

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN
1997

168. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR
ORLOGSKAPTJN
NILS WANG

KØBENHAVN
1997

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

ADMINISTRATION, ORGANISATION

Farvandsovervågningen – før, nu og i fremtiden.....	123
---	-----

EKSPEDITIONER, REJSER, OPHOLD

EU's indsats i Det Tidligere Jugoslavien.....	20
Studietur til Den Canadiske Stillehavsflåde, Del I.....	43
Studietur til Den Canadiske Stillehavsflåde, Del II	103

HISTORIE

Om søværnet 1940-49, Del I.....	84
Om søværnet 1940-49, Del II	137
Opmåling i Grønland, Del I.....	216
Opmåling i Grønland, Del II	263

KRIGSSKIBE

Valg af en ubådstype	64
Søværnets materiel	171

MARITIM DEBAT

Forsvarskommissionen af 1997.....	2
Forsvarskommissionen og Det Radikale Venstre.....	5
Konservative krav til fremtidens forsvar	10
Forsvarskommissionen og Venstre.....	15
Forsvarskommissionen og Centrum Demokraterne	18
Hjælp til selvhjælp (leder)	247a
Uddannelse for livet – til søs (leder)	307
Skibsværfterne og søværnets behov for nye skibe.....	308
Den unge søofficers arbejdsvilkår	334

TEKNIK

Operationel oceanografi.....	351
------------------------------	-----

UDDANNELSE

Værnepligtige i Søværnet	78
Norsk værnsfælles stabskursus II	149
Værnepligtige i 1. Eskadre	248
Værnepligtige i 3. Eskadre	256
Søværnets værnepligtige.....	312
En ung officers tanker omkring uddannelse, job og fremtid	321
Naval Command College 1997	339

FORFATTERLISTE (til emneliste I)

<i>Hækkerup, H.</i>	
Forsvarskommissionen af 1997.....	2
<i>Estrup, J.</i>	
Forsvarskommissionen og Det Radikale Venstre.....	5
<i>Engell, H.</i>	
Konservative krav til fremtidens forsvar	10
<i>Enggaard, K.</i>	
Forsvarskommissionen og Venstre.....	15
<i>Melchior, A.</i>	
Forsvarskommissionen og Centrum Demokraterne.....	18
<i>Smidt, U. (1659)</i>	
EU's indsats i Det Tidligere Jugoslavien.....	20
<i>Rasmussen, K.E.</i>	
Studietur til Den Canadiske Stillehavsflåde, Del I.....	43
<i>Madsen, K.T. (1920)</i>	
Valg af en ubådstype	64
<i>Lund, S. (1870)</i>	
Værnepligtige i Søværnet	78
<i>Thostrup, S.S. (1542)</i>	
Om søværnet 1940-49, Del I.....	84
<i>Rasmussen, K.E.</i>	
Studietur til Den Canadiske Stillehavsflåde, Del II	103
<i>Cortes, P. (1967)</i>	
Farvandsovervågningen – før, nu og i fremtiden.....	123
<i>Thostrup, S.S. (1542)</i>	
Om søværnet 1940-49, Del II	137
<i>Wenzell, M. (2069)</i>	
Norsk værnssælles stabskursus II	149
<i>Udvalget vedrørende forswarets materiel</i>	
Søværnets materiel	171
<i>Borg, P.</i>	
Opmåling i Grønland, Del I.....	216
<i>Wang, N.C. (2029)</i>	
Hjælp til selvhjælp (leder)	247a

<i>Fiedler, A. (1888)</i>	
Værnepligtige i 1. Eskadre	248
<i>Elbro, H.M. (1907)</i>	
Værnepligtige i 3. Eskadre	256
<i>Borg, P.</i>	
Opmåling i Grønland, Del II	263
<i>Wang, N.C. (2029)</i>	
Uddannelse for livet – til søs (leder)	307
<i>Bæhring, M.</i>	
Skibsværfterne og søværnets behov for nye skibe	308
<i>Winther, K.H. (1905)</i>	
Søværnets værnepligtige.....	312
<i>Winther-Jensen, M.</i>	
En ung officers tanker omkring uddannelse, job og fremtid	321
<i>Borck, N.C.(1943) og Friis, N. (1976)</i>	
Den unge søofficers arbejdsvilkår	334
<i>Jørgensen, T.S. (1984)</i>	
Naval Command College 1997	339
<i>Buch, E.</i>	
Operationel oceanografi.....	351

EMNELISTE II

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Meddelelse fra formanden	42
Formandens beretning	298
Meddelelse fra formanden	346, 362

MEDDELELSER FRA TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Forord	1
Meddelelse fra redaktøren	363
Redaktørens beretning	291

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser	57, 116, 164, 241, 300, 367
Bog anmeldelser	160, 163, 298, 365

NEKROLOG

1606 Villesen, Asger Uhrbrand (1605/1607)	65
1732 Garde, Poul (1730)	158
1508 Ramberg, Kurt Rudolf (Poul E. Ancher)	293
1585 Nordbrandt, Poul Erik (1582)	296
1586 Hovgaard, Anton Knud (1614)	364

FORSKELLIGT

Rettelse	306
----------------	-----

FORFATTERLISTE
(til emneliste II)

<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Boganmeldelse	160
<i>Jensen, E.T.</i>	
Boganmeldelse	163
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Boganmeldelse	298
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Boganmeldelse	365
<i>Nielsen, H./Hansen, H.E. (1605/1607)</i>	
Nekrolog	65
<i>Simonsen, C.K. (1730)</i>	
Nekrolog	158
<i>Ancher, P.E.</i>	
Nekrolog	293
<i>Heise, V.P. (1582)</i>	
Nekrolog	296
<i>Børgesen, C.S. (1614)</i>	
Nekrolog	364

FORFATTERINDEKS

SØOFFICERER (Officerer i Søofficersrullen)

LB.NR

(1542)
(1582)
(1605)
(1607)
(1614)
(1653)
(1659)
(1730)
(1870)
(1888)
(1905)
(1907)
(1920)
(1943)
(1967)
(1976)
(1984)
(2029)
(2069)

ANDRE FORFATTERE

(P.E.A.)	P.E. Ancher
(P.B.)	P. Borg
(E.B.)	E. Buch
(M.B.)	M. Bæhring
(H.E.)	H. Engell
(K.E.)	K. Enggaard
(J.E.)	J. Estrup
(H.H.)	H. Hækkerup
(E.T.J.)	E.T. Jensen
(A.M.)	A. Melchior
(K.E.R.)	K.E. Rasmussen
(U.F.O.M.)	Udvalget vedrørende forsvarrets materiel
(M.W.)	M. Winther-Jensen

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 1 / FEB 1997
168. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn N.C. Wang

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.forsvaret-sos.dk

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
Forsvarskommando, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433
E-mail: P-J-STAR@post6.dk

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Skydeøvelse på OLFERT FISCHER i Den persiske Golf.

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. 2/APR 1997 bedes indsendt inden 24 APR 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

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

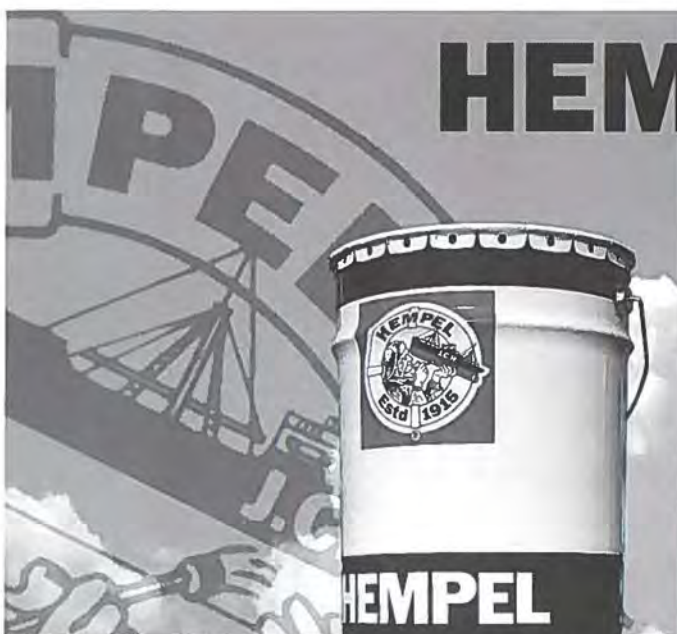
Phone (+45) 45 76 75 00 · Fax (+45) 45 76 75 12

HEMPEL

Kvalitet og service

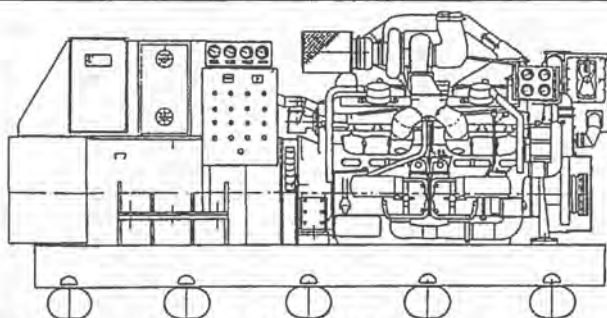
Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.

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

SR Motorteknik ApS



Generatoranlæg fra 10 kVA til 2000 kVA.

- Leveres til den Maritime sektor og stationære opgaver.
- Specialbyggede anlæg, konstrueret efter opgave og kundekrav.
- Rådgivning, installation, service og reservedele.

Administration og Salg: Søgårdsvej 2, 3080 Tikøb.

Tlf. 42238068, 42248629, Fax 42248633.

Produktion: Industrivej 23, 4683 Rønnede. Tlf. 56711508.



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



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



INDHOLD

FORORD.....	1
FORSVARSKOMMISSIONEN AF 1997.....	2
Af Forsvarsminister Hans Hækkerup	
FORSVARSKOMMISSIONEN OG DET RADIKALE VENSTRE.....	5
Interview med Jørgen Estrup	
KONSERVATIVE KRAV TIL FREMTIDENS FORSVAR.....	10
Af tidl. Forsvarsminister Hans Engell	
FORSVARSKOMMISSIONEN OG VENSTRE.....	15
Af tidl. Forsvarsminister Knud Enggaard	
FORSVARSKOMMISSIONEN OG CENTRUM DEMOKRATERNE.....	18
Af tidl. Trafikminister Arne Melchior	
EU's INDSATS I DET TIDLIGERE JUGOSLAVIEN.....	20
Af orlogskaptajn U. Smidt	
MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....	42
STUDIETUR TIL DEN CANADISKE STILLEHAVSFLÅDE.....	43
Af premierløjtnant K.E. Rasmussen	
NEKROLOG.....	55
MARINENS BIBLIOTEK.....	57

TILLÆG: INDEKS FOR TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN, 167. ÅRGANG

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

FORORD

Som læseren formentlig har bemærket, så har Tidsskrift for Søvæsen fået sig en tiltrængt ansigtsløftning. Med det nye layout, er det mit håb, at endnu flere føler sig fristet til at læse bladet. Fornyelsen sker som følge af en genforhandling af de økonomiske betingelser med Nørrebro Bogtryk ApS. Trykkeriet har indført ny teknologi, der muliggør denne væsentlige forbedring af Tidsskriftets tekniske kvalitet til en produktionspris, der er lavere end den hidtidige.

Tidsskriftet har hidtil haft fortløbende numre efterfulgt af det aktuelle årstal, men denne nummerering er ikke længere tilstrækkelig. Post Danmark, der distribuerer Tidsskriftet, kræver, at der anføres månedsangivelse på forsiden. Derfor er dette nummer benævnt Nr. 1/FEB 1997. Det er redaktionens hensigt, at udgive Nr. 2/APR 1997 i begyndelsen af maj måned, hvorefter det "efterslæb", der igennem flere år har eksisteret, skulle være indhentet. Således tilstræbes de resterende numre i 1997 at blive udgivet i hhv. JUN, AUG, OKT og DEC.

Tidsskriftets redaktion har endnu engang bestræbt sig på at levere læseværdige indlæg af interesse for Tidsskriftets nu over 700 abonnenter. Således bringes der denne gang bl.a. fem indlæg fra Christiansborg, idet Tidsskriftet har rettet henvendelse til formændene for forsvarsforligspartierne og anmodet om partiernes "...overordnede forventninger, ønsker og krav til arbejdet i Forsvarskommissionen af 1997".

NCW

FORSVARSKOMMISSIONEN AF 1997

Af

Forsvarsminister Hans Hækkerup, Socialdemokratiet

Det nuværende fem-årige forsvarsforlig udgør en solid ramme for forsvarets udvikling frem til år 2000. Med de betydelige internationale udfordringer samt de vidtrækkende beslutninger, som vi i bl.a. Europa står over for, tegner der sig også fremover store udfordringer for dansk forsvar. Arbejdet i Forsvarskommissionen af 1997 skal tilvejebringe grundlaget for forsvarets fortsatte udvikling ind i det næste årtusinde.

Kommissionen omfatter politikere, repræsentanter for forsvaret og særligt sagkyndige. Formand for kommissionen er fhv. minister Knud Heinesen. Politikere er udpeget af respektive folketingsgrupper med en repræsentant og en stedfortræder fra hvert parti, begge medlemmer af Folketinget. Repræsentanterne for forsvaret er udpeget på baggrund af deres funktion. Særligt sagkyndige er udpeget på baggrund af deres sikkerheds- og forsvarspolitiske forudsætninger mv. Der er tale om en bredt og godt sammensat kommission, og der er således tilvejebragt de bedste forudsætninger for at nå et konstruktivt resultat.

Forsvarskommissionen skal i lyset af den sikkerhedspolitiske udvikling overveje, hvilke ændringer af forsvarets formål, opgaver og struktur mv., der måtte være nødvendige. Kommissionen skal herunder foretage en afvejning af forsvaret af nærområdet i forhold til den internationale indsats samt fremsætte forslag til større materielanskaffelser i de kommende år. Kommissionsarbejdet skal være afsluttet inden udgangen af 1998.

Arbejdet kan groft inddeles i en udrednings-/præmisfase og en overvejelser-/konklusionsfase. Udrednings-/præmisfasen forventes at forløbe frem til oktober 1997. Her gennemføres det sikkerhedspolitiske udredningsarbejde som afsæt for kommissionens overvejelser om formål, opgaver og struktur mv.

Overvejelser-/konklusionsfasen vil herefter omfatte kommissionens egentlige overvejelser om forsvarets formål og opgaver, herunder afvejningen af forsvaret af nærområdet i forhold til den internationale indsats, samt sidenhen om forsvarets strukturer og om større materielanskaffelser i de kommende år.

Uden at foruuddiskontere kommissionens arbejde skal der især peges på behovet for fortsat styrkelse og udvikling inden for de områder, der har relation til det internationale engagement. Danmark og dansk forsvar har i en årrække været en meget betydelig bidragsyder til de internationale bestræbelser på at opretholde fred og sikkerhed. Bidrag til internationale operationer er blevet et væsentligt element i dansk sikkerhedspolitik og i dansk forsvars opgaver og daglige virke. En fortsættelse af den aktive linie er motiveret i ønsket om at fremme en fredelig udvikling i verden, i humanitære hensyn samt i ønsket om at fastholde og styrke de folkeretlige regler og sædvaner, som vi har en særlig interesse i at etablere og udbygge. Danmark kan endvidere gennem aktiv deltagelse bidrage til at sikre, at konflikter ikke udvikler sig på en sådan måde, at der opstår en egentlig trussel mod Danmarks sikkerhed. Der skal derfor også fremover arbejdes videre med balancen mellem det internationale engagement og forberedelse af et egentligt forsvar af Danmark tilpasset nutidens sikkerheds- og forsvarspolitiske realiteter.

Den aktive linie stiller en række særlige krav til indretningen af dansk forsvar, som må tilgodeses for til stadighed at fastholde forsvaret som et moderne, effektivt og smidigt instrument i sikkerhedspolitikken. Evnen til at gennemføre internationale og ofte længerevarende operationer over store afstande stiller betydelige krav til styrkernes formåen, operative og geografiske anvendelsesmuligheder samt ikke mindst til selvforsvars- og overlevelsessevnen. Enheder, der varetager det internationale engagement i fredstid, bør derfor prioriteres højt, da de anvendes til eller forudses anvendt til at løse operative og måske endda potentielt risikofyldte opgaver allerede i fredstid. Ud over styrkelsen af værnenes evne til at bidrage til den internationale indsats bør de tre værns fremtidige muligheder for gensidigt at supplere og understøtte hinanden i internationale operationer undersøges nærmere.

Ikke mindst på grund af vægtningen af det internationale engagement vil der i årene fremover være behov for ikke ubetydelige materielforbedringer. Materielanskaffelserne til forsvaret blev væsentligt styrket med det nuværende forlig - i aftaleperioden er der afsat knapt 11 mia. kr. til anskaffelse - og der er behov for at fastholde og styrke denne positive og nødvendige tendens. Der må derfor skabes de nødvendige forudsætninger for en fortsat forskydning af budgetmidlerne i retning af øget materielanskaffelsesandel.

Alt i alt forestår der et vigtigt og omfattende arbejde, hvor muligheden for at styrke det internationale engagement og tilvejebringe de fornødne ressourcer til forsvarrets materielanskaffelser tegner sig som det centrale. Arbejdet vil, som det var tilfældet med den forrige Forsvarskommission af 1988, komme til at afstikke linierne for forsvarrets udvikling i mange år fremover.

Nedenstående indlæg er udarbejdet på baggrund af et interview med den forsvarspolitiske ordfører fra det Det Radikale Venstre, Jørgen Estrup. Interviewet er lavet på Christiansborg af Tidsskrift for Søvæsen's udsendte medarbejder den 1. marts 1997. Nedenstående gengivelse af interviewet er godkendt af Jørgen Estrup.

FORSVARSKOMMISSIONEN OG DET RADIKALE VENSTRE

Hvilke overordnede forventninger, ønsker og krav har Det Radikale Venstre til arbejdet i Forsvarskommissionen af 1997 ?

“Vi har først og fremmest den forventning, at Forsvarskommissionen af 1997 (FKOM 97) tager fat der, hvor den forrige Forsvarskommission slap. Jeg sad selv i den forrige kommission, og dengang - omkring årsskiftet 89-90 - så verden unægteligt noget forvirret ud. Verden ændrede sig ganske voldsomt på det tidspunkt, med Tysklands sammenlægning, Murens fald og Warszawa Pagtens og Sovjetunionens opløsning - alt det, som vi alle sammen kender. Det Radikale Venstre (RV) ønsker nu en undersøgelse af Forsvaret i et langt perspektiv set i lyset af det, der er sket. Også fordi det nu gennem nogle år har vist sig, at der ikke var tale om en døgnflue. Det var ikke blot nogle ændringer, der medførte, at man vendte tilbage til den Kolde Krig.

Det er en mere permanent situation, vi har idag, men selvfølgelig ikke en situation, hvor verden er blevet uden konflikter. Men det er i høj grad konflikter, der er anderledes, end dem vi kendte, og det synes vi man må indrette Forsvaret efter. Det er i nogen udstrækning allerede sket, men RV vil gerne bruge FKOM 97 til at se mere detaljeret på dette.

Vi er specielt interesserede i en vurdering af de internationale opgaver, som er blevet en meget stor del af Forsvarets opgaver set i forhold til de andre opgaver, Forsvaret har. Og det er klart, at sammenhængen mellem internationale aktiviteter og nærforsvaret interesserer os meget. De internationale aktiviteter er blevet klart vigtigere - i hvert fald i den forstand, at det er nogen, vi har løbende - mens nærforsvarsaktiviteterne er et beredskab og en sikkerhed imod nogle ting, som vi ikke håber overhovedet indtræffer.

Vi skal derfor overveje at lave arbejdet anderledes, end vi gjorde tidligere, hvor vi var en frontliniestat og måtte forholde os til aggressionsmulighederne i et kortere perspektiv. Så afvejningen af og overvejelserne om, hvorvidt nærforsvaret kan laves på en anden og bedre måde - og selvfølgelig i sidste ende også måske på en billigere måde - synes vi er interessante. Denne opfordring til nytænkning er imidlertid ikke en Radikal opfindelse - vi har jo haft flere oplæg fra personaleorganisationerne om, hvordan Forsvaret kunne indrettes, og det er bl.a. sådan nogle ting, vi gerne vil se nærmere på i FKOM 97 regi.

RV har ikke fastlagt krav på forhånd bortset fra, at der skal laves et stykke seriøst arbejde, hvor problemerne bliver belyst, og hvor der ikke på forhånd er områder, der betragtes som tabu-belagte."

Hvis man bliver nødsaget til at skelne mellem forsvaret af nationen eller deltagelse i internationale opgaver - hvilken prioritering har så de to opgaver?

"Jeg mener ikke, at det er et spørgsmål om enten-eller, men derimod et både-og. Vi vil bare gerne forhindre, at alle nærforsvarsopgaverne opfattes som urørlige, og at de kun kan løses på den måde, vi har gjort det hidtil, så de internationale opgaver bliver opgaver, vi har fået oveni. Det mener vi ikke er en fornuftig problemstilling. Vi skal derimod prøve at se på, hvordan vi - med et andet trusselsbillede i vores nærområde og nogle nye internationale opgaver - kan løse det samlede opgavekompleks mest fornuftigt."

Er det noget, der nødvendigvis bør ske indenfor den gældende økonomiske ramme?

"Hvorvidt det skal ske indenfor gældende økonomiske rammer, vil vi ikke på forhånd låse os fast på, men det er klart, at på den måde er Forsvaret efter min mening at sammenligne med en hvilken som helst anden offentlig institution. Hvis det kan løses lige så godt på en billigere måde, så skal det gøres. Hvis det ikke kan løses på en billigere måde, og en ordentlig løsning af opgavernes kræver, at der tilføres flere penge, så er vi også parate til at acceptere det. Vi vil bare gerne have det kulegravet."

Den forholdsvis instabile internationale politiske situation, der er gældende i øjeblikket, vil jo nok være den samme, når FKOM 97 afgiver betænkning. I lyset af det, hvilke egenskaber i det danske forsvar finder De er væsentlige

eller bør styrkes. Hvad er det Forsvaret skal kunne som er vigtigere end andet ? Vi kan vel ikke det hele?

"Nej, det er sådan set også den holdning, jeg går til arbejdet i FKOM 97 med. Vi skal ikke prøve på at blive sådan en miniaturemodel af et stormagtsforsvar. Vi skal finde de steder, hvor vi synes, at vi kan gøre en ordentlig indsats. Og så skal vi overveje, hvad det betyder af ændringer i forhold til det, vi har gjort hidtil. Jeg mener, at vi gør en udmærket indsats på det internationale område. Den Internationale Brigade var noget, som vi støttede fra starten fra radikal side. Og jeg mener, det er en overordentlig god ting, at vi dermed er med til at dæmpe konfliktniveauet, specielt på det europæiske område. Jeg mener, det er der, vores indsats primært skal være. Jeg mener så, at man med fornuft kunne overveje, f.eks. i Østersøområdet, om man kunne lave en højere grad af arbejdsdeling med de af vores naboer, som vi er i alliance med. Vi skal finde ud af, hvor vi skal lægge vægten, og hvor de andre skal lægge vægten, sådan at vi ikke allesammen laver det samme. Det vil jeg meget gerne undervises om, om jeg så må sige, og have eksperter til at fortælle mig og FKOM 97 om, hvilke vanskeligheder der er forbundet med sådan en model - for det er klart, at der er nogle vanskeligheder. Man kunne tænke sig, at det måske er for sårbart, hvis man specialiserer sig for meget i forhold til ændringerne i det internationale samarbejdsmonster. Men jeg mener på den anden side også, at det helt oplagt giver meget bedre mening, hvis vi på nogle områder er gode til nogle ting, mens andre samarbejdslande er gode til nogle andre ting. Og jeg tror ikke på, at vores allianceforhold til eksempelvis Tyskland og vores samarbejdsforhold til de øvrige nordiske lande bliver ændret i en overskuelig tid. Jeg tror heller ikke på, at vores forhold til Polen bliver dårligere - tværtimod. Derfor vil hele Østersøområdet sandsynligvis være et sted, hvor vi kan lave meget bedre arbejdsdeling og samarbejdsforhold. Det vil jeg meget gerne have undersøgt i FKOM 97."

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at der venter betragtelige materielinvesteringer i den nære fremtid, for alle tre værn på kort og "mellemlang" sigt. Hvad er det for egenskaber, der efter RV's opfattelse bør være styrende for prioriteringen af materielsystemer ?

"Jeg synes, man skal huske på, at det gældende forsvarsforlig er et forlig, hvor der er afsat ganske mange penge til materielanskaffelser - det er mere end 2 mia. kr. om året. Så det er unægteligt ikke, fordi den side er glemt. Men i f.m. FKOM 97 er der jo også nedsat et materieludvalg, som skal undersøge, dels det eksisterende materiel, dels behovet for nyanskaffelser, og jeg synes, det er

vigtigt, at vi får kigget tilstrækkeligt langt ud i fremtiden, så man ikke laver fejlinvesteringer. Det er altså både et spørgsmål om at få tilpasset vores materielanskaffelser til de strukturændringer, vi måtte kunne blive enige om, og det er et spørgsmål om ikke at anskaffe våbensystemer, der forældes for hurtigt. Der er en hel række overvejelser der, også omkring levetid og lignende, som vi skal have eksperterne til at hjælpe os med - men som i den sidste ende er en politisk beslutning.

Det er selvfølgelig også en vigtig overvejelse, hvordan forholdet skal være mellem personel og materiel. Det er vel klart, at det er overvejelser, som har været meget ømtålelige i forsvarssammenhæng. Det er altid svært at skære ned på mandskabet. Det kan på den anden side være rigtigt at gøre i en effektivitetssammenhæng. Men jeg tror nok, at man må sige, at de fleste af os ikke er specielt kompetente til på forhånd at vurdere, om det er den ene eller anden vej vi skal gå nu. Det er i høj grad noget, vi skal have eksperterne til at belyse."

Er der nogle af de opgaver, som Forsvaret for tiden løser, der efter RV opfattelse vil være oplagte diskussionsemner i f.m. det kommende FKOM arbejde ?

"Ja, der er flere ting. Vi har diskuteret undervandsbåde nogle gange. Vi ved, at det er et af de steder, hvor der skal tages en beslutning og en af de ting, der uundgåeligt kommer op i FKOM 97. Der er nogle af os, der er skeptiske, for det er jo en meget stor investering, hvis man skal have lavet en fornyelse. Der kræves altså en god grund for at gøre det, og den har vi savnet lidt hidtil. Jeg er ikke overbevist. Det er eet af de punkter, hvor jeg godt vil have overvejet specialiseringsmulighederne, og om det er Danmark, der skal have et u-bådsvåben, eller om vi på en eller anden måde måske kan lave en arbejdsdeling med andre.

