam
Kasserer	PL Niels Mathiesen
Suppleanter	KL Hans Ole Nielsen PL Søren Nordby

Selskabets embedsmænd er:

<u>Det Stående Udvalg:</u>	VA K.E.J. Borck KA K.H. Winther KD J.F. Evald
<u>Voldgiftsrådet:</u>	KK L.R. Christophersen OK J.C. Hansen OK P.M. Nielsen
<u>Bedømmelsesudvalget:</u>	KD E. Rode KK B. Fabricius KK J.A.M. Ludvigsen
<u>Behandlingsudvalget:</u>	KA P.B. Sørensen KD S. Kirkegaard-Sørensen OK S. Tversted
<u>Redaktionsudvalget:</u>	(se redaktørens beretning)
<u>Revisorer:</u>	OK A.S. Ruth OK P. Starklint OK P.T. Christensen (suppleant)

REDAKTØRENS BERETNING

UDGIVELSER

Der er i perioden produceret 6 numre af tidsskriftet med et samlet sideantal på 400 sider. Dette giver et gennemsnit på 67 sider, hvilket er ca. 10 sider mindre end det foregående år.

REGNSKAB

Tidsskriftets regnskab er beregnet for perioden 1 OKT 1995 til 30 SEP 1996.

Regnskabet balancerer på 161.483 kr. for 6 numre. Dette giver en gennemsnitspris pr. tidsskrift på 26.914 kr. Sidste år (1994/95) var det tilsvarende beløb på 26.946 kr.

Til almindelig orientering kan det oplyses, at trykkeudgifter pr. tidsskrift-nummer - med et oplag på 700 eksemplarer - i gennemsnit er 19.786 kr. (18.372 i 1995). Abonnementsprisen for en årgang på 6 numre er 210 kr., altså 35 kr. pr. nummer.

Som følge af en aggressiv og målrettet annoncekampagne er annonceindtægterne steget væsentligt i forhold til de tidligere år. Således er indtægterne fra annoncer steget fra 14.048 kr. sidste år til 28.184 kr. i år. Det skal dog bemærkes, at der siden FEB 1996 til medio OKT 1996 er solgt annoncer for 42.550 kr., men p.g.a. regnskabsårets skæringsdatoer er dette tal ikke reflekteret fuldt ud i dette års regnskab.

INDHOLD

Stoffet har i det forgangne år fordelt sig således:

Maritim debat:	10%
Sikkerhedspolitik:	11 %
Maritim orientering:	32 %
Maritim teknik:	25 %
Maritim historie:	6 %
Meddelelser:	5 %

Marinens bibliotek:	9 %
Nekrologer:	2 %

Som det fremgår, har der i det forløbne år været lagt nogen vægt på orienterende artikler. Det har især drejet sig om artikler vedr. udvekslingsbesøg i fremmede marinere samt artikler om den unge officers hverdag. Dette er gjort i et forsøg på at få flere unge officerer til at skrive i Tidsskriftet med det sigte at gøre Tidsskriftet mere "levende". Herudover har det været hensigten, at understrege det stigende internationale engagement som marinen gennemlever i disse år.

AFSLUTNING

Tidsskriftets økonomi er i fremgang, men det er stadig nødvendigt med subsidier fra Selskabet. Det er mit mål, at Tidsskriftet inden for en overskuelig fremtid kan hvile i sig selv økonomisk. I den forbindelse skal opmærksomheden henledes på, at abonnementsprisen ikke er steget i adskillige år, hvorfor redaktøren foreslår en abonnementsforhøjelse på 10 kr. pr. nummer gældende fra nr. 1/97 (dette forslag blev vedtaget, red.).

Prisen for et enkelt nummer vil således stige fra 35 kr. til 45 kr., eller fra 210 kr. til 270 kr. for en årgang.

Redaktionsudvalget vil i det kommende forsamlingsår have følgende sammensætning:

Orlogskaptajn G.B.O. Lang (redaktørsuppleant),
Orlogskaptajn J. Leisborch
Orlogskaptajn P. Starklint

Orlogskaptajnerne N.A.K. Olsen, P. Stehr og F. Zachariae udtræder af redaktionsudvalget efter eget ønske. Orlogskaptajn N.C. Wang fortsætter som redaktør.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige tak til redaktionsudvalg, læsere og bidragsydere i det forgangne år. Herudover skal der rettes en særlig tak til Selskabets sekretær KK S.M. Ditlevsen, der har ydet en prisværdig indsats for Tidsskriftet.

(NCW)

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN

FUNDER-RAPPORTEN

I sidste nummer bragte Tidsskriftet en række debatindlæg vedr. den såkaldte Funder-rapport, der indeholder en række forslag til ændringer af officersuddannelsen i handelsflåden. Som opfølgning på disse indlæg vil jeg her kortfattet redegøre for den seneste udvikling på området, sådan som denne er beskrevet i "Søfart" nr. 46 af 15 NOV 1996.

Oplægget (Funder-rapporten, red.) som Søfartsstyrelsen har fremlagt er nu anbefalet af såvel Søfartens Uddannelsesråd som Maskinmestrenes Uddannelsesråd. I begge råd var der stort set tilfredshed med indholdet af oplægget, idet dog Søfartens Uddannelsesråd frygter visse rekrutteringsproblemer i f.m. en syv- til otte-årig uddannelse frem til bestået seniorofficerseksamen.

Der udestår en del arbejde af praktisk art, før de første elever kan påbegyn-
de den nye uddannelse i august 1997. Det er således ikke helt klart, hvor mange skoler der involveres og hvilke. Søfartsstyrelsens Uddannelseskontor mener dog at alt vil være på plads i løbet af de næste 8-9 måneder.

De første officerer med den nye uddannelse ventes at afslutte seniorofficerseksamen i år 2004.

(NCW)

HOTEL JUTLANDIA
FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

NEKROLOG

Direktør, kaptajnløjtnant i Søværnets Reserve, Jørgen Fog-Petersen, født 21/10 1922, søn af politimester S. Fog-Petersen i Nibe, afgik ved døden 25/4 1996 efter kort tids sygdom.

Han var student fra Aalborg Katedralskole i 1941, og søgte - tilskyndet af krigsbegivenhederne - optagelse i Søværnet som frivillig søkadetlærling. I sine gymnasieår var han stærkt engageret i det Konservative Folkepartis ungdomsarbejde og var en bekendt og stor beundrer af partiets førende skikkelse Christmas Møller. Efter sin optagelse på kadetskolen i 1942 markerede han sig som en udtalt kritiker af den danske regerings samarbejdspolitik med den tyske besættelsesmagt, hvilket førte til, at han i juli 1943 - d.v.s. før bruddet med tyskerne 29/8 1943 - skrev sin afskedsansøgning og flygtede til Sverige for at komme i engelsk krigstjeneste. Flugten foregik i en fiskekutter fra Læsø bl.a. sammen med det kommunistiske tidligere folketingsmedlem Alvilda Larsen, som beredvilligt delte sine penge med ham.

Fog-Petersens stærke ønske om at komme i engelsk krigstjeneste for aktivt at bekæmpe Nazityskland måtte imidlertid opgives, ligesom for de øvrige søkadetter, som flygtede til Sverige, og under resten af krigen var det i den Danske Brigade og Flotille, at han kom til at gøre en indsats.

Han afsluttede sin officersuddannelse på Søofficersskolen i 1946, og kom derefter til tjeneste i minestrygere og patruljefartøjer, afbrudt af tjeneste ved eksercerskolen for grunduddannelse af søkadetlærlinge og værnepligtige.

I 1949 fik han - efter at være påbegyndt et jura studium ved Københavns Universitet - ansøgt afsked fra linien og blev ansat i Søværnets Reserve. Han fik derefter ansættelse i Det Forenede Dampskibsselskab (DFDS) som styrmand i oversøisk fart. Efter afsluttet juridisk embedseksamen i 1953 blev han ansat som fuldmægtig i DFDS og avancerede her gennem stillingerne som prokurist og underdirektør til direktørstillingen i tiden 1963-69.

Fog-Petersen var i sine DFDS år en af initiativtagerne til oprettelsen af den nye private færgerute MOLS-linien og fulgte herunder opførelsen af de nye færgehavne på Odden og ved Æbeltoft. Efter DFDS sammenslutning med Lauritzen koncernen tog han sin afsked fra det gamle dampskibsselskab og blev i 1970 direktør for Den Kongelige Porcelainsfabrik, en stilling han bevarede til han trak sig tilbage til privatlivet i 1986. Hans civile lederstillinger skabte ham mange indflydelsesrige kontakter og tillidshverv og tillige en stor vennekreds.

I 1957 var Fog-Peteren blevet forfremmet til kaptajnløjtnant i Søværnets Reserve og havde i mange år som reserveofficer rådighedstjeneste i forskellige stabe i ud- og indland under de større NATO øvelser. Han følte sig i sit civile liv fortsat knyttet til Søværnet og var stolt af at have fået sin uddannelse her i nogle

krævende år under krigen og ved Flådens genopbygning i de første år efter freden i 1945. Han bevarede hele livet igennem en nær kontakt med mange af sine søofficers kolleger.

Han blev bisat fra Taarbæk Kirke den 30/4 1996 og efterlader sig hustru og to voksne børn.

(1617)

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER I JUL/AUG 1996

ADMINISTRATION, ORGANISATION m.v.

Information om tjänst och fritid vid Kustflottan. Stockholm 1974. 36 s. ill.

Nöldeke, H. & V. Hartmann: Der Sanitätsdienst in der deutschen U-Boot-Waffe und bei dem Kleinkampfverbänden. Geschichte der deutschen U-Boot-Medizin. Hamburg 1996. 280 s. ill. index. bibl.

Petersen, C.P.N.: Den Danske Medicinallovgivning. 2. Del, bd. 1 & 2. Kbh. 1834 & 1836. 580 + 626 s. index.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 4: Cancan-Daoguang. Kbh. 1996. 648 s. ill. Ej til Udlån.

HISTORIE

Bénichon, Marcel (ed.): Les Cahiers de Montpellier. Serie: Histoire et Défence. Montpellier 1990. 127 s. ill.

Danielsson, Arne: 1676 års Dannebrog på Kärnan i Hälsingborg. Stockholm 1968. 22 s. ill.

Hansen, Jan Ingar: "På oprørt hav". 175 år med Marinemusikken. Jubileumsskrift for Marinemusikken 1820-1995. Horten 1995. 110 s. ill. bibl.

King, Irving H.: The Coast Guard under Sail. The U.S. Revenue Cutter Service, 1789-1865. Annapolis 1989. 233 s. ill. index. bibl.

Lund, Niels: Lid, Leding og Landeværn. Hær og samfund i Danmark i ældre middelalder. Roskilde 1996. 330 s. ill. index. bibl.

Marley, David F.: Pirates. Adventures of the High Seas. London 1995. 160 s. ill. index. bibl.

Murfett, Malcolm H.: Hostage on the Yangtze. Britain, China, and the Amethyst Crisis of 1949. Annapolis 1991. 313 s. ill. kort. index. bibl.

O'Donnel, Hugo & Duque de Estrada: La Fuerza de Desembarco de la Gran Armada contra Inglaterra (1588). Su Origen, Organizacion y Vicisitudes. Madrid 1989. 448 s. ill. kort. index. bibl.

Peter, Jean: L'Artilerie et les fonderies de la Marin sous Louis XIV. Paris 1995. 213 s. ill. index. bibl.

Peter, Jean: Vauban et Toulon. Histoire de la construction d'un pert-arsenal sous Louis XIV. Paris 1994. 326 s. ill. index. bibl.

Rønning, Anne Holden m.fl.: Glimt fra Ramsunds historie. Ramsund 1995. ill. bibl.

Stevnsfort. u.st. 1978. 8 s. ill.

Suid, Lawrence: Sailing on the Silver Screen. Hollywood and the U.S. Navy. Annapolis 1996. 307 s. index. bibl.

Vejnavne på Holmen. Indstilling af 18. april 1996 til Vejnavnenævnet om navngivning af veje på Holmen. Kbh. 1996. 7 s. kort.

Vistica, Gregory L.: Fall from Glory. The man who sank the U.S. Navy. New York 1995. 447 s. ill. index.

Water, F. van de: The Captain Called it Mutiny. New York 1954. 236 s. bibl.

KRIGSHISTORIE

Black, Jeremy: Cambridge Illustrated Atlas of Warfare. Renaissance to Revolution, 1492-1792. Cambridge 1996. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Bunker, John: Heroes in Dungarees. The Story of the American Merchant Marine in World War II. Annapolis 1995. 369 s. ill. index. bibl.

Feuer, A.B.: The Spanish-American War at Sea. Naval Actions in the Atlantic. Westport 1995. 225 s. ill. index. bibl.

Gardner, W.J.R.: Anti-Submarine Warfare. Serie: Brassey's Sea Power, Vol. 11. London 1996. 160 s. ill. index.

The German Raid on Scarborough, December 16th, 1914. London 1936. 28 s. ill.

Grainger, John D. (ed.): The Royal Navy in the River Plate, 1806-1807. Serie: Navy Records Society, Vol. 135. Aldershot 1996. 384 s. kort. index. bibl.

Hadley, Michael & Roger Sarty: Tin-Pots and Pirate Ships. Canadian Naval Forces and German Sea Raiders 1880-1918. Montreal 1991. 391 s. ill. index. bibl.

Hearn, Chester G.: Admiral David Dixon Porter. The Civil War Years. Annapolis 1996. 578 s. ill. kort. index. bibl.

Hong, Nathaniel: Sparks of Resistance. The Illegal Press in German-Occupied Denmark April 1940 - August 1943. Odense 1996. 308 s. ill. index. bibl.

Hooper, Nicholas: Cambridge Illustrated Atlas of Warfare. The Middle Ages, 768-1497. Cambridge 1996. 132 s. ill. kort. index. bibl.

Jensen, Ole Lisberg: Kampen mod linjeskibet AFRIKA syd for Dragør i oktober 1814. Kbh. 1996. 9 s. bibl.

Kemp, Paul: A Pictorial History of the Sea War, 1939-1945. London 1995. 192 s. ill.

Lozano, Fernando Riano: Los Medios Navales de Aléjandra Farnesio (1587-1588). Madrid 1989. 339 s. ill. index. bibl.

Lyon, David: The Age of Nelson. Serie: Battles in Close-up. Shepperton 1996. 192 s. ill. index.

Masson, Phillippe: *La Marine Francaise et la Guerre 1939- 1945. Cartes et tableaux.* u.st. 1991. 540 s. bibl.

Moeser, Robert D.: *U.S. Navy: Vietnam.* Annapolis 1969. 248 s. ill.

Parkin, Robert S.: *Blood on the Sea. American Destroyers Lost in World War II.* New York 1996. 360 s. ill. index. bibl.

Piekalkiewicz, Janucz: *Sea War 1939-1945.* Poole 1987. 353 s. ill. kort. index.

Rivas, Manuel Garcia: *Los Tercios de la Gran Armada (1587- 1588).* Madrid 1989. 321 s. ill. kort. index. bibl.

Sasbye, Kjeld Mahler: *Operation Carthage. Mosquito-Angrebet på Shellhuset.* Skagen 1994. 424 s. ill. bibl.

Sears, Stephen W.: *The Civil War.* Boston 1991. 244 s.

Sears, Stephen W.: *To the Gates of Richmond. The Peninsula Campaign.* New York 1992. 468 s. ill. kort. index. bibl.

Sears, Stephen W.(ed.): *Eyewitness to World War II.* Boston 1991. 308 s.

Sears, Stephen W. (ed.): *World War II.* Boston 1991. 280 s.

Shomette, Donald G. & Robert D. Harlach: *Raid on America. The Dutch Naval Campaign of 1672-1674.* London 1988. 386 s. ill. kort. index. bibl.

Soto, Jose Luis Casado: *Los Barcos Espanoles del Siglo XVI y la Gran Armada de 1588.* Madrid 1988. 406 s. ill. kort. bibl.

Sterling, Forest J.: *Wake of Wahoo.* Philadelphia 1960. 210 s. ill.

Tent, James Foster: *E-Boat Alert. Defending the Normandy Invasion Fleet.* Annapolis 1996. 286 s. ill. index. bibl.

Zimmerman, David: *The Great Naval Battle of Ottawa.* Toronto 1989. 209 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Bartlett, Merrill L.: *Lejeune. A Warrior's Life 1867-1942*. Columbia 1991. 214 s. ill. kort. index.

Beatty, Charles: *Our Admiral. A Biography of Admiral of the Fleet Earl Beatty*. London 1980. 211 s. ill. index. bibl.

Bertrand, Michel: *Suffren 1729-1788. De Saint-Tropez aux Indes*. Paris 1991. 334 s. ill. bibl.

Busch, Rainer & Hans-Joachim Röhl: *Der U-Boot-Krieg 1939- 1945. Die deutschen U-Boot-Kommandanten*. Hamburg 1996. 344 s. ill. index.

Chapmann, Paul H.: *Discovering Columbus*. Columbus 1992. 265 s. ill. kort. index. bibl.

Falk, Edwin A.: *Fighting Bob Evans*. New York 1969. 495 s. ill. index.

Hansen, Heine O.: *En Troense-dreng fortæller*. Kbh. 1975. 126 s. ill.

Juncker, Jutta: *Værnepligt*. Odense 1995. 85 s. ill. index.

Keble Chatterton, E.: *Amazing Adventure. A Thrilling Naval Biography*. London 1936. 285 s. ill. index.

LeBlanc, Patricia E. Gallagher: *From tropical white to battleship grey*. Ottawa 1988. 267 s. ill. bibl.

Simpson, B. Mitchell: *Admiral Harold R. Stark. Architect of Victory, 1939-1945*. Columbia 1989. 326 s. ill. index. bibl.

POLITIK & EFTERRETNINGSVÆSEN.

Black, Jeremy & Philip Woodfine (eds.): *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*. London 1988. 273 s. index. bibl.

Coogan, John W.: The End of Neutrality. The United States, Britain, and Maritime Rights, 1899-1915. Ithaca 1981. 284 s. index. bibl.

The Fundamentals of British Maritime Doctrine. London 1995. 255 s. ill. index. bibl.

Harris, Robert: Enigma. Kbh. 1996. 340 s.

Herborg, Mette & Per Michaelsen: STASI og Danmark. Kbh. 1996. 272 s. ill. index.

Kühl, Jørgen (red.): Mindretalspolitik. Kbh. 1996. 450 s. kort. bibl.

Meconis, Charles A.: U.S.-Russian Naval Cooperation. Westport 1996. 172 s. index. bibl.

Sejr, Arne: En kamp for frihed. Studenternes Efterretningstjeneste 1940-45. Kbh. 1995. 306 s. ill. index.

Syropoulos, Evangelos: The Greek Military (1909-1941) and the Greek Mutinies in the Middle East (1941-1944). Serie: East European Monographs, No. CCCXL. New York 1993. 480 s.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer, Siegfried: Die deutsche Marine vor Jahrhundertwende. Serie: Marine-Arsenal. Sonderheft 12. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill. bibl.

Brown, D.K. (ed.): The Design and Construction of British Warships 1939-1945. The Official Record. Vol. 1: Major Surface Vessels. Vol. 2: Submarines, Escorts and Coastal Forces. Vol. 3: Landing Craft and Auxiliary Vessels. London 1995 & 1996. 159, 158 & 168 s. ill. index.

Busch, Peter von: Jarramas. (Engelsk og tysk tekst). Karlskrona 1981. 7 s. ill. bibl.

Bögh, J. (red.): British, German and American warship construction during the Great War 1914-1918. Scrap- og notesbog, u.st. u.år. 264 s. ill. index. Ej til Udlån.

Carse, Robert: *The Twilight of Sailing Ships*. London 1966. 206 s. ill.

Chant, Christopher: *Tall Ships*. London 1984. 64 s. ill.

Conway's *All the World's Fighting Ships, 1947-1995*. Annapolis 1995. 675 s. ill. index.

Critchley, Mike: *British Warships and Auxiliaries 1987/88*. Liskeard 1986. 112 s. ill.

The Cunard Turbine-Driven Quadruple-Screw Atlantic Liner LUSITANIA. Constructed and Engined by Messrs. John Brown and Co., Ltd., Sheffield and Clyde Bank. Wellingsborough 1986. 62 s. + 58 Plates. ill.

Dittmar, F.J. & J.J. Colledge: *British Warships 1914-1919*. London 1972. 336 s. ill.