Jeg mener også at hele bevogtnings-siden, hvor der er blevet skåret ned undervejs som følge af automatisering, bør drøftes. Der er stadig ting som teknisk set i mine ører lyder lidt altmodiske, og her mener jeg, det er vigtigt, at vi får klarlagt, hvor mange af disse, der simpelthen er udtryk for personalehensyn og lokalpolitiske hensyn.

Vi kommer også til at snakke Hjemmeværnet. Endnu en gang. Og det er klart, at der er masser af følelser på spil i den sammenhæng. Men der er i hvert fald et effektivitets- og anvendelighedshensyn, som vi er nødt til at tage fat på. Hjemmeværnets opgaver i krise- og krigstid kan vi ikke undgå at beskæftige os med. Det er klart, at vi havde et udvalg siddende om Hjemmeværnet for ikke så frygteligt lang tid siden. Men jeg tror nok, man må sige, at de politiske rammer, der blev lagt for dette udvalg var så snævre, at facit var næsten givet på forhånd. Det synes jeg ikke var så klogt. Så derfor bliver vi efter min mening nødt til at tage diskussionen en gang til. Jeg har fra starten sagt, at jeg har

ret meget respekt for folk, der investerer deres idealisme og fritid i sådan noget arbejde. Man kan være enig eller uenig i engagementets udformning o.s.v., men jeg synes, de har krav på at få en ordentligt behandling. De har også krav på at man tager dem så alvorligt, at man også sikrer sig, at de opgaver de skal løse faktisk giver mening. Det er her, jeg synes, man er sprunget over, hvor gærdet var lavest. Der kommer givetvis også andre ting.

Forsvarets engagement i Nordatlanten er også en af de ting som FKOM 97 efter al sandsynlighed skal kigge på. Hvad er det, de skal gøre deroppe udover fiskeriinspektion? Er det et rent dansk anliggende? Er det også et grønlandsk anliggende, et færøsk anliggende? Der bliver nok behov for en præcisering af opgaverne vil jeg tro, og en overvejelse i den sammenhæng over den måde, de skal løses på."

Der har været bred politisk opbakning bag Forsvarets evne til at kunne løse, hvad man kunne kalde "internationale opgaver". Hvilke forventninger har RV til henholdsvis flyvevåbnet og søværnet som udenrigs- og sikkerhedspolitiske instrumenter i r.t. til krisestyring og deraf afledte opgaver?

"Det er klart, at vi har en NATO-opgave, som vi har forpligtet os til at deltage i. Så er der derudover de fredsbevarende aktioner, og der synes jeg, det er relativt nemt at præcisere, hvad hærens opgaver er. Det er vanskeligere for flyvevåbnet og søværnet. Vi har jo set i forbindelse med Golfen, at der i høj grad kan være brug for søværnet, men jeg tror den slags situationer vil forekomme relativt sjældent. Europa er jo et typisk landkontinent. Der kan måske være brug for søværnet og flyvevåbnet i nogle bevogtnings- og observationsfunktioner som vi også så i f.m. blokaden i Adriaterhavet. Jeg tror imidlertid aldrig, at flyvevåbnet bliver nogen stor faktor i fredsbevarende aktioner. Det er klart, at man bestemt ikke kan udelukke, at der i fredsbevarende operationer er behov for alle tre værn, men jeg tror, det bliver mest udtalt for hæren."

Her i landet er der en lang tradition for, at forsvarsforlig bakkes op af et bredt udsnit af Folketinget. Er det afgørende for RV, at denne tradition fortsættes?

"Jeg synes, at det er en vigtig ting for stort set hele vores udenrigspolitik, at der er et bredt flertal omkring den. Det gør den langt mere robust over for politiske svingninger. Så snart det drejer sig om vores relationer til omverdenen, så er det vigtigt, at omverdenen ved, at selv om vi afholder folketingsvalg og tilslutningen til de enkelte partier kan skifte, så skifter vores politik ikke. Jeg er helt oplagt tilhænger af de brede forlig på forsvarsområdet, og vores EU-politik og det gælder vores udenrigspolitik i det hele taget."

KONSERVATIVE KRAV TIL FREMTIDENS FORSVAR

Af

Hans Engell, tidl. forsvarsminister, Det Konservative Folkeparti.

Det danske forsvar fik et nyt trusselsbillede med Warszawapagtens totale sammenbrud. Balancen i forsvarets opbygning er som en naturlig følge heraf blevet ændret. Uanset hovedopgaven fortsat er forsvaret af Danmark, har forsvaret i dag sin tyngde i den internationale indsats. Med et meget dygtigt arbejde i værnene er det lykkedes at skabe et forsvar, som med kvalitet og effektivitet er på toppen inden for NATO. Vi har et godt forsvar at bygge videre på og det bør ske efter omhyggelige overvejelser og med krav om, at nødvendige omstillinger gennemføres efter grundig planlægning.

Netop denne planlægning er, hvad der arbejdes med i Forsvarskommissionen af 1997 (FKOM 97). FKOM 97 er den direkte konsekvens af forsvarsforliget fra december 1995 mellem regeringen og Det Konservative Folkeparti. Medlemmerne af Kommissionen skal gennem de næste to år se på grundlaget for Danmarks forsvar ind i næste årtusinde og dermed danne baggrund for de politiske forhandlinger om en ny forsvarsaftale efter 1999.

Det sikkerhedspolitiske udgangspunkt for Kommissionens arbejde er rimelig klart. NATO udgør grundlaget for Danmarks sikkerhed og ændringerne af den europæiske sikkerhedsstruktur sker inden for alliansens rammer. Som et meget væsentligt skridt, mundede Topmødet i Bruxelles i 1994 ud i et formaliseret samarbejde med østlandene gennem tilbuddet om Partnerskab for Fred. Både Partnerskabsaftalen og NATO's nye strategiske koncept tager udgangspunkt i, at truslen om den massive militære konfrontation ikke længere er til stede. Til gengæld lever vi med en væsentlig forøget sikkerhedsrisiko for lokale spændinger, konflikter og konfrontationer som eksempelvis i Bosnien.

Også alliancens styrkestruktur er forandret. I 1994 blev det vedtaget, at NATO's styrker skal kunne indsættes i fredsstøttende operationer på mandat fra FN eller OSCE. Oprettelsen af Den Danske Internationale Brigade var et udtryk for dansk forsvars tilpasning hertil. Det vil derfor være en hovedopgave for hele det danske forsvar at kunne opstille, uddanne og udruste styrker ind i det næste årtusinde. Styrker, som kan indgå i internationale enheder eller operere alene samt løse den fundamentale opgave med forsvaret af Danmark herunder suverænitetshåndhævelse bl.a. i Nordatlanten.

Det Konservative Folkeparti har flere klare krav i forbindelse med Kommissionens arbejde. Vort grundlæggende synspunkt er, at dansk forsvar i dag har en størrelse og sammensætning, som ikke kan eller skal reduceres. At vi udover Den Danske Internationale Brigade fortsat skal kunne opstille en fuldt bemandet division udgør derfor et minimumskrav til hærens størrelse. Antallet af flåde- og flyvestationer samt regimenter hænger nøje sammen med forsvarets størrelse. Med yderligere reduktioner på denne konto vil det være urealistisk at tro, at vi kan opretholde et troværdigt dansk forsvar, der indgår som et effektivt led i NATO's samlede forsvar. Samtidig vil det være et forsvar, som kun meget vanskeligt vil kunne varetage de betydelige internationale opgaver, vi står overfor. Det er derfor afgørende, at vi i hovedtrækkene fastholder forsvarets økonomiske rammer og struktur på et niveau, der mindst svarer til det afsatte beløb i den nuværende forsvarsaftale.

Det Konservative Folkeparti var - ikke mindst i lyset af de store internationale opgaver - parat til en forøgelse af forsvarsbudgettet. Vi må realistisk se i øjnene, at der politisk næppe vil kunne samles flertal for væsentlige forøgelser af forsvarsbudgettet. Men der er heller ikke - som nogen synes at mene - grundlag for reduktioner. Forsvaret må i de kommende år prioritere opgaverne og vi skal grundigt vurdere alle forsvarets nuværende opgaver og se på, hvilke behov der melder sig i de kommende ti år. Det kan også medføre, at der er opgaver, som kan reduceres eller helt kan bortfalde. Men vi må også være parate til forøgelse på områder, hvor det er nødvendigt. Med andre ord nytter det ikke at slæbe de gamle køer ind over scenen. Med klar adresse til Socialdemokratiet og radikale vil vi sige: Ønsker vi et dansk forsvar, der kan forsvare landet og deltage i betydeligt omfang i internationale opgaver, kræver det et forsvarsbudget, som ikke er under 16 mia. kr. om året og hvor materielinvesteringsdelen som et absolut minimum ikke kommer under 2-3 mia. kr. om året. Vi skal til gengæld være villige til at ændre på tingene og prioritere indenfor rammene, hvis der viser sig behov herfor.

På nogle områder vil der være behov for nytænkning i lyset af de væsentlige problemer der ligger forude. Materielområdet er et eksempel herpå. Med forsvarsforliget lykkedes det at sikre forholdsmæssigt flere investeringer til nyt materiel end tidligere. I de kommende år anvendes ca. 2,2 mia. årligt til nyt materiel. Men selv med denne ramme vil vi skubbe en kolossal materielpukkel foran os. Da den teknologiske udvikling samtidigt gør materiellet stadig dyrere, står vi overfor store udfordringer i fremtiden.

Vi er nødt til at kaste et blik på de næste ti års investeringsbehov og indrette budgetterne herefter. I flåden er der et stort behov for erstatning af de nuværende ubåde. Der kan også melde sig et behov for større overfladeskibe. For flyvevåbnets vedkommende har F-16 flyene en levetid til år 2015, men herefter skal der ske erstatning. Af hensyn til Flyvevåbnets effektivitet er et tal på mindst 60 operative fly afgørende. For hærens vedkommende melder sig bl.a. et behov for nye kampvogne og pansrede mandskabsvogne.

Investeringer er nødvendige.

Korvetten Olfert Fischers deltagelse i blokaden af Irak under Golfkrigen var det mest markante udtryk for et aktivt dansk engagement i det fremtidige internationale samarbejde på det globale plan. Vores korvetter - der i dag er Søværnets største sejlene kampenheder - har gjort en dygtig indsats. Men vi må erkende, at skibene på grund af deres størrelse og indretning har en begrænsning. Skal skibet holdes i søen i meget lange perioder, hvor udholdenheden er helt afgørende, bør besætningen og skibet være større. Skal Danmark i fremtiden kunne deltage i operationer som f.eks. blokader, overvågning eller længelevende observation, vil det kræve enheder med større udholdenhed end korvetterne - vi taler om skibe i fregat størrelse.

Også andetsteds i Søværnet er der behov for nyt materiel. Et af forsvarets vigtigste våben er ubådene. Den præventive effekt et land opnår ved at have en effektiv og velfungerende ubådsstyrke er væsentlig større end den effekt der følger med andre materieltyper. Ubådene har en stor afskrækkende virkning på eventuelle fjender, de er samtidigt svære at bekæmpe og det kræver store ressourcer, hvilket i sig selv virker præventivt. De danske ubåde indgår derfor som en central del af det danske forsvar samtidigt med, at de har store anvendelsesmuligheder i international sammenhæng. Ikke mindst i forbindelse med overvågningen af Østersøen har Danmark vigtige opgaver at løse. Det er ikke rimeligt at Danmark lægger ansvaret for Østersøens sikkerhed i hænderne på Tyskland og Sverige. Vi må stå ved vort ansvar og med vore ubåde deltage aktivt i den maritime overvågning. Der vil dog indenfor en kortere årrække

være behov for en udskiftning med nogle nye og mere tidssvarende ubåde. I den nuværende forsvarsaftale er der afsat et beløb på 23 mio. kr. til forskning i et nyt ubådsprojekt. Det er vigtigt, at dette arbejde følges op fremover, så vi kan få gennemført en nødvendig investering indenfor den næste tiårs periode.

Det er til gengæld ikke gratis at modernisere. En tidssvarende fregat koster omkring to mia. kr. - afhængig af bevæbningen. Prisen for udskiftning af de nuværende ubåde kan løbe op i en størrelsesorden på fire mia. kroner. Det er så store beløb, at det næppe kan skaffes uden en nedprioritering på andre områder. Men det er denne form for nytænkning, vi må være parat til at gå ind i, hvis det skal have mening grundlæggende at se på forsvarets fremtidige struktur og opgaver.

Også personellet's motivering og uddannelse er afgørende for forsvarets troværdighed. Skal vi klare lokalforsvaret, Hjemmeværnet og den internationale indsats, kræver det både professionelle soldater - og en værnepligtsstyrke af betydeligt omfang. For de konservative er fastholdelsen af værnepligtsstyrken helt afgørende - det er ikke mindst herfra, vi skal hente soldater til den internationale indsats. Men det er også vigtigt, vi er opmærksomme på officerskorpsets vilkår. Det er i dag primært Hærens officerer, der sendes ud i det internationale fredsbevarende arbejde. Men i takt med de mere aktive NATO og FN styrker, som har set dagens lys de senere år, må også officerer fra såvel Søværnet som Flyvevåbnet forventes udsendt i længere perioder.

Hærens officerer har i dag typisk været to gange i Bosnien - en del er på vej for tredje gang. Dette foregår udramatisk og værdigt - der har ikke været det mindste klynkeri over de enorme krav, der stilles til den enkelte officer og hans familie. Vi bør under Forsvarskommissionens arbejde se på, om de vilkår, vi byder officererne, er tilstrækkelige. Eksempelvis bør det undersøges, hvordan vi kan gøre det mere attraktivt at sikre, at også reserveofficerskorpset indgår med større vægt i den udsendte styrke. Bliver det primært de faste folk, der drager afsted, risikerer vi et officerskorps, der består af to kategorier, som uddannelsesmæssigt ikke hænger sammen. Danske reserveofficerer har typisk en civil karriere, der skal passes. Samarbejdet mellem den private sektor og forsvaret skal fungere bedre. Ingen tvivl om at de fleste erhvervsledere er yderst positive overfor forsvaret og den internationale indsats - i hvert fald så længe vi taler teori. Men når det melder sig som et praktisk problem på den enkelte virksomhed, bliver interessen mere behersket. Og det er let at forstå. Det er svært at undvære dygtige folk. Her bør vi overveje et mere formaliseret og tættere samarbejde mellem forsvaret og erhvervslivet. Det er muligt, at staten økonomisk må gå ind i større omfang. Men en koordinering der sikrer, at

reserveofficererne med fuld styrke kan deltage i det internationale samarbejde og samtidig fastholde en aktiv erhvervskarriere bør kunne nås - ligesom vi kender det i f.eks. England. Efter konservativ opfattelse bør dette ske på frivillig basis - ikke gennem en tvangslovgivning, som hverken officer eller virksomheder er interesseret i. Også dette tema bør drøftes under Forsvarskommissionens arbejde.

Hjemmeværnet indgår som en vigtig del af dansk forsvar og sådan bør det fastholdes. Den modernisering, som i øjeblikket forgår i Hjemmeværnet, skal fortsættes, men det vil møde massiv modstand fra vi konservative, hvis tanker om at reducere Hjemmeværnet eller begrænse opgaverne skal fremmes. Hjemmeværnet er det stærkeste udtryk for forsvarsviljen i det dansk folk og det må altid være sådan, at de, der frivilligt ønsker at bidrage til landets forsvar, har en mulighed for at praktisere denne forsvarsvilje - især når det sker på en for samfundet utrolig billig måde.

Der er med andre ord rigeligt at se til for FKOM 97. Hvis både realisme og samarbejdsvilje er til stede, burde det dog være muligt i god tid inden udløbet af den nuværende forsvarsaftale at sikre det fundament for dansk forsvar og Hjemmeværnet, som har afgørende betydning for Danmarks sikkerhed og for det bidrag vi - uanset politiske holdninger i øvrigt - er enige om er en forpligtelse for vores land. Vi må for alt i verden undgå situationen fra 1995, hvor vi i næsten et år stod uden en egentlig aftale om forswarets økonomi. Konsekvensen var usikkerhed for forswarets personel, dårlige arbejdsbetingelser for planlægningen og en forståelig undren hos vores alliancepartnere. Den situation må vi ikke komme i igen.

VENSTRES FORVENTNINGER TIL FORSVARSKOMMISSIONEN AF 1997

Af

Knud Enggaard, tidl. Forsvarsminister, Venstre

Det er en meget talstærk kommission, der i de næste 2 år skal vurdere den sikkerhedspolitiske situation og de konsekvenser for dansk forsvar, der skal drages af udviklingen. Det er en såkaldt blandet kommission, bestående af politikere fra alle partier i Folketinget, sagkyndige og eksperter.

Erfaringerne fra den seneste kommission var tilfredsstillende, fordi den beskrevne analyse af Europas sikkerhedsproblemer viste sig at være meget forudseende og kommissionens anbefalinger var egnede som grundlag for det følgende forsvarsforlig.

Det er alt for tidligt at spå, om der på samme måde kan opnås en overvejen-
de enighed om de overordnede linjer for dansk forsvars opgaver og indretning. Jeg håber det bliver tilfældet, fordi det er en stor styrke for forsvaret, dersom der står så stor en politisk enighed bag de store beslutninger, at et forlig kan være upåvirket af omskiftelser i den tid, det løber. Vi har i Danmark den gode tradition, at et forsvarsforlig består hen over en valgdag og hen over et regeringsskifte. Det vil være utænkeligt i de fleste andre lande.

Det er vel usandsynligt, at den sikkerhedspolitiske struktur i Europa har fundet sin afklaring, før betænkningen er afgivet. Kommissionens første besøg i udlandet gik som bekendt til Rusland, hvor vi blev mødt med en klar afvisning af tanken om, at lade demokratiske lande i Central- og Østeuropa blive medlemmer af NATO, som de ønsker. Samtidigt fremstår Rusland med uhyre problemer af økonomisk og social karakter og med en politisk uafklaret fremtid. Det vil nok være urealistisk at forvente en væsentlig mere sikker baggrund af det store land i 1998.

Vil forholdene i ex-Jugoslavien være så stabile, at der kan ske en bedømmelse af Danmarks internationale opgavers størrelse og varighed? Næppe.

Formentlig vil udgangen af denne vurdering være, at verden omkring os vil fortsætte med at være usikker, og at Danmarks opgaver med fredsskabende/fredsbevarende aktioner fortsat vil være betydelige og tidsmæssigt strække sig over et langt åremål.

Den direkte trussel vil være borte, men det vil ikke berettige til, at der trappes ned på de dele af forsvaret, som det tager lang tid at bygge op på ny og langt tid at uddanne sig til.

Forholdet mellem forsvarets indsats i internationale opgaver og landets traditionelle forsvar skal vurderes. Ikke ud fra et enten/eller, men ud fra den sammenhæng, der vil være mellem kravene til international indsats, herunder NATO's opgaver, og det forsvarsapparat, der skal uddanne og udruste f.eks. den internationale brigade. Mon ikke der her og der findes ønsketænkning om, at forsvaret kan indskrænkes yderligere, samtidig med, at vi kan opretholde eller øge den internationale indsats? Det tror Venstre ikke. Allerede nu kan vi se, hvordan kravene til den internationale indsats belaster forsvarets uddannende regimenter stærkt. Samtidig må det erkendes, at der behøves en værnepligtsmasse af det nuværende omfang og den nuværende uddannelse for at kunne stille det nødvendige antal frivillige til den internationale brigade.

Venstre ønsker værnepligten bevaret, og de tanker, der fra flere sider føres frem om en stærk begrænsning af de værnepligtiges antal og tjenestetid, vil vi afvise.

Behovet for en fornyelse af materiellet bliver et centralt tema for kommissionen. Allerede i det nuværende forlig er der sikret en del anskaffelser af nyt materiel, men det forhindrer ikke, at der ved årtusindskiftet vil være opsamlet andre behov af betydeligt økonomisk omfang. I et moderne forsvar må det forudses, at ca. 15% af budgettet til materielanskaffelser vil være for lidt til at vedligeholde en rimelig standard.

I Venstre ser vi en fare i, at der ophobes et anskaffelsesbehov, som ikke dækkes ved et normalt forsvarsbudget. Det vil i så fald kunne friste til at undlade fornyelse af systemer, som sagligt set er nødvendige for forsvarets sammensætning, f.eks. undervandsbåde.

Der kan her peges på omfattende anskaffelsesbehov i alle tre værn.

Fra nogle sider vil vi møde den opfattelse, at fremtidens forsvar kan fås for et lavere budget end det nuværende. Det tror vi vil vise sig at være umuligt, hvis vi både skal opretholde den nuværende uddannelsesaktivitet og gennemføre den nødvendige fornyelse af materiellet.

For Hjemmeværnets vedkommende vil Venstre fastholde, at der skal optages og uddannes alle, der ønsker det og er egnede. Vi finder ikke, at der er noget behov for at lave særlige undersøgelser om Hjemmeværnet efter det grundige arbejde, der netop er udført af det såkaldte Heinesen-udvalg, og de rationaliseringer, som er gennemført i de senere år.

Dette udelukker ikke, at der kan ses på opgavefordelingen på grænsefladen til de tre værn, men det vil næppe indebære væsentlige forandringer i Hjemmeværnets hele karakter af en bred folkelig bevægelse af meget stor betydning for værneviljen i vort folk.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”

FORSVARSKOMMISSIONEN AF 1997

Af

Arne Melchior, tidl. Trafikminister, Centrum Demokraterne

Forsvarskommissionen af 1997 blev vedtaget nedsat, da det gældende forsvarsforlig blev en realitet.

Det behøver ikke være nogen hemmelighed, at den nye kommission ikke var et af CD's ønsker ved forligets indgåelse. Det var derimod netop vort forslag, at der skulle nedsættes et udvalg til at se på samtlige værns materiel-situation med henblik på reparation, udskiftning og nyanskaffelser. Vi var glade for, at et sådant udvalg blev besluttet nedsat. Det er helt nødvendigt at tænke langsigtet på disse områder.

En kommissions muligheder for langtidsplanlægning ser vi mere skeptisk på. Verden har jo fart på, vi lever i en omskiftelig verden. Dette blev maksimalt markant ved den tid, da Forsvarskommissionen af 1988 sluttede sit arbejde i 1989. Kort efter var verden grundlæggende forandret.

Det vil - mere eller mindre markant - ske igen. Viden herom og kommentarer hertil er uundværlige og fremkommer løbende. En kommissions konklusioner ca. hvert tiende år kan næppe lægge meget til vor viden og forståelse. Og i hvert fald bliver konklusionerne hurtigt uaktuelle.

Men nu er den altså besluttet nedsat, og så er det klart, at også CD's repræsentant deltager med allerstørste interesse og for fuld udblæsning.

Nu er "Tidsskrift for Søværnen" så venlig at indbyde til indsendelse af en artikel på op til 6 sider. Den skal meddele CD's "overordnede forventninger, ønsker og krav til arbejdet i kommissionen".

Det virker, som om man udbeder sig facit, inden mellemregningerne er foretaget. Det kan jeg ikke være til tjeneste med.

Forventninger, ønsker og krav ved tidspunktet for arbejdets påbegyndelse kan kun gå ud på ét: Nemlig at arbejdet ledes og udføres grundigt og dygtigt.

At dette vil ske, nærer jeg ikke tvivl om. Alene formandens store erfaring og integritet garanterer dette, ligeså ministerens faste deltagelse. Dertil kommer, at der i kommissionen - foruden de politiske repræsentanter - sidder en række af de kyndigste officerer og universitetsfolk på området. Lægger vi dertil et højt kompetent sekretariat - ja, så kan man vel hverken forvente, ønske eller kræve mere.

F.eks. ville det da være mildt sagt urimeligt at opsætte fast målsætning mht. søværnets fremtidige bemanning og bestykning. Skal vi have u-både, i givet fald hvor mange, af hvilken eksakt art og i bygningssamarbejde med hvilke lande? Det er jo bl.a. lige det, som kommissionens fordybelse i emnerne skal give grundlaget for at beslutte. At have faste meninger om disse og alle de øvrige delemler ville jo være at gøre lidt grin med det store arbejde, der først skal udføres. Meningen må være netop ikke at møde til arbejdet med ret mange forudfattede meninger.

Ud over denne, som er CD's absolutte udgangspunkt: At det danske forsvar til enhver tid skal kunne løse sine opgaver maksimalt, herunder de forpligtelser, som vi påtager os i de alliancer og mellemfolkelige aftaler, som vi indgår.

Forfatteren, der er tidligere linieofficer, driver i dag egen virksomhed og er i f.m. sejladser tjenstgørende som rådighedsofficer på korvetten OLFERT FISCHER.

EU'S INDSATS I DET TIDLIGERE JUGOSLAVIEN

EN PERSONLIG OPLEVELSE

Af orlogskaptajn U. Smidt

BAGGRUND

Den 7 juli 1991 i Brioni i Italien mødtes EF's trojka med samtlige repræsentanter for republikkerne i det tidligere Jugoslavien. Samme dag blev der underskrevet en aftale om etableringen af en europæisk monitorstyrke, der skulle overvåge våbenhvilen i Slovenien, tilbagetrækningen af JNA (Jugoslavian National Army) fra Slovenien og senere Kroatien.

Missionens navn blev ECMM (European Community Monitor Mission), og det blev Holland, som på det tidspunkt havde formandskabet, der etablerede hovedkvarteret i Zagreb, Kroatien, hvor de lejede sig ind i "Hotel I", et relativt stort hotel beliggende syd for Zagreb.

Udover de daværende 12 EF-stater deltog der også personel fra følgende OSCE lande: Canada, Sverige, Polen, Tjekkiet og Slovakiet.

Missionen er en 'civil' organisation, der formelt er etableret under ansvar af de enkelte landes udenrigsministerier, hvilket bl.a. indebærer, at personel tilknyttet missionen er udstyret med diplomatpas. I praksis er hovedparten af styrken dog militærfolk, bistået af diplomater og lokale tolke. Den øverst ansvarlige for missionen har rang af ambassadør, og den øverste ansvarlige for operationer er internt rangeret som brigadegeneral.

Fra starten i 1991 til begyndelsen af 1993 blev mandatet for ECMM's indsats udvidet og genforhandlet flere gange, og det omfattede til sidst en generel

bemyndigelse til at arbejde for en langsigtet fred i det tidligere Jugoslavien, at styrke respekten for menneskerettigheder og vedtage love.

Et andet ikke officielt mål var naturligvis at forsyne EF og medlemslandene med nøjagtige og opdaterede informationer om tilstanden i hele operationsområdet i en meget detaljeret grad, så beslutningsprocessen i Bruxelles kunne foregå på det bedst tænkelige grundlag.

Disse mål blev forsøgt gennemført ved forhandling, koordination, overvågning og kommunikation mellem de involverede parter, idet missionen altid fremstod som en komplet neutral og udenforstående part.

Missionens medlemmer er alle klædt i en iøjnefaldende hvid uniform, med EU's logo på armbind og kasket, ligesom køretøjer er hvidmalede. Alle medlemmer er ubevæbnede.

Den strengt håndhævede neutralitet i forbindelse med den manglende bevæbning og den civile fremtoning havde den virkning, at missionen generelt set var mere vellidt i befolkningen end FN styrkerne, som i øvrigt først kom til ca. et år efter ECMM's oprettelse. En anden fordel ECMM havde i forhold til FN (UNPROFOR) var, at vi var tilstede i samtlige af de tidligere republikker, samt i 3 af de omliggende lande, hvor FN 'kun' var tilstede i den serbisk besatte del af Kroatien (det såkaldte Krajina) og i Bosnien-Herzegovina.

Undertegnede gjorde tjeneste ved ECMM fra okt 1992 til apr 1994, og det vil i sagens natur hovedsagelig være organisationen og arbejdet i ECMM i denne periode, der i det efterfølgende vil blive nærmere beskrevet.

ORGANISATION

Som nævnt etablerede ECMM sit hovedkvarter i Zagreb i Kroatien. Næste led i kommandostrukturen var et antal Regional Centres (RC) og et antal forbindelsesofficerer. I min tid var der etableret følgende RC'er og forbindelsesofficerer:

- RC Kroatien (beliggende i Zagreb sammen med HQ)
- RC Serbien (beliggende i Beograd og med ansvar også for Montenegro)
- RC Bosnien-Herzegovina (beliggende i Zenica i den muslimsk/kroatisk kontrollerede del)
- RC Krajina (beliggende i Knin, 'hovedstaden' i den serbisk besatte del af Kroatien)

- RC Ungarn (beliggende i Szeged, tæt ved grænsen til Serbien (Vojvodina))
- RC Bulgarien (beliggende i Sofia)
- RC Albanien (beliggende i Tirana)
- Forbindelsesofficer i Slovenien (Ljubljana)
- Forbindelsesofficer og team i FYROM (Former Yugoslavian Republic Of Macedonia) (Skopje)
- Forbindelsesofficerer til FN (Krajina, Topusko og Bosnien, Kiseljak)
- Forbindelsesofficer til Geneve



Umiddelbart under RC i kommando strukturen var et antal Coordinations Centres (CC), som det vil være for omfattende at nævne her. Disse CC var hver ansvarlig for 2 til 4 teams, som var det laveste element i kommandostrukturen.

Et team bestod af to monitorer, normalt officerer fra hvert sit EF eller OSCE land, en chauffør, normalt en menig fra et af de deltagende lande, samt en lokal forhyret tolk. Disse 4 personer havde et køretøj til rådighed, normalt en Land Rover, eller på de mere vanskelige steder en pansret Mercedes Gelände Wagen. Køretøjet var forsynet med et relativt set meget avanceret kommunikationssystem. En HF-radio, hvor vi stort set kunne komme i forbindelse med hele missionen, såfremt radioforholdene tillod det. En mobiltelefon, der kun virkede i Kroatien og områderne tæt derpå. En VHF-radio, der blev anvendt til kommunikation mellem to team, der opererede på hver sin side af frontlinjen, og sluttelig en CAPSAT, der er en transportabel SATCOM C sender/modtager, udviklet af det danske firma Thrane & Thrane. Endvidere var der fragmentationsveste, samt på det sidste også stålhelme til alle.

CAPSAT'en blev anvendt til at sende de daglige rapporter til CC, der sammenfattede, konkluderede og videresendte til RC, der igen sammenfattede og konkluderede og videresendte til HQ, der på baggrund af samtlige RC-rapporter udarbejdede en daglig rapport, der blev sendt til Bruxelles samt de deltagende landes udenrigsministerier.

Når man læser det foranstående ser det omfattende ud, men i virkeligheden var det ikke nogen stor mission. I alt ca. 380 personer, hvoraf de 200-220 var officerer eller diplomater, resten var signalfolk eller chauffører. I HQ var der ca. 90-100 mand beskæftiget, og i marken opererede dagligt ca. 40-45 teams. Missionen 'levede af landet', forstået på den måde at vi boede på hoteller eller lejede os ind hos private, ligesom vi købte mad lokalt. Bortset fra køretøjer og kommunikationsudstyr blev fornødenheder indkøbt lokalt. Benzin var et problem, men der blev etableret en ordning med UNPROFOR, så vi kunne blive forsynet derfra. Mere om logistiksituationen senere.

De enkelte medlemslande afholdt selv udgifter i forbindelse med lønninger, uniformering, underbringelse og ud/hjem rejse for deres personel, så EU's årlige udgifter beløb sig til ca. 4 mio. DM, der dækkede køretøjer og drift, kommunikationsudstyr og kommunikation, samt leje af lokaler til HQ, RC og CC. Generelt må det siges, at missionen har været en billig og hensigtsmæssig måde at indhente nødvendige oplysninger og deltage i de fredsskabende aktiviteter.

Danmark deltog i min tid med 22 monitorer (heraf en del søofficerer), samt en læge og sygeplejerske. Et ganske betragteligt kontingent, landets størrelse taget i betragtning. Antallet af danske monitorer blev senere nedsat til 15.

ALMINDELIG MONITOR

Jeg skal i det efterfølgende give nogle 'stemningsbilleder' fra mit ophold for at belyse de daglige rutiner og de udfordringer, vi blev udsat for.

Da jeg første gang ankom til Zagreb i slutningen af oktober 1992, var det med en ballast af et to dages introduktionskursus og iklædning ved den danske FN-afdeling i Jægerspris. En officer fra FE fortalte om den politiske suppedas på stedet, en tidligere monitor fortalte lidt om dagligdagen dernede og viste en personlig videofilm fra massakren i Vokovar i det østlige Slavonien (ikke at forveksle med Slovenien), hvor det flød med lig. Jeg kan huske, at jeg lige skulle synke en gang og spørge mig selv, om jeg i grunden vidste, hvad jeg foretog mig. Endvidere lægeundersøgelse, tandlægeundersøgelse, vaccinationer, og rædselsfordrag om de sygdomme, man kunne pådrage sig.

Vel ankommet til Zagreb blev vi igen udsat for introduktionskursus i HQ - hovedsagelig dækkende den politiske situation, de militære enheder, brug af kommunikationsudstyret samt gennemgang af sikkerhedsprocedurer og arbejdsområder - inden vi blev udstukket til vores fremtidige arbejdssted. I begyndelsen tegnede danske monitorer kontrakt for 3 måneder. Dette var ganske enkelt for kort tid til, at man kunne lære så meget, at man kunne anvendes i en højere stilling end monitor. Kontrakt perioden blev senere forlænget til 6 måneder, men Danmark opnåede aldrig (som følge af den korte udmønstringstid) at besætte det antal højere stillinger, som størrelsen af vores kontingent i virkeligheden berettigede os til.

Efter 2 dage i hovedkvarteret blev undertegnede designeret til RC Split (Dette var et RC, der eksisterede i Kroatien, medens den sydlige del af Kroatien omkring Dubrovnik var aktiv. RC'et blev nedlagt ½ år efter, og det er derfor ikke nævnt i foranstående liste). RC Split designerede mig til CC Zadar, en kroatisk kystby 60 km. nord for Split, hvor jeg startede som 2'monitor på et team, der hver dag opererede på den anden side frontlinjen i den besatte del af Kroatien, det såkaldte Krajina.

Området omkring Zadar var relativt anspændt. For det første lå frontlinjen kun ca. 2 km. uden for byens centrum. Dernæst indeholdt området nogle af de 'varmeste' lokaliteter, nemlig den ødelagte Maslenica-bro, den minerede Zimu-

nik lufthavn og lidt længere mod syd den ligeledes minerede Perucha dæmning. Alle 3 lokaliteter var besat af serbiske styrker, og alle 3 lokaliteter var af stor strategisk og økonomisk betydning for Kroatien.

Det var en regel, at den ældste monitor i missionen i det enkelte team var chef, uanset grad og alder i øvrigt. Så jeg startede som 2'monitor, og hver morgen kørte vi så til det kroatiske checkpoint lige uden for byen. Somme tider fik vi besked på at vente, idet der stadig var skydninger over ingenmandsland. Når der så blev sagt 'Go', kunne vi køre ud i det 1 km brede ingenmandsland, hvor der var kraftigt mineret på begge sider af vejen. Så ankom vi til det serbiske checkpoint, og efter lidt småsludren og uddeling af cigaretter kunne vi køre igennem. De to hovedbyer i området var Benkovac og Obrovac, og vejen dertil gik tildels over gruslagte veje, hvor faren for landminer var overhængende. Faktisk lå vores fragmentationsveste som oftest på gulvet, eller vi sad på dem, idet landminer var den alt overvejende trussel.

Dagen gik med møder med militærkommandanter, borgmestre og lokale Røde Kors medarbejdere, hvor snakken var uendelig. Et møde med en borgmester eller militær kommandant startede uafvendeligt med 1½ times propagandaforedrag, der tog sit udgangspunkt i slaget ved Kosovo i 1384.

Et af de største problemer var adskillelsen af familier. Næsten alle havde familie medlemmer bosat på den 'anden' side, og en af vores hovedopgaver var at opnå tilladelse til overskridelse af fronten for personer, der ønskede at blive forenet med deres slægtninge på den 'anden' side. Det største pres var fra kroatiske minoriteter i Krajina, der ønskede at blive genforenet med slægtninge i Kroatien, og det lykkedes som regel gennem utallige møder og uanede mængder af slivovic. Det var normalt det lokale Røde Kors, der fik den formelle tilladelse, vi stillede så eskorte til rådighed og arrangerede kommunikation over frontlinjen, medens UNPROFOR gennem våben garanterede sikkerheden.

Terror handlinger mod etniske minoriteter forekom ofte, og jeg skal nedenfor citere et brev, jeg skrev til min kone (idet jeg udelader den mere private kommunikation). Baggrunden for brevet er for omfattende til at gengive her, så nogle ting er måske uforståelige, men indholdet gengiver trods alt, hvad vi var oppe imod:

"Så er den gal igen. Jeg ved ikke om jeg nævnte det sidste uge, men i tirsdags var der en mand, hans kone og datter, der kørte i hestevogn gennem Skabrnje (frontlinjen). Han havde et haglggevær med, fordi der både er fasaner og kaniner i området. Det var ved at blive mørkt, og han tog fejl af vejen og

drejede ned i ingen mands land. På det tidspunkt opdager han, at den er gal, og vender om. Idet han vender vognen kommer han uden for vejen, og hesten går på en landmine. Den kroatisk grænsepost hører det og kommer frem og arresterer manden og tager ham med. Konen og datteren får lov til at gå tilbage.

Indtil nu er der ikke noget usædvanligt. Det sker ofte, at civile af vanvare kommer til at bevæge sig ud i ingen mands land, og normalt bliver de efter et kort forhør sendt tilbage.

Nema problema (som vi siger hernede).

Problemerne begynder, da vi og UNMO (United Nation Military Observers) næste dag ikke kan få klar besked fra kroaterne om, hvor manden holdes fangen etc.

i går får vi så endelig at vide, at manden er død. Han skulle angiveligt have hængt sig selv i cellen. (Det er den tykkeste...). De har slået ham ihjel.

Ligeledes søndag (2 timer efter jeg har talt med jer) får vi at vide, at 5 serbiske militsfolk, der på en traktor kørte gennem den samme by (der i øvrigt ligger i ruiner og er ubeboet), var faldet i baghold og dræbt.

Inklusive de 2 mennesker, der var blevet myrdet om fredagen, som jeg har fortalt om, så er vi oppe på 8 døde serbere på 4 dage, og det overstiger langt statistikken, så da vi kom over i morges kunne vi se, at de var godt gale i skralden. Militær strømmede ind fra alle sider, og situationen er mildest talt spændt. Alle venter et eller andet hævn tog i nat.

Da klokken var ca. 1300 syntes vi, det var smartest at se at komme over fronten og hjem, også fordi UNCIVPOL (United Nation Civil Police) i Smokevic måtte lukke stationen og trække sig tilbage til Benkovac. "

Team's arbejdede hver dag alle ugens 7 dage, men da det var vanskeligt at arrangere møder lørdag/søndag, kørte det på lidt færre omdrejninger. Lørdagen anvendte vi normalt til at arrangere telefonsamtaler. Alle telefonlinjer mellem Kroatien og Krajina var afbrudt, men grundet familiesepareringen var behovet for kontakt over fronten blandt civil befolkningen stort.

Vores mobiltelefon kunne række det kroatisk net fra Benkovac og Obrovac, så hver lørdag besøgte vi de to byer, og i samarbejde med det lokale Røde Kors arrangerede vi, at lokale civile kunne foretage opkald til slægtninge, der boede i Kroatien. Det var meget populært, og de gamle damer, der telefonerede

til sønner og døtre på den anden side, havde normalt lidt slivovic med til at holde varmen. Selv den serbiske milits, der overhørte samtalerne for at forhindre spionage, blev helt vennelsel, og ingen var vist helt ædruelige, når vi returnerede. Godt vi havde chauffør.

Apropos slivovic. Alle fremstiller det selv, og på grund af stress er de fleste militser fulde, når det bliver sent på eftermiddagen. Bortset fra landminer var den største trussel mod os, når vi på vej hjem i skumringen mødte en halvfuld milits, der ligeledes var på vej hjem. Det var aldrig til at vide på forhånd, om pgl. var i godt lune eller møgsur og derfor følte lyst til at tømme sin kalashnikov i hovedet på os. De kunne gudskelov normalt ikke ramme i deres tilstand.

STABEN

Alle missionsmedlemmer havde ret til 7 dages ferie for hver 3 måneder, man var dernede. Så umiddelbart efter jul, som jeg tilbragte i Split, rejste jeg til Zagreb for derfra at tage toget til Østrig og stå på ski med min familie. Da jeg ankom til HQ, hvor jeg skulle være en dags tid, gik det op for mig, at Danmark pr. 1 jan 1993 skulle overtage formandskabet i EF for de næste 6 måneder, og dette betød også, at Danmark skulle have ledelsen af ECMM missionen.

Staben var allerede på plads, og det var den danske ambassadør Schou, der skulle lede missionen. Den militære chef var brigadegeneral Dürr, som jeg havde arbejdet sammen med i FE omkring 1970. Derudover var der oberstløjtnant Hans Møller, der blev Chief of Logistic, oberstløjtnant Kaj Nielsen, der blev Chief of Humanitarian section, major Mogens Fokdal, der blev Chief of Personel, der var underlagt Chief of Logistic. Major Fokdal havde i øvrigt tidligere gjort tjeneste i ECMM og blev såret i forbindelse med JNA's tilbagetrækning fra Kroatien i en skudveksling i Zagreb. Major Per Johansen blev Chief of Communication, kaptajn Niels Koefoed var adjutant og kaptajn Klavs Lawes blev Deputy Chief of Operations. Chief of Operations var altid en canadier, uanset formandskabet, formentlig en anerkendelse af Canadas store indsats for missionen. Den danske militære stab lød kælenavnet 'Forældrerådet', uvist af hvilken grund.

Udover den militære stab, som officielt altså ikke var militær, men diplomatisk, var der en politisk rådgiver (diplomat fra Udenrigsministeriet), en jurist, en regnskabsfører, samt adskillige konstabler, der virkede som kontorfolk, forsyningsfolk og signalfolk. Alt i alt var det danske kontingent forøget med ca. 50 personer, medens Danmark havde formandskabet.

Jeg fik lejlighed til at hilse på general Dürr under mit ophold, og han fortalte, at de rent faktisk manglede en Deputy Chief of Logistic, og om ikke det var noget for mig. Jeg svarede, at min kontrakt udløb om en måned, og at jeg i øvrigt havde det udmærket med arbejdet i marken, men da der uomtvisteligt er en vis forskel i pondussen på en general og en kaptajnløjtnant, endte det med, at jeg efter min ferie tiltrådte som Deputy Chief of Logistic i HQ i Zagreb og forlængede min kontrakt til 1 juli 1993, det tidspunkt, hvor Belgien skulle overtage ledelsen.

Det var noget helt andet end arbejdet i marken. Man fik virkelig lært at samarbejde med andre nationer, der hver havde deres særlige opfattelse og tradition for, hvorledes arbejdet skulle udføres. En vis magtkamp foregik også, dog på et civiliseret plan, om hvilken nation, der skulle besætte de mere prestigefyldte poster. Det kan ikke undre, at specielt Frankrig, Tyskland og England brugte meget tid på dette.

Grundet den kendsgerning, at der ikke var noget fortilfælde for en sådan mission, og at den blev oprettet meget hurtigt, var det i begyndelsen en slags 'gentleman' mission, hvor opførsel, retningslinjer o.s.v. blev skabt på stedet og uden indblanding eller ledelse fra EF's side. Efterhånden som missionen voksede, begyndte bureaukratiet så småt at indfinde sig i HQ, men det nåede dog aldrig den grad af etableret organisation og regelbundenhed, som man finder i andre offentlige institutioner. Dette var på sin vis en stor styrke, idet improvisation og fantasi havde stort set frit spillerum, og grundet det - i forhold til EF's øvrige budget - ganske forsvindende beløb missionen kostede, blev der aldrig stillet spørgsmål ved vore udgifter. Vi havde - under ansvar - næsten ubegrænsede midler.

Som Deputy Chief of Logistic var det min opgave at sørge for forsyninger. Som tidligere omtalt var det begrænset, hvor meget det var, da medlemslandene selv forsynede deres medlemmer, og vi som sagt 'levede af landet'. Den største opgave var køretøjerne, deres drift og vedligeholdelse.

Som man måske husker eskalerede kampene i Bosnien-Hertzegovina ganske betragteligt i begyndelsen af 1993, og skønt Tyskland havde stillet ca. 10 pansrede Mercedes til rådighed for missionen, viste behovet sig hurtigt at blive større. Det lykkedes at få kontakt til et engelsk firma, som kunne pansre Land Rovere, og vi bestilte nogle, men Mercedes var i alle henseender bedre, så ved hjælp af slesk tale og billig portvin fik jeg den tyske Head of Delegation til at lægge et godt ord ind for os i Bonn. Kort tid efter kunne jeg tage til Rosenheim (mellem München og Salzburg) og besøge hovedkvarteret for Bundesgrenzschutz, der

havde 15 pansrede Mercedes stående. Fra behovet blev erkendt, til vi havde fået yderligere 12 pansrede Mercedes, gik der ca. 3 måneder. En sådan hurtighed og smidighed tror jeg ikke, man finder i mange andre organisationer, specielt når man tager i betragtning at 1 stk. pansret Mercedes koster 600.000 DM.

Italienerne stillede mange køretøjer til rådighed inklusive chauffører, men til gengæld ingen monitorer. Ligeledes stillede de tre helikoptere til rådighed inkl. piloter og vedligeholdelsesteam. Ved hjælp af den italienske leder af køretøjsafdelingen fik vi organiseret fremstillingen af to 'mobile homes' til brug for teams i Albanien, hvor hotel- eller privat indkvartering var udelukket.

Arbejdet i HQ bestod bl.a. i at inspicere de forskellige RC og CC og afdække deres forsyningsbehov, som kunne være alt fra varmeovne til sæbe, afhængig af hvor de befandt sig. Jeg har således besøgt stort set alle RC og mange CC, inklusive dem i Ungarn, Bulgarien og Albanien.

Specielt Albanien var noget ganske særligt. DA ECMM fik aftalen i stand med Albanien om at monitere grænsen til den serbiske Kosovo provins, var vi de første udlændinge, som kunne bevæge sig frit i det ellers komplet lukkede land. Den tidligere præsident Enver Hoxha havde som bekendt stærk tilknytning til det maoistiske Kina og havde derudover praktisk taget ingen kontakt til andre lande. Bortset fra hovedstaden Tirana

, var resten af landet lukket. ECMM etablerede RC i Tirana for at pleje forbindelserne til de politiske organer og etablerede et CC i Kuksi, der lå ca. 40 km. fra grænsen til Kosovo. Turen fra Kuksi ud til grænsen gik af små bjergstier, hvor Land Roveren knapt kunne komme frem. Undervejs passerede vi landsbyer, hvor det var første gang siden 2' verdenskrig, at indbyggerne så udlændinge. En grænsestation bestod af ca. 30 soldater, klædt i Mao uniformer. De havde heller ikke set udlændinge før, men de var linet op til parade, da vi ankom. Synligt nervøse og med svedige hænder betragtede de noget, som for dem ligeså godt kunne være kommet fra en anden planet.

Vi fik på afstand forevist grænsen, der gik igennem bjergsamt og øde terræn, og vi kunne gennem kikkerter observere de serbiske stillinger på den anden side grænsen. Der var ugentlige 'incidents' langs grænsen, hovedsagelig af albanere der forsøgte at smugle over grænsen. De fleste blev skudt, og kun få taget til fange. Grænsestationen var i øvrigt på grund af sne og kulde afskåret fra omverdenen fra oktober til marts. Glas var en mangelvare, så de fleste ruder i barakkerne og i alle andre beboelseskompleser for den sags skyld, var revnede eller manglede. Det må have været strengt at sove i de barakker med et tyndt

uldtæppe i 20 graders frost i 5 vintermåneder. De havde dog radioforbindelse med hovedkvarteret.

Italienerne havde etableret en hjælpeorganisation - kaldet PELIKANO-missionen - i havnebyen Dures 80 km. vest for Tirana for at begrænse antallet af skibsflygtninge fra Albanien. De uddelte fødevarer, og det var en italiensk bataljon, der stod for det. De havde etableret sig i en tidligere kommunistisk ungdomsferielejr á la KOMSOMOL. På pladsen foran spisesalen stod en statue af en pioner med korte bukser, skjorte og tørklæde. Jeg syntes, statuens højre arm var lidt misformet og ikke helt lignede den gode kvalitet på resten af figuren. Det viste sig, at figuren oprindelig var lavet under Mussolini med højre hånd strakt frem og opad til nazi-hilsen. Senere under det maoistiske styre var hånden blevet lavet om til at være knyttet i kommunistisk hilsen, og efter kommunismens fald var hele armen blevet bøjet ned langs siden. Og hånden igen strakt ud. Ikke så mærkeligt den så lidt amputeret ud.

Overalt i hele Albanien så man små kraftige tomands cementbunkers med skydeskår i. Enver Hoxha var paranoid, og han var af den faste opfattelse, at resten af Europa var misundelig på hans maoistiske styre og organisation af landet og kun pønsede på ved først givne lejlighed at erobre dette paradis. Samtlige forsyninger af cement blev derfor brugt til af lave disse skildpaddelig-nende beskyttelsesrum og kampstillinger. På hver eneste mark og åbent terræn var der adskillige af disse lidet flatterende bunkers. Eksperter anslog, at der i landet totalt var ca. 800.000.

Et andet udtryk for denne paranoide indstilling var vinmarkerne. Nu er Albanien ikke noget stort vinproducerende område, men ind imellem ser man en lille vinmark på måske 1 hektars størrelse, omgivet af marker og bjerge. På hver eneste af de stammer, der holdt vinrankerne oppe, var der på toppen anbragt en spydspids. Ideen var, at fjendtlige faldskærmsoldater på den måde ville blive spiddet ved en invasion. Vi lader billedet stå et øjeblik.

Generelt var det en stor oplevelse at kunne besøge stort set hele Balkan området, men da dette er en artikel og ikke en bog, vil jeg stoppe her.

Det daglige arbejde i staben vil jeg ikke gå i detaljer med, da det langt hen af vejen lignede det stabsarbejde, som vi allesammen kender. Hver morgen startede med en briefing, hvor samtlige rapporter fra RC'erne, der var indkommet forrige aften, blev gennemgået. Derefter var det almindeligt sagsbehandlararbejde.

Et af de mere oplivende momenter var, at hver enkelt af de deltagende nationer holdt et 'national party', hvor der også var en vis godmodig konkurrence om at gøre det bedst og mest symptomatisk for den pgl. nations kulturelle spise- og drikke vaner. Frankrig: Gåseleverpostej og champagne. Tyskland: Frankfurter- og øl i literkrus. Irland: Uanede mængder af Guinness og vort hjemlands vemodige sange. Danmark serverede naturligvis sild og snaps, og det var lykkedes mig at få Carlsberg til at sponsorere arrangementet.

Kort før Danmark afsluttede ledelsen af missionen 1 juli 1993, blev jeg kaldt ind til generalen, der mellem linjerne fortalte, at hvis jeg havde planer om at vende tilbage, ville jeg nok kunne se frem til en stilling som 'Head of CC'. Dette så man gerne, da Danmark som tidligere nævnt - i forhold til kontingentets størrelse - var underbemandet på de ledende stillinger.

Efter hjemkomst og samtaler med familien og sidst, men ikke mindst 2 måneders ferie, tog jeg så tilbage igen 1 september 1993.

"HEAD OF CC"

Det var en god regel, at monitorer, der havde afsluttet deres kontrakt uden forlængelse, men som på et senere tidspunkt vendte tilbage, blev betragtet som nyankomne. Tidligere tiders meritter skal og kan ikke binde en ny stab til at tage specielle hensyn. Det betyder på den anden side heller ikke, at man ikke har gemt oplysninger om tidligere tjeneste i HQ, blot at man på intet punkt var bundet af det.

Da jeg vendte tilbage 1 september 1993, havde Kroatien - som jeg parentetisk bemærket havde forudsagt ved min tilbagerejse og dermed vundet en flaske champagne fra Brix Andersen, den politiske rådgiver - indledt et angreb mod de tre strategisk vigtige områder i nærheden af Zadar, nemlig Maslenica broen, Zimunik lufthavn og Perusha dæmningen.

Serberne svarede igen med kanonbeskydninger af Zagreb og et enkelt SCUD missil, og i særdeleshed angreb på Karlovac, der var beliggende som frontlinjeby lige uden for det nordvestlige hjørne af Krajina, ca. 100 km. vest for Zagreb.

Karlovac var en økonomisk betydningsfuld by for Kroatien, så det gjorde ondt, når den blev beskudt. Den var også vigtig i en anden henseende, da det var en af de få overgange af frontlinjen, som FN, ECMM og nødhjælps organisationerne kunne benytte. En anden overgang lå 60 km syd for Zagreb, og den blev

benyttet af de danske FN-styrker, der var placeret i Konstanica. Derefter skulle vi ca. 100 km syd for Karlovac, før der igen var en overgang ved den kroatisk by Ototac, og sluttelig var der den sidste overgang nede ved Split lige i nærheden af Perusha dæmningen. Det var de 4 officielle og mest benyttede overgange. Lokale forhandlinger gjorde, at visse organisationer sommetider kunne benytte andre overgange, men det var mere tilfældigt.