Engelske Krigsskibe. Billedmapper. 3 bd. u.st. u.år. løsblade. ill. Ej til Udlån.

Patruljefartøjet FLYVEFISKEN. Standard Flex 300. u.st. 1987. 16 s. ill.

Giggall, Kenneth: *Classic Sailing Ships*. Exeter 1988. 128 s. ill. index. bibl.

Patruljefartøjet GRIBBEN. Standard Flex 300. u.st. u.år. 12 s. ill.

Patruljefartøjet HAVKATTEN. Standard Flex 300. u.st. 1990. 16 s. ill.

Hümmelchen, Gerhard: *Die deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg*. Hamburg 1996. 257 s. ill. index. bibl.

Inspektionsskibseskadren. Kbh. 1991. 14 s. ill. kort.

Jane's Fighting Ships 1996-97. Coulsdon 1996. 902 s. ill. index.

Jørgensen, P. Fischer: *Fra britisk orlogsbrig til bornholmsk robbefanger*. Uddrag af: *Bornholmske Samlinger*, III rk., bd. 1. u.st. 1987. s. 9-42. bibl.

Kemp, Paul: *Underwater Warriors*. London 1996. 256 s. ill. index. bibl.

Marine Nationale. u.st. 1987. 128 s. ill.

Morin, Arkadi & Nikolai Valujew: Sowjetische Flugzeugträger. Geheim 1910-1995. Berlin 1996. 144 s. ill. index. bibl.

Korvetten NIELS JUEL. F 354. u.st. 1980. 3 s. ill.

Petit, Jaques-Guy m.fl.: Histoire des Galères, Pagnes et Prisons XIIIe-XXe Siècles. Toulouse 1991. 368 s. ill. index. bibl.

Shipborne Naval Aircraft. Serie: Special Report Summary 1996. Coulsdon 1996. 40 s. ill. index.

Tanner, Jane: The USS Saratoga. Remembering One of America's Great Aircraft Carriers, 1956-1994. Atlanta 1994. 132 s. ill. index.

Torpedobådene af Dragen-klassen 1930-45. Udklipmappe. u.st. 1930-45. Løsblade. ill. Ej til Udlån.

Whitley, M.J.: Cruisers of the World. An International Encyclopedia. London 1995. 288 s. ill. index. bibl.

SØMANDSKAB, BJÆRGNINGSVÆSEN m.v.

Gyldenkerne, Kjeld & Per Barner Darnell: Dansk Astronomi gennem firehundrede år. Bd. 1-3. Kbh. 1990. 621 s. ill. index. bibl.

Jakobsen, Bente: Stednavne i havet omkring Bornholm. Uddrag af: Bornholmske Samlinger, III rk., bd. I. u.st. 1987. upag. kort.

Juul, Carl: Strandinger og forlis ud for Als, Helberskov og Alsodde samt beretning om sømænd og skibe på Mariager Fjord i gamle dage. Aalborg 1974. 20 s. ill.

Krange, Erling: Fra marinedykkingens historie i Norge. Kristiansand 1994. 221 s. ill. bibl.

Salecker, Gene E.: Disaster on the Mississippi. The SULTANA Explosion, April 27, 1865. Annapolis 1996. 349 s. ill. index. bibl.

GF-FORSIKRING A/S

Bilforsikring

Du passer godt på dig selv og din bil.

Du ved det gøres godt med en kombineret ansvars- og kaskoforsikring.

Men ved du, hvor billigt det kan gøres?

GF-BILFORSIKRING

med fuld friskadedækning, kun
3 præmietrin og 1.020 kr. i selvrisiko.

Præmie for personbil 800-999 kg.
ved 8 års skadefri kørsel:

kun kr. 3.022,-
om året altså!

(Dog **kr. 3.529,-** i Nordsjælland,- Roskilde,-
Køge,- Odense,- Esbjerg,- Vejle,- Århus,-
Randers,- og Ålborgområderne.

Kr. 3.822,- i Storkøbenhavn).

Ring til os, og vi sender GF-FORSIKRING's
gratis informationshæfte. I hæftet beskrives
vilkår og priser på bilforsikring og andre
forsikringer, familien kan have brug for.



Forsikringsklubben for Officerer i Forsvaret

Formand Willy Enemark,
Telefon 39 61 17 21,
Klubadresse: Fiskebækvej 51,
3500 Værløse, tlf. 42 48 12 38



GF-FORSIKRING – værd at vælge!

Villiers, John: Posted Missing. The Story of Ships Lost without Trace in Recent Years. New York 1974. 310 s. ill. kort. index.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Gregory, Shaun R.: Nuclear Command and Control in NATO. Nuclear Weapons, Operations and Strategy of Flexible Response. London 1996. 251 s. ill. kort. index. bibl.

Jane's Underwater Warfare Systems, 1996/97. Coulsdon 1996. 487 s. ill. index. Ej til Udlån.

Nakata, Tadao & Thomas B. Nelson: Imperial Japanese Army and Navy Uniforms & Equipments, (Japansk tekst m. engelsk resumé). 3.rev.ed. Alexandria 1995. 325 s. ill.

SØREJSER

Bockstone, John: Arctic Passages. A Unique Small-Boat Journey through the Great Northern Waterway. New York 1991. 256 s. ill. kort. index.

Morison, Samuel E.: The European Discovery of America. The Northern Voyages A.D. 500-1600. New York 1971. 712 s. ill. kort. index.

Morison, Samuel E.: The European Discovery of America. The Southern Voyages A.D. 1492-1616. New York 1974. 758 s. ill. kort. index. bibl.

Nielsen, S. Chr. Jul: Med "Valkyrien" i Vestindien. Uddrag af: Dansk Vestindisk Selskabs Tidsskrift nr. 3/1987. u.st. 1987. 59 s. ill.

Wilson, Ian: The Columbus Myth. Did men of Bristol reach America before Columbus? London 1991. 240 s. ill. kort. index. bibl.

TIDSSKRIFTER

Maritime Motiver, nr. 67/1996 f.f. Den Maritime Frimærkeklub, Kbh. 1996. ill.

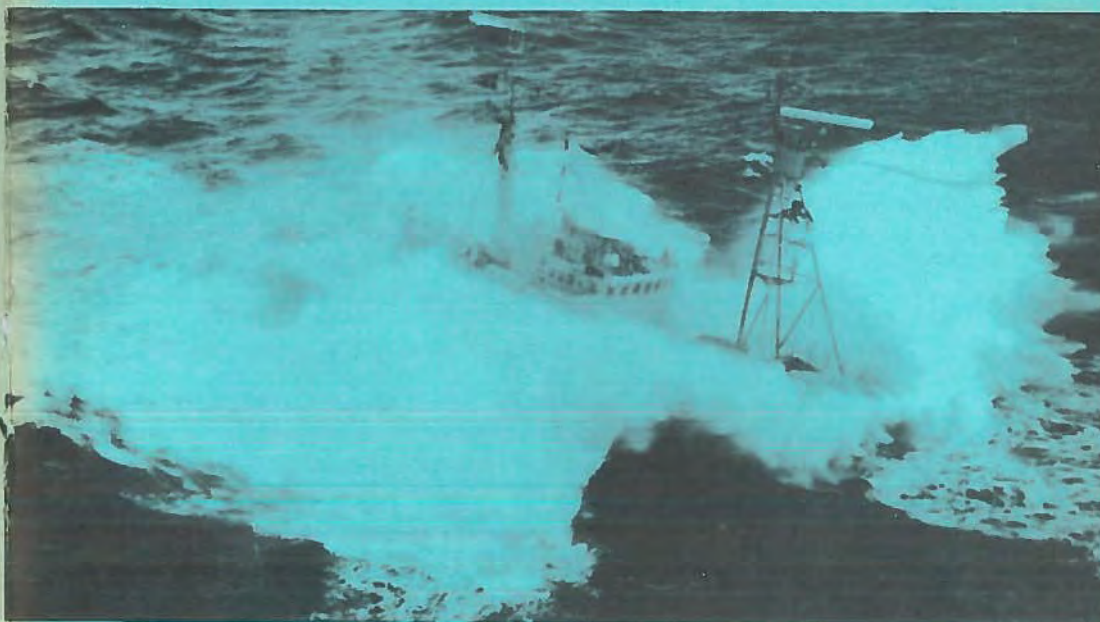
01179 KHC 503 000
SØFARTENS BIBLIOTEK
BLEGDAMSVEJ 114
2100 KØBENHAVN Ø

0000383

Tidsskrift for Søværnen

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Redaktør:
Orlogskaptajn N.C. Wang



Nr. 6 - 1996

167. ÅRGANG

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.forsvaret-sos.dk/Tfs/Tfs.htm

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Korvetten OLFERT FISCHER
Flådestation Korsør
Sylowsvej
4220 Korsør
Telefon 58 30 85 24
E-mail: Nils_Wang@dk-online.dk

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Ditlevsen
Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K
Telefon 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Inspektionskutter i hård sø.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler kan indsendes til redaktøren på diskette (MS WORD, WORD PERFECT eller DSI-SYS) eller via E-mail. Indlæg til Tfs nr. 1/1997 bedes indsendes inden 10 MAR 1997.

TERMA Elektronik AS



TACTICS C3 and Fire Control System for Submarines



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

TERMA Elektronik AS

Hovmarken 4, DK-8520 Lysstrup

Telephone +45 86 22 20 00 • Telefax +45 86 22 27 99

uni-safe

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



Tlf. 31 58 16 15 SAFETY AT SEA

HEMPEL

Kvalitet og service

Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.

HEMPEL's
specialuddannede
coating advisers vil med
råd og erfaring sikre,
at resultatet har samme
høje kvalitet
som vore produkter.



J.C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK A/S • Tlf: 45 93 38 00 • Fax: 45 88 55 18

INDHOLD

DEN MARITIME INDSATS I NORDATLANTEN.....	314
Af kaptajnløjtnant H.O. Nielsen	
LOGISTIK TIL SØVÆRNETS SKIBE.....	330
Af kommandørkaptajn P. Tidemand	
FÆRØERNES KOMMANDO OG NATO.....	338
Af kommandør J. Dinesen	
MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....	346
VÆRNEPLIGT OG SØVÆRNET.....	347
Af kommandørkaptajn B. Fabricius	
GENEREL ORIENTERING.....	362
BOGANMELDELSE.....	363
MARINENS BIBLIOTEK.....	365

MARINENS BIBLIOTEK

VEJ 20, BYGNING 37
HOLMEN
1433 KØBENHAVN K
TELEFON: 31 54 73 82
TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER
HVERDAGE 9-15
TIRSDAGE 9-18

Forfatteren har gennem mange års tjeneste i 1. eskadre tilbragt størstedelen af karrieren i Nordatlanten. De seneste 3 år som kutterchef på inspektionskutteren TULUGAQ i grønlandske farvande.

DEN MARITIME INDSATS I NORDATLANTEN

Af

kaptajnløjtnant Hans Ole Nielsen

INDLEDNING

Søværnet er pålagt at udføre suverænitetshævdelse og myndighedsudøvelse i danske, grønlandske og færøske farvande. I Nordatlanten løses opgaven ved inspektionstjeneste, hvor et antal inspektionsskibe og inspektionsskuttere året rundt er udstationeret omkring Færøerne samt ved Grønlands øst- og vestkyst.

Tilstedeværelsen på og overvågningen af territoriet danner tillige grundlag for løsning af en række andre opgaver, som omfatter eftersøgnings- og redningstjeneste, fiskerikontrol, isrekognosering, forureningsbekæmpelse, søopmåling samt stationstjeneste herunder patientevakuering, isbrydning, bjærgnings- og bugsertjeneste, ammunitionsuskadeliggørelse, transport af materiel og passagerer samt assistance til andre offentlige grønlandske-, færøske- og danske myndigheder.

BAGGRUND

I 1587 afsejlede de første danske orlogsfartøjer på fiskeri-inspektion for "at varetage statens interesser på kongens strømme". Herved blev fiskeriinspektionen metoden, hvormed Danmark for første gang udførte egentlig suverænitetshævdelse søværts, uden at der var tale om egentlige krigshandlinger. Det blev senere folkeretslig anerkendt, at en stats overhøjhedsret kun trovær-

digt kan hævdes søværts gennem tilstedeværelse på og overvågning af såvel territorialfarvandet som de tilstødende havområder.

Fra den søværts suverænitetshævdelse ved udførelse af fiskeriinspektion blev påbegyndt og indtil 1977 bestod opgaven primært i at præstere tilstedeværelse på og overvågning af området, og i relation til fiskeriet, at konstatere eventuelle krænkelse af fiskeriterritoriet med deraf følgende opbringelse og forlægning til København subsidiært afvisning. Fiskeriterritoriet i Nordatlanten blev første gang lovmæssigt afgrænset i 1872. Senere i 1901 blev fiskeriterritoriet udvidet til 3 sømil og i 1964 til 12 sømil, men hovedopgaven var - på trods af en krybende jurisdiktion på området udenfor territorialfarvandet - stadig at hævde dansk suverænitet gennem tilstedeværelse. Først i 1977 skete der betydelige ændringer, idet fiskeriterritoriet dels blev udvidet til 200 sømil, og dels blev det pålagt fiskeriinspektionsenhederne at udføre tekniske kontrolforanstaltninger som f.eks. maskemålinger, lastberegninger, rapporterings- og arts kontrol. Tilførelsen af disse opgaver bevirkede en øget belastning af såvel besætninger som materiel.

Indsatsen kulminerede i 1991, hvor fiskeriaktiviteterne samtidigt stagne og fangstmængderne faldt. De faldende fangstmængder ville under normale omstændigheder have fristet til et øget antal ulovligheder, men den målrettede indsats på fiskerikontrolområdet bevirkede, at antallet af konstaterede lovovertrædelser forblev faldende.

Uagtet at hovedopgaven stadig er og principielt altid har været suverænitetshævdelse, så er fiskerikontrol og -inspektions opgaven, således over en kort årrække blevet væsentligt udvidet fra primært at være udførelse af overvågning og søredning til at være en opgave, hvor det endvidere handlede om at beskytte havenes ressourcer mod udnyttelse ud over det biologisk forsvarlige niveau.

GRUNDLAG

Grundlaget for søværnets indsats i Nordatlanten er dels det lovmæssige, og dels et antal bi- og multilaterale aftaler samt diverse betænkninger og et delkoncept.

Det lovmæssige grundlag

Forsvarets formål, opgaver og organisation mv. fremgår af Lov nr. 909 af 8. december 1993. Af lovens § 1, stk. 2 fremgår, at forsvaret bl.a. har til formål

"at hævde Danmarks suverænitet og sikre landets fortsatte eksistens og integritet".

Suveræniteten hævdes søværts ved, at søværnet producerer tilstedeværelse på og overvågning af søterritoriet. Søterritoriet består af såvel det indre som det ydre territorialfarvand omkring Danmark, Færøerne og Grønland.

Af bemærkningerne til Lov nr. 909 fremgår det endvidere, at forsvaret bl.a. skal "deltage i myndighedsudøvelse i områder under dansk jurisdiktion".

Myndighedsudøvelse udføres søværts ved, at bl.a. søværnet, qua tilstedeværelse på og overvågning af havområder under dansk jurisdiktionskompetance, observerer og kontrollerer at gældende love og forordninger overholdes. Havområder under dansk jurisdiktionskompetance omfatter udover territorialfarvandet og dets tilstødende zoner, som f.eks. toldzoner og emigrationszoner, også fiskeriterritoriet, kontinentalsokkelen samt de økonomiske zoner omkring Danmark, Færøerne og Grønland.

Skibschefen skal være tildelt politimyndighed i fuld udstrækning for at kunne gennemføre myndighedsudøvelsen, og håndhævelse af jurisdiktionskompetancen kan udelukkende udføres af søofficerer, som har kendskab til de love og bestemmelser, på hvilke grundlag politimyndigheden udøves.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til Lov nr. 909, at forsvaret skal "yde hjælp til den civile del af samfundet".

Denne "hjælp" eller assistance til den civile del af samfundet ydes primært qua tilstedeværelse samt indgåede overenskomster og omfatter eftersøgnings- og redningstjeneste, isrekognosering, forureningsbekæmpelse, søopmåling samt stationstjeneste herunder patientevakuering, isbrydning, bjærgnings- og bugsertjeneste, ammunitionsuskadeliggørelse, transport af materiel og passagerer samt assistance til andre offentlige grønlandske-, færøske- og danske myndigheder.

Forsvarskommissionen af 1988

Beretning fra Forsvarskommissionen af 1988 anfører bl.a. at "Kommissionen er i den forbindelse opmærksom på, at Danmark alene på grund af sin geografiske konfiguration som et ørige under alle forhold vil have visse maritime, statslige opgaver. Til dette kommer opgaver ved de nordatlantiske rigsdele. Af denne årsag påhviler det Danmark som suveræn nation at opretholde en maritim struktur, der som minimum kan overvåge søterritoriet og hævde suveræniteten. Rigsfællesskabet tillægger yderligere Danmark ansvar for udenrigs- og sikkerhedspolitik for Grønland og Færøerne, hvorfor der under alle forhold må være ressourcer til en afpasset dansk maritim tilstedeværelse også ved Grønland og Færøerne...".

Aftale af 8 december 1995 om forsvarets ordning 1995-1999

Aftalen omtaler ikke specifikt opgaverne i Nordatlanten, men i relation til de civile fredstidsopgaver anføres det, at "Der ydes kompensation efter hidtidige principper for forsvarets deltagelse i forureningsbekæmpelse og lignende ikke militære opgaver".

Det fremgår endvidere, at skibe fra Erhvervsministeriet samt Miljø- og Energiministeriet overføres til Forsvarsministeriet (FMN), som hermed overtager driftsansvaret for maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse samt ismeldingstjenesten og isbrydningstjenesten, herunder isbryderne. Isbryderne indplaceres organisatorisk i søværnet.

Yderligere anføres det at "Forsvaret yder bistand til afhjælpning af....miljømæssige katastrofer i udlandet. Grundlæggende for sådan en bistand er, at hensynet til de primære militære opgaver og forsvarets andre opgaver skal tillade bistanden...".

Aftalen anfører i relation til de civile fredstidsopgaver, at der skal anskaffes to forureningsbekæmpelsesmoduler i perioden.

Af bilag 2 til Aftalen fremgår det bl.a. at "Dansk sømilitært bidrag til NATOs Hurtige Reaktionsstyrker består af enheder til Multinational Maritime Forces og enheder til Area Forces. Til de Hurtige Reaktionsstyrker i Area Forces tilmeldes.....2 inspektionsskibe og 2 inspektionskuttere.

Miljømæssige forpligtigelser

Danmark og Canada indgik i 1983 en aftale om samarbejde vedrørende havmiljøet specielt i farvandet mellem Canada og Grønland. I fortsættelse af aftalen forpligtigede forsvaret sig til at varetage overvågning af det grønlandske havområde for konstatering af og rapportering af forureningssituationer. Endvidere fremgår det af "Rapport om hel eller delvis overførelse af ansvaret for maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse til Forsvarsministeriet" af 19 OKT 1995, at FMN må overtage bl.a. opgaverne jf. tekstanmærkning nr. 50 til finanslovens §23 stk. 1 "Miljøministeren bemyndiges til i tilfælde af omfattende forurening af danske og tilstødende farvande samt farvande ved Grønland med olie og kemikalier at afholde alle fornødne udgifter til bekæmpelse heraf på havet og i de tilgrænsende strande og kyster", samt §23 stk.2 " Miljøministeren bemyndiges til at afholde alle fornødne udgifter ved ydelse af bistand til olie- og forureningsbekæmpelse på havet efter

anmodning fra andre lande, med hvilke der måtte være undgået aftaler om gensidig bistand.”.

Ved kgl. anordning blev miljøbeskyttelsesloven i 1983 sat i kraft på Færøerne. Kontrollen med lovens overholdelse er et særanliggende for Færøernes Landsstyre; men forsvarrets enheder deltager i overvågningen af havmiljøet og ved konstatering af overtrædelser rapporteres dette til Landsstyret.

Der findes p.t. ikke midler til opsamling eller uskadeliggørelse af olieforurening (uden for havnene) i Grønland eller Færøerne på trods af en intensive olieefterforskning og efterfølgende udsigt til olieudvinding.