15 km syd for Karlovac inde i Krajina lå en lille by kaldet Krnjak, hvor ECMM havde et CC. Vejen til Krnjak løb de første 5 km efter Karlovac, parallelt med fronten i en afstand af 1500-2000 meter, hvorefter den drejede ind i landet. CC Krnjak havde mellem 3 og 5 teams under sig, og det team, jeg blev tilknyttet som monitor, boede sammen med CC Krnjak i et lille gæstgiveri drevet af en mafia-boss, hvorfor det var et meget sikkert og roligt sted at bo. Vi havde lejet den øverste etage, hvor vi havde et operationsrum og tre soveværelser, hvor vi boede to eller tre i hvert. Der var også et badeværelse, hvor der endnu var varmt vand grundet værtens særlige forbindelser. Brændstofsituationen var ellers ved at blive kritisk inde i Krajina, og selv om vi opbevarede benzin og petroleum under lås og slå, blev det ofte stjålet.

Grundet de igangværende kampe med Kroatien var overgangen i Karlovac ofte lukket, og en af mit team's hovedopgaver var at forsøge at få den åbnet gennem forhandlinger med de lokale militsstyrker. Vi havde fået tildelt en forbindelsesofficer, der holdt til i en villa på de før omtalte første 5 km af vejen efter Karlovac. En fredag eftermiddag kørte vi ud til omtalte villa for at forhøre om muligheden for at få overgangen åbnet lørdag, da vi havde en del materiel, som skulle igennem fra Zagreb.

Da vi ankom holdt en af UNMO's biler foran villaen, og vi parkerede ved siden af. Parkeringspladsen vendte mod frontlinjen og kunne sagtens overskues fra den kroatisk side. Forbindelsesofficeren og en lokal kvindelig tolk sad på en veranda på den anden side huset, der vendte væk fra frontlinjen, og nød eftermiddagssolen sammen med to UNMO's. Vi forespurgte om muligheden for at få overgangen åbnet, men i det samme blev der afgivet adskillige salver med serbisk 155 mm artilleri beliggende i en skov ca. 400 m fra os. Vi konkluderede, at overgangen nok ikke ville blive åbnet, ønskede forbindelsesofficeren og de andre god weekend og kørte.

Da vi var kommet ca. 150 m ned af vejen, blev villaen jævnet med jorden af mindst 12 kroatisk kampvognsgranater. Som følge af at de tilbageblevne personer sad på den anden side af huset, at nedgangen til kælderen lå lige inden for verandaen, og at de første kroatisk granater ikke ramte præcist, lykkedes det alle

4 at nå velbeholdent ned i kælderens, hvor de 8 timer senere blev bjærget af et fransk pansret mandskabskøretøj. Den kvindelige tolk var gravid i 7 måned, og hun aborterede kort efter.

Vi er stadig i tvivl om, hvorvidt vi var heldige, eller om kroaterne bevidst ventede med at skyde, til vi var kørt.

På baggrund af denne og andre hændelser blev det besluttet at sprede styrkerne, og mit team skulle forsøge at finde passende indkvartering lidt længere syd på i nærheden af byen Slunj, fordi vi havde efterretninger om, at serberne brugte skovdistriktet nord for Slunj til militære opmarchpladser. Det lykkedes os at finde en familie, der kunne huse os på et ideelt sted, men hvad vi ikke viste var, at familien var kroatisk, så knap en uge efter vi var flyttet ind, blev vi en aften jaget væk med våben af politiet med 2 minutters varsel. Det lykkedes først flere dage senere at få tilladelse til at hente vores grej og kommunikationsudstyr.

I sådanne situationer protesterer vi naturligvis højlydt til de højeste myndigheder og påberåber os en af de vigtigste paragraffer i det etablerede 'Memorandum of Understanding', der angiver reglerne for vores tilstedeværelse, herunder 'Freedom of Movement', men i praksis blæser de på det og påberåber sig, at de ikke kan garantere for vores sikkerhed i lige netop det område. I spændte situationer meddelte vi altid om morgenen politiet, hvor vi havde til hensigt at bevæge os hen i løbet af dagen. En dag havde vi besluttet at inspicere en komplet ødelagt og øde by lidt vest for Slunj. Interessen var ikke byen som sådan, men ruten dertil - og specielt derfra - da det gav os et alibi for at returnere gennem det skovområde, hvor vi mente, at serberne oprustede.

Politiet opfattede ikke vores reelle hensigt, så vi fik tilladelse til at køre. Vi returnerede ad skovstier og lignende og nåede, lige inden vi var tilbage på hovedvejen, et svært bevæbnet serbisk check point, der ikke havde været der tidligere. Vi blev tilbageholdt, idet de var synligt konsternerede over, at vi kom inde fra det område, de skulle beskytte mod indtrængen. Efter en del palaver lykkedes det os at få tilkaldt den lokale militskommandant, der var et relativt begavet menneske. Vi forklarede, som sandheden var, at vi havde fået politiets tilladelse til at inspicere den nævnte by og var returneret af de veje, der naturligt førte til vores kvarter. Han bad om at undersøge vognen og se vores kort. I princippet kan han ikke forlange det, da vi og vort køretøj har diplomatstatus, men i sådan et tilfælde må man handle per kulance, og da alle vore observationer var inde i hovedet (af samme grund) tillod vi det, og vi fik lov til at passere. Dagen efter var der etableret check points på bagsiden af området.

Som nævnt var RC Krajina etableret i Knin ('hovedstaden' i Krajina), og det nærmeste CC var etableret i Krnjak ca. 200 km nord for, så det blev besluttet at etablere et CC ca. midt imellem, i Korenica, der også var hovedkvarter for serbernes 4' korps, det såkaldte Lika-korps. Nu er korps nok en smule overdrevet. Styrkens størrelse var nok nærmere en division. Undertegnede blev bedt om at etablere dette nye CC.

Området var interessant af flere grunde. For det første var der kun ca. 15 km ind til grænsen til Bosnien-Herzegovina, nærmere betegnet til den muslimske såkaldte Bihac enklave, som skulle vise sig at blive et særdeles 'varmt' område. Dernæst var området en naturlig dalsænkning, som utvivlsomt ville blive en kroatisk angrebsakse, hvis såfremt....Sluttelig var det tæt på Ototac, som man erindrer var en overgang, som vi ønskede at anvende oftere, når Karlovac var lukket.

Som sagt så gjort. Vi var flere gange i Korenica for at rekognoscere for et passende sted samt for at meddele diverse myndigheder om vores beslutning, men vi havde vanskeligt ved at finde et sted, også fordi byen kunne træffes med kroatisk artilleri - og blev det.

15 km nord for Korenica ligger et meget stort naturområde, som er ret enestående i verden, idet det består af en mængde søer forbundet med fantastiske vandfald og en fauna, der ikke ses mange steder. Stedet kaldes Plitvice Nationalpark, og den er som sådan omfattet af FN's program for bevaringsværdige lokaliteter. Før krigen passerede op imod 100.000 turister dagligt gennem området, der i alt er på ca. 10.000 hektar. Dette område lå i et bjergigt område på nordsiden af dalsænkningen, og det kunne ikke rækkes af kroatisk artilleri. I øvrigt var der heller ikke i området nogen militære installationer over hovedet.

Området var naturligvis tildels fyldt med hoteller, men disse var alle ødelagt, ikke som følge af krigshandlinger, men som følge af hærværk. Faktisk var det i et af disse hoteller, hotel Jezero oprøret fra serbernes side mod Kroatien for alvor startede med drabet af to kroatiske politifolk.

Selv samme hotel Jezero, der var i en nogenlunde forfatning, idet de franske FN-styrker brugte hotellet om sommeren til rekreation, blev valgt til hovedkvarter for CC Plitvice, og den næste måned gik med at fragte materiel ned fra Zagreb, etablere operationsrum, sikkerhed og kommunikationslinjer. Det er en meget stor tilfredsstillelse at kunne få lov at skabe noget fra bunden, og da vi i oktober 1993 holdt indvielse med sejlads på søerne, grillfest i skoven m.v., var det med deltagelse fra HQ Zagreb, lokale myndigheder og de nærliggende

RC'ere og CC'ere. Det var en meget vellykket dag, og forventningerne var store - ikke mindst hos undertegnede.

Organisatorisk var der teams underlagt CC Plitvice, og som det eneste CC i hele ECCM dækkede vi tre områder, nemlig Kroatien (et team i Ototac), Krajina (et team i Plaski, og selve CC) samt Bihac enklaven (et team i Bihac by). Det skulle hurtigt vise sig at blive et meget interessant område.

CC'et startede, da efteråret begyndte, og snart var CC Plitvice (5 personer) de eneste beboere på hotellet. Hver person betalte 32 DM om dagen, og dette dækkede værelse, fuld kost og vask. Endvidere betalte ECMM for operationsrummet. Hotellet havde en stab på ca. 30 mennesker til at holde liv i os, men situationen var ofte surrealistisk. De havde ikke råd til brændsel, så der blev kun opretholdt varme lige netop nok til at forhindre vandrørerne i at fryse. Af samme grund var der heller ikke altid elektricitet. Vi havde fra Zagreb fået en generator, som stod på verandaen uden for operationsrummet, så vi kunne holde liv i kommunikationen. Endvidere var vi forsynet med stearinlys og en lille petroleumsvarmer til hvert værelse. I hanerne var der koldt eller iskoldt vand, men en gang om ugen havde vi fået os forhandlet frem til 20 minutters halvvarmt vand, så vi kunne få et bad.

Når vi kom hjem om aftenen i halvmørket, sad der en pelsklædt receptionist med stearinlys og 3 graders varme i lobbyen. Når vi skulle ned at spise, måtte vi selv medbringe stearinlys, og vi sad igen i 3 graders varme i en spisesal beregnet til 400 personer. Udenfor var der oftest i vintermånederne 2 meter sne og 20 graders frost. Det var specielt, men personalet var glade for os. Vi lagde vel i alt ca. 1.000 DM om ugen på hotellet, men det var altså nok til, at den nærliggende landsby, som leverede hotelpersonale, kunne overleve. Jeg har en pengeseddel fra Krajina på 100 milliarder Dinarer (som Weimar republikken), og det var ca. 1 DM.

Når man stod op om morgenen og gik ud på balkonen, havde man det mest bjergtagende syn, man kan forestille sig. Rimfrost klædte skove, så langt øjet rakte, søer i forskellige niveauer forbundet af vandfald, der var halvt frosset til, og ikke en lyd, bortset fra en enkelt krage, der brød stilheden. Det er uden tvivl et af de smukkeste områder i verden.

Bihac enklaven var ikke helt almindelig. Vi havde et team i Bihac by, som jeg ugentligt besøgte. Bihac var som bekendt omgivet af serbere på alle sider, og for at føje spot til skade besluttede en meget kendt forretningsmand, Fikret Abdic, at gøre oprør mod den siddende regering i Sarajevo, så den nordlige del af

Bihac var i krig mod den sydlige. Det var således, at kroaterne var i krig mod serbere og til en vis grad muslimer. Serberne var i krig mod alle, og det samme var muslimerne bortset fra, at de også var i krig med sig selv.

Bemeldte Fikret Abdic var direktør for det største landbrugsforetagende, der eksisterede i det tidligere Jugoslavien før krigen, det såkaldte Akromerz. Han var bosiddende i den nordlige del af Bihac i byen Velika Kladussa, og ECMM kunne køre fra Krmjak direkte til Velika Kladussa. Samtidig kunne vi køre fra Plitvice direkte til Bihac by, så vi var tilstede på begge sider af fronten. Fikret Abdic kunne på grund af sine umådelige finansielle midler købe forsyninger i Kroatien og bestikke serberne i Krajina til at lade forsyningerne passere igennem. Ligeledes betalte han 150 DM til serberne i Krajina for hver 155 mm granat, de affyrede mod det sydlige regeringstro Bihac. Det lykkedes mig på et tidspunkt at 'låne' Akromerz officielle regnskab for 1991. Det viste et overskud på ca. 350 millioner DM, placeret på forskellige konti i udlandet. Vi måtte ofte gå i kælderen og overnatte hos teamet i Bihac på grund af beskydninger foretaget af serbere - og betalt med midler fra Schweiz.

Det sydlige Bihac var hårdt presset, og nøden var stor, men fantasien fejlede ikke noget. Den bosniske ambassade i Zagreb havde rettet henvendelse til ECMM's humanitære sektion og fortalt at Bihac i alvorligt omfang manglede modernermælkserstatning og spurgte om ECMM ville være behjælpelig med at transportere tømrmælk til Bihac. Ledelsen sagde ja, og hver uge, når jeg var til møde i Zagreb, fik jeg udleveret ca. 25 dåser tømrmælk, som de havde hentet på den bosniske ambassade. Jeg bragte det så til Plitvice, og enten kom teamet fra Bihac og hentede det, eller jeg bragte det over i forbindelse med mine ugentlige besøg. Alting gik fint, indtil vores team fra Ototac fortalte, at de faktisk også manglede lidt tømrmælk i deres område, ikke de store mængder, men hvis jeg kunne bjærge 4 dåser ud af rationen til Bihac, ville det være fint. Det gjorde jeg så næste gang, og 3 timer efter Ototac-teamet havde hentet det, blev jeg kontaktet af en noget pikeret team-leader fra Ototac, der fortalte, at da de havde åbnet dåserne på hospitalet, indeholdt de kalashnikov ammunition. ECMM brugt til våbensmugling - ikke specielt flatterende. I Bihac var de så presset, at logistik til tropperne foregik med 45 hestevogne, og efter hver træfning sendte de folk ud på slagmarken for at samle tomme patronhylstre op m.h.p. fremstilling af ny ammunition.

Meget bedre var det ikke hos teamet i Plaski, der var frontlinjen til den forventede invasionsakse fra kroatisk side. En utrolig karismatisk, men også meget vanskelig militær kommandant i området, Oberst Susjnar, gav teamet og CC'et nok at bestille. Byen var særdeles kriminel, og der gik næsten ikke en uge,

uden at teamet fik stjålet benzin og kommunikationsudstyr. Alle var jo klar over, at vi var neutrale, men alle var også klar over, at vores opgave bl. a. var at indhente oplysninger, så alle lokale var meget bevidst om muligheden for, at vi kommunikerede militære oplysninger til den anden side. Ikke direkte, men som følge af vores politik om, at ingen kommunikation måtte være kryptograferet (netop for at undgå mistænkeliggørelse), men så kunne den jo også aflyttes, og for at kunne det blev specielt vor CAPSAT'er stjålet i flere tilfælde.

Plaski var i øvrigt det sted, hvor en dansk major, som deltager i et UNMO team blev dræbt, da deres køretøj kørte på en mine. Hans polske kollega blev såret, men overlevede.

Da foråret så småt startede, besluttede jeg mig for et forsøg. Situationen i Krajina var igen rolig, så jeg forsøgte at få familien ned for at besøge mig. Jeg ansøgte det kroatisk indenrigsministerium om tilladelse til at bringe min kone og mine børn (søn 29 år, datter 24 år) over overgangen ved Karlovac. Det lykkedes. I Krajina var det lidt lettere og over en udmærket middag på hotel Jezero, fik jeg en skrivelse fra den lokale politi chef om, at jeg kunne bringe dem over og repatriere dem igen. Jeg orienterede naturligvis også HQ ECMM, der fandt, at det var en god ide for at prøve systemet af.

Jeg hentede familien i Zagreb lufthavn, og vi kørte til Karlovac. Overgangen virker stærk. Ikke et helt hus, masser af maskingeværstillinger og kampvognsstillinger, bunker af pigtråd og synlige landminer, og ikke specielt glade ansigter. Da vi kom til det kroatisk check point, og jeg foreviste skrивelsen fra indenrigsministeriet, troede chefen for grænseposten ikke på mig, selv om jeg kendte ham godt. Det var aldrig sket før, at egentlige civile kunne krydse frontlinjen, så der blev en lille times forsinkelse, medens han checkede med Zagreb. Nu er min familie rimelig nysgerrig og aktiv og føler bestemt trang til at se sig om, hver gang bilen stopper, men ved denne mildest talt depressive frontlinje foretrak de at blive i bilen. Omsider blev det i orden, og vi bevægede os ud i ingenmandsland, hvor der efter ca. 1 km kørsel var et FN Check point. Efter yderligere 2 km kørsel nåede vi det serbiske check point, hvor vi blot blev vinket igennem.

Familien ankom en torsdag, og det var meningen, at de skulle blive til næste onsdag, hvor jeg alligevel skulle til det ugentlige møde i RC'et. Om mandagen, hvor de efter opfordring havde været med nede og hilse på chefen for Lika korps, kom vi tilbage til CC'et, hvor vagthavende fortalte, at CNN netop havde fortalt, at 2 F16 jagere havde skudt 4 Galeb jagere ned over Bosnien, efter de (Galeb jagerne) havde angrebet muslimske mål. Disse 4 jagere var blevet sendt fra Udbine lufthavnen, der lå ca. 40 km syd for os og med den gentagne trussel fra

serbisk side om gengældelser, hvis FN anvendte våben, turde jeg ikke have familien længere. Der var heldigvis en shuttle til Zagreb med en monitor, der skulle på ferie, så 2 timer efter meddelelsen var familien på vej til Zagreb, hvor de ankom vel og blev fyrsteligt behandlet, indtil jeg ankom onsdag.

Familien har senere givet udtryk for at dette ikke var en oplevelse, de ønskede at være foruden. En sådan oplevelse sætter ting i perspektiv og giver stedse stof til eftertanke og taknemmelighed for den tilværelse, vi lever i Danmark.

Jeg kunne blive ved. Oplevelserne er så stærke og står så klart i erindringen og er blandt alle ulyksalighederne og katastroferne også, når det kommer til det personlige engagement med enkeltindivider, så positivt, at det er svært at holde op, men jeg er sikker på at redactøren finder, at det nu må være nok.

Da vi nåede til marts, følte jeg, at jeg ikke kunne blive ved at være heldig. Jeg er ikke overtroisk - sådan set - og jeg har lært om statistik og sandsynlighedsregning på Søofficersskolen, men jeg havde haft - undskyld mig udtrykket - r.... på slibestenen et par gange, og følte ikke, at jeg burde udfordre skæbnen yderligere.

Efter at have sikret mig, at det blev en dansk monitor, der overtog efter mig, pakkede jeg sammen og sagde farvel til alle monitorerne, signalfolkene, chaufførerne, hotelpersonalet, tolkene og til alle de officielle myndigheder. Jeg kneb en tåre, drak en slivovic og kørte for sidste gang til Zagreb - ikke uden et vist vemod.

Oplevelserne var ikke helt slut. Med i vognen tilbage havde jeg en kvindelig monitor (ja der var een), en slovakisk pige ved navn Matina, som jeg holdt meget af. Hun var utrolig dygtig, og da hun kunne tale sproget, var hun uvurderlig i mange sammenhænge. Hun var journalist og faktisk lidt af en vildbasse. Jeg måtte personligt hente hende ud af et serbisk fængsel, da hun nytårsnat havde kørt kontrabande ... (nå, men det er en anden historie).

På vej tilbage syntes vi lige, at vi skulle stoppe i Krnjak og sige farvel til vores tidligere mafia vært Miloc. Lidt mere slivovic. Da vi endelig kunne løsrive os og komme videre, blev vi på vejen stoppet af militærkommandanten for 163. brigade, der havde ansvaret for området op til Karlovac. Han var meget gode venner med Matina, så vi måtte igen ind på en kro og have lidt slivovic. Tiden gik, og jeg blev mere og mere nervøs, fordi Karlovac overgangen lukkede kl.1900, og de sad bare der og pludrede. til sidst måtte jeg slå i bordet, og sige at

nu kørte vi, men kommandanten sagde, at han lige havde sendt sin adjutant hen til forlægningsen for at hente en gave til mig, og det var jeg nødt til at vente på. Nå vi ventede, og selvfølgelig lukkede overgangen, inden adjutanten kom tilbage med min gave, der i øvrigt var en fuld serbisk kampuniform med deres mærke, hvorpå der står: 'Republika Srbska Krajina'. Jeg har den stadigvæk, selvom 'RSK' ikke eksisterer længere.

En af ECMM's opgaver havde været at etablere såkaldte 'hot lines' over fronten, så militærkommandanterne på begge sider af fronten kunne komme i forbindelse med hinanden og få stoppet misforståelser, hvis der pludselig opstod lidt slivovic skydning hos de menige. Vi havde faktisk fået etableret en sådan linje ved Karlovac, og kommandanten brugte den og sagde til sin kroatiske modpart, at han desværre havde opholdt et ECMM køretøj, og om det var i orden, at vi passerede over nu. Det var i orden, og jeg tror, vi har været det eneste ECMM køretøj, der nogensinde er passeret over efter lukningen. FN checkpointet troede i hvert fald ikke deres egne øjne.

AFSLUTNING

Den 2. april 1994 var jeg hjemme, og efter et stykke tid er der uvægerligt nogle spørgsmål, der melder sig, og som må bearbejdes. Det første er naturligvis, hvorfor i himlens navn sloges de dernede. Der har været teorier om etniske forskelle. Det er i hvert fald en kendsgerning, at der har foregået en etnisk udrensning i forbindelse med krigen, men selv om denne undskyldning er blevet brugt, også af de involverede parter, er det trods alt en kendsgerning, at der ikke findes en 'ren' etnisk befolkningsgruppe dernede. De er allesammen så indgifte, at det er meningsløst at tale om serbere, kroater og muslimer i etnisk forstand. Der er tradition for, at børn af et 'blandet' par normalt egnes for det samme som faderen, og det er min erfaring, at selv i de mest 'serbiske' eller 'kroatiske' familier, er der ingen rene 'stamtavler'. Det etniske aspekt spiller ind, men det kan ikke give hele forklaringen.

Den næste teori er, at det har været en religionskrig. Det er en kendsgerning, at serbere, og det vil også sige børn efter en serbisk far og kroatisk mor, traditionelt opdrages i den serbiske religion, der er græsk ortodoks. Kroater er traditionelt katolikker, og muslimer er ja muslimer, men uden at man dog tilnærmelsesvis kan sammenligne dem med deres mere islamisk engagerede frænder i den sydlige del af Middelhavet. Kirker er i stor udstrækning blevet ødelagt dernede, men selvom dette argument i lighed med det etniske har en del af skylden, kan det dog ikke forklare det fuldstændigt.

Min personlige mening, og jeg vil gerne understrege, at det er min personlige mening, uden officiel opbakning overhovedet er, at man skal søge årsagen i den kulturelle og det nedarvede personlighedsmønster hos befolkningen. Befolkningen minder på mange måder om den syditalienske med et stærkt islæt af vendetta mentalitet. Man glemmer ikke, og da samtlige familier gennem 600 års turbulent omskiftelighed alle har mistet slægtninge under voldsomme omstændigheder, er der et indgroet had til personer eller grupper, som mere eller mindre logisk får hæftet et etnisk eller religiøst symbol på sig.

Når en borgmester, præst eller militær kommandant føler det nødvendigt - for at kunne forklare handle måden - at starte med slaget ved Kosovo og ikke kan glemme det, hvordan skal de så i en overskuelig fremtid kunne glemme Østrig-Ungarn versus det Osmanniske rige, første verdenskrig eller anden verdenskrig, hvor kroaterne, specielt repræsenteret ved de nazistiske eller fascistiske Ustasher, kontra serbernes Chetniker, der gravede endnu større og mere hadefulde grøfter. Sluttelig har vi så haft den just overståede krig med alle de rædselsfulde grusomheder, som til evig tid vil være brændt ind i bevidstheden hos den nuværende generation. Historierne vil gå i arv, og hadet vil blive ved at leve, simpelthen fordi de nu engang er de mennesker, de er.

Vi andre har mestendels glemt anden verdenskrig, nazismen og det, der foregik. Af forebyggelsesårsager sørger vi for, at holocaust ikke glemmes, men i det daglige samarbejder vi jo udemærket med tyskerne i f.eks. EU. Men den kulturelle arv blandt befolkningen i det tidligere Jugoslavien betinger ikke en sådan positiv udvikling. I det demokrati, som man ønsker at skabe der, er der ikke plads til en kraftfuld og ubarmhertig leder som Tito, der kunne holde gemytterne i ro på sin helt specielle og særdeles kyniske måde, så i dag står man reelt i valget mellem pest eller kolera.

Det andet spørgsmål, der melder sig, er 'Var det det værd' ?

Missionen mistede 7 personer i tiden fra den startede til jeg forlod den og havde derudover et antal sårede. En høj pris for en så lille mission. Alligevel fornemmer jeg, at missionen var (og er) i stand til at forsyne EU, FN og humanitære organisationer med oplysninger, som ellers ikke ville være til rådighed i samme omfang og detaljeringsgrad. En konkret sandfærdig viden er som bekendt forudsætningen for at kunne træffe rigtige beslutninger (selv om det ikke altid er garantien for, at der bliver truffet rigtige beslutninger), og i den forbindelse føler jeg mig overbevist om, at ECMM, også udfra et cost-effectiveness synspunkt, har gjort en prisværdig indsats.

Det sidste spørgsmål, man stiller, er uvilkårligt knyttet til ens egen indsats, og hvordan det har påvirket ens egen personlighed.

Lige fra jeg sejlede ubåd og til dags dato, har jeg altid været af den formening, at hvis man ikke en gang i mellem har det skidt, er man i virkeligheden heller ikke klar over, hvor godt man har det. Personligt har jeg været meget taknemmelig for min tid i det tidligere Jugoslavien, fordi det sætter en masse ting i perspektiv. Frustrationerne har været mange, mest fordi man som oftest følte, at man ikke opnåede noget. Jo, når det drejede sig om at lindre smerten hos et enkelt individ, kunne man nå langt med en telefonsamtale, en smøg, hente et brev fra en slægtning på den anden side o.s.v., men når det drejede sig om at løse de grundlæggende problemer, kom man frygtelig til kort. Måske skyldtes det at hele situationen og udviklingen befordrede skabelsen af et anarki, hvor personlige gevinstmuligheder prægede de ofte korrupte ledere. Udviklingen var selvforstærkende, fordi magthaverne ikke altid ønskede at ændre på tingenes tilstand, vel fordi de vidste, at de ikke ville sidde i den position i et ordnet samfund.

Lad mig slutte med at citere fra en lille lap papir, der var klistret op i operationsrummet i hovedkvarteret i Zagreb:

“ Vi gør, hvad vi kan, men det er jo ikke så nemt at løse problemer, der er karakteriseret ved

- 1 land
 - 2 alfabeter
 - 3 officielle sprog
 - 4 religioner
 - 5 nationaliteter
 - 6 republikker
 - 7 nabo lande
 - 8 nationale minoriteter
 - mindst 9 hære
- og kun Gud ved hvor mange frontlinjer

MEDDELELSE FRA FORMANDEN**- NY BESTYRELSE -**

Det blev ved det sidste møde i det 213. forsamlingsår besluttet, at bestyrelsen i det 214. forsamlingsår er sammensat som følger:

Kaptajnløjtnant	Jimmy Skelmose	Formand
Premierløjtnant	Niels Mathiesen	Næstformand
Løjtnant	Anders Lakjer	Kasserer
Premierløjtnant	Søren Nordby	Suppleant
Løjtnant	Søren Dreyer	Suppleant
Premierløjtnant	J.U.E. Nielsen	Suppleant
Premierløjtnant	Stig André Hansen	Suppleant

Det er mig en stor glæde at kunne konstatere, at Søe-Lieutenant-Selskabet fra efteråret atter styres af "sø-løjtnanter", som lovene foreskriver. Jeg ønsker den nye bestyrelse held og lykke.

PMN

SVENDBORG VÆRFT A/S

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

Krista & Viggo Petersen's fond bragte i 1996 PL Karsten Enggaard Rasmussen på en studietur til den canadiske stillehavsflåde. I lighed med de tidligere modtagere af dette legat, har premierløjtnanten tilsendt Tidsskrift for Søværnen en beskrivelse af de indhøstede indtryk og erfaringer. Desværre er der ikke blevet plads til hele indlægget i dette nummer, men fortsættelsen bringes i Nr. 2/APR 1997.

STUDIETUR TIL DEN CANADISKE STILLEHAVSFLÅDE

Af

Premierløjtnant K.E. Rasmussen

LEGATTILDELINGEN

Indledningsvis vil jeg gerne indrømme, at det var med blandede følelser, da jeg den 28. juni 1996 modtog rejselegatet fra Krista & Viggo Petersen's Fond i forbindelse med udnævnelseshøjtideligheden på Søværnets Officerssskole. Jeg var på forhånd klar over, at der fandtes et sådant legat, og at jeg pga. min placering i udnævnelsesrækkefølgen fremstod som kandidat til tildelingen. Jeg mente selv, at flere af mine kolleger var mere oplagte modtagere i kraft af deres præstationer inden for de fagområder, der ligger til grund for tildelingen. Mit væsentligste forbehold var dog af privat karakter; jeg var i foråret blevet far til en dejlig søn, og vores lille familie stod over for at skulle flytte til Frederikshavn i løbet af 2. halvår 1996. Derfor havde jeg svært ved at overskue 1-1½ måneds studierejse samtidig med, at jeg skulle påbegynde tjenesten som artilleriofficer på HDMS MØEN. Efterhånden som uddelingen af legater ved udnævnelsen skred frem, kunne jeg - ligesom de fleste andre - godt fornemme, hvor det hele bar hen, så overraskelsen var ikke så stor, da chefen for Søværnets Officerssskole udløste spændingen. Jeg nærmest græd med det ene øje og jublede med det andet, og jeg

tror, at CH SOS kunne fornemme min splittede sindstilstand, da han rakte mig kuverten med ordene: "Tillykke Karsten, jeg håber, at du kan bruge det!". Der gik nogle minutter, før det gik op for mig, hvilken stor og ærefuld belønning jeg var blevet tildelt. Jeg er ikke vant til at være genstand for så megen opmærksomhed, så de følgende timer var lidt omtumlende for mig, og en masse tanker fór gennem mit hoved. Efterhånden fik glæden dog overtaget, og i dag er jeg lykkelig for, at jeg fik denne uforglemmelige og lærerige mulighed.

TILRETTELÆGGELSEN AF REJSEN

I forbindelse med tildelingen kunne CH SOS løfte sløret for, at studierejsen skulle gå til den canadiske stillehavsflåde i løbet af efteråret 1996, mens de nærmere detaljer ikke forelå på daværende tidspunkt. Omkring d. 1. august var man kommet så langt med planlægningen, at jeg fik oplyst, at jeg skulle på mønstre fregatten *REGINA* d. 16. september i Victoria på Vancouver Island og være om bord frem til midten af oktober. Søværnets Officersskole gik nu i gang med at tilrettelægge flyrejsen samt ordne de diplomatiske formaliteter, og jeg indledte lidt researcharbejde om forholdene, jeg skulle over til. Et atlas hjalp mig med den geografiske placering af Victoria, og et besøg på Marinens Bibliotek gav mig materiale om den canadiske flåde og dens enheder. Efter en travl periode på *MOEN* med øvelsessejladser i danske og norske farvande samt flytning til Vendsyssel havde jeg fri i ugen op til afrejsen, så jeg kunne få klaret de sidste forberedelser og pakket kufferten med strømper og nystrøgede skjorter til en måneds forbrug - en foranstaltning som senere viste sig unødvendig!

REJSEN OG ANKOMSTEN

Lørdag d. 14. september tidligt om morgenen begyndte rejsen - efter ugers spænding og uvished. Efter en indenrigsflyvning til Kastrup var rejseruten som følger: Kastrup - Frankfurt - Vancouver - Victoria. Turen forløb uden forsinkelser, og den ventetid, der var undervejs, var passende, så jeg kunne nå at transitere mellem terminalerne i lufthavnene og tjekke, om min bagage fulgte mig på vej. Ved check-in i Kastrup var jeg blevet fortalt, at jeg ikke skulle bekymre mig om bagagen før Victoria, hvilket jo lød dejligt nemt. I Vancouver havde jeg god tid til næste afgang, så jeg valgte alligevel at stille op ved bagagebåndet sammen med de 400 andre passagerer fra Frankfurt. Ikke uventet dukkede min kuffert op på båndet blandt papkasser og klapvogne; jeg kan endnu forestille mig min frustration, hvis jeg havde indledt mit ophold uden skiftetøj og toiletsager!

Jeg var blevet sendt af sted på en NATO-rejseordre for at undgå, at en ansøgning om visum til Canada skulle skabe komplikationer. Derfor foretog jeg

rejsen i jakkeuniform, hvilket skabte flere pudsige episoder undervejs. Der var nogle passagerer, der undrede sig over, at piloten sad bag i flyet, mens andre fandt det betryggende, at Lufthansa på oversøiske flyvninger havde en reservepilot med. Jeg forklarede personerne, at jeg ganske vist var en slags pilot, men at luften nok ikke var det rette element for mine kundskaber. I lufthavnene virkede det som om, at jeg kunne være gået uden om sikkerhedscheckene pga. kasketten og den velkendte sorte attachémappe.

Den lille tomotorers propelflyver, der bragte mig det sidste stykke mellem Vancouver og Victoria, satte landingshjulene på asfalten på Vancouver Island lørdag eftermiddag klokken 17.30 lokal tid. Tidsforskellen mellem Danmark og den vestligste tidszone i Nordamerika er 9 timer, så rejsen havde taget 20 timer, og jeg manglede endnu at finde ud af, om *REGINA* var blevet informeret om min ankomst. Det viste sig hurtigt, at kommunikationen mellem Søværnets Officersskole og den canadiske flåde via Danmarks militærattaché i Washington havde fungeret efter hensigten. I ankomsthallen stod en søløjtnant med sin søn, og det var tydeligvis mig, han ventede på. Hans navn var André Gendron, og han var blevet sendt af sted som chauffør på sin fridag, hvilket dog ikke generede ham det fjerneste. Vi fik fat i bagagen og forude lå en ½ times kørsel til selve Victoria og flådebasen. Det var en lidt trist regnvejrsdag, men mit første indtryk af landskabet var alligevel positivt med stor frodighed og en flot havudsigt. Undervejs fortalte André lidt om Vancouver Islands særlige status som canadiernes ferieparadis pga. det milde klima og øens attraktioner. Vi udvekslede personlige oplysninger, og jeg fortalte lidt om baggrunden for mit ophold. André var først i 30'erne og en lidt atypisk officer i den canadiske flåde. Han havde en lang fortid som menig og havde det meste af sit liv boet på Nova Scotia på østkysten. En dag havde han besluttet sig for, at han ville drive det videre; han ville være våbenteknisk officer og måtte således flytte sin familie til den modsatte ende af Canada, til Victoria, hvor den nødvendig uddannelse finder sted. I øjeblikket var han midt i en sejlende praktikperiode, som skulle vare indtil jul. Han fortalte, at *REGINA* først var blevet varskoet om min ankomst nogle dage i forvejen, men da skibet led af en generel personelmangel, var jeg meget velkommen, og jeg ville straks blive inddraget i vagtøren.....

Ved ankomsten til *REGINA* fik jeg straks fornemmelsen af, at canadierne gjorde tingene på en lidt anderledes måde end Søværnet. På helikopterdekken, hvor man kom om bord, befandt sig hele tiden to menige på vagt; en faldrebgast og en ordonnans. Desuden var der kontinuerlig maskinvagt med hyppige rondringer, og en brandvagt, der gik rondringer hver time.

Jeg blev som det første vist ned på dæk 02, hvor jeg skulle indkvarteres på en 6-mands banje sammen med 4 andre unge officerer. Der var fremlagt køjetøj på den ledige overkøje, og et tomt skab stod til min disposition. André var så gæstfri at invitere mig ud at spise sammen med sin kone og søn, men jeg syntes

dog, at han skulle have sin friaften for sig selv, og i øvrigt virkede køjen særdeles tillokkende efter den lange rejse. Inden André forlod skibet, viste han mig op til den vagthavende officer om bord (officer of the day, OOD), kaptajnløjtnant Michael Craven, der var skibets operationsofficer (note 1). Han bød mig velkommen om bord, spurgte til rejsens forløb, indkvarteringen og om jeg havde fået aftensmad. Min mave havde ikke helt tilpasset sig tidsforskellen, men sulten det var jeg, så der blev fremtryllet lækkerier fra kabyssen, mens OOD satte mig lidt ind i skibets sejlplan i løbet af mit ophold. Han foreslog, at jeg gjorde ham selskab på den førstkommande rondering i skibet, så jeg fra starten fik kendskab til skibets indretning. I løbet af en døgnvagt skulle OOD foretage 5 ronderinger af forskelligt omfang; klokken 1900 var der formel rondering, hvor den menige leder af vagtholdet gik med rundt i hele skibet for at tjekke, at der var rent og ryddeligt over alt. Man skulle ind på alle toiletterne og alle de meniges banjer, og hvis OOD ikke fandt oprydningen tilfredsstillende, kunne han indkalde alle banjens medlemmer til rengøringsrulle uanset tidspunktet, men det skete vist sjældent! Ellers adskilte ronderingen sig ikke fra, hvad jeg kendte hjemmefra; inspektion af fortøjninger, tjek af aflåsning til klassificerede områder i skibet og inspektion for ild, lys og indtrængende vand. En sådan grundig rondering tog normalt op til en time at gennemføre på denne størrelse skib, og flere af rummene besøgte jeg aldrig igen!

Efter denne indledende introduktion til skibet og de kommende uger var jeg mere end mættet med oplevelser for den første dag, og jeg mødte stor forståelse, da jeg trak mig tilbage tidligt på aftenen for at pakke ud og få en lang nats søvn.

BAGGRUNDSHISTORIE - FØR OG NU

Det canadiske nationale forsvar:

Mens det danske forsvar gennem mange år har været værnsoptelt med Forsvarskommandoen som en fælles overbygning (og Hjemmевærnskommandoen direkte underlagt Forsvarsministeriet), har det canadiske forsvar været udsat for store strukturelle forandringer siden afslutningen på 2. verdenskrig.

Canadierne var involveret i 2. verdenskrig på flere fronter; dels mod øst i Atlanterhavet/Europa og dels i Stillehavet. Der forestod derfor et større genopbygningsarbejde af de væbnede styrker, da krigen var overstået. I slutningen af 1960'erne blev det canadiske nationale forsvar sammenlagt til en fællesværns triade, hvor såvel søfolk som flyvere blev ikklædt hærens grønne uniformer.

1 : Combat Officer; leder af Combat Dept. med en operationsofficer (ham selv!) og våbenofficeren lige under sig.

Denne deroute stod på i ca. 20 år, indtil man i 1986 vendte tilbage til et værnsoptaget forsvar svarende til Danmarks. Det er derfor ikke vanskeligt at forstå, at den canadiske flåde ikke har helt så mange traditioner som Søværnet, da en del af deres militære optræden er blevet ændret gennem 20 års undertrykkelse! Deres grundlæggende militære uddannelse er fortsat fællesværns, så for de fleste konstabelelevers og kadetaspiranters vedkommende gælder, at de ikke har noget kendskab til sømandsskab, når de møder til tjeneste på deres første skib. Ydermere er en del af det administrative personel i skibene fortsat personel fra hæren, så man kan opleve grønne uniformer eller personel med rang af korporal om bord.

Ved siden af de strukturelle omvæltninger kæmper det canadiske forsvar i øjeblikket med ledelsesproblemer øverst i hierarkiet, efter at først forsvarsministeren og siden chefen for forsvarsstaben (note 1) trådte tilbage i løbet af fem dage i begyndelsen af oktober. Problemerne opstod på grund af en dommerundersøgelse af canadiernes engagement i Somalia i 1993, hvor canadiske styrker siges at have likvideret en eller flere civile. Den nu tidligere chef for forsvarsstaben var leder af den gruppe under Forsvarsministeriet, der stod for canadiernes engagement i Somalia, og det viste sig, at han havde tilbageholdt eller givet misvisende oplysninger. Som om ovenstående ikke var skadende nok for forsvarrets omdømme, kunne pressen i løbet af september måned svælge i en sag, hvor en ubådskaptajn blev suspenderet og degraderet til premierløjtnant pga. vedholdende anklager om seksuelle udskjelser og forfølgelse af fransktalende personel. I en tid, hvor alle tre værn har brug for nye bevillinger til materielanskaffelser, og personellet kræver betydelige lønforhøjelser, er det ikke den slags omtale, det canadiske nationale forsvar har brug for!

HMCS REGINA

Mødet med Her Majesty's Canadian Ship *REGINA* var nærmest som kærlighed ved første blik. Som søofficer i en "brown water" flåde med små enheder og få orlogsskibe med relativ stor slagkraft var det svært ikke at blive imponeret af *REGINA*s umiddelbare rå og glubske udseende.

REGINA er den femte i rækken af 12 Halifax-klasse fregatter (note 2), som den canadiske flåde har bygget siden midten af 1980'erne som afløsning for i alt 20 dampdrevne destroyere fra 50'erne og 60'erne. De nye canadiske patrulje fregatter (CPF) betragtes som værende det mest avancerede multirolle fregat-design i verden, hvor man har satset på en høj grad af automatisering for at kunne begrænse besætningsstørrelsen. En fuldt bemanded CPF har 17 officerer, 35 sergenter og ca. 175 menige om bord - i alt 225 besætningsmedlemmer, foruden

1 : Chefen for Forsvarsstaben er den øverste militære chef i det canadiske nationale forsvar.

2 : Alle 12 fregatter er opkaldt efter canadiske byer, hvorfor de også kaldes City-klassen.

en stor helikoptergruppe på hen ved 20 piloter og teknikere. Det lyder umiddelbart som et stort antal, men når man ser på skibets organisation og hvilke poster, der skal bemannes i de forskellige beredskabsgrader, finder man hurtigt ud af, at der ikke er én mand for meget om bord. I øjeblikket har canadierne de samme rekrutteringsproblemer som det danske forsvar, så *REGINA* havde ca. 50 ubesatte poster i efteråret 1996.

De vigtigste skibstekniske data for en CPF er som følger:

- deplacement: 4.750 tons
- længde o.a.: 134,1 m
- bredde: 16,4 m
- dybgang: 4,9 m
- fart (diesel): 18,5 knob
- max. fart: ca. 32,0 knob (note 1)
- rækkevidde: 5.000 sm ved 17 knob

Fremdrivningsmaskineriet består af 1 Pielstick 20-cylindret dieselmotor og 2 General Electrics gasturbiner, der kan operere hver for sig eller sammen som kombineret diesel og/eller gas. Skibstypen er ifølge canadierne verdens første med en avanceret krydsforbindelse af skruerakslerne, som gør det muligt at lade enten dieselmotoren eller en gasturbine drive begge de to vendbare skruer med variabel stigning. Maskinkonfigurationen kan dermed ændres efter opgaverne, forholdene og maskineriets status.

En CPF er udstyret med en lang række velkendte våbensystemer:

- 8 Harpoon SSM
- 16 Sea Sparrow SAM i to 8-dobbelte lodrette launchere på sidedækket
- 4 stk. 324 mm Mk 32 torpedoer
- 24 Honeywell Mk 46 anti-sub torpedoer
- 1 Bofors 57 mm kanon
- 1 Vulcan Phalanx Mk 15 maskinkanon (3000 skud/min) som CIWS

På et tidspunkt før mit ophold havde *REGINA* oplevet en utilsigtet affyring af en chaffraket under gennemkøring af en række tests på deres 57 mm kanon. Dette var sket i havn og havde medført et generelt skydeforbud for alle våbensystemerne om bord.

Foruden ovenstående perlerække af "krudt og kugler" har en CPF adskillige hjælpemidler til krigsførelse såvel på som over og under havoverfladen:

1 : Den officielle max. fart hedder 29+ knob.

- 1 Westinghouse skrogmonteret aktiv sonar (HMS)
- 1 CDC CANTASS slæbesonar (note 1)
- 4 Plessey Shield decoy launchere til affyring af chaff og IR-flares i forskellige modes
- 1 Nixie akustisk slæbedecoy (anti-ubåds)
- MEL/Lockheed ESM- og ECM-systemer
- diverse varslings-, ildledelses- og navigationsradarer samt kampinformations- og datalinksystemer
- 1 Sikorsky Sea King helikopter til bl.a ASW (note 2).

SKIBSORGANISATIONEN

Organisationen af et skib som *REGINA* ligner i hovedtræk den skibsorganisation, vi anvender i Søværnets enheder, blot er der flere "kasser" at placere den noget større besætning i. Øverstkommanderende på *REGINA* er en erfaren orlogskaptajn (Cdr. T.H.W. Pile), med en tidligere ubådschef (Lt. Cdr. P. Chatham) som næstkommanderende.

For ethvert skib i den canadiske flåde eksisterer i realiteten to skarpt adskilte organisationer:

1. En kamporganisation og
2. En funktionel organisation.

Den funktionelle organisation systematiserer de administrative og praktiske funktioner om bord, som er nødvendige for at skibet fungerer i fredstid. Der er tale om daglige arbejdsopgaver, som også forefindes på et civilt handelsskib - administration af personel og økonomi, kommunikation, proviantering, forplejning, sikkerhedstjeneste, etc.

Kamporganisationen inddeler en CPF i seks divisioner ("departments") med adskillige underliggende sektioner/afsnit ("divisions"):

1. **Luftdept./Helikoptergruppen**
 - a. helo-besætningsdiv.
 - b. helo-vedligeholdelsesdiv.
2. **Operationsdept.**
 - a. navigationsdiv.; sejladsplanlægning og meteorologi
 - b. kampinformationsdiv.; kampinformation og kommunikation

1: CANTASS = CANadian Towed Array Sonar System.

2: ASW = antiubåds-krigsførelse

- c. sensordiv.; krigsførelse over havoverfladen, såvel ildafgivelse som elektronisk
- d. akustikdiv.; krigsførelse under overfladen - sonar og torpedoskydninger.

3. Dækdept.; brovagt og sømandskabsmæssige evolutioner.

4. Forsyningsdept.

- a. logistikdiv.
- b. administrationsdiv.
- c. "beklædnings- og vaskeridiv.".....
- d. forplejningsdiv (under skibets forskellige ruller er det først og fremmest fra denne division, at man tager personel til bemanning af ABC- og sanitetspatuljer).

5. Våbenteknisk dept.

- a. våbensystemdiv.
- b. elektronikdiv.

6. Marineteknisk dept.

- a. driftdiv.
- b. vedligeholdelsesdiv.
- c. elektrisk div.
- d. brandbekæmpelsesdiv.

Skibsledelsen består af CH, NK og lederne af de seks divisioner, som hver aften aflægger melding til chefen vedrørende deres ansvarsområder.

Foruden ovennævnte organisatoriske inddeling af skibet eksisterer der ikke overraskende en lang række forskellige ruller, som jeg ikke vil komme nærmere ind på. Jeg vil dog lige berøre et par specielle poster, der har særlig betydning om bord.

I forbindelse med vanskelige sømandskabsmæssige evolutioner har man på forhånd udstukket særligt personel - kaldet "special sea dutyen"- som varetager de væsentligste opgaver. Der er tale om erfarne konstabler med en særlig status, og man er ikke i tvivl om, hvem de er på dækket, idet de er iklædt såvel hjelm som vest i iøjnefaldende farver. Det er en foranstaltning, som også anvendes i andre flåder, og den letter uden tvivl arbejdsgangen.

Såvel under sejlads som i havn bemander man døgnet rundt en post som havarivagthavende. En sergent eller overkonstabel sidder foran skibets elektroniske overvågningssystem i kontrolrummet og sikrer, at alt er, som det bør være. Skibet er spækket med temperaturfølere, niveaumålere i tanke og røgdetektorer.

Til søs har man endvidere en havari-ronderingsvagt, der går rundt i skibet og kontrollerer for røg, gas samt vand, og i et skib af *REGINA*s størrelse er der tale om et fuldtidsarbejde. En ting er sikkert om bord - man kan sove trygt!

BROTJENESTEN OM BORD

I dette afsnit vil jeg beskrive et af de områder, hvor den canadiske flåde adskiller sig væsentligt fra Søværnet: Broorganisationen og den måde tjenesten på broen udføres på.

Når man vurderer dette emne, er der nogle forhold, man nødvendigvis må tage med i sine betragtninger:

- Skibets størrelse; HMCS *REGINA* er større end nogen af Søværnets skibe.
- Sædvanlige operationsområder; der er forskel på at sejle på et åbent ocean og i indre danske farvande.

Jeg havde på forhånd kun svage forestillinger om, hvordan en canadisk patruljefregat var bemanded på broen. Jeg vidste dog, at canadierne ikke var lige så uselvstændige som US Navy, der - set med europæiske øjne - har et overforbrug af officerer på broen.

Under normale sejladsforhold, dvs. forlægning og ukompliceret øvelsessejlads, er HMCS *REGINA* bemanded på broen og dækket som følger:

- Vagtchefen; erfaren, navigatøruddannet PL, der er ansvarlig for brotjenesten og dermed skibets sikre sejlads, kun underlagt skibschefen og næstkommanderende. Det er normalt vagtchefen, der giver kommandoerne til ror og maskine.
- 2. vagtchef; navigatøruddannet LT/PL, der bistår vagtchefen med navigeringen, intern kommunikation og andre forhold på broen. 2. vagtchef udfører normalt kortarbejdet og føring af log m.v.
- Vagtassistenten; befalingsmand, der er ansvarlig for vagtholdet og foretager jævnlige ronderinger på dæk og om læ.
- Rorgænger; menig.
- Maskingast; menig.
- Signalgast; menig, der modtager voice på taktiske frekvenser og lytter til de civile frekvenser.
- Bådsmanspipegast; menig, der forestår alle interne meldinger på skibets ordreanlæg.
- Udkigge; oftest 2 menige, der står i hver sin brovinge/side af broen.

- Bjærgemærsgast; menig, placeret ved flagspil agter og udstyret med MOB-alarm samt diverse redningsmidler/pyroteknik.
- Vejrprofet; menig/warrant officer med indgående kendskab til meteorologi, står til rådighed i nødvendigt omfang og foretager søkortrettelser m.v.

Ovennævnte bemanning virkede for mig umiddelbart overdrevet, ikke mindst i de stille timer i løbet af natten. Ordningen med to vagtchefer på broen anvender vi selv under forstærket sejladsberedskab, men i Canada er holdningen, at der altid er arbejde nok til to navigatører, og det er ikke almindeligt, at vagtcheferne kan sætte sig ned i løbet af vagten!

Enhver skibschef udgiver sine stående ordrer, der naturligvis skal læses og forstås af alle berørte personer om bord. På *REGINA* havde chefen bl.a. følgende forventninger til sine vagtchefer:

- Han er ansvarlig for at skibet fremstår sikkert og smart!
- Han må forvente, at nødstilfælde vil opstå og overveje reaktionen
- Overlevering af vagten foregår efter samme procedurer som i Søværnet.
- Chefen skal varskos, når et mål vil få en CPA under 3 sm, og senest 10-15 min. før målet forventes at nå 3 sm afstand.

På *REGINA* var der en helt speciel procedure, som skulle anvendes ved rapportering om mål til chefen. Dette gav anledning til flere episoder, hvor 2. eller 3. vagtchef måtte ned og ruske i chefen for at komme til at afgive den krævede melding.

FORHOLD OG NORMER OM BORD

Forud for opholdet havde jeg kun svage forestillinger om hvilke forhold, der ventede mig om bord, og hvilke normer, der kunne gælde i den canadiske flåde. Da der var tale om et næsten nyt skib, tvivlede jeg ikke på, at indkvarteringen var på højt niveau, og jeg så frem til mødet med den nordamerikanske kokekunst med spænding. Jeg forventede, at der ville være en vis distance mellem de forskellige personalekategorier om bord, og at der blev lagt en del mere vægt på den korrekte militære optræden end i Danmark.

Med hensyn til indkvarteringen blev de første 14 dages sejlads (*beskrives nærmere i næste nummer; red.*) præget af det ca. 25 mands store inspektionsteam fra STP (se note 1), som var om bord for at gennemføre "work ups". Under

1 : STP = Sea Training Pacific.

almindelige sejladser har skibets faste officerer deres eget lukaf, mens helikopterpiloterne må deles om pladserne. Befalingsmændene er indkvarteret på 4-6 mands banjer, mens de menige bor på banjer med indtil 16 sovepladser, hvilket dog sjældent udnyttes. På grund af ovennævnte "søtrænere" var CH og NK de eneste som havde deres lukafer for dem selv, men det gjorde ikke den store forskel, idet man sjældent fik lov til at sove mere end 2 timer af gangen! *REGINA* havde i forvejen en australsk udvekslingsofficer om bord, og vi boede i den første periode på en 6-mands banje sammen med 3 andre midlertidigt tilkommanderede officerer. Da "work ups" var afsluttet flyttede vi et dæk op og etablerede et Ausie/Daneo-konsulat med flag samt familie billeder på officersgangen. Pladsforholdene på såvel banjen som lukafet var ingenlunde overvældende - hvis man sammenligner med en THET-klasse eller FLEX - men jeg har den anakronistiske opfattelse, at der gerne må være lidt trange forhold, når man er til søs, så jeg følte mig godt tilpas.

Forplejningen om bord fortjener næsten et kapitel for sig selv og vil komme med i betragtning, hvis jeg nogensinde skal overveje at emigrere til den canadiske flåde! En del af officerernes løn kommer til "udbetaling" ved, at der til officersmessen er tilknyttet 3-4 stewards, hvis fornemste pligt er at opvarte messens medlemmer (og gæster). Til alle hovedmåltiderne er der et lille menukort, hvorfra officererne vælger deres individuelle sammensætninger, som derefter anrettes i det tilstødende stirrids og serveres ved officerens plads. En morgenkomplet efter canadisk terminologi består af "egg as you like it", bacon, stegte pølser, flåede tomater, bønner i chilisaucen og ristet toastbrød, og så kan man ellers supplere med tilbehør fra bordet! Til frokost er der altid en suppe, tre forskellige lune retter samt diverse salater og pindemadder på bordet. Middagsmåltidet kan sammensættes af 2 forretter, 2-3 hovedretter med 2 valgmuligheder af tilbehør (kartofler, ris, pasta og grøntsager). Ingen behøver at gå sultne fra bordet i et canadisk orlogsskib, men for ligesom at lægge låg på, er der de fleste dage også diverse kager til at skylle kaffen ned med! Netop kagebordet gav anledning til en del morskab under mit ophold, idet vores wienerbrød i Canada (og andre engelsktalende lande) kaldes "danish pastry", så *REGINA*s teknikofficer fandt det nærliggende at kalde mig "pastry-boy"..... Jeg fandt hurtigt ud af at tage det som en kompliment, da han var særdeles glad for de søde kager!