Betænkning vedrørende fiskeriinspektionens fremtid

Betænkningen fokuserer på fiskeriinspektion generelt og der anføres følgende:

- "Det forudses, at de maritime opgaver ved Grønland og Færøerne vokser. Indsatsen forudsætter 5 inspektionsskibe og 5 inspektionskuttere, og der er på ingen måde grundlag for en reduktion",
- "der må forudses øgede opgaver hvad angår stationstjeneste, forureningsbekæmpelse og eftersøgnings- og redningstjeneste (specielt i forbindelse med et stærkt øgende antal lystfartøjer på Grønland)",
- "fiskeriinspektion med kontrolbesøg er det primære, og denne opgave udføres overalt på territoriet, af både inspektionsskibe og -kuttere".

Delkoncept, de maritime opgaver ved Færøerne og Grønland 1982

Delkonceptet anfører, at indsatsen som minimum forudsætter 5 inspektionsskibe og 7 mindre enheder (heraf 2 færøske). Delkonceptet opstiller krav til enhederne for at kunne operere i miljøet, og anfører hvilke opgaver de skal kunne løse. Disse omfatter bl.a. :

- "At de skal være indrettede til at operere i det færøske og grønlandske miljø, herunder være meget sødygtige, isforstærkede og kunne tåle overisning",
- "at de skal være stabile platforme og udføre overvågning i hårdt vejr, samt overføre kontrolhold i forholdsvis hårdt vejr",

- "at de skal have reservedelskapacitet, og en udholdenhed på 4 uger",
- "at de udover fiskeriinspektionsopgaver skal kunne udføre overvågning, herunder konstatere og afvise krænkelse",
- "at de skal yde assistance i form af førstehjælp, brandslukning, dykkerhjælp og bugsering, samt at de i begrænset omfang kan deltage i kontrol, sporing og bekæmpelse af forurening", og
- "at de skal være billige i anskaffelse og drift, herunder hvad angår personale".

UDVIKLINGSMÆSSIGE TENDENSER I OPERATIONSOMRÅDET

Udviklingstendenser i Grønland

Politiske forhold

1. maj 1979 trådte Loven om Hjemmestyre i kraft. Efter loven udgør Grønland et særligt folkesamfund inden for det danske rige. Befolkningen vælger et landsting, der igen vælger et landsstyre, en slags regering, der skal styre landet efter de love, landstinget vedtager. Samfundets anliggender deles i to områder. Det første er de ting, som landsstyret selv har ansvaret for, f.eks. skolevæsenet, socialvæsenet og erhvervene. Det andet er dem, der styres i fællesskab gennem den danske regering, f.eks. domstole, forsvar og udenrigspolitik. Landet blev, efter folkeafstemning, udmeldt af EF 1. JAN 1985. De mistede EF-tilskud er erstattet med direkte EF-betaling for fortsatte fiskekvoter ved Grønland.

Udenrigspolitikken er et rigsanliggende. Dette medfører, at landet er med i NATO-samarbejdet og huser Thulebasen samt andre amerikanske installationer. Der er oprettet et fast udenrigspolitisk udvalg og man deltager selv i mange for Grønland relevante forhandlinger.

Landet adskiller sig på tre punkter fra Danmark :

- Der er ingen privat ejendomsret til jord.
- De fleste produktionsanlæg er på det offentlige hænder.
- Det er trods landets geografiske størrelse et minisamfund - den største by, hovedstaden Nuuk, har kun 15.000 indbyggere.

I Grønland findes i hovedsagen 3 politiske partier. Siumut (kan i hovedtræk sammenlignes med Socialdemokratiet), Atassut (borgerligt liberalt parti) og Inuit Ataqatigiit(IA) (venstrefløjsparti). Siden hjemmestyrets indførelse har regeringsmagten været i hænderne på Siumut, der har haft IA som det parlamentariske grundlag indtil 1995, hvor IA blev skiftet ud med Atassut.

Befolkningsudviklingen

I 1950erne var der omkring 35.000 mennesker (født i landet), hvoraf ca. 11.000 boede i bygder. I 1996 er der ca. 56.000 indbyggere, heraf 10.000 der er født uden for Grønland. Der bor fortsat omkring 11.000 mennesker i bygder. Befolkningstallet er siden 1970erne vokset med ca. 600 personer om året og alt tyder på, at denne tilvækst vil fortsætte. Antallet af indbyggere født uden for Grønland vil i takt med hjemmestyrets overtagelse af flere og flere områder alt andet lige falde.

Råstofressourcer, herunder olie, mineraler m.v.

Bortset fra kryolitminen i Ivigtut, der nu er tømt, har det især været bly- og zinkminen ved Marmorilik i Umanakfjorden, der har givet indtægter gennem de senere år, indtil den standsede sin virksomhed i 1990. Der er dog mange undersøgelser, der tyder på store gas og olieforekomster på Fyllabanke ud for Nuuk, samt i Melville Bugt og på Nugssuaqhalvøen.

På sidstnævnte lokalitet startede der i 1996 prøveboringer i relativt stor skala. Ligeledes er der fundet guld flere steder i Grønland. I Nordøstgrønland er der fundet store zinkforekomster i Zitronenfjord. Generelt er råstofområdet i stor udvikling og der har fra store multinationale olieselskabers side været en stor interesse i at få del i de koncessioner, der i sommeren 1996 udbudt og forhandlet.

Fiskeressourcer m.v.

Den samlede mængde af rejer, der fiskes i Grønlandske farvande andrager ca. 90.000 tons, heraf fisker grønlænderne selv de 75.000 tons, resten fiskes af udenlandske fartøjer fortrinsvis fra EU. Fiskeriet af andre arter (torsk, rødfisk, hellefisk, skolæst, lodde, laks, m.v.) udgør tilsammen omkring 160.000 tons. Heraf fiskes omkring halvdelen af udenlandske fartøjer. Hjemmestyret kunne i 1995 sælge licenser til fiskeri til EU og andre lande for ca. 600 mio. Kr. På østkysten fiskes 20 % af mængden af rejer, 25 % af mængden af hellefisk, næsten 100 % af mængden af rødfisk.

Mængden af torsk har været i tilbagegang siden midten af firserne, hvor der blev fisket ca. 65.000 tons til midten af halvfemserne, hvor den samlede mængde er nede under 8.000 tons.

Der har igennem de sidste par år været laksestop. Internationale lystfiskerorganisationer har ganske enkelt betalt landet ca. 25 mio. kr. om året for ikke at fiske kommercielt efter laks.

Foruden det traditionelle havfiskeri er der gennem de senere år startet et omfattende fiskeri efter kammuslinger, krabber og blæksprutter. Et fiskeri, der foruden en høj beskæftigelsesgrad giver mange penge i form af eksportindtægter.

Ca. 80 % af den fangst grønlænderne selv fisker bliver landet i Grønland og eksporteres/videreforarbejdes fra hjemmestyreejede landanlæg. Stort set intet af den fangst udenlandske fartøjer fanger landes i Grønland. Det beholdes ombord og landes i EU-havne eller i Norge, Japan, Island eller i Canada.

Grønlands eksport består mestendels af fiskeprodukter, hovedsagelig rejer, og udgjorde i 1995 ca. 2 mia. kr. Til sammenligning var den samlede import på ca. 2,5 mia. kr.

Den fremtidige fiskeressource trues af overfiskning, dels som følge af et effektiviseret fiskeri efter rejer, dels klimaforandringer, der i særlig grad har betydet tilbagegang for torskefiskeriet.

Infrastruktur, herunder fly- og skibstrafik

Indfaldsvejen til vestgrønland sker for persontrafikkens vedkommende (90.000 personer årligt) fra København, Keflavik og Iqaluit via lufthavnen i Kangerlussuaq, hvorfra lufthavnene i Narssarssuaq, Nuuk og Ilulissat beflyves med fastvingefly, øvrige kystbyer beflyves med helikoptere. I korte perioder af sommerhalvåret beflyves lufthavnen i Narssarssuaq i sydgrønland fra København og Keflavik. Der bor ca. 3.500 mennesker på landets østkyst, resten bor på vestkysten.

Der er flyforbindelser til lufthavnene Constable Pynt og Kulusuk på østkysten fra Kangerlussuaq og Keflavik. Alle forbindelser mellem byer og bygder i hele Grønland sker via skib, fly eller helikoptere. Da det nationale luftfartsselskab Grønlands Flys helikoptere af typen S-61 er ved at være nedslidte og meget dyre i drift har Landstinget påbegyndt bygning af lufthavne til fastvingefly i Sisimiut, Aasiaat og Uummannaq. Endvidere overvejes bygning af en Atlantlufthavn i Nuuk, således at lufthavnen i Kangerlussuaq med tiden kan nedlægges.

Næsten alt gods, det være sig byggematerialer, fødevarer, biler og både m.v. (i alt ca. 200.000 tons) transporteres til landet ad søvejen og skibene tager

landets eksportvarer (80.000 tons) med retur til Danmark eller Island. Landet betjenes af det hjemmestyreejede rederi Royal Arctic Line, der næsten har monopol på besejlingen mellem Danmark og Grønland. På vestkysten kan kun havnene syd for Aasiaat besejles året rundt, resten inklusive byerne på østkysten er sædvanligvis lukket p.g.a. is om vinteren.

Mellem byerne og bygderne varetages transporten af gods og passagerer af det hjemmestyreejede selskab KNI, der samtidig driver butikker i alle byer og bygder i landet. KNI driver endvidere 3 større passagerskibe, der besejler hele vestkysten. Passagertallet er i voldsom stigning og sidste år blev mere end 100.000 mennesker transporteret mellem byerne med skib.

Landets import af olie og drivmidler (200.000 tons) sker fra Europa til Polaroil ved Færingehavn, hvorfra distribution til byer og bygder finder sted. I sommerhalvåret bunkrer private danske firmaer trawlerflåden med olie til søs, både på øst og vestkysten.

Turisme og fritidsaktiviteter

Turisterhvervet er i stor vækst og er af Landstinget bestemt til at være en af de hovedhjørnesteene som den fremtidige økonomi skal baseres på. Sidste år besøgte landet af mere end 30.000 turister og målet er et antal på 100.000. Langt de fleste rejser ind i landet med fly, dog er der et stærkt stigende antal turister, der kommer til landet i mindre lystfartøjer og på krydstogtskibe. Ligeledes er antallet af ekspeditioner mere end fordoblet inden for de sidste 10 år og var i 1995 på 150 stk.

Der er blevet oprettet dykkerklubber i næsten alle større byer, til trods for at der ikke findes nogen dykkertank i landet. Befolkningen har gennem de senere år, som følge af de forbedrede levevilkår, anskaffet sig større og bedre joller og speedbåde. Som direkte følge heraf, er der en stor trafik af småfartøjer i fjordene i hele Grønland og mellem byerne i Diskobugten.

Udviklingstendenser for Færøerne

Politiske forhold

Ifølge lov om hjemmestyre fra 1948 er Færøerne inden for lovens rammer et selvstyrende folkesamfund i det danske rige. Hjemmestyrets organer er Lagtinget (den lovgivende forsamling) og landsstyret, som er den udøvende myndighed (regering). Loven opdeler sagsområderne vedrørende Færøerne i særanliggender, hvor Færøernes Lagting har den lovgivende og Færøernes landsstyre den udøvende myndighed, og fællesanliggender, der administreres

af rigsmyndighederne efter dansk lovgivning. Særanliggender er f.eks. skolevæsenet, socialvæsenet og erhvervene.

Fællesanliggender varetages som udgangspunkt af rigsmyndighederne og er f.eks. domstole, forsvar og udenrigspolitik. Landet har en handelsaftale med EU, der giver EU toldfrihed for alle varer undtagen mælkeprodukter og fårekød. Færøerne har i EU toldfrihed for færøske industrivarer. Der betales told for visse færøske fiskeprodukter. Udenrigspolitikken er et rigsanliggende. Dette medfører, at landet er med i NATO-samarbejdet og huser Flyvestation Tórshavn i Mørkedal samt Færøernes Kommando, der er beliggende i Tórshavn.

De partier, der er repræsenteret i Lagtinget, grupperer sig foruden efter sociale og økonomiske synspunkter også efter partiernes indstilling til rigsfællesskabet. Partierne er nedenfor opstillet således, at partierne af borgerlig observans er anbragt til højre og partier af socialistisk observans er anbragt til venstre, samtidig med at partier, der er imod rigsfællesskabet anbringes næst.

Socialdemokraterne (15)	Sambandspartiet (24)
Selvstyrepartiet (6)	
Kristeligt Folkeparti (6)	
Centerpartiet (6)	
Arbejdersammenslutningen (9)	
Republikanske Parti (14)	Folkeflokken (16)

Tallet i parentes angiver vælgertilslutning i procent ved valget i 1994

Befolkningsudviklingen

I 1977 boede der ca. 42.000 personer på Færøerne. Ved den seneste folketælling i 1994 var der ca. 43.600 personer mod 45.400 ved årets begyndelse. Nettoudvandringen fra 1989 til 1994 har været på 6.400 personer. Der har siden 1977 været et fødselsoverskud på 1,2 %. 35 % af befolkningen bor i Tórshavn kommune øvrige fordeler sig i 49 kommuner hvoraf Klaksvík med 3.500 indbyggere er den største. 19 kommuner har under 200 indbyggere.

Råstofressourcer, herunder olie, naturgas m.v.

Undersøgelser har vist, at der er store muligheder for, at der findes rige forekomster af olie og naturgas på det Færøske sokkelområde. Der er ikke enighed mellem Danmark (Færøerne) og UK om sokkelgrænsen mellem Færøerne og Storbritannien, hvilket påvirker fastlæggelsen af en færøsk råstofpolitik.

Endnu er der ikke hentet nogen værdier op fra undergrunden, men i fremtiden ventes råstofferne i undergrunden at kunne yde et væsentligt bidrag til den færøske økonomi.

Fiskeressourcer m.v.

Fisk og fiskevarer udgør grundlaget for 98 - 99 % af Færøerne samlede eksportindtjening. Fiskerierhvervet har altafgørende betydning for indkomst- og beskæftigelsesmulighederne på Færøerne. I takt med kyststaternes udvidelse af de nationale fiskerigrænser til 200 sømil og den internationale regulering af fiskeriet uden for grænserne har færøske fiskere været nødsaget til at udvide fiskeriet omkring Færøerne, således at 49 % af den samlede fangst i 1994 på 224.000 tons blev fanget på fiskebankerne inden for den færøske 200 sømилzone. Fremmede nationer fangede i 1994 270.000 tons ved Færøerne. Blåhvil- ling udgjorde 219.000 tons resten var 26.000 tons makrel og 21.000 tons torsk, sej m.v. De færøske trawlere, med en samlet tonnage på 38.000 tons havde i 1994 kvoter i fremmede farvande på 207.000 tons heraf 42.000 tons torske- fisk, 22.000 tons pelagiske spisefisk og 5.000 tons rejer.

Igennem de senere år har man startet en del lakse/ørredfarme og eks- portværdien fra denne produktion var i 1994 på 300 mio. kr. Den samlede eksport af fiskeprodukter udgjorde i 1994 2.000 mio. kr.

Infrastruktur, herunder fly- og skibstrafik

Den eneste lufthavn på Færøerne er Vágar. Derfra flyves til og fra Danmark og Island. Passagertallet var i 1994 på 44.000, hvoraf de 40.000 rejste fra Danmark. Fragt og færgeforbindelserne mellem øerne varetages af det offent- lige gennem det landsejede rederi "Strand-faraskip Landsins", der betjener 11 ruter ved hjælp af 8-10 større og mindre færger. Fragt og passagertrafikken til og fra Færøerne varetages af private danske, islandske og færøske rederier. Der er 12 helikopterlandingspladser blandt andet på de mest afsidesliggende øer og bygder.

Det samlede vejnet (inkl. tunneller) på Færøerne er på ca. 456 km, hvoraf de 98 % er asfalterede veje. Vejnettet er udbygget og moderniseret over hele landet, og der er mere end 15.000 motorkøretøjer i landet.

Turisme og fritidsaktiviteter.

Gennem de senere år er der kommet flere og flere turister, fortrinsvis fra Danmark til Færøerne. Erhvervet er dog endnu meget lille men i udvikling. Landet anløbes af en del krydstogtskibe.

Mange færinger har fritidsjoller/motorbåde, og der er en del trafik ud for havnene og mellem øerne.

OPGAVER

Hovedopgave

Inspektionstjenestens hovedopgaven er at præstere maritim tilstedeværelse på dansk interesseområde i Nordatlanten, herunder at udføre suverænitets-hævdelse og myndighedsudøvelse.

Suverænitetshåndhævelse og myndighedsudøvelse

Suverænitetshåndhævelse og myndighedsudøvelse på søterritoriet og det tilstødende farvand gennemføres ved afvisning af konstaterede krænkelse af territoriet og beskyttelse af statens interesser, specielt indseende med, at bestemmelser vedrørende fremmede orlogsfartøjer, statsskibes og militære luftfartøjers adgang til territoriet efterleves, og at der på fiskeriterritoriet, i de økonomiske zoner og på kontinentalsokkelen ikke foregår aktiviteter, der strider mod statens interesser.

Delopgaver

Delopgaverne omfatter eftersøgnings- og redningstjeneste, fiskerikontrol og -inspektion, isrekognosering, forureningsbekæmpelse, søopmåling, oceanografiske arbejder samt stationstjeneste herunder patientevakuering, isbrydning, bjærgnings- og bugsertjeneste, ammunitionsuskadeliggørelse, transport af materiel og passagerer samt assistance til andre offentlige grønlandske-, færøske- og danske myndigheder.

Eftersøgnings- og redningstjeneste

Deltagelse i søredning omfatter eftersøgning- og bjærgning af nødstedte på havet samt i muligt omfang assistance til luftredningstjenesten og politiets eller anden lokal redningstjeneste i operationsområdet. Opgaven løses i operationsområderne ved indsættelse af personel og tekniske hjælpemidler af enhver art, herunder skibe og luftfartøjer til eftersøgning og bjærgning af nødstedte på havet.

Fiskerikontrol og -inspektion

Fiskerikontrol og -inspektion indebærer overvågning af fiskeriterritoriet i operationsområdet, herunder også indenskærs farvande og fjordkomplekser. Endvidere skal fiskeriet og de enkelte fiskefartøjer af kommercielle og ressourcemæssige årsager kontrolleres i et sådant omfang, at ulovligt fiskeri ikke kan foregå systematisk eller uobserveret over en længere periode, og således at der ved udførelsen opnås en præventiv effekt. Konstaterede overtrædelser registreres med sådanne midler, at retsforfølgelse er mulig, og konstaterede ulovligheder bringes til ophør.

Forureningsbekæmpelse

Deltagelse i forureningsbekæmpelse i henhold til aftalemæssige forpligtigelser ved i muligt og pålagt omfang at føre kontrol med, at fartøjer i området overholder miljøbestemmelser, ved at indberette og undersøge olieudslip, herunder om muligt at lokalisere og identificere fartøjer, der foretager olieudslip.

Isrekognoscering, meteorologi og oceanografi

Deltagelse i isrekognoscering ved at rapportere isforekomster observeret under sejlads og ved at meddele oplysninger herom til skibe i området. I den udstrækning det er muligt indsende vejrobservationer og indsamle oceanografiske data.

Søopmåling

Deltagelse i søopmåling på operationsområdet specielt i indenskærs farvande og fjordkomplekser på Grønlands vest- og østkyst uden for opmålings-

fartøjernes normale indsatsområde. Den nuværende opmålingsindsats udføres af to SKA-både, der i vinterperioden er bedingssatte i Grønnedal.

Endvidere ydes dykkerassistance og transport af forsyninger og personel til opmålingsfartøjerne i deres normale indsatsområde.

Stationstjeneste

Stationstjeneste, omfattende andre forefaldende opgaver, der påhviler forsvaret, samt gennemførelse af assistance til civile myndigheder og de lokale samfund i muligt og påkrævet omfang, navnlig hvad angår assistance til skibe, sygehjælp og patienttransporter, hvor denne assistance ikke mere hensigtsmæssigt eller på grundlag af koncessioner og kontrakter, ydes af andre.

Patientevakuering

Deltagelse i evakuering af patienter fra katastrofeområder eller fjerntliggende bygder til de større hospitaler. Specielt transport af smittefarlige- og døende patienter samt ikke akutte patienter, der normalt ikke vil blive transporteret med luftfartøjer.

Isbrydning

Udførelse af isbrydning for tank- og forsyningsfartøjer, politikuttere samt passagerfartøjer til bygder og fåreholdersteder i vinterperioden specielt i indenskærs- og lægtvandsområder.

Bjærgnings- og bugsertjeneste

Udførelse af bjærgnings- og bugserassistance til skibsfarten, hvor indsatsen ikke kan ydes af lokale bjærgningsselskaber. Normalt er der kun et kommercielt bjærgningsfartøj (en mindre bugserbåd) stationeret i Nuuk på Grønland.

Ammunitionsuskadeliggørelse

Deltagelse i ammunitionsuskadeliggørelse ved transport af minedykkere og sprængstoffer med såvel skib som fartøjer.

Transport af materiel og passagerer

Udførelse af transport af stykgods, olietromler og tilsvarende materiel samt transport af passagerer, herunder medlemmer af kongehuset, danske-, grønlandske- og færøske politikere, danske og udenlandske militære myndighedspersoner, læge- og tandlægehold, kredsdommere og jurister samt passagerer og militære kontrolinspektionshold til og fra Grønlands Kommando.

Assistance til andre myndigheder

Udførelse af assistance til Danmarks Meteorologiske Institut, Farvandsvæsenet, Grønlands Geologiske Undersøgelser, Grønlands Fiskeriundersøgelser m.fl. ved transport af udstyr og udlægning af brændstofdepoter samt udtagning af prøver og indhentning af dokumentation ved bl.a. fotografering af fjordkomplekser og andre områder af besejlingsmæssig interesse.

OPERATIVT KONCEPT

Opgaverne løses ved indsættelse af fastvingefly, inspektionsskibe med helikoptere og inspektionskuttere. Indsættelsen sker primært med henblik på udførelse af overvågning i forbindelse med suverænitetshævdelse, fiskerikontrol og -inspektion, samt planlagte stationsopgaver, men enhederne kan herunder også udføre eller disponeres til andre opgaver. Ved løsningen af en del af opgaverne medvirker også civile myndigheder, skibe og luftfartøjer. Opgaverne samlede omfang er stort, og der er ikke anskaffet eller kan påregnes tilstedeværelse af styrker i et sådant omfang, at alle opgaver kan løses fuldt ud.

Dimensioneringen af indsatsen må derfor tage sit udgangspunkt i hovedopgaven, som er suverænitetshævdelse og farvandsovervågning. Opgaven er en forudsætning for løsningen af de øvrige delopgaver, hvoraf de højst prioriterede er eftersøgnings- og redningstjenesten samt fiskerikontrol- og inspektion, der generelt også skal kunne løses med en høj grad af effektivitet.

De øvrige opgaver løses efter behov og i mulig udstrækning med de til rådighed værende inspektionsenheder, hvilket indebærer at fiskerikontrollens- og inspektionens effektivitet i perioder kan være noget reduceret, hvis hovedopgaven eller andre større opgaver forekommer og prioriteres højere.

FREMTIDEN

På Færøerne og i Grønland er de civile luftfartsselskabers helikoptere en integreret del af områdets eftersøgnings- og redningstjeneste, og de anvendes

både til opgaveløsning på havet, i de kystnære områder og ved land. Ressourcerne i disse områder er så sparsomme, at de civile helikoptere anvendes på lige fod med forsvarets helikoptere og fly ved eftersøgninger og redningsoperationer. Inspektionsskibene kan yde en meget effektiv støtte til disse helikoptere ved at være alternativ landingsplads, give mulighed for aflevering af opsamlede personer og livsfarligt kvæstede til hurtig lægebehandling, muliggøre brændstofpåfyldning og støtte helikoptererne med kommunikation samt oplysninger om situationen.

Der eksisterer samarbejdsaftaler med Den islandske Kystvagts fly og helikoptere suppleret med fly og helikoptere fra Iceland Defence Force på Keflavik basen. Dette samarbejdet, og samarbejdet med helikoptere fra Grønlandsfly og andre civile luftfartsselskaber vil i fremtiden udbygges og bliver til stadighed indøvet.

Forsvarets samarbejdsaftale med olie- og mineralselskabet Nunaoil A/S, hvor inspektionsskibet THETIS udfører seismiske undersøgelser af sokkelområderne i farvandene nordvest og nordøst for Grønland med henblik på at øge den oliegeologiske viden om områderne, må også i fremtiden forventes at have stor betydning for videreudviklingen af det grønlandske samfund.

I takt med erkendelsen af det Nordatlantiske områdes betydning som et fremtidigt råstofreservoir, og den dermed forøgede skibs- og lufttrafik vil det blive nødvendigt at udbygge landenes infrastruktur til at kunne servicere offshore installationer m.v. Denne udvikling vil kræve forøget indsats på miljøovervågningsområdet og intensivere behovet for beskyttelse af havets biologiske ressourcer.

Trods en meget dygtig og ihærdig indsats fra Søopmålingen er mange af Grønlands fjorde og fjordkomplekser endnu hvide pletter i søkortet. Selv med en fordobling af den nuværende indsats vil det tage endnu mange år inden en opmåling tilnærmelsesvis kan være tilendebragt. Mulighederne for en forøgelse af skibstrafiken i de kystnære områder vil i høj grad bero på opfyldelsen af de krav forsikringsselskaber og rederier naturligt må stille til sikker navigation.

Operationsområderne ligger imellem Eurasien og Nordamerika og selv om det i mangt og meget stadigt er skoleatlassets Mercatorprojektion der styrer verdensopfattelsen er der nu og i overskuelig fremtid et stort behov for en dansk maritim tilstedeværelse i Nordatlanten for "at varetage statens interesser på kongens strømme"

Forfatteren er Eskadreteknikofficer ved 2. Eskadre.

LOGISTIK TIL SØVÆRNETS SKIBE

Af

kommandørkaptajn Per Tidemand

Tidsskriftets redaktør har opfordret mig til at bidrage med et indlæg, der som udgangspunkt beskriver søværnets logistiske struktur generelt og på den baggrund vurdere særlige problemområder, som ses fra min nuværende stilling.

BAGGRUND

Søværnets Operative Kommando (SOK) og Søværnets Materielkommando (SMK) har i en udviklingsskitse "Udviklingen af det operative og logistiske område" af 28 OKT 1996 vurderet og beskrevet søværnets fremtidige rolle, og hvordan det bedst muligt tilpasses de fremtidige krav og muligheder. Skitsen er tænkt anvendt som grundlag for principielle anbefalinger om koncept og udvikling af søværnets struktur, beredskab og aktivitet.

I udviklingsskitserne betragtes søværnets operative struktur og de tre støttestrukturer, den operative, den logistiske og den uddannelsesmæssige støttestruktur. Til den operative struktur henregnes flådens skibe og undervandsbåde samt Søværnets Flyvetjeneste. Den operative støttestruktur, hvis primære opgave er at støtte flådens operative virksomhed, består af marinedistrikter, eskadrestabe, Den Mobile Base, flåderadiostationer, kystradarstationer samt kystudviklingsstationer mv. Den logistiske støttestruktur omfatter stationære vedligeholdelses- og forsyningsfaciliteter med tilhørende stabe, hovedværksted- og værkstedsfunktioner, forsyningsinstallationer med depoter, samt mobile værksted- og forsyningsfaciliteter. Endelig er der den uddannelsesmæssige støttestruktur, der omfatter de fem hovedskoler med underlagte kurser.

I udvikling og tilpasning af søværnet lægges der i udviklingsskitserne vægt på

- i første række den operative struktur og den logistiske støttestruktur,

- i anden række den operative støttestruktur og
- i tredje række den uddannelsesmæssige støttestruktur.

DEN LOGISTISKE STØTTESTRUKTUR

I udviklingsskitsen gives en beskrivelse af søværnets logistiske støttestruktur, koncept og strukturmæssige arv og dens egnethed samt udvikling. Den logistiske struktur har det primære og fælles formål at forny, vedligeholde og støtte søværnets operative evne på det materielle og logistiske område. I den logistiske struktur indgår

- SMK Centralledelse, som varetager den overordnede ledelse af den logistiske støttevirksomheds udvikling, tilrettelæggelse og gennemførelse. Det er ligeledes Centralledelsen, som varetager de kvalitetsstyrings- og materielkontrollmæssige aktiviteter, der er forbundet med materielanskaffelse og materieldrift.
- Flådestation Frederikshavn og Flådestation Korsør, som begge har ansvaret for den udførende virksomhed vedrørende base-, reparations- og forsyningsstøtte. Hertil råder flådestationerne over hovedværksted- og værkstedsfunktioner, forsyningsinstallationer med depoter, brændstofanlæg, anløbshavne samt mobile forsynings- og værkstedsfaciliteter.
- Marinestation Holmen, der har status som anløbshavn for danske og udenlandske enheder.
- Den Mobile Logistikenhed, der kommandomæssigt indgår i 4. Eskadre i den operative struktur. Enheden, der dagligt benævnes "MLOG", har til opgave at yde typespecifik reparations- og vedligeholdelsesstøtte på brugerniveau (Echelon 1 og 2). MLOG yder teknisk og logistisk assistance til enheder af WILLEMOES- og FLYVEFISKEN-klassen, samt andre enheder i søværnet. MLOG er udrustet med mobile værkstedsfaciliteter og er militært bemanded.

Den logistiske støttestruktur er et resultat af en mangeårig, løbende tilpasning som følge af politiske beslutninger, den teknologiske udvikling, den operative udvikling og de økonomiske muligheder. Af den seneste tids mere

radikale ændringer kan nævnes nedlæggelsen af Orlogsværftet og flådens samt specialværkstedernes udflytning fra Holmen. Den afledte etablering af specialværksteder og udbud af civilprægede opgaver har medført, at flådestationernes vedligeholdelsesressourcer er blevet koncentreret omkring vedligeholdelsen af militærspecifikke materielsystemer. Værkstederne bevarer imidlertid vedligeholdelseevnen på øvrige områder, hvor fortrinsvis danske virksomheder ikke kan dække søværnets behov.

NYE KRAV TIL DEN LOGISTISKE STRUKTUR

Den logistiske støttestruktur skal løbende tilpasses som konsekvens af den operative strukturs behov. Nye krav til den logistiske struktur må således ses i sammenhæng med igangværende og kommende ændringerne i den operative struktur og dens opgaver. Mens vi venter på nye, sødygtige og alsidigt udrustede overfladeenheder med god logistisk og operativ udholdenhed, må vi derfor fortsat tilrettelægge den logistiske struktur i henhold til det aktuelle behov.

Skibene i den nuværende operative struktur er konstrueret til at varetage opgaver inden for det lokale trusselsbillede, der herskede indtil de markante forandringer mellem Øst og Vest blev indledt ved udgangen af 80'erne. Det betyder, at den nuværende flåde er sammensat og udviklet fortrinsvis til operationer i dansk nærområde. Flåden er derfor på visse områder mindre velegnet til de nye krav og behov, som den nye situation med dansk deltagelse i flådeoperationer uden for nærområdet medfører.

Den logistiske støttestruktur har i de seneste år opnået erfaring med hensyn til logistisk støtte til enheder af NIELS JUEL-klassen. Til trods for en forholdsvis begrænset logistisk udholdenhed har disse korvetter i stort omfang kunnet deltage i operationer fjernt fra Danmark. Hvor indsættelsen har fundet sted i et geografisk begrænset område, har det været muligt på forhånd at tilrettelægge den logistiske støtte via en fælles base i nærheden af operationsområdet. Indsættelsen har som følge heraf kun medført begrænsede logistiske vanskeligheder. Under operationer, der har krævet større mobilitet, har den logistiske struktur derimod været oppe imod større vanskeligheder, uden at det dog hidtil har vist sig hindrende for korvettens fortsatte deltagelse.

Hvor de logistiske erfaringer med korvetter uden for dansk nærområde er forholdsvis omfattende, bygger de logistiske erfaringerne med FLYVEFISKEN-klassen i store træk alene på operationer i dansk nærområde. Denne skibstypes indretning stiller store krav til uddannelsen hos det personel, der skal varetage reparation og vedligeholdelse om bord. Besætningen er i forve-

jen reduceret til et minimum, hvorfor mulighederne for opbygning af ombordværende teknisk viden er begrænset. Den logistiske støttestruktur til FLYVEFISKEN-klassen er derfor indrettet i et afbalanceret samspil med MLOG, der netop er forudsat at varetager vedligeholdelsesstøtte på brugerniveau for enheder, der ikke selv besidder fornøden kapacitet på området.

Under internationale operationer fjernt fra Danmark påregnes proviant, ferskvand og olieprodukter samt simple reservedele at kunne fremskaffes via styrkens fælles tilrettelagte logistiske organisation. Men for både NIELS JUEL- og WILLEMOES-klassens vedkommende gælder det, at en lang række specielle reservedele kun kan tilvejebringes fra den hjemlige danske støttestruktur, hvorfor en præcis diagnosticering i tilfælde af fejl er ønskelig. I betragtning af FLYVEFISKEN-klassens avancerede teknologiske niveau og den forholdsvis begrænsede ombordværende tekniske viden kan netop en præcis diagnosticering vise sig vanskelig for skibets egen besætning og for en evt. mobil logistisk enhed i området.

I den førnævnte SOK/SMK udviklingsskitse er det da også anført, at udviklingen inden for det teknologiske område sammenholdt med beredskabsmæssige hensyn stiller voksende krav til skibsbesætningernes betjenings-, vedligeholdelses- og erfaringsmæssige niveau for ikke at lægge unødige byrder på den logistiske støttestruktur.

Netop skibsbesætningernes rolle som bindeleddet mellem den operative struktur og den logistiske støttestruktur synes værd at betragte nærmere, især når forsyningsvejene er lange og tidskrævende under operationer fjernt fra dansk nærområde.

Jeg vil i det efterfølgende pege på, at der findes muligheder for at yderligere at øge samspillet mellem skibsbesætninger og den logistiske støttestruktur, hvorved den logistiske støttestrukturens muligheder for at leve op til kravene i forbindelse med kommende deployeringer udbygges.

TEKNISK UDHOLDENHED

En del af et skibs logistiske udholdenhed kan man kalde "den tekniske udholdenhed". Et skibs tekniske udholdenhed er det tidsrum, hvori det er i stand til at operere uden ekstern assistance til fejlfinding, reparation eller vedligeholdelse. Skibets kapacitet på området kan betragtes som en kombination af følgende tre ombordværende faktorer:

- Reservemateriel.

- Værktøjer
- Teknisk viden

Faktorerne, der er nært indbyrdes afhængige, belyses i det efterfølgende.

Reservemateriel.

Et skibs reservemateriel omfatter alt ekstra materiel fra skruer og elektroniske komponenter via printkort og ventiler til el-motorer og hele elektroniske moduler.

Mængden af reservemateriel om bord i søværnets skibe er begrænset ud fra flere forskellige hensyn:

- Erfaringer. Efterhånden som der opnås erfaring for, hvilke materielgenstande der viser sig nødvendige for at opretholde skibets kampkraft, sker der en løbende vurdering af, hvorvidt det skønnes hensigtsmæssigt at foretage ændringer i den ombordværende beholdning af reservemateriel.
- Fysiske rammer. Beholdningen af reservemateriel begrænses af skibets fysiske rammer, herunder især pladsforhold, men også i nogen grad vægtforhold.
- Opbevaringsforhold. Visse avancerede materielgenstande stiller krav til de forhold, hvorunder de opbevares, herunder fx luftfugtighed, temperatur, lysforhold, rystelser mv. Sådanne krav virker begrænsende for skibets beholdning.
- Økonomi. Søværnets beholdninger af særligt omkostningstunge materielgenstande - som oftest finmekanik eller avanceret elektronik - sætter i sig selv en begrænsning for ombordværende reserveenheder.
- Uddannelse. Såfremt der kræves særlig uddannelse for at foretage en evt. udskiftning af en materielgenstand stiller besætningens uddannelse i sig selv begrænsninger for det ønskelige i at have sådanne genstande med.

Beholdningen af reservemateriel er for langt størstedelens vedkommende fastsat ud fra erfaringsmæssige og økonomiske betragtninger.

Værktøjer.

De ombordværende værktøjer omfatter foruden standard- og specialværktøj også programmel, måleinstrumenter og andet testudstyr samt teknisk dokumentation såsom systemtegninger, tekniske manualer, fabrikanternes oplysninger, forskrifter for brugervedligeholdelse mv.

I søværnets skibe er situationen inden for dette område meget varierende fra skibstype til skibstype. Skibene er alle i store træk i besiddelse af det til opgaverne fornødne standard- og specialværktøj. Særligt kostbart og forholdsvis sjældent anvendt specialværktøj skal dog rekvireres som udlån i forbindelse med eftersyn eller i øvrigt, såfremt behov opstår.

Beholdningen af måleinstrumenter og andet testudstyr er generelt tilpasset den enkelte skibstype. Imidlertid sætter de fysiske rammer om bord visse begrænsninger for omfanget af den slags udstyr. Desuden er anskaffelsesprisen for det mere avancerede testudstyr oftest ganske betragtelig, hvorfor beholdningerne om bord ud fra en helhedsbetragtning er begrænset. Hertil bør det bemærkes, at der efterhånden findes mere og mere moderne udstyr, hvori der er indbygget Build-in-Test (BIT) funktioner.

Hvad angår teknisk dokumentation er situationen yderst varierende fra skibstype til skibstype. Der findes skibstyper med en omfattende mængde dokumentation, der meget detaljeret dækker ombordværende installationer. Der findes skibstyper med en mere begrænset, men på mange måder fyldestgørende dokumentation. Endelig findes der skibstyper, som i hovedsagen kun er udstyret med ikke-opdateret teknisk dokumentation.

Teknisk viden.

Til den ombordværende tekniske viden regnes besætningens samlede tekniske uddannelse og opnåede tekniske erfaring.

Grundlaget for omfanget af den ombordværende tekniske viden er besætningens størrelse, besætningsmedlemmernes tekniske uddannelse samt dens erfaring (samlede tjenestetid) i skibstypen.

Besætningens størrelse og dens sammensætning er normalt fastlagt ved skibstypens introduktion og foretaget på baggrund af en vurdering af det egentlige personelbehov under kampsituationen (KLART SKIB). Skibenes beboelsesfaciliteter er generelt tilpasset den forudsete besætningsstørrelse. En eventuel personelreserve kan således ikke forventes indpasset om bord, såfremt der måtte opstå ønske om besætningsforøgelse.

Med hensyn til uddannelse er situationen typisk den, at ud over de tekniske officerers grundlæggende teoretiske baggrund findes den alt overvejende del af den tekniske specialviden alene hos den del af besætningen (konstabler og sergenter), der har en uddannelse inden for et af specialerne elektro (ET), data (DT), elektronik (EK) og maskin (MS). Det er hovedsageligt denne del af besætningen, der udfører fejlfinding, reparationer og vedligeholdelse. Den øvrige del af besætningen, der typisk udgør omtrent halvdelen, varetager alene operatørfunktioner i forbindelse med betjening af udstyr ved respektive bemandingsposter.

Gennem personelplanlægning søges tjenestetiden - og dermed erfaringsperioden - tilrettelagt under hensyn til såvel søværnets behov som den enkeltes karriere. Af hensyn til den enkeltes karriere er tjenestetiden erfaringsmæssigt for især officersgruppen forholdsvis kort. Ud over hvad der opnås ved "on-the-job-training" modtager respektivt personel teknisk uddannelse inden for specialet elektro (ET) ved Søværnets Taktik- og Våbenskoles Våbenkursus og inden for specialerne data (DT), elektronik (EK) og maskin (MS) ved Søværnets Teknikskole. Uddannelserne gennemføres hovedsageligt som enkeltkurser, der alle sigter mod et højt teknisk niveau inden for hvert sit område.

Kravet til det tekniske uddannelsesniveau, som varierer fra post til post og fra skibstype til skibstype, er fastsat i den enkelte skibstypes bemandingsreglement.

OPTIMERING AF DEN TEKNISKE UDHOLDENHED

Dansk deltagelse i internationale flådeoperationer, der strækker sig uden for dansk nærområde, sætter yderligere fokus på skibenes tekniske udholdenhed. Ved at optimere skibsbesætningernes muligheder for at bidrage til en hurtig og præcis diagnosticering, når fejl opstår, kan samspillet mellem skibsbesætningerne og den logistiske støttestruktur udbygges, hvorved den logistiske støttestrukturens muligheder for at løse sine opgaver forbedres.