Det blev ikke noget problem at leve op til normerne om bord. Officererne var flinke til at forberede mig på de situationer, hvor jeg kunne komme i tvivl, og i det store hele var der tale om velkendte normsæt og traditioner. Det var et krav, at alle tilstedeværende rejste sig op, når chefen viste sig i officersmessen eller på broen. Næstkommanderende havde som messeformand førsteret til messens dyrt indkøbte lænestol, og de ældste officerer skulle sidde på første parkét, når der blev vist videofilm om aftenen. På et par punkter adskiller de gældende regler sig i væsentlig grad fra de danske bestemmelser:

- Ingen officerer eller befalingsmænd har adgang til de meniges cafeteria eller mandsskabsklubben uden chefens skriftlige tilladelse.
- Pga. brandfaren er der forbud mod brug af åben ild om læ. Rygning er således kun tilladt på badedækket i bagbord side (port brieseway). (se note 1).

Jeg oplevede ikke distancen mellem personelkategorierne så markant som forventet. Omgangstonen var afslappet, og på alle ledelsesniveauer virkede man lydhøre for forslag og indsigelser nedefra. I særdeleshed chefen var god til at komme rundt i skibet og motivere sin besætning, hvilket der var stort behov for gennem de to ugers "work ups". Kravene til præcision og korrekthed var ikke urimelige og alle besætningsmedlemmer syntes at trives med den disciplin, der trods alt krævedes. Når *REGINA* var til søs og i fremmed havn oplevede jeg stor imødekommenhed og vilje fra alle sider til at vise og forklare. Officererne viste stor interesse for forholdene i Danmark og stor tålmodighed samt opfindsomhed, når jeg forsøgte mig med komplicerede forklaringer om verdenssituationen og andre emner. Jeg havde medbragt en del materiale om Danmark og vort forsvar, og efterhånden som messens medlemmer fik bladret i stoffet, kom der uddybende spørgsmål og gamle anekdoter fra deres besøg i Europa.

Mit indtryk af canadierne på baggrund af ovenstående er, at der ikke er stor forskel på forholdene i den canadiske flåde og i Søværnet, og vi kunne i hvert fald lære en del af hinanden.

(Læs mere om sejladsen og den omtalte Work Up i næste nummer.)

NEKROLOG

Orlogskaptajn Asger Uhrbrand Villesen (1606) blev født den 24. december 1920 i Viby i Jylland som søn af Overlærer Jens Uhrbrand Villesen og hustru Ane Kirstine f. Kristiansen. Han var student fra Aarhus Katedralskole og blev efter antagelse som søkadetlærling i 1940, kadet i 1941, søløjtnant II i 1944, søløjtnant I i 1945, kaptajnløjtnant i 1951 og orlogskaptajn i 1954.

Efter den 29. august 1943 gennemgik han Søofficersskolens ældste klasse på det "civile navigationskursus" og sejlede en periode som understyrmand på Fyr- og Vagervæsnets skibe. Han var medlem af Københavns havneafsnits toldbodkompagni, men blev senere sendt som havneobservatør til Strib, hvor han også optrådte som en dygtig marinemaler. Her lagdes formentlig grunden til hans senere store interesse for efterretningstjenesten.

Hans første tjeneste efter krigen var ved minstrykningstjenesten i strygere af MR-klassen, men allerede i september 1946 kom han til efterretningssektionen i Søværnskommandoen og virkede der til januar 1950. Efter en periode som næstkommanderende i ministrygeren SØHESTEN blev Asger Villesen næstkommanderende ved Bornholms Marinedistrikt indtil august 1953, hvor han tiltrådte som chef for SØHESTEN med stationstjeneste ved Bornholm. Fra august 1954 til oktober 1958 var han chef for Efterretningssektionen i Søværnsstaben. Efter gennemgang af den norske marines stabsskole og en kort periode som næstkommanderende i fregatten THETIS, blev han chef for korvetten BELLONA fra december 1959 til december 1961 med bl.a. fiskeriinspektion ved Færøerne. Fra januar 1962 til udgangen af marts 1970 forrettede han tjeneste som chef for efterretningssektionen ved Søværnets operative Kommando i Aarhus.

Asger Villesen fik efter ansøgning bevilget afsked af linien den 31. marts 1970 og var orlogskaptajn i reserven indtil 31. december 1980.

Asger var en meget værdsat skibskammerat og en afholdt og respekteret skibschef. Som efterretningsmand nød han stor anseelse i såvel nationale som allierede kredse. I sin lange pensionisttilværelse viste han fortsat en levende interesse for søværnet og opretholdt forbindelse til mange af sine tidligere medarbejdere og kolleger.

Som pensionist havde Asger flere store interesser. Hans have var et mønsterhave og han fremlevede mange specielle planter, som han hentede frø til på rejser til USA eller fik fra gode venner. Tennis var en anden hovedinteresse. Han var en god spiller og et meget afholdt medlem af tennisklubben i Aarhus. Han var i det hele taget i fin fysisk form og viste det også som en meget dygtig og dristig

skiløber. Asger havde håndværksmæssig og mekanisk snilde, og det kom ikke blot hans eget hus , hans bil og hans egen familie til gode, men alle hans venner nød godt af det. Der blev aldrig kaldt forgæves på hjælp fra Asger. Han var sine venners ven.

Asger Villesen blev dødeligt kvæstet ved en trafikulykke i Aarhus og døde den 20 juli 1996. Han bisattes fra Vestre Kirkegårds kapel i Aarhus og urnen er nedsat i Fredenskirken kirkegård.

Han overleves af sin hustru, Helle Agnete, f.. Rasmussen, og af tre voksne børn.

(1605 og 1607)

MARINENS BIBLIOTEK**Erhvervelser november/december 1996****HISTORIE**

Christensen, Peter Thorning (red.): Guide til Københavns Befæstning. 900 års befæstningshistorie. Kbh. 1996. 239 s. ill. index.

Cock-Clausen, Ingeborg & Aage E. Hansen: Uniformer i Toldvæsen og Grænsegendarmeri. u.st. 1992. 310 s. ill. bibl.

Cordingly, David (ed.): Pirates. An Illustrated History of Privateers, Buccaneers, and Pirates from the Sixteenth Century to the Present. London 1996. 256 s. ill. index. bibl.

Eden, Steven: Military Blunders II. The Twentieth Century. New York 1996. 120 s. ill. kort. index. bibl.

Foote, P.G. (ed.): Olaus Magnus. Historia de Gentibus Septentrionalibus, Romæ 1555. Description of the Northern Peoples, Rome 1555. Vol. I. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES No. 182. London 1996. 288 s. ill. kort. bibl.

Hillingsø, K.G.H. (red.): Det krigsvidenskabelige Selskab 125 år. u.st. 1996. 107 s. ill.

Larsen, Jørgen: Ingeniørregimentets Kaserne paa Vognmands-
marken 1894, Ingeniørkasernen 1896, Svanemøllens Kaserne
1956. Kbh. 1996. 35 s. ill. index.

McNitt, Robert W.: Sailing at the U.S. Naval Academy. An Illustrated History. Annapolis 1996. 257 s. ill. index. bibl.

Madsen, Lars Bjørn: Helsingør Toldkammer. u.st. 1991. 119 s. ill. index. bibl.

Proctor, David: Music of the Sea. London 1992. 150 s. ill. index. bibl.

Sjøforsvaret i Rogaland. Glimt fra Sjømilitære aktiviteter. Hundvåg 1995. 286 s. ill. bibl.

Svalesen, Leif: Slaveskibet Fredensborg og dansk-norsk slavehandel i 1700-tallet, Oslo 1996, 240 s. ill. kort. bibl.

Whipple, A.B.C.: To the Shores of Tripoli. The Birth of the U.S. Navy and Marines. New York 1991. 357 s. kort. index. bibl.

Williamson, Gordon: U-Boat Crews 1914-1945. Serie: Osprey Military Series No. 60. London 1995. 64 s. ill.

KRIGSHISTORIE

Clapp, Michael & Ewen Southby-Tailyour: Amphibious Assault Falklands. The Battle of San Carlos Waters. London 1996. 300 s. ill. kort. index.

Dunham, Roger C.: Spy Sub. A Top Secret Mission to the Bottom of the Pacific. Annapolis 1996. 222 s. ill. bibl.

Fuehrer Conferences on Matters Dealing with The German Navy:
1941, vol. I & II. 202 s. ill. kort. 1942. 160 s.
1943. 164 s. kort. 1944. 104 s.
1945. 125 s.
Washington 1946-1947.

Guilmartin, John F.: A Very Short War. The MAYAGUEZ and the Battle of Koh Tang. Serie: Texas A&M Univ. Mil. Hist. 46.
College Station 1995. 238 s. ill. kort. index. bibl.

Holmes, Harry: The Last Patrol. Shrewsbury 1994. 212 s. ill. index. bibl.

Kersey, Dick: PT 105. Annapolis 1996. 211 s. ill. kort.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945. Bd. 65 & Bd. 66: Januar-Februar 1945. Berlin 1996. 543+350 s.

Luraghi, Raymondo: A History of the Confederate Navy. Annapolis 1996. 514 s. ill. kort. index. bibl.

Schrøder, Hans A.: From Tempsford to Dronning Margrethes Høj 30/31 March 1945. The story of Royal Air Force Mission TABLE JAM 231. Værløse 1996. 50 s. ill. kort. bibl.

To hundrede Træsnit. Tegninger fra Krigen i Danmark 1864. (genoptryk). u.st. 1964. 80 s. ill.

Tracy, Nicholas: Nelson's Battles. The Art of Victory in the Age of Sail. London 1996. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Woodman, Richard: The Arctic Convoys 1941-1945. London 1996. 532 s. ill. kort. index. bibl.

Young, Stephen B.: Trapped at Pearl Harbor. Escape from Battleship Oklahoma. Shrewsbury 1991. 187 s. ill. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Bramsen, Bo: Blandt gidsler i Horserød 1943 med forspil, efterspil og historisk tillæg. Kbh. 1996. 372 s. ill. index.

Baker, Sidney J.: My Own Destroyer. A Biography of Matthew Flinders. Explorer and Navigator. Sidney 1962. 146 s. ill. index.

Hirschfeld, Wolfgang: Hirschfeld. A Story of a U-boat NCO 1940-1946. London 1996. 253 s. ill. kort. index. bibl.

Johnson, Robert E.: Bering Sea Escort. Life Aboard a Coast Guard Cutter in World War II. Annapolis 1992. 126 s. ill. index. bibl.

Wincott, Len: Invergordon Mutineer. London 1974. 183 s. index.

POLITIK

Brassey's Defence Yearbook 1996. London 1996. 424 s.

Castenschiold, A.C.B.: Rapport fra NATO Kvindekomité møde i Texas 3-7 JUN 1996. Kbh. 1996. forsk.pag. ill.

Dansk Udenrigspolitisk Årbog 1995. Kbh. 1996. 736 s. ill. index.

Davidson, Joel R.: The Unsinkable Fleet. The Politics of U.S. Navy Expansion in World War II. Annapolis 1996. 233 s. ill. index. bibl.

Leary, William M. & Leonard A. LeSchack: Project Cold Feet. Secret Mission to a Soviet Ice Station. Serie: Naval Institute Special Warfare Series. Annapolis 1996. 196 s. ill. kort. index. bibl.

Mosegaard, K.N.: Kinas militære krisestyringsmuligheder over for Taiwan. Hovedopg. fra FAK Stabskursus II 1995/96. Kbh. 1996. 76 s. ill. kort. bibl.

Nehring, Niels-Jørgen: Regeringskonferencen '96. Kbh. 1996. 108 s. bibl.

Nooy, Gert de (ed.): The Role of European Naval Forces after the Cold War. Serie: Nijhoff Law Specials vol. 21. The Hague 1996. 198 s. bibl.

Rodger, N.A.M. (ed.): Naval Power in the Twentieth Century. Annapolis 1996. 273 s. index. bibl.

Smith, Bradley F.: Sharing Secrets with Stalin. How the Allies Traded Intelligence, 1941-1945. Serie: Modern War Studies. Lawrence 1996. 307 s. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Adcock, Al: Escort Carriers in action. Serie: Warships No. 9. Carrollton 1996. 50 s. ill.

Askgaard, Finn (red.): Fregatten Jylland. Fra orlogsværft til museumsdok. Næstved 1996. 303 s. ill.

Breyer, Siegfried: Die deutschen Zerstörer (II). Serie: Marine-Arsenal 36. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: "Wunderwaffe" Elektro-Uboot Typ XXI. Serie: Marine-Arsenal. Sonderheft 13. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill. bibl.

Gallagher, Barrett: Flattop. New York 1959. 128 s. ill.

Hobbs, David: Aircraft Carriers of the Royal and Common-

wealth Navies. The Complete Illustrated Encyclopedia from World War I to the Present. London 1996. 264 s. ill. index. bibl.

Ireland, Bernard: Cruisers. London 1981. 172 s. ill. index.

Jane's Merchant Ships 1996-97. 1st Ed. Coulsdon 1996. 590 s. ill. index.

Jarneberg, Eric (red.): Kustjägare 1956-1996. u.st. 1996. 204 s. ill.

Moen, Stein: Kgl. Norske Marines Fartøyer:

Nr. 1: Korvetten Alsen. Horten 1988. 20 s.

- 2: Korvetten Ørnen (I). Horten 1988. 38 s.

- 3: Korvetten Nordstjernen (I). Horten 1988. 32 s.

- 4: Korvetten Ellida. Horten 1988. 45 s.

- 5: Korvetten Ørnen (II). Horten 1988. 30 s.

- 6: Korvetten Alfén. Horten 1988. 45 s.

- 7: Dampkorvetten Nidaros. Horten 1989. 29 s.

- 8: Dampkorvetten Nornen. Horten 1989. 79 s.

- 9: Dampkorvetten Nordstjernen. Horten 1989. 50 s.

- 10: Dampkorvetten Ellida. Horten 1989. 75 s.

- 11: Fregatten Freia. Horten 1990. 32 s.

- 12: Fregatten Desideria. Horten 1990. 45 s.

- 13: Dampfregatten St. Olaf. Horten 1990. 35 s.

- 14: Dampfregatten Kong Sverre. Horten 1990. 62 s.

- 15: Orlogsbriggene i Den Norske Kystdefension 1807-14.
Horten 1991. 80 s.

- 16: Orlogsbriggene 1814-1880. Horten 1991. 103 s.

- 17: Kanonskonnertene 1808-1832. Horten 1991. 57 s.

- 18: Bombekanonskonnertene - Dampskonnertene 1840-1864.
Horten 1992. 104 s.

- 19: Hjuldampskipene. Horten 1992. 77 s.

- 20: Dampkanonbåtene. Horten 1992. 122 s.

- 21: Monitorene. Horten 1992. 99 s.

- 22: Kanonbåter 3. kl. Horten 1993. 47 s.

- 23: Kanonbåter 2. kl. mineleggere. Horten 1994. 113 s.

- 24: Kanonbåt 1. kl. Sleipner. Horten 1994. 54 s.

- 25: Kanonbåt 1. kl. Viking. Horten 1994. 53 s.

- 26: Kanonbåt 1. kl. Frithjof. Horten 1995. 72 s.

alle med: ill. index. bibl.

Kure, Bernt: Livet om bord på Fregatten Jylland. Kbh. 1996. 102 s. ill. index.

Lyon, David: The First Destroyers. London 1996. 128 s. ill. index.

Paloczi-Horvath, Georg: From Monitor to Missile Boat. Coast Defence Ships and Coastal Defence since 1860. London 1996. 160 s. ill. index.

Polmar, Norman: Ships and Aircraft of the U.S. Fleet. The Naval Institute Guide. 16th Ed. Annapolis 1996. 580 s. ill. index.

Probst, Niels M.: Christian 4.s flåde. Serie: Marinehistoriske Skrifter 26. Kbh. 1996. 344 s. ill. index. bibl.

Rodholm, Knud: Scandinavian Navies/Nordiske Flåder. Addendum 96. Kbh. 1996. 56 s. ill.

Scutts, Jerry: Fletcher DDs in action. Serie: Warship No. 8. Carrollton 1995. 49 s. ill.

Stern, Robert: U.S.Aircraft Carriers in action. Part 1. Serie: Warships No. 5. Carrollton 1991. 49 s. ill.

Stobart-Hook, Barry: Warships of the World. Newport 1994. 215 s. ill.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Born, Karl: Rettung zwischen den Fronten. Seenotdienst der deutschen Luftwaffe 1939-1945. Hamburg 1996. 324 s. ill. kort. bibl.

Milwee, William I.: Modern Marine Salvage. Centreville 1996. 777 s. ill. index. bibl.

Rowe, Alan: Air-Sea Rescue in World War Two. A first-hand account of the Royal Navy North Sea Rescue Motor Launches. Stroud 1995. 120 s. ill. index.

Rönby, Johan & Jonathan Adams: Östersjöns sunkna skepp! Stockholm 1994. 151 s. ill. kort. bibl.

Tailliez, Philippe: Aquarius. London 1961. 224 s. ill. kort.

VÅBENTEKNISKE o.a. ANDRE HÅNDBØGER

Bacon, Reginald m.fl. (eds.): Warfare Today. How modern battles are planned and fought on land, at sea, and in the air. London u.år. 256 s. ill. index.

Bengtsson, L.: Non Lethal Weapons. Hovedopg. fra FAK Stabskursus II 1995/96. Kbh. 1996. 86 s. ill. bibl.

Chant, Christopher: The New Encyclopedia of Handguns and Small Arms. London 1995. 216 s. ill. index.

Kingsley, F.A. (ed.): The Applications of Radar and other Electronic Systems in the Royal Navy in World War 2. London 1995. 370 s. ill. index. bibl.

Philip's Concise World Atlas. 5th ed. London 1995. 224 s. ill. kort.

SØREJSER

Columbus, Christopher: Rejsen til den ny verden. Columbus' skibsjournal og andre samtidige optegnelser 1492. Serie: Tidens Eventyrlige Rejser. Kbh. 1990. 350 s. ill. kort. bibl.

James, Wendy m.fl. (eds.): Juan Maria Schuver's Travels in North East Africa 1880-1883. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES No. 184. London 1996. 392 s. ill. kort. index. bibl.

Polarårboken 1995-1996. Oslo 1996. 175 s. ill. kort. bibl.

Steller, Georg Wilhelm: Berings rejse fra Sibirien til Amerika. Kaptajn Vitus Berings opdagelse af Alaska 1741- 1742. Serie: Tidens Eventyrlige Rejser. Kbh. 1990. 240 s. ill. kort. bibl.

TIDSSKRIFTER

Krudttårnet. Søværnet Frederikshavn, nr. 1/1996. Frederikshavn 1996. ill.

01179 KHC 503 000
SØFARTENS BIBLIOTEK
BLEGDAMSVEJ 114
2100 KØBENHAVN Ø

0000387

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

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 2 / APRIL 1997
168. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn N.C. Wang



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



Homepage: www.forsvaret.svn.dk/tfs/

ISSN 0040-7186

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 32 95 99 54 og fax 32 95 99 53
Giro 2 04 77 64

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarskommando, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433
E-mail: P-J-STAR@post6.tele.dk

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Hangarskibet USS DWIGHT D. EISENHOWER på
"skudhold" af den danske undervandsbåd SPRINGEREN.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler kan indsendes til redaktøren på diskette (MS WORD eller WORD PERFECT) eller via E-mail. Indlæg til Tfs Nr. 3/JUN 1997 bedes indsendt inden 10 JUN 1997.



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration

A photograph of two individuals in red survival suits and hoods, equipped with life jackets and goggles, navigating a turbulent sea in an orange inflatable raft. The raft has a black stripe with the 'uni-safe' logo. A white metal frame with yellow straps is mounted in the center. The background shows dark, churning water with white foam from the waves.

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

TechnoScan as

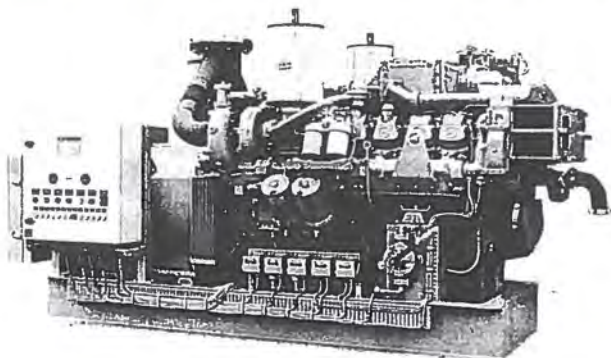
Generalagent for:

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

mtu



Marinediesellaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstrupgårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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

Master of Control

New generation
Stella® UMS/UCS 2100
*Universal Monitoring
and Control System*

Your automation partner into the future

 **Lyngsø Marine**

Lyngsø Marine A/S
Lyngsø Allé
DK-2970 Horsholm
Denmark

Phone: +45 4516 6200
Telefax: +45 4516 6262
e-mail: info@lyngsoe.com
Website: <http://www.lyngsoe.com>

HEMPEL

Kvalitet og service

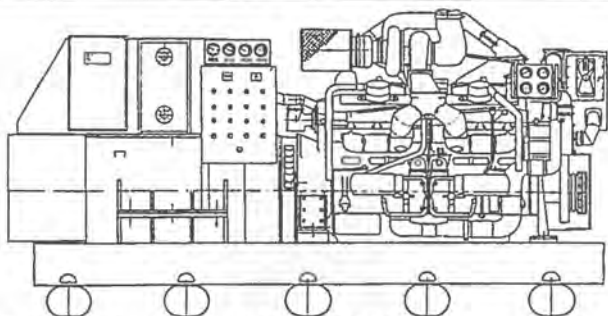
Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.
HEMPEL's
specialuddannede
coating advisers vil med
råd og erfaring sikre,
at resultatet har samme
høje kvalitet
som vore produkter.



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

SR Motorteknik A/S

SR



Generatoranlæg fra 10 kVA til 2000 kVA.

- Leveres til den Maritime sektor og stationære opgaver.
- Specialbyggede anlæg, konstrueret efter opgave og kunde krav.
- Rådgivning, installation, service og reservedele.

Administration og Salg: Søgårdsvej 2, 3080 Tikøb.

Tlf. 42238068, 42248629, Fax 42248633.

Produktion: Industrivej 23, 4683 Rønnede. Tlf. 56711508.



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

DANVARD 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



INDHOLD

VALG AF EN UBÅDSTYPER.....	64
Af kommandørkaptajn K.T. Madsen	
VÆRNEPLIGTIGE I SØVÆRNET.....	78
Af kommandør Søren Lund	
OM SØVÆRNET 1940 - 49.....	84
Af viceadmiral S. Thostrup	
STUDIETUR TIL DEN CANADISKE STILLEHAVSFLÅDE (DEL II).....	103
Af premierløjtnant K.E. Rasmussen	
MARINENS BIBLIOTEK.....	116

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

Nedenstående artikel er indsendt af chefen for 5. Eskadre.

VALG AF EN UBÅDSTYPE

Af

kommandørkaptajn K. T. Madsen

INDLEDNING

De nuværende danske undervandsbåde er alle bygget i løbet af 60'erne og er ved at være teknisk og operativt forældede. I løbet af de næste ti år må ubådene erstattes, idet det efter dette tidsrum vil være umuligt og uforsvarligt at holde bådene sejlene. Denne artikel vil ikke forsøge at analysere behovet for nye ubåde, idet dette tidligere er beskrevet¹. Denne artikel vil derimod forsøge at analysere de tekniske overvejelser, som danner grundlag for valget af en ubådstype.

En af de ubådstyper, som Danmark undersøger, er en fælles nordisk udviklet båd, som kaldes "Projekt Viking". Andre ubådstyper, herunder især en formindsket udgave af den tyske type U-212 samt hollandske og franske ubådprojekter, studeres parallelt med projekt Viking².

Det er sikkert, at den næste generation af ubåde skal være udstyret med luftuafhængigt maskineri (AIP). Såvel fra norsk som fra dansk side er det erkendt, at de to nationer har forskellige operative krav til den næste generation af ubåde³. Disse forskelle drejer sig især om:

- Uddykket og neddykket udholdenhed.
- Rækkevidde.
- Dykkedybde.
- Fart.
- Antal torpedorør og torpedoer.

¹ KK K.T.Madsen. Nye undervandsbåde, nu! Militært tidsskrift nr. 1-1995. Pag. 69.

² Interview med KA N.Mejdal i Maritime Defence. APR 96. Pag. 52.

³ Grappling with the Viking: Nordic navies wrestle with submarine requirements. Artikel i Maritime Defence APR 96. Pag. 50-52.

De danske medlemmer af Viking arbejdsgruppen er ofte blevet spurgt, hvorfor man ikke vælger en moderniseret udgave af NARHVALEN- eller TUMLEREN-klassen, hvor alt elektronik er udskiftet med moderne udstyr. Denne løsning er formodentlig billig, men det må ikke glemmes, at rent operativt er tiden ved at løbe fra ubåde af denne type. I slutningen af 50'erne, da disse ubåde blev konstrueret, var kravene til såvel signaturer som sensorer mindre end i dag. Desuden er bådenes design så kompakt, at alt vedligeholdelse og reparationsarbejde kræver så meget adkomstarbejde, at bådenes driftsudgifter overstiger, hvad man må forlange af en moderne ubåd.

Ofte er medlemmerne af arbejdsgruppe Viking blevet spurgt om, hvorfor vi ikke bare kan harmonisere på de samme krav. Men hvis deltagerne i projektet anser alle eller nogle af deres krav som ufravigelige, må de samlede operative krav blive sat efter princippet "højest fællesnævner", og den resulterende ubåd vil såvel prismæssigt som størrelsesmæssigt blive alt for stor. De deltagende nationer må derfor være parat til harmonisere ved at gå på kompromis med nogle af deres krav, eller finde en anden løsning.

GRUNDLAG

Valget af en ubådstype foretages principielt ud fra forsvarrets krav til det samlede ubådssystem. Hvad skal ubådene gøre, eller mere præcist, hvilke opgaver har ubådene under forskellige situationer, hvor skal de løse dem, og hvornår skal de løse dem? Svarene på disse spørgsmål vil oplyse, hvilken slags ubåd og hvor mange, som er nødvendige.