Teknisk viden er grundlaget for korrekt anvendelse af værktøjer og reservemateriel. Uden værktøjer er nytten af viden og reservemateriel stærkt begrænset, og uden reservemateriel har man kun sjældent glæde af teknisk viden og værktøjer. Hver enkelt af de tre faktorer er således nært knyttet til de øvrige to.

Mængden af ombordværende reservemateriel bør på baggrund af erfaringer løbende justeres, men kan på grund af begrænsede pladsforhold oftest ikke forventes øget. Derimod kan reservemateriel i nogen grad erstattes af værktøjen og viden.

Værktøjerne - herunder især den tekniske dokumentation - kan ofte gøres mere brugervenlig, således at man selv med forholdsvis begrænset viden vil være i stand til at gennemføre en indledende fejlfinding. Teknisk dokumentation vil således i nogen grad kunne erstatte specifik teknisk viden, såfremt dokumentationen er udarbejdet under hensyn til personellet's aktuelle uddannelsesniveau. I takt med indførelse af PC-udstyr om bord i skibene skabes der mulighed for at medgive skibene omfattende teknisk dokumentation på fx CD ROM. En sådan PC-løsning vil være både vægt- og pladsmæssig hensigtsmæssig. En fyldestgørende og let tilgængelig dokumentation kan sammenholdt med fornødent teknisk kendskab og erfaring sætte langt størstedelen af besætningen i stand til aktivt at deltage i lokalisering og efterfølgende udbedring af opståede fejl.

For at gøre den samlede ombordværende tekniske viden så omfattende som mulig, bør man i højere grad søge at inddrage den halvdel af besætningen, der p.t. ikke normalt deltager i fejlfinding, reparationer og vedligeholdelse af materiellet, men alene varetager operatørfunktioner. Forudsætningen for, at denne "ikke-tekniske" del af besætningen skal kunne anvende teknisk dokumentation og tekniske værktøjer, må imidlertid være et minimum af teknisk indsigt, som evt. kunne indlæres under operatøruddannelsen og efterfølgende suppleres gennem teknisk vejledning og opnået erfaring under den efterfølgende tjeneste om bord.

I forbindelse med fremtidig materielanskaffelse må det således anbefales, at der i høj grad lægges vægt på udformningen af krav til den tekniske dokumentation, således at den kan udgøre et brugbart værktøj for den samlede besætning. Desuden bør den uddannelsesmæssige støttestruktur nærmere vurdere mulighederne for at supplere operatøruddannelserne med en tilhørende teknisk orientering/uddannelse inden for respektive operatørers funktionsområde.

Ved at gennemføre en delvis opbrydning af skellet mellem den operative og den tekniske del af skibsbesætningerne kan hele skibsbesætningen bidrage til samspillet mellem den operative og den logistiske struktur og derved medvirke til at forhindre, at den logistiske støttestruktur pålægges unødige byrder. Funder-Rapporten, som er blevet kommenteret i tidligere numre af Tidsskriftet, synes netop at pege på, at man for tiden i civilt regi overvejer en indledende opbrydning af skellet mellem den operative og den tekniske struktur.

Forfatteren er chef for Færøernes Kommando.

FÆRØERNES KOMMANDO OG NATO

Af

kommandør J. Dinesen

INDLEDNING

I forbindelse med en beskrivelse af søværnets rolle i det nordatlantiske område er jeg af redaktøren blevet bedt om at skrive om Færøernes Kommando (FRK) i relation til NATO. En sådan artikel bør udover relationerne til NATO naturligt indeholde et historisk tilbageblik, en beskrivelse af de nationale opgaver og så vidt muligt en vurdering af fremtiden. Ihvorvel sidstnævnte forhold indeholder mange usikkerhedsfaktorer, hvoraf nogle vil blive berørt i det følgende, skal jeg forsøge at imødekomme redaktørens anmodning.

HISTORISK TILBAGEBLIK

Dagen efter Danmarks besættelse den 9. april 1940 fremsatte Churchill i det britiske underhus en erklæring vedrørende Færøerne. Han sagde heri blandt andet:

“Vi er også i dette øjeblik i færd med at besætte Færøerne, der tilhører Danmark, og som er af den største strategiske betydning. Vi vil beskytte Færøerne mod krigens rædsler og etablere os på Færøerne med passende sø- og luftstridskræfter indtil det øjeblik, da øerne kan blive tilbagegivet til den danske krone og det danske folk.”

Den 13. april ankrede to armerede britiske trawlere op ved Tórshavn med 200 marineinfanterister ombord. Trawlerne var ledsaget af den 10.000 tons tunge kydsers “Suffolk” og to destroyere. Amtmanden blev herefter af styrkechefen anmodet om, at der blev truffet foranstaltninger til at modtage en styrke marineinfanteri i Tórshavn og Skáli. Anmodningen blev imødekommet, men

dagen efter protesterede Lagtinget formelt til den britiske konsul over besættelsen.

Den britiske styrke blev gradvist opbygget, indtil den på sit højeste var på næsten 8.000 mand fordelt på øerne i større eller mindre afdelinger. Briterne anlagde en flyveplads på en dalsænkning ved Sørvágur på Vágar - den dag i dag Færøernes eneste lufthavn. Årsagerne til, at man netop valgte at anlægge flyvepladsen på Vágar, var blandt andre,

- at der lå en efter forholdene udbygget havn i umiddelbar nærheden af det udpegede sted,
- at den nærliggende sø - Sørvágsvatn - kunne benyttes af de for anti ubådskrigsførelsen så nødvendige Sunderland hydroplaner,
- at øen var sparsomt beboet og,
- at øen var en af de nemmeste at bevogte, idet der kun var mulighed for at indsætte egentlige landgangsstyrker tre steder på øen, nemlig ved byderne Sørvágur, Miðvágur og Sandavágur.

Udover flyvepladsen befæstede man også Tórshavn og flådebasen med skibsværftet i Skáli. Der forekom under krigen kun få flyangreb mod Færøerne. Det alvorligste fandt sted den 21. februar 1941, da to tyske fly fra lav højde angreb skibe i Tórshavn. Under angrebet blev den armerede trawler "Lincoln" City sænket og otte britiske søfolk blev dræbt.

Fra begyndelsen af 1944, da slaget om Atlanten var vundet, begyndte briterne at trække deres styrker hjem, og ved befrielsen var der kun ca. 400 soldater tilbage.

Under hele krigen forestod amtmanden og Lagtinget i fællesskab administrationen af Færøerne. Der var kun ringe indblanding fra britisk side i de interne færøske forhold. Den britiske regering påtog sig dog at yde Færøerne den økonomiske bistand, som Danmark tidligere havde ydet, og Færøerne kunne sælge alle sine fiskeriprodukter til England. På denne måde oplevede man på Færøerne ikke nogen økonomiske afsavn af betydning under krigen.

Denne situation samt det forhold, at man igennem fem år havde formået at klare sig uden Danmarks hjælp var naturligvis stærkt medvirkende til, at den på Færøerne gennem mange år eksisterende selvstændighedstrang forstærkedes.

Da krigen sluttede, manglede selvstændighedspartierne kun et mandat i at have absolut flertal, og der indledtes forhandlinger med den danske regering om Færøernes fremtidige forfatningsmæssige stilling. Disse forhandlinger mundede ud i, at der den 14. september 1946 afholdtes en folkeafstemning på Færøerne. Kun 66,4% af vælgerne deltog i folkeafstemningen, som resulterede

i et - omend spinkelt - flertal for løsrivelse fra Danmark. Folkeafstemningen blev imidlertid på grund af den lave vælgertilslutning erklæret ugyldig af den danske regering, og Lagtinget blev på regeringens anbefaling opløst af kongen den 25. september. I forbindelse hermed blev korvetten Thetis sendt til Tórshavn - officielt for at stille sit dengang moderne radioudstyr til rådighed for kommunikationen mellem Færøerne og København, men mange færinger har uden tvivl set den som en dansk påmindelse om mulig magtanvendelse. Den 8. november s.å. afholdtes på ny lagtingsvalg. Dette resulterede i et spinkelt flertal for rigsfællesskab.

Der var nu formel hjemmel til at genoptage det afbrudte fællesskab i den form, det havde haft før besættelsen af Danmark, men folkeafstemningerne og den stigende selvstændighedstrang bevirkede, at der indledtes forhandlinger mellem den danske regering og Lagtinget om Færøernes fremtidige forfatningsmæssige stilling. Den 1. april 1948 trådte loven om det færøske hjemmestyre i kraft.

I løbet af tiden herefter er et stigende antal områder blevet overført til Lagtinget og Landsstyret som særanliggender, mens bl. a. spørgsmål vedrørende udenrigs- og sikkerhedspolitik, herunder forsvar, er forblevet rigsanliggender - senere benævnt fællesanliggender.

Blandt de anliggender, som Landsstyret overtog som særanliggender, var fiskeriet indenfor territorialgrænsen. Fiskeriet har i alle årene efter krigen så ubetinget været Færøernes vigtigste erhverv. På denne baggrund har alt, der har tilknytning til fiskeri, været genstand for bred opmærksomhed på Færøerne. Således var fiskeriinspektionen, som søværnet har varetaget stort set uafbrudt siden krigen, været et emne til diskussion og kritik. Færøernes Kommando (FRK) var under benævnelsen Færøernes Marinedistrikt blevet etableret den 5. september 1951 og skulle ved hjælp af de tildelte ressourcer blandt andet varetage fiskeriinspektionen ved øerne ved at sørge for, at de af Lagtinget vedtagne fiskerilove blev overholdt - såvel af udenlandske som af færøske fiskere. Heri har naturligt ligget kimen til megen skepsis fra færøsk side, og manglende resultater har forstærket opfattelsen af, at søværnets indsats var halvhjertet. Først efter indsættelsen af de helikopterudrustede inspektionsskibe i 1963 opnåedes resultater, som gradvist fik færingerne til at betragte søværnet mere positivt.

Ved lagtingslov nr. 83 af 24. oktober 1978 oprettedes under Landsstyret den færøske Vagt- og Bjærgningstjeneste (VBL). Den fik til opgave at varetage den færøske del af vagt- og bjærgningstjenesten og fiskeriinspektionen ved Færøerne i samarbejde med FRK. Der blev som følge heraf mellem VBL på Landsstyrets vegne og FRK på Forsvarsministeriets vegne indgået samarbejdsaftaler - den seneste fra 9. januar 1986.

Vedrørende søredningstjenesten var det allerede i 1960 blevet bekræftet, at denne var et færøsk særanliggende, men på grund af manglende ressourcer - herunder en egentlig organisation til at varetage ledelsen heraf, blev det i løbet af 1968 besluttet, at FRK skulle overtage ledelsen af søredningstjenesten fra 1. januar 1969. Siden oprettelsen af VBL i 1978, hvor det af loven om VBL er angivet, at organisationen skal varetage den færøske del af "vagtar- og bjargingatænastuni", er søredningstjenesten udført i et snævert samarbejde imellem FRK og VBL. Der er ved FRK etableret et internationalt anerkendt Maritime Rescue Coordination Center (MRCC), som i tilfælde af en søredningsaktion aktiveres og bemannes af de to myndigheder i fællesskab.

NATIONALE OPGAVER

Chefen for Færøernes Kommando (CH FRK) er direkte underlagt Forsvarschefen, idet FRK på trods af sin ringe størrelse er en niveau II myndighed. FRK hovedkvarter er beliggende i Tórshavn nordlige del og omfatter en besætning på 36 militære, heraf fem officerer og otte mellemledere samt fire civile. Samtlige militære stillinger er besat med personel af søværnet. FRK ansvarsområde er farvandet omkring Færøerne ud til 200 sømils grænsen eller midtfarvandslinien de steder, hvor en fremmed stat ligger nærmere end 400 sømil. Både i farvandene mellem Færøerne og Island og mellem Færøerne og Storbritannien er der omstridte farvandsafsnit, som de implicerede nationer gør krav på. Herudover har FRK ansvaret for den del af det færøske landterritorium, der ikke kan overvåges fra landsiden.

Grundlaget for FRK virksomhed er "Instruks for Chefen for Færøernes Kommando", hvoraf fremgår, at

- CH FRK har operativ kommando, udvidet med administrative og logistiske beføjelser, over FRK,
- CH FRK har operativ kontrol over det til FRK afgivne inspektionsskib inklusive helikoptergruppe, fiskeriinspektionsfly samt eventuelt inspektionskutter og
- CH FRK er militær rådgiver for Rigsombudsmanden på Færøerne.

Med de ressourcer, der er stillet til rådighed for CH FRK pålægges han ifølge instruks at gennemføre følgende operative aktiviteter:

- Suverænitetshævdelse.
- Militær overvågning af Færøernes land- og søterritorium.

- Forsvarets fiskeriinspektion inden for det færøske fiskeriterritorium i samarbejde med færøske myndigheder.

Skønt det for nuværende ikke fremgår af instruksen, er CH FRK endvidere pålagt at varetage følgende operative aktiviteter:

- Søredningstjeneste - jf. det ovenfor beskrevne.
- Stationstjeneste, som bl. a. omfatter følgende:
 - Patientevakuering,
 - minørberedskab og
 - transportopgaver.

Ved iværksættelse af forhøjet beredskab fortsætter de oven for omtalte aktiviteter i den udstrækning der er mulighed herfor. Herudover bliver CH FRK inden for FRK myndighedsområde ansvarlig for logistisk støtte til danske enheder efter, at disse er underlagt Commander-in-Chief Eastern Atlantic (CINCEASTLANT), samt i muligt omfang til andre allierede styrker inden for færøsk område. Endvidere fremgår det af instruksen, at såfremt forbindelsen mellem Danmark og Færøerne bliver afbrudt, handler CH FRK i overensstemmelse med godkendte bestemmelser, planer m.v. og opretholder snæver kontakt med Rigsombudsmanden og Færøernes Landsstyre. Endelig pålægges det CH FRK, at gennemførelse af beredskabsforanstaltninger, som vurderes at kunne få væsentlig indflydelse på civile færøske interesser eller forårsage væsentlige politiske følger, forhandles af CH FRK i fornødent omfang med Rigsombudsmanden.

Under krigstilstand skal CH FRK med underlagte styrker imødegå angreb på færøsk område, og han er desuden ansvarlig for gennemførelse af de foranstaltninger, der er nødvendige for operationernes opretholdelse.

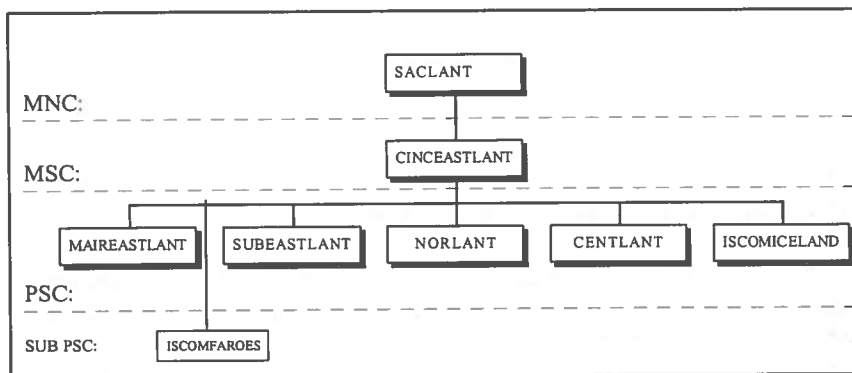
Når kommandoen over danske styrker er overgået til NATO, foranlediger CH FRK som Island Commander Faroes (ISCOMFAROES), at angreb på færøsk område imødegås i overensstemmelse med gældende planer, og etablerer bevogtning og nærforsvar af egne installationer m.v.

RELATIONERNE TIL NATO

Ved tildeling af danske styrker til NATO indgår CH FRK som ISCOMFAROES i NATO's kommandosystem som en sub-PSC under operativ kommando af CINCEASTLANT. Han opretholder dog i denne situation en national funktion, idet han fortsat har operativ kontrol over ikke NATO-tildelte

styrker inden for sit område. I det tilfælde, at Flyvestation Tórshavns primære opgaver som NATO Early Warning Station ophører, underlægges den CH FRK.

Når danske styrker er tildelt NATO, indgår det færøske område i CINCEASTLANT ansvarsområde. ISCOMFAROES udgør en selvstændig kommando, der omfatter det færøske landterritorium, farvandene inden for 3 sømils territorialgrænsen og lufthavet der over. EASTLANT er kommandomæssigt organiseret som følger:



Grundlaget for ISCOMFAROES operative virke er ved siden af de nationale direktiver og instrukser CINCEASTLANT's Regional Planning Guidance 1/96. Den indeholder indledningsvis en beskrivelse af CINCEASTLANT's Terms of Reference (TORs) og dernæst en gennemgang af koncepter for de forskellige typer af operationer. Herefter følger en beskrivelse af CINCEASTLANT's ansvarsområde og TORs for de ham underlagte PSCs og FRK som direkte underlagt sub-PSC. Endelig giver guiden nogle mere detaljerede retningslinier for særlige områder som f.eks. Joint Operations og Partnership for Peace.

For så vidt angår TORs for ISCOMFAROES fremgår det, at han inden for sit ansvarsområde er pålagt,

- at rådgive vedrørende operationer i området,
- efter direktiv fra CINCEASTLANT at indsætte underlagte styrker,
- at koordinere forsvarsplaner for Færøerne med CINCEASTLANT,
- at sørge for logistisk støtte til NATO styrker, der opererer på eller fra Færøerne samt

- i samarbejde med nationale myndigheder at gennemføre foranstaltninger nødvendige for forsvaret af Færøerne.

ISCOMFAROE har endvidere bemyndigelse til at koordinere sine aktiviteter med COMNORLANT og ISCOMICELANT, samt er pålagt hele tiden at holde Rigsombudsmanden underrettet om den generelle militære situation.

I 1970 vedtog Lagtinget en resolution, som pålagde Landsstyret at informere den danske regering om,

- at det er Lagtingets opfattelse, at Færøerne dels skal holdes uden for enhver form for konflikt mellem nationer, dels skal holdes uden for enhver form for alliance og
- at Lagtinget protesterer imod, at militære styrker er tilknyttet flyvestationen ved Sornfelli og Eidi og forbyder, at militær udrustning befinder sig på det færøske land- og søterritorium.

Som tidligere omtalt er spørgsmål vedrørende udenrigs- og sikkerhedspolitik - herunder forsvar - fællesanliggender, og det betyder, at de som hovedregel varetages af rigsmyndighederne d.v.s. af stats-, udenrigs- og forsvarsministerierne. Imidlertid er der skabt præcedens for, at forhold af særlig interesse for Færøerne ikke gennemføres, uden forudgående konsultation med Landsstyret og Lagtinget. Som følge af Lagtingets holdning til NATO alliancen har dette medført, at det igennem tiderne ikke har været muligt at opnå færøsk tilslutning til afholdelse af øvelser på færøsk territorium med deltagelse af enheder fra andre NATO nationer.

Denne situation er imidlertid blevet ændret det seneste års tid. Dels har Lagtingets sammensætning medført en mindre afvisende holdning over for alliancen, og dels har det nye sikkerhedsmønster i verden skabt øvelsestyper, som er mere forenelige med færøsk syn på sikkerhedsalliancer.

Under den i efteråret gennemførte øvelse "Northern Light/Bright Horizon" havde Lagtinget efter mange overvejelser givet sit samtykke til, at Vágar lufthavn kunne bruges som "Forward Logistic Site" (FLS), og det var således første gang, at færøsk territorium blev anvendt i en NATO øvelse. Desværre bevirkede nogle sene ændringer, at øvelsens tyngdepunkt blev flyttet mere mod øst, hvorfor Vágar lufthavn kun blev benyttet i minimalt omfang. Denne ændring i Lagtingets holdning har imidlertid medført en vis optimisme med hensyn til Færøernes deltagelse i øvelser med andre NATO nationer. Derfor ser FRK det som sin opgave dels i det daglige samarbejde med færøske myndigheder at bibringe disse en forståelse for og positiv holdning til NATO alli-

ancen, og dels at påvirke øvelsesplanlæggerne i NATO til at henlægge flere øvelser til det færøske område.

DEN FREMTIDIGE UDVIKLING

Det er vanskeligt at forudsige noget om Færøernes fremtidige forhold til NATO samarbejdet. På den ene side har det i 1996 vist sig muligt for første gang med Lagtingets samtykke at gennemføre en NATO øvelse på færøsk territorium - omend den var af meget begrænset omfang. På den anden side er der - ikke mindst blandt selvstyreparterne - en traditionel opfattelse af, at Færøerne ikke har nogen fjender og derfor ikke behøver at være medlem af nogen sikkerhedsalliance. Den udvikling, der i de senere år har fundet sted i verden, har fjernet den for NATO landene og andre så tydelige trussel og erstattet den med en øget usikkerhed. Set fra Færøerne synes denne usikkerhed imidlertid at være meget fjern, og det incitament, som hidtil har eksisteret for at få Færøerne til at være en del af den atlantiske forsvarsalliance, synes tilsvarende mindre.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”

MEDDELELSE FRA FORMANDEN

NYE MEDLEMMER

De senere års målrettede hvervekampagne ser nu ud til at bære frugt. Jeg kan således med glæde meddele, at Søe-Lieutenant-Selskabet siden § 32-mødet i OKT 1996 har fået 43 nye medlemmer. De nye medlemmer er fortrinsvis rekrutteret blandt kadetter i ældste klasse på Søværnets Officersskole.

Selskabet byder de nye medlemmer hjertelig velkommen.

DEBATMØDE OM SØOFFICERENS ARBEJDSVILKÅR

Den 16. JAN blev der i lighed med forrige år afholdt et debatmøde i Selskabet, denne gang med overskriften "Søofficerens Arbejdsvilkår". Mødet blev et tilløbsstykke med omkring 60 deltagere, hvoraf størstedelen repræsenterede den yngre del af søofficerskorpset. Efter et kort oplæg fra de indbudte paneldeltagere, der bl.a. omfattede repræsentanter fra Forsvarskommandoen, Søværnets operative Kommando og Hovedorganisationen af Officerer blev ordet givet frit af aftenens myndige ordstyrer, orlogskaptajn T.Ø. Jørgensen. At dømme efter diskussionens intensitet og deltagernes engagement, var emnet velvalgt. Da der ikke refereres fra møder i Selskabet, skal jeg ikke komme ind på debattens konkrete indhold, men blot konstatere, at der især blandt de yngre søofficerer hersker en del frustrationer over de arbejdsvilkår søværnet byder dem.

Debatmøderne er et udtryk for, at vi i bestyrelsen finder det overordentligt væsentligt, at denne utilfredshed tages alvorligt uanset om man måtte finde den berettiget eller ikke. Og Søe-Lieutenant-Selskabet er det helt rette forum at diskutere sådanne emner i, idet medlemmerne både omfatter de der føler vilkårene i deres daglige arbejde og de der har mulighed for at ændre dem. Således er en væsentlig forudsætning for at vilkår kan ændres, at de som har indflydelsen bliver gjort opmærksom på de aktuelle forhold på en konstruktiv måde. Omvendt er det lige så væsentlig, at evt. årsager til at visse vilkår ikke kan ændres, bliver bekendtgjort nedad i organisationen. Denne rolle som uformel formidler af kommunikationen mellem høj og lav er en væsentlig del af selve formålet med Selskabet, men fordrer selvsagt at både høj og lav deltager i møderne.

PMN

Forfatteren er tjenstgørende ved Forsvarsstaben som chef for søværnets personelsektion, der i 1996 fik overdraget værnepligten som sagsområde.

VÆRNEPLIGT & SØVÆRNET

Af

kommandørkaptajn Bent Fabricius

INDLEDNING

*"Sov nu sødt I Danmarks Sønner
i gamle Norges Klippe Skød" ¹*

Sådan lød de første linier i en sang digtet til højtideligheden ved begravelsen 13 MAJ 1864 af de faldne fra bl.a. fregatten JYLLAND efter slaget ved Helgoland.

Da "klart skib"-signalet skingrede gennem fregatten JYLLAND 9 MAJ 1864 ud for Helgoland, faldt kommandoerne slag i slag. Hver eneste mand kendte sin post og vidste, hvad han skulle gøre. Det var indøvet igen og igen!

"På batteridækket samledes folkene om kanonerne. Surringerne blev taget af, og krudtrummenes åbnet. De 13 til 15 mand, som den enkelte kanons besætning bestod af, havde hver deres helt bestemte funktion. Kanonkommandøren havde sin plads til højre for kanonen. Det var ham, der borede hul i krudtkardusen, tog sigte og hev i aftrækkerlinen til kanonlåsen. Laderen, der havde sin plads til venstre for kanonen, viskede løbet rent efter skuddet, hvorpå vicekommandøren lagde krudtet i, og til sidst puttede laderen skarpet i. Drengene sørgede for, at krudtet kom op fra krudtrummenes, og da det var farligt at have for meget krudt på dækket ad gangen, blev det hentet i små portioner i krudtikoggerser af læder, syet med kobbertråd.....Resten af kanon-

¹ Frits Hammer Kjølens, "Fregatten fortæller". Nationalmuseet 1962. S. 73.

besætningen, der var ligeligt fordelt på hver side af kanonen, halede og baksede den i stilling ved hjælp af taljer, birketræs-løftestænger og kiler, og de sørgede for at holde dækket vådt, så mundingsilden ikke satte ild til deres eget skib.”²

Efter ca. 2 timers kamp ud for Helgoland havde kanonbesætningerne affyret 611 skud (ca. 10 tons jern) -svarende til 28 skud pr. kanon eller 1 skud hvert fjerde minut.³

Kanonbesætningerne var kun en del af skibets besætning, der i alt bestod af ca. 430 mand.

Skibet højste kommando 22 JAN 1864. Ved besætningens fremmøde var kun ca. 1/6 gengangere fra forrige togt⁴, hvilket betød, at den halve snes officerer havde nok at gøre med at få sat besætningen, hvoraf en meget stor del var indrullerede (værnepligtige), ind i forholdene om bord.

Mandskabet til flådens skibe var dengang som i dag baseret på den faste stok og de indrullerede (værnepligtige). Var dette utilstrækkeligt til bemanding af flådens skibe anvendtes indtil begyndelsen af det 19. århundrede tillige presning. En lidet tiltalende rekrutteringsform, hvorefter tilfældige mænd, ung eller gammel, forsøgere m.fl. uden varsel og uden orientering af familierne blev tvunget om bord i flådens skibe.

For en historisk gennemgang af værnepligtsordningen fra ledingsordningen til den i dag kendte værnepligtsordning henvises til publikationen “Til fædrelandets forsvar “Værnepligten i Danmark gennem tiderne” af Hans Christian Bjerg.⁵

DET LOVMÆSSIGE GRUNDLAG

Rundt omkring i Europa gøres der i disse år mange overvejelser om, hvorvidt værnepligten skal bibeholdes. Flere lande, heriblandt Frankrig, Holland og Belgien, har allerede besluttet at følge i fodsporene af England og USA og fremefter alene basere deres forsvar på stående styrker.

I forbindelse med det forestående arbejde i Forsvarskommissionen af 1997 må spørgsmålet om værnepligtens fremtid i Danmark også forventes at blive behandlet.

² Bernt Kure, “Livet om bord på fregatten JYLLAND”. Høst & Søn, København 1996. S. 47-48.

³ Ibid s. 54 og 97.

⁴ Ibid s. 19. Forrige og skibets første togt fandt sted i perioden 15 MAJ - 15 AUG 1862.

⁵ Hans Christian Bjerg “Til fædrelandets forsvar “Værnepligten i Danmark gennem tiderne” udgivet af Værnepligtsstyrelsen 1991.

Formålet med nærværende artikel er imidlertid ikke at behandle dette spørgsmål, men alene at bidrage til oplysningen af tidsskriftets læsere omkring den flig af søværnet, der hedder værnepligtigt personel, gennem dels nogle faktuelle oplysninger, dels ved en gennemgang af det lovgivningsmæssige område.

Kaster man et blik i Forsvarsministeriets Kundgørelsessamling, bind 2, vil man bemærke et utal af love, bekendtgørelser, cirkulærer samt en enkelt kongelig anordning, der samlet regulerer værnepligtsområdet. Det er således ikke muligt i en kort artikel at komme ind på samtlige detaljer inden for området. Alene de overordnede retningslinier vil blive behandlet. Eksperten vil ikke lære nyt ved at gennemlæse artiklen, medens ikke-eksperten formentlig vil være taknemmelig for at blive fri for detaljerne.

Enhver våbenfør mand er forpligtet til med sin person at bidrage til fædrelandets forsvar, efter de nærmere bestemmelser, som loven foreskriver.

Således fremgår det af grundloven af 5. juni 1953, § 81. En formulering, der er videreført uændret siden grundlovens tilblivelse i juni 1849.

De nærmere bestemmelser, som loven foreskriver, fremgår bl.a. af Værnepligtsloven og Lov om forswarets personel, der er udgivet af henholdsvis Indenrigsministeren og Forsvarsministeren, samt af ikke mindst et utal af cirkulærer, bekendtgørelser m.v. udgivet i medfør af førnævnte love.

Allerede inden grundlovens vedtagelse i 1849 var princippet om almindelig værnepligt fastslået i Værnepligtsloven af 12. februar 1849⁶. Af lovens § 1 fremgår, at

“Alle de mandspersoner, der have indfødsret i vort Kongerige Danmark, skulle uden hensyn til stand eller herkomst være værnepligten underkastede.”⁷

I den seneste værnepligtslov er formuleringen ændret til

Enhver dansk mand er undergivet værnepligt (værnepligtig).⁸

⁶ Bemærk, at for flåden forblev en række principper omkring udskrivning fra en forordning af januar 1802 fortsat i kraft. Først ved den reviderede værnepligtslov i 1912 forsvandt de sidste forskelle mellem hæren og flåden.

⁷ Bjerg opus cit. s. 63.

⁸ § 1, stk. 1 i værnepligtsloven (lov nr. 213 af 30. maj 1980 med de ændringer, der følger af § 72 i lov nr. 1054 af 23. december 1992 og § 1 i lov nr. 1056 af 23. december 1992, jf. Indenrigsministeriets lovebekendtgørelse nr. 190 af 2. april 1993).

Bemærk, at bestemmelser, som loven foreskriver, udgives dels af Indenrigsministeren, dels af Forsvarsministeren. Baggrunden for denne fordeling er mig ubekendt, men kan imidlertid bero på det forhold, at værnepligt ikke alene kan aftjenes i forsvaret.

Det er således Indenrigsministeren, der gennem Værnepligtsloven bl.a. fastsætter

- inden for hvilke områder værnepligt kan aftjenes,
- kriterier for hvem, der er underkastet værnepligt,
- alderskriterie for møde for sessionen,
- alderskriterie for seneste påbegyndelse af værnepligtstjeneste,
- bestemmelser for sessionens afholdelse,
- bestemmelser om bedømmelse af den værnepligtiges egnethed samt
- bestemmelser om udskrivning af den værnepligtige.

Endvidere afgør Indenrigsministeren sager vedr. overflytning fra aftjening af værnepligt i forsvaret til civilt arbejde (militærnægtertjeneste).

Forsvarsministeren

- fordeler de værnepligtige til forsvaret og til redningsberedskabet,
- meddeler udsættelse med aftjening af værnepligtstjeneste inden for de af Indenrigsministeren fastsatte bestemmelser samt
- fastsætter nærmere omkring selve værnepligtstjenesten.

Faktuelle oplysninger.

Af værnepligtsloven fremgår, at enhver dansk mand er undergivet værnepligt, og at man skal møde for sessionen i det år, hvori man fylder 18 år.⁹ I 1995 blev 34.342 mænd sessionsbehandlet.

På sessionen vurderes egnetheden til værnepligtstjeneste, idet følgende egnethedsbetegnelser anvendes: Egnet, begrænset egnethed eller uegnet til vær-

⁹ Møde for sessionen kan udskydes indtil udgangen af det år, i hvilket pågældende fylder 25 år. Værnepligtslovens § 13.

nepligtstjeneste.¹⁰ I 1995 blev 10.158 vurderet uegnet, 4.622 begrænset egnet og 19.561 egnet til værnepligtstjeneste. Med andre ord knap 1/3 af en mandlig årgang vurderes uegnet til aftjening af værnepligt. I vurderingen indgår følgende kategorier;

- helbredsmangler, der påvirker evnen til at bære, løfte, skubbe, trække eller sidde
- helbredsmangler, der påvirker armenes, hændernes og fingrenes funktionsevne,
- helbredsmangler, der påvirker evnen til at stå, gå, løbe eller benytte almindeligt fodtøj,
- øvrige helbredsmangler,
- synsevne,
- hørevne samt
- intelligens.

Efter sessionen vil der yderligere i perioden op til indkaldelsen samt under værnepligtstjenesten blive efterkasseret et antal værnepligtige på grund af helbedsbetingede forhold. Med en efterkassationsprocent på 8,6% er det faktisk en ganske stor del af de værnepligtige, der ikke er i stand til at gennemføre værnepligtstjenesten. 5,6% blev i 1995 efterkasseret på grund af fysiske årsager, medens resten efterkasseredes på grund af tilpasningsvanskeligheder og psykiske årsager.

Området har nyligt været genstand for en større undersøgelse med henblik på evt. at klarlægge forholdsregler, der kan medvirke til en reduktion af efterkassationsprocenten.¹¹ Efterkassation medfører bl.a. ressourcespild, ubesatte værnepligtsstillinger samt ikke mindst for nogle af de værnepligtige et unødigt nederlag.

Til brug ved fordelingen trækker de udskrevne (værnepligtige med egnethedsvedtegnelsen egnet eller begrænset egnet) et lodtrækningsnummer.

Værnepligtige udskrevet til forsvaret kan efter Forsvarsministerens bestemmelse indgå aftale om at blive indkaldt forud for øvrige værnepligtige uanset egnethedsvedtegnelse eller lodtrækningsnummer.¹² Disse værnepligti-

¹⁰ Forud for sessionen udsendes et helbedsspørgeskema til de værnepligtige. På baggrund af oplysninger heri kan den værnepligtige erklæres uegnet til værnepligtstjeneste uden at pågældende møder for sessionen. Cirkulære om sessionernes forretningsgang § 2.

¹¹ Rapport vedrørende årsager til efterkassationer m.m.. Afgivet af arbejdsgruppen vedr. efterkassationer m.m.. Vedbæk 1996.

¹² Disse værnepligtige betegnedes tidligere som frivillige værnepligtige. Andelen er ganske stor 6.726 (1995). Hvorvidt antallet af værnepligtige med aftalt værnepligt forbliver uændret, såfremt det reelt er frivilligt, om man overhovedet ønsker at aftjene værnepligt, er nok tvivl

ge vil normalt blive indkaldt forlods i overensstemmelse med deres ønsker om mødetidspunkt eller mødested.

Fordelingen af værnepligtige foretages efter følgende princip. Først udtages værnepligtige, der har indgået aftale om værnepligt, jf. ovenfor. Dernæst udtages værnepligtige med egnethedsbetegnelsen egnet frem for begrænset egnet og således, at de lavere lodtrækningsnumre inden for hver af disse kategorier udtages frem for de højere.

Endelig åbner værnepligtsloven op for, at ovennævnte principper fraviges i det omfang, det er nødvendigt for at imødekomme forsvarets behov for værnepligtige med særlig uddannelse eller livsstilling (fx. kokke, maskinarbejdere, skibsførere, maskinmestere og automekanikere).¹³

Lov om forsvarets personel

I lovens § 4 fastslås, at Forsvarsministeren fastsætter antallet af værnepligtige, der årligt indkaldes til forsvaret, og fastsætter tjenestetidens længde. Denne kan ikke overstige i alt 27 måneder.

Værnepligtsantallet indgår i de løbende forsvarsforlig og udmøntes efterfølgende i finansloven. Forsvarsministeren kan således ikke uden forudgående forhandling med forligspartierne ændre i det aftalte værnepligtsantal, der gennem de senere år har andraget (årsværk):¹⁴

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Hæren	7.738	8.938	8.793	8.071	7.991	7.742	7.686	7.079	6.891
Søværnet	871	889	817	651	610	656	718	673	478
Flyvevåbnet	931	922	728	647	695	699	631	538	431
I alt	9.540	10.749	10.338	9.369	9.296	9.097	9.035	8.290	7.800

Tjenestetidens længde har gennem tiderne ændret sig en del. På baggrund af de politiske forhandlinger om hærens sammensætning i efteråret 1985 og foråret 1986 samt Folketingets Forsvarsudvalgs betænkning af 16. maj 1986 over Forslag til lov om ændring af lov om forsvarets personel besluttede Forsvarsministeriet at henlægge det videre arbejde med analyse af de værnepligtiges anvendelse i forsvaret til en arbejdsgruppe.

somt. Derfor er den nu anvendte betegnelse aftalt værnepligt mere dækkende end frivillig værnepligt.

¹³ Værnepligtsloven § 24.

¹⁴ Finanslov for finansåret 1996 side 24 - 25.

Arbejdsgruppen fik bl.a. til opgave at analysere den fremtidige anvendelse af alt værnepligtigt personel (menige og befalingsmænd) i forsvaret, herunder mulighederne for en differentieret tjenestetid, også inden for samme enhed. Rapport vedr. hæren blev afgivet marts 1987 og for de to andre værn blev rapporterne afgivet december 1987.¹⁵

I arbejdsgruppens kommissorium fremgik bl.a., at værnepligtige uddannes til at varetage funktioner i den hjemsendte supplementsstyrke og mobiliseringsstyrken, hvortil de henføres ved hjemsendelsen efter endt uddannelse. I et vist omfang kan værnepligtige med særlige uddannelser efter en kortere grundlæggende militær uddannelse anvendes i overensstemmelse med deres civile uddannelsesmæssige forudsætninger.¹⁶

Spørgsmålet om anvendelsen af de værnepligtige til gavntjeneste har ofte været genstand for megen debat. Kommissoriet til arbejdsgruppen og arbejdsgruppens rapport fremhæver imidlertid, at de værnepligtiges tjeneste (uddannelse) skal tage sigte mod deres mobiliseringsfunktion, samt at tjenestetiden ikke bør være længere end nødvendigt for at uddanne dem til mobiliseringsfunktionen.

Rapporternes forslag er sidenhen implementeret i et vist omfang. I aftale af 14. marts 1989 om forsvarets ordning 1989-1991 indføres den nu kendte differentierede værnepligtstjeneste. Endvidere anføres i bilag til aftalen (strukturoversigter for de tre værn), at de værnepligtiges anvendelse bringes i hensigtsmæssigt omfang i overensstemmelse med principperne i rapporterne vedrørende den fremtidige anvendelse af værnepligtige i forsvaret.

Tjenestetidens længde varierer nu afhængig af våbenart og værn fra 4 til 12 måneder for menigt personel. I søværnet er tjenestetiden

- 4 måneder ved sanitetstjenesten,
- 5 måneder ved bevogtningsenheder og nærforsvarsenheder og
- 9 måneder ved øvrig tjeneste (bl.a. sejlene tjeneste).

Forsvarsministeren fastsætter regler om uddannelse af værnepligtige under tjenesten og om tjenestens tilrettelæggelse. Uddannelsen af de værnepligtige inddeles i den første samlede uddannelse (i søværnet 4 - 9 måneder, jf. ovenfor) og resterende uddannelse. Resterende uddannelse fastsættes vari-

¹⁵ Rapport vedrørende den fremtidige anvendelse af værnepligtige i forsvaret (søværnet). Afgivet af den af Forsvarsministeriet den 1/7 1986 under Styringsgruppen vedrørende nyordning af forsvarets personelforhold nedsatte arbejdsgruppe til analyse af de værnepligtiges anvendelse i forsvaret. København, december 1987.

¹⁶ Ibid, bilag 1.

abelt og består af den uddannelse, der finder sted i forbindelse med mønstringer m.v.

Selve indkaldelsen til aftjening af værnepligt i forsvaret forestås af Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, der således skal tilsikre, at behovet for værnepligtige bliver opfyldt, og at forsvaret der igennem overholder de i finansloven fastsatte rammer.

I ovenstående pkt. 9 omtales efterkassationsproblematikken. Forsvarets Værnepligt og Rekruttering indkalder normalt et ekstra antal værnepligtige til dækning af frafaldet (dekrement). For yderligere at komplicere arbejdet med opgørelse af antallet, der reelt skal indkaldes, må der ligeledes tages højde for de værnepligtige, der efter udskrivning på sessionen, men inden mødet ved forsvaret, søger om udsættelse af værnepligtstjenesten under henvisning til fx. uddannelsesforhold.