Dette synspunkt er desværre ikke dækkende for den virkelige verden, idet politiske og økonomiske bindinger selvfølgelig er nødvendige faktorer, som skal tages i betragtning. Selv om kravene til forsvaret er klart formuleret i forsvarslovene, forsvarsdirektivet og de operative koncepter, vil det næppe være muligt for eksempel at øge antallet af ubåde, idet dette politisk vil blive betragtet som oprustning. Ligeledes vil økonomien sætte en naturlig grænse for, hvor mange penge der kan investeres i et enkelt våbensystem.

Spørgsmålet ved valg af en ubådstype må derfor være, hvilken type ubåd bør vælges for at få det mest effektive resultat, indenfor de tildelte midler.

UDVIKLINGSOMKOSTNINGER

Udviklingen af en ubådstype er dyr. Ikke kun studier, forsøg, operationsanalyser og øvelseserfaringer skal inddrages, men også forskellige ubådskoncepter skal studeres, inden projektet kan defineres og selve konstruktionen påbegyndes. Forundersøgelser, studier, definering af projektet og selve konstruktionen kan nemt løbe op i 1 mia. kr., inden man er begyndt at bøje plader eller svejse i metal.

Beløbet på 1 mia. kr. er selvfølgelig kun anslået, men af anskuelighedsgrunde vil dette blive brugt i dette eksempel. Vælges et rent dansk projekt på for eksempel 4 nye ubåde, vil udviklingsomkostningerne altså blive 250 mio. kr. pr. båd. Hvis man kan tilslutte sig et projekt, hvor enkelte komponenter allerede er udviklet til en anden type ubåd, som for eksempel den tyske type U-212, vil udviklingsomkostningerne måske kunne reduceres med 20%. Udviklingsomkostningerne til denne båd vil i så fald blive 200 mio. kr. pr. båd. Vælges at deltage i et fælles ubådsprojekt på for eksempel 10 ens ubåde, vil udviklingsomkostningerne blive 100 mio. kr. pr. båd. Men hvis man i et fælles projekt ikke kan blive enige om kravene til bådene, må disse opbygges modulært, således at de enkelte varianter opfylder de nationale krav, og det optimale antal komponenter er de samme i alle varianter. Hvis for eksempel de samlede udviklingsomkostningerne, på grund af flere varianter, stiger med 20% til 1,2 mia. kr. vil udviklingsomkostningerne til den enkelte båd blive 120 mio. kr., hvis beløbet fordeles ligeligt på alle både.

Af de tildelte midler vil altså en større eller mindre del gå til udviklingsomkostningerne alt efter hvilket koncept for udvikling, der er valgt. Ved en umiddelbar betragtning syntes der ikke at være tvivl om, at et fælles projekt bør vælges. Men desværre får man i et fælles projekt også egenskaber og kapaciteter, som overstiger de nationale behov. Selv om en modulær ubådstype kan være billigere at udvikle pr. båd, kan prisstigningen for selve ubåden nemt overstige den besparelse, som er opnået ved det fælles udviklingsarbejde.

LUFTUAFHÆNGIGT MASKINERI (AIP)

Alle ikke-nukleare ubåde er i dag udstyret med en snorkel, der muliggør opladning af bådens batterier ved hjælp af dieselmotorer, der suger luft gennem snorklen. Hver gang snorklen køres ud, og dieselmotorerne startes, vil bådens egenstøj stige. Støjen muliggør opdagelse af ubåden fra andre ubåde eller fra sonarbøjer, der er udlagt i vandet af maritime patruljefly (MPA). Samtidig er bådens egen hydrofonrækning på grund af støjen kraftigt reduceret, hvorved rækningen mod andre ubåde eller torpedoer i vandet kan blive så dårlig, at båden i realiteten er forsvarsløs. Desuden har udviklingen indenfor radartechnologi og MPA-taktik gjort det særdeles farligt for en ubåd at stikke en snorkel ud af vandet.

Hvis man som eksempel angiver sandsynligheden for at opdage en snorklende ubåd som 0,01 pr. snorkeltime, kan man beregne, at båden er opdaget med 50% sandsynlighed efter små 69 timers snorkelsejlads. Selvfølgelig kan man mindske sandsynligheden for detektion ved hjælp af nye sensorer eller forbedret taktik. I de kommende år kan man dog forvente en tilsvarende forbedring blandt de våbensystemer, der bekæmper ubåde. Ubåden kan dog forbedre tiden indtil

opdagelse ved at øge energiladningen under snorklingen, d.v.s. større eller flere dieselmotorer og generatorer samt et større batteri. Selv om sandsynligheden for opdagelse pr. snorkeltime vil være den samme, vil ubåden kunne forblive uopdaget gennem længere tid, idet den nu skal snorkle et kortere tidsrum hver dag end tidligere. Til gengæld medfører denne løsning, at ubåden må være tilsvarende større og dyrere.

I en moderne ubåd regner man med, at dieselmotorer, generatorer og batteri udgør 24% af bådens vægt⁴. Skal for eksempel en 1000 tons ubåd have fordoblet sit energianlæg må man regne med at bådens displacement stiger med mindst et par hundrede tons. Tilsvarende regner man med, at prisen på energianlægget udgør ca. 14% af den samlede pris. Men prisen for et fordoblet energianlæg bliver ikke kun de 14%, idet båden nu er blevet større og kræver en større hovedmotor for at kunne opfylde de oprindelige krav til fart. Desuden vil ubådens sonarareal være blevet øget i takt med forøgelsen af bådens størrelse. Resultatet er altså blevet en dyrere ubåd, der er blevet lettere at opdage ved hjælp af sonar.

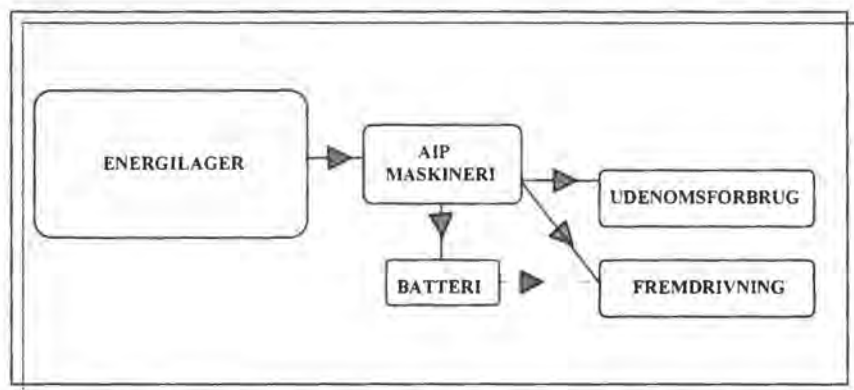


Fig. 1. Principskitse af AIP i ubåde.

Behovet for at undgå snorkelsejlads er derfor åbenbar. Det vurderes i dag, at ubåde vil være i stand til at operere på AIP i op til 20 døgn. Ligesom det forventes, at ubåde i år 2005 vil være i stand til at operere i op til en måned på AIP⁵. En

⁴. KK P.Kinnunen. Små ubåtar- men hur små? TFS 1983. Pag. 39.

⁵. Office of Naval Intelligence. Worldwide Submarine Challenges. Washington FEB 96. Pag. 18.

nærmere beskrivelse af AIP har tidligere været offentliggjort i tidsskriftet⁶, hvorfor læseren kun gives en kort beskrivelse.

Som det fremgår af fig. 1. medbringer AIP-ubåden et energilager af iltnings- og drivmiddel. Ved hjælp af AIP-anlægget omdannes denne energi til elektricitet som under langsom sejlads bruges til båden fremdrivning og udenomsforbrug (Hotel-load). Eventuel overskydende elektricitet anbringes i bådens batteri. Ved sejlads med større fart tages elektricitet fra bådens batteri sammen med elektriciteten fra AIP-anlægget til bådens hovedmotor. Alt efter batteriets, energilagerets og AIP-anlæggets størrelse vil båden være i stand til at operere med høj fart gennem længere tid.

Det er erkendt, at skal en ubåd operere i et område med en stor trussel, skal den være udrustet med AIP. Afstanden fra ubådenes base til indsatsområdet samt kravet til udholdenhed i indsatsområdet vil være dimensionerende for størrelser af bådens energilager og AIP anlæggets kapacitet. Er afstanden for stor og/eller kravet til udholdenheden for stor, vil størrelsen af hele AIP anlægget blive så stor, at en hybrid løsning må foretrækkes. Ved en hybrid løsning er ubåden både udstyret med AIP anlæg og konventionel dieselmotorer og snorkelanlæg. Dette vil automatisk medføre en meget stor båd, der under sejlads i områder med lav trussel anvender dieselmotorer og snorkel. I områder med stor trussel anvendes AIP, medens dieselmotorerne står ubenyttet hen. En fordyrende løsning, de samtidig igen øger bådens sonarareal og størrelsen af fremdrivningsmotoren.

Netop hvis en ubåd skal være hybrid, vil dieselmotorer med lukket kredsløb (CCD) være af større interesse, end denne form for AIP normalt tillægges. Et CCD anlæg må formodes også at kunne ændres til at køre med almindelig atmosfærisk luft, hvorved ekstra dødvægt i båden reduceres.

Studier over AIP skal ikke kun omfatte de enkelte anlægs specifikke effektivitet, men også undersøge anlæggenes kompaktthed, vægt og totale krav til rumfang. Ligesom driftsikkerhed, støj, vibrationer og ikke mindst tidligere erfaringer bør indgå i overvejelserne ved valg af AIP.

RÆKKEVIDDE OG UDHOLDENHED

Med de farter som konventionelle undervandsbåde anvender neddykket er det fortsat hurtigere at forlægge uddykket over længere distancer. Besætninger kan desuden under en sådan forlægning gå en vagtform, der kræver mindre personel end ved neddykket vagt. Besætningen vil ved ankomst være mere udhvilet, end hvis båden har sejlet neddykket. Dette kræver dog, at ubåden har en sådan størrelse i forhold til søen, at farten ikke nedsættes eller opholdet i båden bliver ukomfortabelt. Hurtige overfladeforlægninger over større distancer vil med

⁶. OK E.T.Jensen. Fremdrivningssystemer i undervandsbåde, nu og i fremtiden. TFS 96. Pag. 92.

dagens teknologi næppe kunne gennemføres uden store dieselmotorer i ubåden. Det må dog ikke glemmes, at ubåden ved neddykket sejlads ikke påvirkes af bølgemodstanden, hvorfor den krævede energi er mindre end ved uddykket sejlads.

Som det fremgår af beskrivelsen af AIP er afstanden til operationsområdet ligesom kravet til udholdenhed i området af vital betydning for valg af fremdrivningsanlæg og dermed bådens størrelse.

Til illustration af dette anvendes følgende tænkte situation. Land 1 er i krig med land 2, medens land 3 og 4 er neutrale. Land 1 opererer sine ubåde fra basen A, hvorfra de sendes på patrulje til operationsområdet ud for baserne B og C i land 2. Land 1 har et antal ubåde i operationsområdet, et antal ubåde under forlægning til og fra operationsområdet, samt et antal ubåde under genforsyning og reparation i basen A.

Som det fremgår af fig. 2. er afstanden fra basen A til operationsområdet lig med $x+y$, hvor det formodes at truslen ved forlægning på distancen x er lav, medens truslen under forlægning på distancen y er høj. Under forlægningen y samt i operationsområdet skal båden køre på AIP.

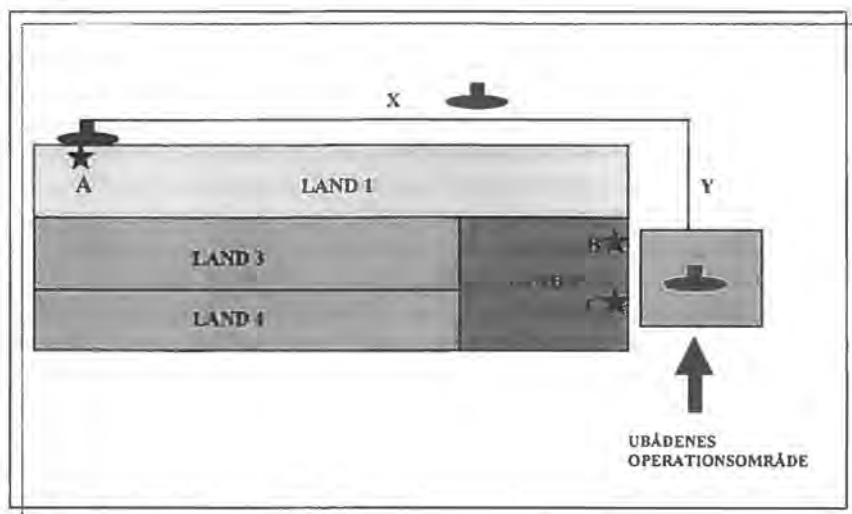


Fig. 2. Rækkevidde og udholdenhed.

Hvis distancen x har en sådan størrelse, at bådens AIP- udholdenhed og - rækkevidde kun er lidt større end til forlægningen frem og tilbage, må nation 1 enten vælge en hybrid båd eller oprette en fremskudt base nærmere ved land 2. I

denne base må ubådene så under forlægning frem og tilbage fra operationsområdet genforsyne energilageret til AIP anlægget.

Hvis nation 1 ønsker at opretholde en tæt patruljering ud for baserne B og C, og disse har en sådan indbyrdes afstand, at dette ikke kan gøres med en ubåd, må der som minimum være to ubåde tilstede i operationsområdet. Ønsker nation 1 at etablere en patruljelinie på tværs af nations 2's mulige sejladsruter, kan effektiviteten af en sådan patruljelinie beregnes på flere måder. I en af beregningerne udgår man fra det antal sømil, som en ubåd kan afpatruljere. Hvis en ubådstype kan patruljere med 3 knob i tre uger vil den samlede udsejlede distance blive $3 \times 24 \times 21 = 1512$ sømil. Ofte udføres beregningerne dog pr. døgn, så denne ubådstype vil kunne afpatruljere 72 sømil i døgnet. En anden ubådstype vil måske kunne gennemføre 2 ugers patrulje men til gengæld med 5 knob. Denne ubådstype afpatruljerer altså 120 sømil i døgnet, og 1680 sømil under hele patruljen. Trods mindre udholdenhed syntes den sidste ubådstype at være den bedste, men dette er kun, hvis andre faktorer ikke inddrages. Tager forlægningen til og fra operationsområdet en uge hver vej og genforsyning og reparation i basen en uge, ses det, at man med to ubåde af den første type er i stand til konstant at have en ubåd i operationsområdet, medens man med to ubåde af den anden type vil få et hul i patruljen på en uge, hver femte uge.

Udføres beregningen ved hjælp af våbentætheden i et område, kan fire ubåde med 12 torpedoer erstatte seks ubåde med 8 torpedoer. Samtidig bør man dog overveje risikoen for at miste en ubåd. Uden at gå ind på forskellige operationsanalyser som maxi-min, maxi-max eller mini-max regret⁷ kan oplyses, at valget af en ubåd ud fra våbentæthed er særdeles vanskeligt.

DYKKEDYBDE

Inden kravet om større dykkedybde forklares, bør en ubåds forskellige dybder lige nævnes. En ubåd er konstrueret til en maksimal fredstidsdybde eller operationsdybde, hvortil båden kan dykke et meget stort antal gange uden trykskroget mister sin elasticitet og bliver plastisk. Ganges bådens maksimale fredstidsdybde med den beregnede sikkerhedsfaktor fås bådens konstruktionsdybde, hvortil båden er konstrueret til at dykke uden at trykskroget deformeres eller gennembrydes. Dykning mellem fredstidsdybden og konstruktionsdybden kan foretages et begrænset antal gange, men hver gang en sådan dykning gennemføres, vil trykskroget miste noget af sin oprindelige styrke. Endelig findes kollapsdybden, hvor trykskroget ikke længere kan modstå vandets tryk, og båden vil gå tabt. Normalt kan kollapsdybden kun findes ved destruktive forsøg.

⁷ R.A. Garrett. Fundamentals of Naval Operations Analysis. Annapolis. 1970. eller E. Johnsen m.fl. Introduktion til operationsanalyse. København 1976.

Hvis en ubåd har et stærkt trykskrog, vil dette give båden en større evne til at modstå eksplosioner i nærheden af båden. Ligesom båden vil være i stand til at udnytte en større del af vandmassen under såvel opdagelse af mål som undvigemanøvrer. Desuden vil en meget stor dykkedybde betyde, at båden vil være immun overfor flere anti-ubåds våben.

I fig. 3. er skitseret den omtrentlige vægtfordeling i en dieselubåd på 1000 tons displacement beregnet på en maksimal fredstidsdybde på 150 m. Tallene vil selvfølgelig kunne diskuteres, idet vægtfordelingen selvfølgelig varierer fra bådtype til bådtype. Uden at foretage en større beregning af forskellige stålarters flyde- eller brudgrænser kan man bruge andre studier over ubådes dykkedybder⁸, for at opnå en vurdering af dykkedybdens indflydelse på 1000 tons båden.

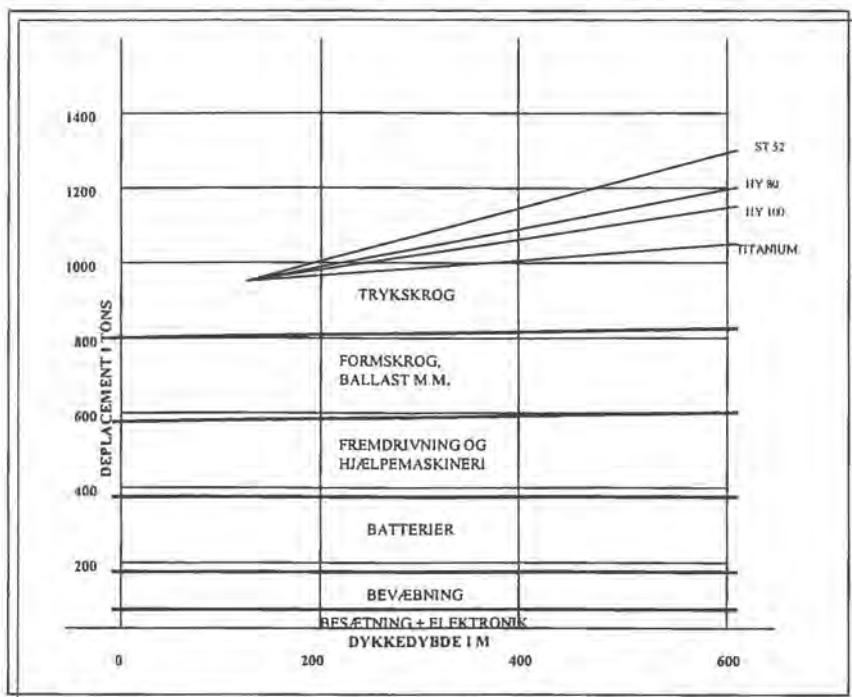


Fig. 3. Deplacementet for en "1000 tons" ubåd ved forskellige dykkedybder.

Ved en større dykkedybde vil vægten af visse komponenter, så som besætning, elektronik og batteri, selvfølgelig være den samme. Andre komponenter, som udsættes for det fulde dykketryk, så som lænseledninger, pumper og torpe-

⁸ K.M.Heggstad. Submarine Hulls of Titanium. Maritime Defence Apr. 1983. Pag. 105.

door, må konstrueres af kraftigere materiale og vil derfor tiltage i vægt. Den vigtigste komponent er her trykstroget, der ved 150 meters maksimalt fredstidsdybde anslås at veje 200 tons. Bygges ubåden af stål 52, som DELFINEN-klassen var bygget af, vil trykstroget ved en maksimal fredstidsdybde på 600 m. veje 470 tons. Da en ubåd skal være vægtløs i vand, vil displacementet på vores 1000 tons ubåd skulle øges til ca. 1300 tons. Dette vil igen medføre et større sonarareal og krav om større fremdrivningsmotor for at båden kan leve op til de samme fartkrav som båden, der var konstrueret til 150 m. Anvendes et andet stål som HY 80 eller HY 100 vil vægtforøgelsen blive mindre for at kunne opfylde de samme krav til dykkedybden.

Til sammenligning er ligeledes angivet vægten af et trykstroget af titanium (Ti-5Al-2.5Sn). Vores 1000 tons båd vil her kun have et displacement på 960 tons for at opfylde kravet til 150 meters dykkedybde, eller vil med 1000 tons displacement være i stand til at dykke til ca. 350 m. Desuden vil dette trykstroget være amagnetisk, men desværre også frygteligt dyrt.

Anvendes amagnetisk stål til trykstroget har dette indtil dato forøget bådenes pris betragteligt, ligesom amagnetiske ubåde normalt har haft mindre maksimal fredstidsdybde end ubåde med almindeligt stål.

I betragtninger over dykkedybde bør anføres, at totalprisen for en ubåd formodentlig kun øger ca. 1% for hver gang trykstrogets vægt forøges med 5%.

FART

Sejler en ubåd dybere end fem gange trykstrogsdiameteren, vil bølgemodstanden være lig eller næsten lig nul. Den effekt, der skal til at fremdrive båden⁹, kan sættes til:

$$P_e = (D^{2/3} \times V^3) / C$$

hvor P_e = fremdrivningsmotors effektive effekt i kW

D = undervandsdisplacementet i m^3

V = fart i knob

C = konstant (ca. 280)

Som det kan ses indgår farten i tredje potens. Anvendes vores "1000 tons" båd kan det beregnes, hvor stor effekt i kW fremdrivningsmotoren skal have for at fremdrive båden med den ønskede fart.

⁹ KK P.Kinnunen. Små ubåtar- men hur små? TFS 1983. Pag. 39.

Fart i knob	2	5	8	11	14	17	20	23
Effekt i kW	3	45	183	475	980	1755	2857	4345

Som det kan ses, vil fremdrivningsmotorens effektive effektbehov næsten tredobles, hvis man går fra 14 til 20 knob. I beregningerne er anvendt det effektive effektbehov, d.v.s. den effekt, som fremdrivningsmotoren har i vandet. Desværre kan man ikke konstruere et fremdrivningsanlæg, der har fuld effekt i hele fartområdet. Motorens virkningsgrad skal også indregnes. Den største virkningsgrad ved fremdrivningsmotoren fås normalt ved de største omdrejningstal, hvor virkningsgraden vil være mellem 0,9 og 0,95, medens virkningsgraden ved farter omkring 5 knob kan sættes til 0,8. I de helt lave farter, hvor en lille effekt skal dreje et stort motoranker, en aksel og en stor skrue, kan virkningsgraden falde helt til 0,3. En ubåd, der er bygget til at sejle meget hurtigt, vil i de fartområder, hvor ubåden sejler i mere end 50% af tiden, miste mellem 20% og 70% af den effekt, som bruges af fremdrivningsmotoren.

Hvis en ubåd skal sejle med stor fart gennem længere tid, skal batteriet have en sådan størrelse, at det af hensyn til normal spændingen i båden må deles i to eller flere delbatterier. Anvendelsen af flere delbatterier vil igen kræve flere afbrydere og et langt større kraftnet, end ved en båd, der er bygget til at sejle med mindre maksimalfart.

Af hensyn til effekttabet er det derfor af største betydning, at ubåden ikke forsynes med en større fremdrivningsmotor end absolut nødvendigt. Kun ud fra et nøjere studie af ubådens mulige indsatsområder, mulige opgaver, den evt. fjendes kapacitet, egne sensorer og våben samt forudsigelser over den teknologiske udvikling vil det være muligt, at fastsætte krav til den maksimale fart, som ubåden skal være i stand til at sejle med gennem en vis tid.

TORPEDORØR OG TORPEDOER

Chefen for Søværnets Materielkommando (SMK), KA N. Mejdal har oplyst¹⁰, at Danmark kun har behov for 4 store torpedorør i de kommende ubåde, medens Norge og Sverige overvejer 5 til 6 store torpedorør. Desuden vil den kommende dansk/svenske anti-ubådstorpedo nemt kunne finde anvendelse i ubådene.

Umiddelbart skulle man tro, at en standardisering af antallet af torpedorør skulle være mulig, idet prisen for et torpedorør anslås at koste 10 - 15 mio. kr. Det skal dog her påpeges, at ved de skrogdiametre, som er relevante for en dansk ubådstype, vil netop forskellen mellem 4 og flere torpedorør have stor betydning.

¹⁰ Interview med KA N.Mejdal i Maritime Defence. APR 96. Pag. 52.

Ved fire rør kan man indbygge rørene i en færdig bovsektion, medens man ved flere rør vil være tvungen til at bygge bovsektionen op omkring torpedorørene. Denne byggeform er både vanskeligere og dyrere. En analyse af antallet af torpedorør må bygge på det antal mål, som ubåden vil forventes at skulle bekæmpe samtidigt. En sådan analyse skal desuden bygge på de målformer (konvojtørrelse m.m.), torpedoernes løbetid og tiden til genladning, samt ikke mindst hvor mange mål, som ildledelsen og besætningen kan håndtere samtidigt.

Antallet af torpedoer, som ubåden skal være i stand til at medbringe, skal fastslås ud fra analyser af opgaver, forventede antal mål og torpedoens træfsandsynlighed. Tidligere anlagde man den kyniske betragtning, at ubåden skulle være skudt tom, når den med 50% sandsynlighed var nedkæmpet efter en række duelsituationer med overfladeskibe. Denne betragtning holder dog ikke længere, idet moderne ubåde skyder sine torpedoer udenfor overfladeskibenes sensorrækning.

I vurderinger af antallet af torpedoer indgår desuden størrelsen af torpedo-tankene, der skal være i stand til at rumme vandet til at kompensere for vægten af de afskudte torpedoer.

Betragtes våbensystemet i en ubåd som en helhed, der består af kommunikation, navigation, sensor, C3-system, ildledning og torpedorør, udgør det ca. 45% af den samlede pris for undervandsbåden. Heraf udgør ildledelsen en væsentlig del. Den norske ildledning, MSI90U, som Norge forventer vil komme i en evt. Viking ubåd, koster ca. 80 mio. danske kr. for hvert anlæg¹¹.

UBÅDENS SENSORER

Den næste generation af ubåde vil også have passive sonarsystemer (hydrofoner) som den primære informationskilde. På den tid, hvor NARHVALLEN- og TUMLEREN-klassen blev bygget, var ubådens egenstøj af en sådan størrelse, at de fleste ubåde kun blev udstyret med en hesteskoformet eller cirkulær hydrofon i bådens stævn. Disse hydrofoner kunne aflytte de relativt høje frekvenser i støjen fra skibe eller ubåde i vandet omkring egen ubåd.

Ubådens egenstøj på det lave frekvensområde var for kraftigt til at dette kunne aflyttes, uanset det netop var her både skibe og ubåde udsender den kraftigste støj. Samtidigt absorberes en langt mindre del af den lavfrekvente støj i vandet, idet frekvensen indgår i tredje potens af kvadratroden af frekvensen i formen for absorptionskoefficienten¹².