Specielt for forårsindkaldelserne er dette problematisk. Ganske, ganske mange af disse unge optages på videregående uddannelser og kan derfor få udsat deres værnepligtstjeneste. At op til 20-25% af et indkaldelseshold til fx et regiment i hæren ikke møder til værnepligtstjeneste på grund af efterkassation + udsættelse på grund af uddannelse + overførsel til civilt arbejde forekommer faktisk.

Sammenfattende møder den værnepligtige på session i det år han fylder 18. Er han ikke blevet sessionsbehandlet inden det fyldte 30. år, kan han ikke udskrives. Han indkaldes normalt året efter, men kan få udsættelse indtil udgangen af det år, hvori han fylder 26¹⁷. Herefter kan der med henvisning til velfærdstruende forhold opnås yderligere udsættelse i 1 år ad gangen op til sammenlagt 3 år.¹⁸ Er værnepligtstjenesten ikke påbegyndt inden det fyldte 32. år, bliver han ikke indkaldt.

Endelig bliver den værnepligtige stående i mobiliseringsstyrken til det 50. år for menige og 60. år for befalingsmænd.

Personellovens § 11.

Det sidste, der vil blive gennemgået er personellovens § 11.

“Personellet har efter forsvarsministerens nærmere bestemmelse pligt til at forrette tjeneste uden for landets grænser.”

¹⁷ Gælder alene for de, der kan godtgøre at udsættelsen af hensyn til deres uddannelse eller af andre grunde vil være af særlig betydning for dem. Værnepligtsloven § 27.

¹⁸ Udsættelse gives alene med begrundelse i velfærdstruende forhold. Værnepligtsloven § 28.

I forbindelse med dansk forsvars stedse voksende engagement uden for landets grænser blev det nødvendigt at få præciseret ministerens beordringskompetence både f.s.v.a. fast ansat personel, men også i relation til værnepligtigt personel. Et område, der er uhyre vigtigt for de af søværnets enheder, der indgår i IRF beredskabet.

Dette vil derfor efterfølgende blive behandlet mere detaljeret.

Allerede ved udarbejdelse af personelloven af 1969 blev der med den nuværende bestemmelse taget højde for dansk FN engagement uden for landets grænser. Dette var bl.a. foranlediget af en konkret sag, der med henvisning til folketingsbeslutningen fra 1964 om oprettelsen af FN-beredskabsstyrken fik Folketingets Ombudsmand til at udtale, at Forsvarsministeriet burde tilvejebringe en udtrykkelig hjemmel i form af en lov til at udstrække værnepligten til tjeneste uden for landets grænser. Herved ville Folketinget få lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt deltagelse i FN-styrken kan siges at være et led i "fædrelandets forsvar", jf. grundlovens § 81.¹⁹

Henstillingen medførte, at ministerens beordringskompetence blev fastslået i personelloven af 1969:

*"§ 22. Miliært personel har efter Forsvarsministerens bestemmelse pligt til at forrette tjeneste uden for landets grænser."*²⁰

I tilknytning til behandlingen af 1969-loven blev ministerens beordringskompetence ledsaget af følgende bemærkninger :

"Uanset, at det er hensigten også i fremtiden at praktisere det hidtil anvendte frivillighedsprincip i størst mulig udstrækning, kan dansk deltagelse i FNs fredsbevarende styrker i visse tilfælde forudsætte, at personel beordres til tjeneste uden for landets grænser.

Tilsvarende forhold vil kunne gøre sig gældende i det fælles forsvarssamarbejde inden for NATO. Det foreslås derfor, at der i loven optages en bestemmelse om, at miliært personel har pligt til at forrette tjeneste uden for landets grænser."²¹

¹⁹ Folketingets Ombudsmands beretning, 1966. S. 65 ff.

²⁰ I lovens § 26 fastslås, at tilsvarende gælder også forsvarets civile personel.

²¹ Folketingstidende 1968-69, tillæg A, spalte 2736.

I tilknytning til lovarbejdet omkring personelloven af 1982 besvarede ministeren tre spørgsmål fra Folketingets Forsvarsudvalg omkring beordringskompetencen:²²

Spørgsmål 1:

“Findes der nogen juridisk begrænsning i forsvarsministerens beføjelser til at beordre personellet til at forrette tjeneste uden for landets grænser?”

Svar:

“Værnepligtigt personel er kun forpligtet til at forrette tjeneste uden for landets grænser med henblik på varetagelse af opgaver, der er led i landets forsvar, jfr. herved grundlovens § 81. I fredstid omfatter disse opgaver f.eks. øvelses- og uddannelsesvirksomhed i udlandet samt deltagelse i fredsbevarende operationer.

For det øvrige personels vedkommende vil de opgaver, der kan pålægges dette i udlandet, være begrænset af de pligter, der påhviler personellet her i landet. Det vil dog fortsat være Forsvarsministeriets praksis, at tjeneste i udlandet i videst muligt omfang varetages på frivilligt grundlag.”

Spørgsmål 2:

“Skal forsvarsministerens svar på spørgsmål nr. 7 forstås således, at såfremt regeringen opfatter dansk deltagelse i en NATO-aktion til sikring af olieforsyningerne som et “led i landets forsvar”, så kan forsvarsministeren uden at spørge folketinget beordre personel til at forrette tjeneste f.eks. i Middelhavet eller Den persiske Golf?”

Svar:

“Som et led i NATO-forsvaret vil danske styrker blive anvendt til direkte forsvar af dansk territorium og adgangsvejene dertil. Der er ikke planer i NATO om dansk deltagelse i NATO-forsvaret uden for dette område.”

Spørgsmål 3:

“Er det ikke muligt at besvare spm. 20 med et ja eller nej?”

Hvis det ikke er muligt udbedes en forklaring herpå. Hvis det er muligt, bedes spørgsmålet besvaret enten benægtende eller bekræftende.”

²² Schultz Sortebog. København 1982. S. 252, 292 og 295.

Svar:

“Jo det er muligt, svaret er nej.

Når jeg kun indirekte besvarede spørgsmål 20 med et nej, var det for at angive, at Atlantpagten er en forsvarsalliance.”

Spørgsmålet om dansk personels beordring til tjeneste i Middelhavet eller Den persiske Golf var i marts 1982 helt utænkeligt. Ikke desto mindre sejlede korvetten OLFERT FISCHER ind i Den persiske Golf i 1990 og i tidsrummet 1993 - 1996 opererede danske korvetter mere i Middelhavet end i danske farvande. Spørgeren må have været uendeligt fremsynet!

Hvorledes har de værnepligtige da været stillet i forbindelse med dansk forsvars engagement i Den persiske Golf, ex-Jugoslavien og Adriaterhavet?

Den persiske Golf.

Ved udsendelse af korvetten OLFERT FISCHER til Den persiske Golf blev forholdene omkring besætningen drøftet i relation til beslutningsforslaget om under FN at sende et dansk orlogsfartøj samt eventuelt et forsynings-skib til Mellemøsten.

I udvalgsbetænkningen over beslutningsforslaget anføres:

“Flertallet (alle partier bortset fra SF og FP) finder, at korvetten bør udsendes med sin nuværende velfungerende besætning. Flertallet lægger dog vægt på, at værnepligtige kun medtages på grundlag af frivillighed, samt eventuelle særlige ønsker fra den øvrige besætning om ikke at deltage i togtet behandles med fleksibilitet.”²³

Ex-Jugoslavien.

Udsendelse af et militært kontingent til Kroatien i 1992 skete på de sædvanlige vilkår for dansk deltagelse i FNs fredsbevarende operationer.

Senere på året behandlede Folketinget beslutningsforslag om at stille en dansk militær styrke til rådighed for FN i Bosnien-Hercegovina. Allerede ved fremsættelsen i folketingssalen oplyste Udenrigsministeren, at uagtet styrken

²³ Folketingstidende 1989-90, tillæg B, spalte 2285.

ville blive opstillet på frivillig basis, kunne det blive nødvendigt at beordre enkelte officerer og befalingsmænd.

I Forsvarsudvalgets betænkning over beslutningsforslaget anføres:

“Flertallet lægger vægt på, at den danske styrke udsendes på frivillig basis. Flertallet lægger samtidig vægt på, at styrken opstilles og sammensættes således, at der opnås den højeste grad af professionalisme, og at personellets sikkerhed tilgodeses i videst muligt omfang.

Forsvarsministeren opstiller styrken. Enhver, der udpeges til denne specielle styrke i Bosnien-Hercegovina, skal gives lejlighed til at melde fra med angivelse af en grundelse herfor.

Flertallet opfordrer samtidig regeringen til at føre forhandlinger med henblik på fastsættelsen af klare retningslinier for fremtidig deltagelse i militære styrker med internationale opgaver”

Adriaterhavet.

Af de skriftlige bemærkninger til forslaget om dansk deltagelse i den internationale embargo mod det tidligere Jugoslavien fremgår, at værnepligtige medlemmers deltagelse vil ske på frivillig basis.²⁴

Under 2. behandling udtalte ministeren i tilslutning hertil, at den øvrige faste del af besætningen vil kunne beordres til denne operation i henhold til lov om forsvarets personel.

For værnepligtigt personels deltagelse i operationer uden for landets grænser har frivillighed været nøgleordet, medens vilkårene for det faste personel i praksis gradvist er blevet skærpet.

Forsvarsministerens svar på spørgsmål fra Folketingets Forsvarsudvalg i forbindelse med 1982-personelloven kan give anledning til tvivl, om Forsvarsministeren i fredstid kan beordre værnepligtige til at forrette tjeneste i udlandet i forbindelse med militære opgaver, der ikke har tilknytning til FNs fredsbevarende styrker, forbindelse med forsvaret af Danmark ved en NATO-aktion eller karakter af øvelses- og uddannelsesvirksomhed.

Dette sammenkoblet med opfordringen fra flertallet i Forsvarsudvalget om at føre forhandlinger om klare retningslinier for fremtidig deltagelse i

²⁴ Folketingets samtykke til dansk deltagelse blev meddelt ved Folketingsbeslutning B 99 af 8. juni 1993

militære styrker med internationale opgaver har været medvirkende til ønsket om en præcisering af Forsvarsministerens beordringskompetence.

Det skete med vedtagelsen af forslag til Lov om ændring af bl.a. lov om forsvarets personel.

§ 11 har nu følgende formulering:

“§11. Personellet har efter forsvarsministerens nærmere bestemmelse pligt til at forrette tjeneste uden for landets grænser, herunder tjeneste i forbindelse med opgaver, der udføres efter anmodning fra internationale organisationer mv. “

I bemærkninger til lovforslaget fremgår bl.a., at efter “den foreslåede formulering af personellovens § 11 kan forsvarets personel således pålægges at deltage i tjeneste uden for landets grænser ved løsning af opgaver i relation til det fælles forsvarssamarbejde i NATO, nationale opgaver i udlandet, øvelses- og uddannelsesvirksomhed, observatørtjeneste, samt konfliktforebyggende, fredsbevarende, fredsskabende, humanitære og andre lignende opgaver, som Danmark efter anmodning fra internationale organisationer mv., herunder FN og CSCE, har besluttet at deltage i. Bestemmelsen er imidlertid ikke begrænset hertil. Bestemmelsen vil - inden for rammerne af grundlovens § 81 - også kunne bringes i anvendelse ved løsningen af andre opgaver, herunder også fremtidige opgaver affødt af den internationale udvikling.”

Med præciseringen skulle enhver tvivl om ministerens beordringskompetence være udryddet. Endvidere er § 11 fremtidssikret.

For værnepligtige anføres endvidere i bemærkningerne, at “personel indkaldt til første samlede tjeneste som værnepligtig vil i forbindelse med eventuel deltagelse i fredsskabende operationer på mandat fra FN eller CSCE vil få mulighed for at melde fra.”

Heraf kan udledes, at værnepligtige efter loven kan beordres uden for landets grænser i forbindelse med de i pkt. 27 nævnte opgaver med forbehold for fredsskabende operationer for FN og CSCE.

I tilknytning til det lovforberedende arbejde besvarede ministeren følgende spørgsmål fra Forsvarsudvalget:

“Skal bemærkningerne til lovforslagets nr. 4 forstås således, at personel indkaldt til første samlede tjeneste som værnepligtig kan beordres til alle typer fredsbevarende operationer på mandat fra FN eller CSCE?”

Svar

For personel indkaldt til første samlede uddannelse som værnepligtig indebærer den foreslåede formulering ingen ændring af bestemmelsens rækkevidde, ligesom der ikke er planer om at ændre hidtidig praksis.

I lighed med andet personel vil værnepligtige ikke blive udsendt til opgaver, som de ikke er uddannet til.

Tjeneste ved og udsendelse af styrker til fredsbevarende operationer vil blive søgt tilrettelagt således, at værnepligtige ikke anvendes under indkaldelse til første samlede tjeneste.”

Dette svar er givet baggrunden for den korte lakoniske sætning “Der vil ikke være værnepligtige besætningsmedlemmer om bord”, som fremgår af bemærkninger til forslag til Folketingsbeslutning B 84 om dansk deltagelse i den internationale maritime embargo mod det tidligere Jugoslavien.²⁵ I henhold til loven og dens bemærkninger vil de værnepligtige kunne være forblevet om bord. Beslutningen blev vedtaget 12. april 1994.

Af betænkningen over beslutningsforslaget fremgår tydeligt, at der ikke var politisk enighed om sidste del af ministerens besvarelse af spørgsmålet, der blev stillet i forbindelse med ændringen af § 11, jf. ovenfor pkt. 30.

Et mindretal i Forsvarsudvalget (K og V) tog afstand fra, at værnepligtige med fornøden uddannelse og erfaring afskæres fra på frivillig basis at deltage i de operationer, som forslaget omhandler. Mindretallet fandt endvidere, at der var sket et brud på den praksis, der hidtil har været fulgt, bl.a. i forbindelse med korvetten OLFERT FISCHERS udsendelse til Golfen og andre korvetters deltagelse i embargoen i Adriaterhavet, hvor værnepligtige har udført en upåklagelig og nyttig indsats.

Med beslutningsforslaget fratager man unge værnepligtige i søværnet en både rimelig og naturlig mulighed for at kunne optræde sammen med og indhøste erfaringer fra de pågældende skibes øvrige besætning under operationer, som også i fremtiden kan blive en væsentlig del af søværnets opgaver.

Endelig var det mindretallets opfattelse, at den uddannelse, som påtænkes givet de værnepligtige, og som fremgik af ministerens besvarelse af udvalgets spørgsmål, forekommer uhensigtsmæssig og unaturlig.²⁶

²⁵ Tidligere omtalte Folketingsbeslutning B.99 af 8. juni 1993 omfattede alene, at en dansk korvet fra medio juni til ultimo september 1993 deltog i Operation SHARP GUARD.

²⁶ Udvalget stillede et spørgsmål til ministeren om, hvilken tjeneste korvettens værnepligtige besætning skulle forrette, medens korvetten var i Adriaterhavet. Af svaret fremgik, at de værnepligtige overføres til den tilbageværende korvet, idet dog værnepligtige, der er mødt i marts måned, tilkommanderes SF-300 enheder og orlogskuttere. De vil senere blive overført til korvetterne efter hjemkomst fra Adriaterhavet, således de kan nå at få en sådan uddannelse, at de ved hjemsendelsen vil kunne tilbydes en korttidskontrakt om tjeneste i korvetter i forbindelse med enhedernes deltagelse i internationale opgaver.

I samme betænkning understregede et andet mindretal (SF) sin tilfredshed med, at værnepligtige ikke deltager i embargoen. Værnepligtstiden er uddannelsestid, der ikke skal misbruges til at indkalde folk til gavntjeneste. FN-opgaver er ikke egnede som praktikpladser for unge, der er i færd med at gennemgå den militære uddannelse med henblik på indplacering i mobiliseringsstyrken, hvilket er formålet med værnepligten.

AFSLUTNING

Der i det foregående forsøgt at indføre læseren i værnepligtsområdet. Søværnets andel af forsvarets værnepligtige er ikke stort. Siden 1987 er antallet oven i købet blevet halveret. Det er der naturligvis mange grunde til, som fx. de sejlede enheders stigende kompleksitet, søværnets høje aktivitets-, udrustnings- og beredskabsniveau. En udvikling, der, såfremt den fortsætter, vil medføre, at der snart ikke er værnepligtige i søværnets sejlede enheder.

Det ønskværdige heri er der giver delte meninger om. Egne erfaringer med værnepligtige besætningsmedlemmer dels i WILLEMOES-klassen og senest i korvetterne har været særdeles positive. Umiddelbart vurderet vil den værnepligtige andel af den menige besætning formentligt kunne øges uden konsekvenser for besætningens professionalisme.

Er der behov for værnepligtige? Med den nuværende krigsstruktur er svaret et klart ja. Det er givet, at med fortsatte reduktioner i krigsstrukturen vil behovet for værnepligten reduceres.

Dansk forsvars engagement i det tidligere Jugoslavien vil næppe kunne gennemføres uden værnepligten. Den Internationale Brigade bygger også i vid udstrækning på kontrakter med hjemsendte værnepligtige.

Endelig skal understreges, at værnepligten giver forsvaret dels en enestående berøringsflade til befolkningen, dels et utroligt rekrutteringspotential. Dette i forening burde kunne bære forsvaret gennem de kommende års kamp om de unge.

Afsluttende må ikke forglemmes, at blandt landets arbejdspladser er forsvaret særegent. Ultimativt er opgaven at forsvare Danmark, hvilket kan indebære, at menneskeliv tages eller mistes. Derfor er det vigtigt, at forsvaret har så bred en berøringsflade som muligt til det danske samfund. Værnepligten bidrager hertil gennem de ca. 8.000 unge mænd, der årligt modtager en mobiliseringsuddannelse i forsvaret.

GENEREL ORIENTERING

SAMMENSÆTNING AF FORSVARSKOMMISSIONEN

Forsvarskommissionen af 1997 er sammensat som følger:

Formand:

Forhenværende minister Knud Heinesen

Politikere:

Forsvarsministeren

Fhv. minister Knud Enggaard, MF, V (folketingsmedlem Svend Aage Jensby)

Fhv. minister Arne Melchior, MF, CD (folketingsmedlem Peter Duetoft)

Folketingsmedlem Jørgen Estrup, RV (folketingsmedlem Bjørn Elmquist)

Folketingsmedlem Annette Just, FP (folketingsmedlem Nils Højland)

Folketingsmedlem Pia Kjærsgaard, DF (folketingsmedlem Poul Nødgaard)

Folketingsmedlem Niels Almann-Olsen, KF (fhv. minister Hans Engell)

Folketingsmedlem Ingrid Rasmussen, S (folketingsmedlem P. Q. Jørgensen)

Folketingsmedlem Søren Søndergaard, EL (folketingsmedlem K. Albrechtsen)

Folketingsmedlem Villy Søvnal, SF (folketingsmedlem Gert Petersen)

Repræsentanter fra Forsvarsministeriet:

Departementschefen i Forsvarsministeriet

Forsvarschefen

Chefen for Forsvarsstaben

Chefen for Forsvarsstabens Planlægningstab

Chefen for Hjemmeværnet

Chefen for Forsvarets Efterretningstjeneste

Særlige sagkyndige:

Overarkivar Hans Christian Bjerg

Departementsråd, ambassadør Niels Egelund

Lektor Birthe Hansen

Forskningschef, professor Bertel Heurlin

Konsulent Hans Møller Kristensen

Oberst Karsten J. Møller

Professor Nikolaj Petersen

Politisk direktør, ambassadør Per Poulsen-Hansen

Lektor Mette Skak

Seniorforsker Ole Wæwer

BOGANMELDELSE

For FLAGET og FLÅDEN - Om marinens personel og dets virke 1943 - 45.

Bogen, der er på 335 sider, inkl. tillæg, personregister og litteraturhenvisninger, er udgivet af Søværnet i 1995 og forhandles bl.a. fra Orlogsmuseet. Kr. 180,-.

Bogen er illustreret med fotografier og tegninger, som stammer fra Taktik- og Våbenskolens Fjernkendingskursus, fra forskellige biblioteks- og museumsarkiver samt fra private arkiver.

Værnenes stilling under besættelsen og i modstandskampen er især beskrevet i Palle Roslyng-Jensens doktordisputats *Værnenes politik - Politikernes værn* og anmeldtes her i tidsskriftet af kommandør H.-H. Wesche i 1981, pag. 60 ff. Andre og væsentlige forhold i tilknytning til modstandskampen er skildret i overarkivar Hans Chr. Bjergs bog *LIGAEN. Den danske militære efterretnings-tjeneste 1940 - 45* (København 1985), anmeldt af viceadmiral S. Thstrup (T.f.S. 1986, pag. 140 ff.).

Bogen, som her anmeldes, er udarbejdet af en projektgruppe bestående af kontreadmiral A. Helms, oberst H. Valentiner, kommandør A. C. Struckmann, kommandør J. V. Stilling, kommandør S. Kieler, kommandørkaptajn S. U. H. Laub og orlogskaptajn H. Pløger, som alle har oplevet og deltaget i modstandskampen. Arbejdsgruppen har fået bistand fra særligt sagkyndige, herunder den nu tidligere marinebibliotekar, kommandørkaptajn K. A. Holm og Søværnets historiske konsulent, overarkivar Hans Chr. Bjerg.

Et stort kildemateriale er bearbejdet, ligesom også nyt materiale er kommet frem.

Projektet er udarbejdet med støtte fra H. M. Dronning Ingrid, Tuborgfondet, Forsvarskommandoen og Søofficers-Foreningen.

Indledningen til bogen sammenfatter forudsætninger og begivenheder forud for det tyske overfald på Søværnets enheder d. 29. august 1943, og bogens kapitler indeholder en række meget interessante beretninger om, hvordan enkelt-personer fra Flåden, Marinens Flyvevæsen, Kystdefensionen og andre statsinsti-

tutioner frem til befrielsen på forskellig vis - legalt eller illegalt - bidrog til den allierede krigsindsats.

Efter de traumatiske begivenheder i begyndelsen af 40'erne, Flådens sænkning og interneringens ophør, rykkede en stor del af søværnets personel sammen og gik ind i illegalt eller andet nationalt arbejde. På alle niveauer gled Søværnets personel meget hurtigt ind i modstandsarbejdet, som var præget af ønsket om både at yde en indsats mod besættelsesmagten og om at klargøre til de opgaver, som ventede Søværnet ved krigens afslutning, som var i sigte.

Bogens store værdi ligger i, at projektgruppens medlemmer, som selv var aktører, har indsamlet beretninger om egne og andres oplevelser. Der er oftest tale om meget spændende hændelser og oplevelser, som enhver med tilknytning til eller interesse for Søværnets burde stifte nærmere bekendtskab med.

Efter Flådens ran i 1808 fortsattes kampen med kanonbåde, og efter Flådens sænkning i 1943 videreførtes marinens stolte traditioner, som af kontreadmiral A. Helms er sammenfattet i det afsluttende kapitel med udsagnet: *Ships do not fight, men do.*

Bogen anbefales på det varmeste.

MARINENS BIBLIOTEK**ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER****SPROG m.v.**

Ark, Olav L.: Engelsk-norsk militær ordbok. 2.rev.udg. Oslo 1996. 876 s. Ej til Udlån.

Favorov, P.A.: English-Russian Naval Dictionary. 2 bd. Moskva 1994. 640+605 s.

Kilder til svenske og spanske militærhistoriske arkiver. Uddrag af: Military Archival Newsletter nr. 7/1996. Freiburg 1996. 6 s.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 5: Daoisme-ermol. Kbh. 1996. 624 s. ill.

HISTORIE

Bigland, Eileen: The Story of the W.R.N.S. London 1946. 188 s. ill.

Bridges, E.C. & P.E.H. Hair (eds.): Concerning the Vaste Globe of the Earth. Studies in the History of the Hakluyt Society 1846-1996. With a complete list of the Society's publications. Serie: HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES No. 183. London 1996. 326 s. ill. index. bibl.

Cabal, Juan: Piracy and Pirates. A History. London 1953. 216 s. ill.

Dean, Gordon: Report on the Atom. What You Should Know about the Atomic Energy Program of the United States. New York 1953. 328 s. ill. index.

Flyulykken ved Vagar Lufthavn den 3.8.1996. Div. udklip. Kbh. 1996. upag. ill.

Frandsen, Karl-Erik (red.): Kongens og folkets København - gennem 800 år. Brikker til en mosaik. Kbh. 1996. 274 s. ill. bibl.

Grandjean, Asger: Luftmarinen 1911-1936. Uddrag af: Dansk Flyvnings Historie. 1936. Kbh. 1936. s. 173-224. ill. index.

Hallam, T.D.: The Spider Web. The Romance of a Flying-Boat Flight in the First World War. London 1979. 278 s. ill.

Hansson, Lars: Sörmlands kustförsvar under fem sekel. u.st. 1996. 163 s. ill. kort. index. bibl.

Hendrie, Andrew: Flying Cats. The Catalina Aircraft in World War II. Shrewsbury 1988. 240 s. ill. kort. index. bibl.

Holmens Udflytning. Pressekliip. Bd. 1-10. u.st. 1987-1992. upag. ill. Fol. Ej til Udlån.

Killen, John: A History of Marine Aviation 1911-68. London 1969. 246 s. ill. index. bibl.

Nøring, Vagn: Fremstilling af luftfartøjsmateriel ved Orlogsværftet. Uddrag af: Dansk Flyvnings Historie. 1936. Kbh. 1936. s. 225-52. ill. index.

Ross, J. O'C.: The White Ensign in Early New Zealand. Wellington 1967. 121 s. ill. index.

Schrøder, Hans A. (red.): Mindeværdige dage i Dansk Militærflyvnings historie. Jonstrup 1996. upag. index.

Strugnell, Kenneth W.: Seagates to the Saxon Shore. Lavenham 1973. 263 s. ill. index. bibl.

Taylor, James: Marine Painting. Images of Sail, Sea and Shore. London 1995. 160 s. ill. index. bibl.

Winton, John: Hurrah for the Life of a Sailor. The Life on the Lower Deck of the Victorian Navy. London 1977. 320 s. ill. index. bibl.

Wismann, Tom: Trekrøner. Et Søforts historie 1787-1996. u.st. 1996. 72 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Albert, Marvin H.: Broadships and Boarders. London 1957. 560 s. ill. index. bibl.

Barker, A.J.: Midway. The Turning Point. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Battle Book No. 18. London 1970. 160 s. ill. bibl.

Baker, A.J.: Pearl Harbor. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Battle Book No. 10. London 1969. 160 s. ill. bibl.

Blow, Michael: A Ship to Remember. The MAINE and the Spanish-American War. New York 1992. 496 s. ill. kort. index. bibl.

Bull, Peter: To Sea in a Sieve. London 1956. 224 s. ill.

Cohen, Stan: The Forgotten War. Vol. Three: A Pictorial History of World War II in Alaska and Northwestern Canada. Missoula 1992. 256 s. ill. kort. index. bibl.

Cooper, Bryan: The Buccaneers. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Weapons Book No. 13. Aylesbury 1970. 160 s. ill. bibl.

Feuer, A.B.: Commando! The M/Z Unit's secret war against Japan. Westport 1996. 171 s. ill. kort. index. bibl.

Frank, Benis M.: Okinawa. Capstone to Victory. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Battle Book No. 12. London 1969. 160 s. ill. bibl.

Frank, Wolfgang & Bernhard Rogge: Schiff 16. Die 655 Tage Kaperfahrt des schweren Hilfskreuzers "Atlantis" in den sieben Weltmeeren. 3.rev.udg. Oldenburg 1958. 367 s. ill. kort. index.

Humble, Richard: Japanese High Seas Fleet. Serie: Pan/Ballantine Ill. Hist. of World War II, Weapons Book. London 1973. 160 s. ill. bibl.

Kemp, Paul J.: British Submarines in World War Two. Serie: Warships Illustrated No. II. London 1987. 64 s. ill.

Konradsen, Søren (red.): Begivenhederne omkring flådens kamp og sænkning den 29. august 1943. Kbh. 1993. 39 s. ill.

Macintyre, Donald: Leyte Gulf. Armada in the Pacific. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Battle Book No. 11. London 1969. 160 s. ill. bibl.

Mackenzie, C.D.: It was like this! A short factual account of the Battle of Arnhem and Oosterbeek. (Engelsk & hollandsk tekst). Oosterbeek 1956. upag. ill. kort.

Maher, Brendan A.: A Passage to Sword Beach. Minesweeping in the Royal Navy. Annapolis 1996. 246 s. ill. index. kort.

Mason, David: Raid on St. Nazaire. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Battle Book No. 14. London 1970. 160 s. ill. bibl.

Milligan, Sean P.: Quonset Point Naval Air Station. Gem of the Atlantic. Serie: Images of America. Dover 1996. 128 s. ill. kort.

Müller, Wolfgang: Schicksale Ostsee 1945. Hamburg 1996. 179 s. ill. kort. index. bibl.

Report to the Supreme Combined Chiefs of Staff on the Operations in Europe of the Allied Expeditionary Force, 6 June 1944 to 8 May 1945. London 1946. 149 s. ill. kort.

Sapherson, C.A. & J.R. Lenton: Navy Lists from the Age of Sail. Vol. Two: 1776-1783. America Breaks Free. 2nd rev.ed. London 1987. 66 s. index. bibl.

Sapherson, C.A.: Navy Lists from the Age of Sail. Vol. Eight: 1803-1815. Britain's Allies and Enemies. Leeds 1989. 42 s. index. bibl.

Shaw, Henry I.: Tarawa. A Legend is Born. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Battle Book No. 8. London 1968. 160 s. ill. bibl.

Smurthwaite, David: The Pacific War Atlas 1941-1945. London 1995. 144 s. ill. kort. index. bibl.

Stewart, William H.: Ghost Fleet of the Truk Lagoon. Japanese Mandated Islands. An Account of "Operation Hailstone", February 1944. Missoula 1985. 134 s. ill. kort. bibl.

PERSONALHISTORIE

Axelsson, Stig: Från Vaggerud till Biscaya. Serie: Marinlitteraturföreningen nr. 79. Karlskrona 1996. 99 s. ill.

Eardley-Wilmot, Sidney M.: An Admiral's Memories. Sixty-Five Years Afloat and Ashore. London 1927. 184 s. ill. index.

Deurs, George van: Anchors in the Sky. Spuds Ellyson, the First Naval Aviator. San Rafael 1978. 246 s. ill. index. bibl.

Lidegaard, Mads (red.): Efterretninger om Grønland uddragne af en journal holden fra 1721 til 1788 af Paul Egede. Serie: Det Grønlandske Selskabs Skr. XXIX. Kbh. 1988. 196 s. ill. kort.

Padron, Francisco M. (ed.): Journal of Don Francisco Saavedra de Sangronis during the commission which he had in his charge from 25 June 1780 until the 20th of the same Month of 1783. Gainesville 1989. 380 s. ill. kort. index. bibl.

Parker, William H.: Recollections of a Naval Officer 1841- 1865. Serie: Classics of Naval Literature. Annapolis 1985. 403 s. ill. kort. index.

POLITIK

CSCE. Budapest-mødet 1994. Kbh. 1996. 90 s.

Hilsman, Roger: The Cuban Missile Crisis. The Struggle over Policy. Westport 1996. 162 s. ill. kort. index. bibl.

Karsh, Efraim (ed.): Between War and Peace. Dilemmas of Israeli Security. London 1996. 198 s. ill. kort. index. bibl.

Sondhaus, Lawrence: The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918. Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism. West Lafayette 1994. 441 s. ill. kort. index. bibl.

Vork, Richardt: FN's sanktioner over for Forbundsrepublikken Jugoslavien. Kbh. 1996. 61 s.

STRATEGI

Wegener, Wolfgang: The Naval Strategy of the World War. (I). Annapolis 1989. 231 s. ill. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Allaway, Jim: Leander Class Frigates. Milestones from the career of the Royal Navy's most successful post-war frigate design - from the pages of Navy News. London 1995. 72 s. ill. index.

Amadon, George F.: Rise of the Ironclads. Missoula 1988. 80 s. ill. bibl.

Bixby, William: Track of the BEAR. New York 1965. 309 s. ill. kort. index. bibl.

Breyer, Siegfried: Dickschiffe (II). Serie: Marine-Arsenal 35. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill.

Cislak, Jaroslaw: Polska Marynarka Wojenna 1995. Warszawa 1995. 289 s. ill. bibl.

Connell, G.G.: Fighting Destroyer. The Story of HMS Petard. Abingdon 1976. 271 s. ill. kort. index. bibl.

Cracknell, William H.: USS Barb (SS.220). Cato Class Submarine. Serie: Warship Profile 34. Windsor 1973. s. 225-48. ill. bibl.

Ewing, Steve: American Cruisers of World War II. A Pictorial Encyclopedia. Missoula 1984. 140 s. ill. index. bibl.

Insulander, Per: Sölve och Björn. Två systrar. Karlskrona 1995. 64 s. ill. bibl.

Macintyre, D.: Aircraft Carriers. Serie: Purnell's Hist. of the Second World War, Weapons Book No. 3. London 1968. 160 s. ill. bibl.

Royal Danish Navy. Ships of the Fleet. Kbh. 1996. 24 s. ill.

Smith, Myron J.: Free State Battlewagon U.S.S. Maryland (BB- 46). Warship Series 4. Missoula 1986. 49 s. ill.

Smith, Myron J.: Golden State Battlewagon U.S.S. California (BB-44). Warship Series 3. Missoula 1984. 45 s. ill.

Smith, Myron J.: Keystone Battlewagon U.S.S. Pennsylvania (BB-38). Warship Series 2. Missoula 1983. 45 s. ill.

Smith, Myron J.: Mountaneer Battlewagon U.S.S. West Virginia (BB-48). Warship Series 1. Charleston 1982. 49 s. ill.

Smith, Myron J.: Volunteer Battlewagon U.S.S. Tennessee (BB- 43). Warship Series 5. Missoula 1992. 57 s. ill.

Sumrall, Robert F.: USS Intrepid (CV 11). Serie: Warship's Data 4. Missoula 1989. 55 s. ill.

Sumrall, Robert F. & Thomas F. Walkowiak: USS Kidd (DD661). Serie: Warship's Data 1. Missoula 1985. 37 s. ill.

Sumrall, Robert F.: USS Yorktown (CV 10). Serie: Warship's Data 5. Missoula 1990. 61 s. ill.

Strand, Odd: HITRA. Med Ingvald Eidsheim og hans menn på krigstokt over Nordsjøen. 2.udg. Hundvåg 1996. 135 s. ill. kort.

Thomson, Keith S.: HMS Beagle. The Story of Darwin's Ship. New York 1995. 320 s. ill. kort. index. bibl.

Toit, A.D. du: Ships of the South African Navy. Cape Town 1976. 136 s. ill. index.

Ucelli, Guido: Le Navi di Nemi. Rom 1950. 474 s. ill. kort. index. bibl.

Walkowiak, Thomas F.: Fleet Submarines of World War Two. Serie: Warship's Data Special. Missoula 1988. 49 s. ill.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Bevan, David: Drums of the Birkenhead. u.st. 1972. 190 s. ill.

Ferguson, David M.: Shipwrecks of Orkney, Shetland and the Pentland Firth. Newton Abbot 1988. 160 s. ill. kort. index. bibl.

Marriott, John: Disaster at Sea. New York 1987. 176 s. ill. kort.

Ritchie, David: Shipwrecks. An Encyclopedia of the World's worst Disasters at Sea. New York 1996. 292 s. ill. index.

Schmidt, Jan: "Hans Hedtoft". Århus 1996. 54 s.ill.kort.

VÅBENTEKNISKE HÅNDBØGER

Gannon, Robert: Hellions of the Deep. The development of American torpedoes in World War II. University Park 1996. 241 s. ill. index. bibl.

Stewart, Richard & Donald Heyes: Scale Model Cannon. History, Design, Construction. London 1982. 64 s. ill.

DANSKE KOLONIER m.v.

Boetzkes, Otilie G.: Sir Martin Frobisher's Search for the Northwest Passage. New York 1964. 163 s. bibl.

Gilberg, Rolf m.fl.: Grønland set gennem 50 års frimærker. Kbh. 1988. 128 s. ill. kort. index. bibl.

Triebel, L.A. & J.C. Batt: The French Exploration of Australia. With Special Reference to Tasmania. Canberra 1957. 94 s. ill. kort. bibl.

Vore gamle Tropekolonier, bind 1-8:

1. Bro-Jørgensen, J.O.: Dansk Vestindien indtil 1755. Kolonisation og kolonistyre. Kbh. 1966. 301 s. ill. kort.

2. Vibæk, Jens: Dansk Vestindien 1755-1848. Vestindiens storhedstid. Kbh. 1966. 352 s. ill. kort.

3. Skrubbeltrang, Fridlev: Dansk Vestindien 1848-1880. Politiske brydninger og social uro. Kbh. 1967. 229 s. ill.

4. Nørregaard, Georg: Dansk Vestindien 1880-1917. Reformforsøg og salgsforhandlinger. Kbh. 1967. 192 s. ill. kort. index.

5. Olsen, Gunnar: Dansk Ostindien 1616-1732. De Ostindiske kompagniers handelspladser på Indien. Kbh. 1967. 297 s. ill. kort.

6. Struwe, Kamma: Dansk Ostindien 1732-1776. Tranquebar under kompagnistyre. Kbh. 1967. 254 s. ill. kort.

7. Rasch, Aage: Dansk Ostindien 1777-1845. Storhedstid og hensyngen. Kbh. 1967. 315 s. ill. kort. index.

8. Nørregaard, Georg: Guldkysten. De danske etablissementer i Guinea. Kbh. 1968. 414 s. ill. kort. index.

ROMANER

Meacham, Ellis K.: Flåden fra Bombay. Kbh. u.år. 299 s.

Meacham, Ellis K.: For Konge og Kompagni. Kbh. 1978. 288 s.

Meacham, Ellis K.: Kaptajnen

GF-FORSIKRING A/S

Bilforsikring

Du passer godt på dig selv og din bil.

Du ved det gøres godt med en kombineret ansvars- og kaskoforsikring.

Men ved du, hvor billigt det kan gøres?

GF-BILFORSIKRING

med fuld friskadedækning, kun
3 præmietrin og 1.020 kr. i selvrisiko.

Præmie for personbil 800-999 kg.
ved 8 års skadefri kørsel:

kun kr. 3.022,-
om året altså!

*(Dog kr. 3.529,- i Nordsjælland,- Roskilde,-
Køge,- Odense,- Esbjerg,- Vejle,- Århus,-
Randers,- og Ålborgområderne.
Kr. 3.822,- i Storkøbenhavn).*

Ring til os, og vi sender GF-FORSIKRING's
gratis informationshæfte. I hæftet beskrives
vilkår og priser på bilforsikring og andre
forsikringer, familien kan have brug for.



Forsikringsklubben for Officerer i Forsvaret

Formand Willy Enemark,
Telefon 39 61 17 21,
Klubadresse: Fiskebækvej 51,
3500 Værløse, tlf. 42 48 12 38



GF-FORSIKRING – værd at vælge!



Naval Team Denmark

DANYARD A/S

SVENDBORG VÆRFT A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

MAN B&W DIESEL A/S

DESMI A/S

SVANEHØJ INTERNATIONAL A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-MODULSYSTEM A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

NEA-LINDBERG A/S

PER UDSEN CO. A/S

NORDIC DEFENCE INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



TechnoScan as

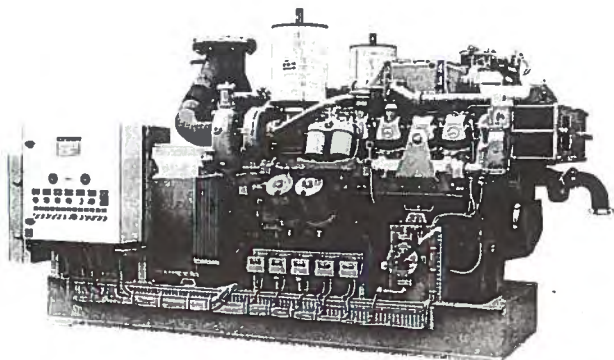
Generalagent for:

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

mtu



Marinedieselaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstrupgårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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

En god samarbejdspartner

Raytheon Electronics



**THOMSON MARCONI
SONAR**

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

Svanevej 6
2400 Kbh. NV
Tlf.: 35 83 12 12
Fax: 35 83 23 06

HANS BUCH+CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S