Efter bygningen af de danske ubåde er støjdæmpningen i ubåde blevet så omfattende, at det lave frekvensområde også kan aflyttes. For at opnå en tilstræk-

¹¹ Jane's Defence Weekly 30 OKT 96, Pag. 31.

¹² R.A.Garrett. Fundamentals of Naval Operations Analysis. Annapolis. 1970. Pag. 95.

kelig pejlnøjagtighed på de lave frekvenser er det nødvendigt at hydrofonanlægget har en så stor længde, at disse kun kan anbringes på siderne (Flank Array Sonar - FAS) af ubådene. På grund af anbringelsen er en FAS mest effektiv tværs på ubåden, medens effektiviteten aftager til nul både ret for og ret agter.

For yderligere at komme ned i det lave frekvensområde og for yderligere at forbedre signal/støj forholdet anvender mange ubåde i dag en slæbehydrofon (Towed Array Sonar- TAS). Med en TAS er ubåden i stand til at slæbe en hydrofon, der er meget længere end selve ubåden, flere hundrede meter bag båden. En TAS er ligesom en FAS døv ret for og ret agter, hvilket netop udelukker en del af bådens egenstøj på TAS'en. Et af de store problemområder ved en TAS er, at den skal være strakt for at give pålidelige pejlinger. Taktisk er det særdeles tidskrævende at opnå en acceptabel målløsning, idet dette kræver en manøvre med båden, hvorefter TAS'en igen skal strækkes. Da en TAS desuden skal ballastes efter det vand, som den skal anvendes i, er det klart, at operationer i lagdelt vand som Østersøen er særdeles vanskeligt.

Som illustration af hydrofonrækningen fra ubåde kan gives følgende eksempel¹³. Dette må dog kun tages som et eksempel, idet beregningerne ikke taler om målstøj, søstøj, egenstøj eller andre faktorer, som indgår i enhver seriøs beregning af hydrofonrækningen. Det skal anføres, at den såkaldte analoge hydrofon er af samme type, som tidligere blev anvendt i danske ubåde, medens den digitale svarer til et moderne cylindrisk eller hesteskoformet anlæg, som anvendes i dag.

Type af anlæg.	Rækning krigsskib.	Rækning handelsskib.
Analog hydrofon.	4.000 m.	11.000 m.
Digital hydrofon.	6.000 m.	18.000 m.
FAS	16.500 m.	34.000 m.
TAS	16.500 m.	40.000 m.

Svenske forsøg fra Østersøen, hvor hydrofonrækninger på 65 km mod kaviterende mål er beskrevet¹⁴, viser at de store rækninger er mulige i dag.

Som det kan ses, skal forholdet mellem hydrofonrækningen, torpedorækningen og -farten (tid fra skud til træf) og ubådens maksimalfart sammen med antallet af mulige måltyper og antallet af våben og torpedorør, være nøje afstemt ved valg af en ubåd. Er torpedoens rækkevidde for kort, har torpedoen for stor løbetid, eller har ubåden for få torpedorør, må ubåden kunne sejle med tilstræk-

¹³. Office of Naval Intelligence. Worldwide Submarine Challenges. Washington FEB 96. Pag. 13.

¹⁴. OK B.Rask. Utveklingen av sonartjänsten inom ubåtsvapnet under 80-talet. Tidskrift i Sjöväsendet. Nr. 4 1990. Karlskrona. Pag.265.

kelig fart for at kunne engagere det ønskede antal mål. Omvendt vil en stor torpedorækning, tilpas torpedofart og et tilstrækkeligt antal torpedorør, kompensere for stor maksimalfart, idet ubåden vil kunne engagere det ønskede antal mål, uden at skulle flytte sig nævneværdigt.

På grund af den fortsatte støjdempingen i moderne ubåde forventes det, at ubådsjagt fra en ubåd i mindre og mindre grad vil foregå på den traditionelle måde ved at lytte efter særlige frekvenser i vandet. Ubådsjagt vil i fremtiden bygge mere på transienter (enkeltstående lydpuiser), søgning efter huller i baggrundsstøjen eller den almindelige søstøj. For at opnå en målløsning vil aktiv sonar formodentlig være nødvendig, ligesom dette også må formodes at kræves mod miner.

Andre sensorer, som skal studeres inden valg af næste ubådstype, er passiv afstandsmåling (PRS), sonarintercept udstyr, elektro-optiske master og selvfølgelig ESM-udstyr.

PRISEN

"Nye danske ubåde" er en "design to cost" opgave, hvor de indledende undersøgelser heldigvis har sandsynliggjort en tilfredsstillende opfyldelse af de Grundlæggende Militære Krav (GMK), som stilles¹⁵. Indenfor det afsatte beløb i den militære anskaffelsesplan er det altså muligt at få en ubådstype, der er "god nok".

Hvis man ved valg af den næste ubådstype vælger en båd, hvor uddykket og neddykket udholdenhed, rækkevidde, dykkedybde, fart, antal torpedorør og torpedoer overstiger de opstillede GMK, skal prisstigningen for dette nøje vurderes i forhold til den besparelse, der opnås ved fælles udviklingsomkostninger. Ved bygningen af de nuværende ubåde blev 71% af byggesummen brugt til selve platformen, medens de resterende 29% blev brugt til våbensystem (herunder al elektronik)¹⁶. Såvel pris som omfang af elektronikken er dog siden steget i takt med den teknologiske udvikling, således at man i dag regner med en platformspris på ca. 55% og en pris på våbensystem på ca. 45%. Disse procentangivelser kan selvfølgelig kun være cirka angivelser, idet det, som tidligere beskrevet, er muligt at foretage forskellig prioriteringer i valget af ubåds-konceptet.

Det er klart, at i et "design to cost" projekt skal hele anskaffelsen holdes indenfor den afsatte økonomiske ramme. Pengene til selve båden skal deles mellem platform og våbensystem. Vælger man at bruge mange penge på platformen, bliver der færre penge til våbensystem og omvendt.

¹⁵ Ingeniør H.V.Hastrup. SMK. Nye danske undervandsbåde. TFS nr. 2 1996. Pag. 88.

¹⁶ K.M.Heggstad. Valg af en ubåt-type. Norsk Tidsskrift for Søvevæn 1968. Pag. 420.

Ved et fælles projekt skal det dog ikke glemmes, at der vil være store muligheder for besparelser ved fælles eftersyn, reservedele og uddannelse. Disse penge viser sig desværre først langt senere på driftsbudgettet, hvorfor disse besparelser kun har begrænset betydning i et "design to cost" projekt.

PERSONEL

Uanset denne artikel kun har beskæftiget sig med valget af en ubådstype, vil et par kommentarer om ubådsbesætningerne nok være på sin plads. Det må aldrig glemmes, at uanset materiellet er det besætningerne, der skal løse opgaverne og vinde slagene.

I enhver ubåd forsøger man at begrænse besætningens størrelse. På en 1000 tons båd, der skal være 6 uger på havet, regner man med, at "en mand" vejer en tons på grund af vand, proviant, skab, køje, ilt, rensekalk o.s.v. Af samme grund er vagtformen neddykket altid totørn. Frafald i besætningen på grund af orlov, sygdom eller lignende kan kun kompenseres ved at tilkommandere besætningen en mand fra en anden ubåd eller helst fra en såkaldt ubådsreserve i land.

For at få det optimale ud af ubådsoperationer kræves erfarne og sammen-tømrede besætninger, der selv med ældre og mindre avanceret materiel vil være i stand til at kompensere for den nyeste højteknologi. En mindre satsning på besætningerne kan måske erstatte en langt større satsning på det dyreste og mest moderne materiel.

AFSLUTNING

Den tidligere svenske forsvarschef, general B. Gustafsson, sagde en gang, at ubåde har en fast kilopris, og at han derfor ønskede mindre ubåde til det svenske forsvar. Denne påstand er en sandhed med modifikationer, idet størrelsen af ubåde er en væsentlig omkostningsdrivende faktor. Selv om prisforøgelsen ikke burde være proportionel med en forøgelse af størrelsen, er der en tilbøjelighed til at fylde mere af den omkostningstunge udrustning ned i en større båd. At begrænse den udvikling vil være en af hovedopgaverne for det personel, som skal være med til at vælge den næste ubådstype.

Vælges den næste ubådstype ud fra devisen, at kun det bedste er godt nok, vil økonomien formodentlig ikke være tilstrækkelig. Til gengæld vil det være muligt indenfor de givne økonomiske rammer, at anskaffe en ubåd, der er "god nok".

Som opfølgning på kommandørkaptajn B. Fabricius' artikel om værnepligt & søværnet i Tidsskrift for Søvesen nr. 6/96 har TJS anmodet chefen for 2. Eskadre, kommandør Søren Lund om at reflektere over dette emne ud fra et brugersynspunkt.

VÆRNEPLIGTIGE I SØVÆRNET

Af

kommandør Søren Lund

INDLEDNING

Det var interessant at læse kommandørkaptajn Bent Fabricius' (BF) artikel i T.f.S. nr. 6/96 om VÆRNEPLIGT & SØVÆRNET. Mine hovedindtryk af forfatterens fremlæggelse og konklusion er,

- at vi kun indkalder ca. 475 værnepligtige årsværk til søværnet,
- at værnepligtige til sejlene tjeneste kan risikere "politisk sejlforbud", såfremt deres enhed skal deltage i en international operation, og
- at forfatteren har særdeles positive erfaringer med værnepligtige fra sin tjeneste i korvetter og torpedobåde.

Formålet med nærværende artikel er at fremlægge nogle refleksioner omkring søværnets anvendelse af værnepligtige, idet der specielt vil blive fokuseret på de politiske begrænsninger, søværnets personelsituation og den teknologiske udvikling - alt set i de sejlene enheders optik, især korvetternes.

VÆRNEPLIGTIGE I KORVETTERNE

Søværnets korvetter har en bemanning, som normalt udgøres af:

- 15 officerer

•	10 sergenter/oversergenter/seniorsergenter
•	53 marinekonstabler/marineoverkonstabler
•	<u>16 værnepligtige</u>
I alt	94 M/K

d.v.s. cirka en fjerdedel af den menige besætning er værnepligtige. De udgør 6 ud af 24 menige i teknikdivisionen og 10 ud af 12 menige i forvaltningsdivisionen (kokke, kabys- og messegaster). Disse er igennem mange år blevet indsluset dråbevis fire gange om året med henblik på ca. 7 måneders tjeneste ombord. Udskiftningen har ikke taget hensyn til skibenes aktuelle uddannelsesstade og sejlprogram, idet formålet med den dråbevis udskiftning netop har været at søge beredskab og operationsmønster opretholdt. Efter tilkommanderingen må den værnepligtige ofte gennemgå yderligere uddannelse i land, såfremt sejladsmønstret tillader det. Disse forhold har enten betydet, at de værnepligtige ikke har fået den optimale uddannelse og opmærksomhed, de har krav på, eller at skibene har måttet sejle med reducerede besætninger. Både de værnepligtige og søværnet vil være tjent med en forbedring på området. Som et særligt forhold har korvetterne i de seneste fire år i forbindelse med deltagelsen i *Operation Sharp Guard* i Adriaterhavet haft særlige problemer omkring anvendelsen af den værnepligtige del af besætningerne.

POLITISKE BEGRÆNSNINGER

BF redegør i sin artikel for de politiske overvejelser og beslutninger i forbindelse med anvendelsen af værnepligtige i internationale operationer. Korvetten OLFERT FISCHER's udsendelse til Golfen i 1990 markerede et skred i søværnets deltagelse som instrument i dansk sikkerhedspolitik. En udvikling som har været naturlig - og nu må anses for selvfølgelig. I forbindelse med korvetternes udsendelse til *Operation Sharp Guard* 1993-96 kom imidlertid en politisk begrænsning: Der måtte ikke deltage værnepligtige. Det har skabt en del problemer at administrere denne beslutning, men med stor loyalitet fra det faste personel er opgaven blevet løst.

Ingen kan med sikkerhed vide, hvorledes Folketinget vil beslutte omkring værnepligtiges deltagelse i fremtidige internationale operationer, men det er som planlægger næppe uklogt at forudsætte, at værnepligtige ikke kan deltage.

INTERNATIONALE OPERATIONER

Danmark har tilmeldt en række af søværnets enheder til NATOs *Umiddelbare Reaktions-styrker* og *Hurtige Reaktionsstyrker*, herunder en korvet til begge styrker. Begge korvetter har vi forpligtet os til at holde på ganske få

dages varsel - og det er de. Det må imidlertid forudses, at korvetten, som indgår i de *Umiddelbare Reaktionsstyrker*, skal indgå i operationer, hvor værnepligtige ikke kan forventes at måtte deltage. Det er derfor nødvendigt at sikre korvetterne en samlet bemanning, der muliggør udsendelse inden for få dage af veluddannede enheder, heraf én uden værnepligtige.

NUVÆRENDE ORDNING

Ved udsendelse i dag kan korvetterne selv tilvejebringe det fornødne faste personel til bemanning af teknikdivisionen, hvorimod personel til forvaltningsdivisionen tilvejebringes ved at flytte personel fra andre skibstyper. Det er indlysende, at en sådan ordning er uhensigtsmæssig for personellet og for tjenesten. De "indkommanderede" mangler sandsynligvis skibstypekendskab og skal først tilegne sig holdånden i det nye skib. Det bør her erindres, at også forvaltningspersonel besætter en række uddannelseskrævende poster ombord, når enheden er i øget beredskab. På de hidtidige togter er dette blevet løst gennem et intensivt træningsprogram, ikke mindst under de 7-10 dages sejlads til operationsområdet. Dette har sikret veluddannede besætninger, men løser ikke hensynet til personellens tarv. Herved skabes ikke altid den bedste grobund for at sikre de pågældendes oplevelse af søværnet som en attraktiv arbejdsplads. Nogen utidig afgang af personel i denne forbindelse kunne formentlig have været undgået.

SØVÆRNETS PERSONELSITUATION

Den øgede konkurrence om de unge på arbejdsmarkedet gør, at der er et aktuelt behov for at fastholde og tiltrække de unge - kvalitativt og kvantitativt. Formelt råder søværnet stort set over det antal personer, som er tildelt i følge forsvarsforlig, finanslov m.m. Det skal dog ikke være nogen hemmelighed, at der inden for de totale rammer skjuler sig udsving, som ikke ses i det store billede, men som for skibschefen, der har en "live" opgave at løse, kan være ubehagelig. Der er visse specialer, hvor det for tiden er vanskeligere at tiltrække egnede konstabelelever - måske fordi vi ikke sælger budskabet godt nok. Problemet overkommes p.t. i nogen udstrækning ved at anvende værnepligtige specialister.

Her viser erfaringen, at de værnepligtige specialister i løbet af deres uddannelse ombord erhverver sig en sådan viden og rutine, at de kan indgå i et team af faste folk uden større problemer. Mange, som ikke havde drømt om en kortere eller længere karriere i søværnet, opdager, at den sejlene tjeneste er spændende og kan give dem både lærerige og sjove oplevelser i danske og mere eksotiske farvande. De bliver del af det kammeratskab og den holdånd,

som er unik for det enkelte skib. Ganske mange har derfor søgt og fået korttidskontrakter. Det interessante er, at stort set alle ansøgere gør deres kontraktindgåelse betinget af, at de må blive i deres hidtidige skib. Den brede rekrutteringsindsats, som forstås af Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, kan ikke undværes. Men værdien af den direkte markedsføring i et velfungerende skib er meget høj. Engagerede skibsledelser i korvetterne har i de sidste par år haft bemærkelsesværdige resultater med rekruttering blandt værnepligtige, eksempelvis er der i en af korvetterne skrevet korttidskontrakt med 16 værnepligtige i perioden fra december 1996 til april 1997! Det er imidlertid en nødvendig forudsætning, at den kontraktudstedende myndighed handler hurtigt og fleksibelt omkring kontraktindgåelsen, så de unge mennesker ikke skal gå for længe i uvished. Skal de det, vælger de at forlade søværnet.

DEN TEKNOLOGISKE UDVIKLING

I debatten om værnepligtige kontra fast personel hører man ofte fremført, at moderne materiel er så kompliceret, at det kræver fast personel med en lang uddannelse at betjene det. Dette er rigtigt et stykke ad vejen, men det må ikke glemmes, at moderne kommunikations- og informationssystemer, som vi i dag anvender i flådens skibe, baserer sig på en brug af computere og programmer, som ikke er afgørende forskellig fra det, mange elever i folkeskolen og gymnasiet betragter som rutine. Min påstand er, at det er muligt at uddanne værnepligtige til sejlene tjeneste til en række poster, som vi traditionelt forestiller os bemandet med fast personel. Inddragelsen af værnepligtige på disse poster kræver en mindre forbedring af den værnepligtige specialistuddannelse, som den gives i dag på søværnets skoler.

Det er også min overbevisning, at der blandt de værnepligtige findes personer med en uddannelse søværnet mangler, men som i dag tildeles bemandingsposter, der ikke udnytter de pågældendes tekniske baggrund. Her kræves en bedre dialog mellem udskrivningsmyndigheder og søværnets myndigheder.

FORDELENE

Ved at gøre uddannelsen og anvendelsen af de værnepligtige mere målrettet og udnytte deres personlige potentiale bedre tegner der sig umiddelbart tre store fordele:

- Nogle af søværnets øjeblikkelige flaskehalsproblemer afhjælpes, ikke mindst i korvetterne,

- søværnet kan tilbyde de værnepligtige en mere interessant tjeneste og en bedre uddannelse, og
- der skabes et godt fundament for rekruttering til stampersonal- og officersgruppen.

DEN PRAKTISKE GENNEMFØRELSE

Som tidligere nævnt er den nuværende udskiftningsturnus for værnepligtige uhensigtsmæssig. For at tilgodese kravet om en bedre uddannelse, sammenhæng med skibenes operationsmønstre og en ligelig belastning på søværnets skoler, kan indkaldelserne foregå fire gange om året, idet tjenesten tilrettelægges som 1 måneds forskole på Søværnets Grundskole i Auderød efterfulgt af 2 måneders specialuddannelse på søværnets øvrige skoler tilpasset speciale og kommende tjenestested. Herefter udestår 6 måneders uddannelse ombord, som vil være mere effektiv end i dag, fordi den værnepligtige møder med en bedre paratviden om sit speciale og tjenesten til søs, og fordi uddannelsen ombord kan foregå uden afbrydelser.

En sådan turnus er skitseret i skemaet.

AR	199x												199x+1											
MÅNED	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC
JAN-hold	SGS	Spec. udd.	Funktionsuddannelse ombord										SGS	Spec. udd.	Funktionsuddannelse ombord									
APR-hold				SGS	Spec. udd.	Funktionsuddannelse ombord										SGS	Spec. udd.	Funktionsuddannelse ombord						
JUL-hold	Funk.udd. b/b						SGS	Spec. udd.	Funktionsuddannelse ombord										SGS	Spec. udd.	Funk.udd. ombord			
OKT-hold	Funktionsuddannelse ombord										SGS	Spec. udd.	Funktionsuddannelse ombord										SGS	Spec. udd.

Ordforklaring:

SGS Grunduddannelse på Søværnets Grundskole i Auderød (som i dag)

Spec. udd. Kurser ved Søværnets Havariskole, Søværnets Tekniskole, Artillerikursus Sjællands Odde, Signalkursus, Kampinformationskursus og/eller Fjernkendingskursus

Funktionsudd. Enkeltmands-, enheds- og samvirkeuddannelse ombord, herunder ca. 50-75 sejldage afhængig af skibstype

Som følge af korvetternes operationsmønstre vil indkaldelser i april og oktober være at foretrække, men værnepligtige til søværnets øvrige enheder vil kunne fordeles anderledes. Det kunne også overvejes, om der er flere af søværnets skibe/eskadrer, som med fordel kunne anvende værnepligtige efter de her skitserede principper.

AFSLUTNING

En ændret indkaldelses- og uddannelsescyklus for de værnepligtige til sejlene tjeneste i søværnet er påkrævet. En ændring i tråd med det her skitse-rede vil være til fordel for søværnet og den enkelte værnepligtige. Ændringen vil, på grund af den øgede uddannelsestid efter Grundskolen, kræve en begrænset forøgelse af antallet af værnepligtige til søværnet.



Værnepligtig KI-gast i o-rummet på korvetten OLFERT FISCHER

Den værnepligtige vil få en mere målrettet uddannelse, som forhåbentlig giver ham et væsentligt større personligt udbytte af den sejlene tjeneste, lige-som han får mulighed for udfordringer, som matcher hans egen uddannelses-mæssige baggrund.

Søværnet vil få løst nogle flaskehalsproblemer. Samtidig vil den skitsere-de ordning muliggøre bemanning af korvetterne på en sådan måde, at én kor-vetbesætning om nødvendigt kan sammensættes uden værnepligtige, medens den anden vil have et noget større islet af værnepligtige. Disse skulle til gen-gæld være bedre uddannede. Under normale forhold vil de to besætninger være nærlig ens sammensat med en blanding af værnepligtigt og fast personel.

Endelig skal fremhæves betydningen af den direkte markedsførings- og rekrutteringsværdi, som ligger i en god uddannelse og målrettet anvendelse af de værnepligtige i søværnets skibe.

Denne artikel er en bearbejdelse af manuskriptet til et foredrag afholdt i Marinehistorisk Selskab den 13. marts 1996. I artiklen, der bringes på opfordring, er medtaget uddybende detaljer, som ikke kunne rummes indenfor et foredrags rammer. Af pladshensyn bringes artiklen i flere dele.

OM SØVÆRNET 1945-49

(DEL I)

Af

viceadmiral S. Thostrup

Da Søværnet ved de tyske besættelsesstyrkers kapitulation i maj 1945 genoptog sin virksomhed, forelå en række presserende og omfattende opgaver, som skulle løses samtidig med, at en almindelig genopbygning måtte forberedes og iværksættes.

De herskende forhold i årene 1945-49 bevirkede, at der ikke straks blev tale om en genopbygning baseret på grundig og vel prioriteret planlægning, men - især hvad materielanskaffelser angår - om udnyttelse af forhåndenværende muligheder.

Det findes naturligt, forinden disse forhold nærmere beskrives, at skitsere udviklingen i tiden lige forud for befrielsen i begyndelsen af maj 1945.

SØVÆRNETS SITUATION OP TIL 5. MAJ 1945

Med begivenhederne den 29. august 1943 ophørte al normal aktivitet i Søværnet.

Som led i det såkaldte departementschefs styre fortsatte Marineministeriet med at virke i Slotsholmsgade 10 med viceadmiral A.H. Vedel som direktør. Ministeriet tog sig fortrinsvis af styring af de underlagte civile institutioner, hvis virksomhed måtte fortsætte. Det drejede sig om Fyr- og Vagervæsenet, Søkortarkivet, Meteorologisk Institut, Lodsvæsenet og Redningsvæsenet samt visse civile aktiviteter under Søartilleriet, Søminevæsenet og Intendanturen. Endvidere tog ministeriet sig i mulig udstrækning af personelforvaltning og varetagelse af det militære personels interesser.

Marineministeriets militære afdeling, Marinestaben, havde naturligvis formelt også indstillet sin virksomhed, men admiral Vedel lod i begyndelsen af 1944 en del af dens personel indgå i en illegal stab kaldet "Elverhøj", der fik Marinestabens souschef, kommandørkaptajn K. Lundsteen som leder. "Elverhøj" skulle på baggrund af forudgående forhandlinger holde nær kontakt med Danmarks Frihedsråd og i overensstemmelse med dette forestå søværnets indsats i modstandsbevægelsen.

Ved interneringens ophør i oktober 1943 udgav Marineministeriet bestemmelser for søværnets befalingsmænd og stampersonel af linien. I praksis betød disse bestemmelser, at personellet fik tjenestefrihed på ubestemt tid, men det skulle efterkomme ordrer og anvisninger udgivet af lovligt eksisterende og kompetente danske militære myndigheder. Værnepligtigt personel og personel af reserven blev hjemsendt. Efterhånden blev størsteparten af det faste personel såvel som en del af reservens personel på forskellig vis tilknyttet illegal virksomhed indenfor udpegede områder i Danmark. En del befalingsmænd sendtes illegalt til Sverige for sammen med tilsvarende personel af hæren at virke i efterretnings- og transporttjeneste samt i opstilling af Den danske Brigade - eller om muligt videre rejse til England. I alt kom 27 officerer til England og fik tjeneste i Royal Navy eller Royal Air Force samt for enkeltes vedkommende ved SHAEF¹ Mission to Denmark. Yderligere blev 33 andre befalingsmænd og menige i løbet af 1944 sendt til England for at gøre tjeneste i minestrygere. En stor del af søværnets civile personel blev ligeledes engageret i illegalt arbejde.

Holmen, luftmarinestationerne København og Avnø samt torpedostation Bramsnæsvig var besat af tyskerne. Enkelte lokaliteter på Holmen var dog i nogen tid til rådighed for civilt personel fra bl.a. Søartilleriet og Søminevæsenet til visse forvaltnings- og vedligeholdelsesarbejder.

Orlogsværftet - hvis tjenestemandsansatte personel havde fået tjenestefrihed, men uformelt beskæftigedes med planlægningsopgaver o.l. - virkede under tysk ledelse på baggrund af en særlig aftale. Værftet foretog eftersyn og reparation af handelsskibe, hvorimod arbejdet på de bevilgede nybygninger til flåden, d.v.s. 2 torpedobåde af T 40-klassen, der var søsat og navngivet NAJADEN og NYMPHEN, samt 6 torpedobåde af T 41-klassen, den senere KRIEGER-klasse, var indstillet.

Af flådens 49 enheder - de 6 torpedobåde af DRAGEN og GLENTEN-klasserne samt Kongeskibet og diverse kuttere ikke medregnet - var 31 blevet sænket eller på anden måde ødelagt den 29. august 1943, medens 4 enheder

¹ Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force.

undslap til Sverige. De resterende 14, hvoraf 4 var oplagt, blev taget af tyskerne efter overrumpling. Ud af 56 ubevæbnede kuttere undslap 9 til Sverige.

Målt i standardtonnage udgjorde de 49 enheder ca. 20.700 tons, hvoraf 16.250 tons ødelagdes og 320 undslap, medens 4.130, hvoraf 1.865 oplagt, toges af tyskerne. En del af de sænkede skibe blev senere hævet, gjort sejlklare og anvendt af besættelsesmagten.

Søværnets luftfartøjsmateriel var demonteret eller ødelagt bl.a. ved en sabotageaktion udført af arbejdere ved Orlogsværftet i november 1943 mod flyvemaskinværkstedet på Holmen, hvor materiellet var opmagasineret.

Alle kystdefensionens værker var besat af tyskerne, og værkerne ved København havde fået opstillet tungt luftværnsskyts. Længs de danske kyster havde tyskerne desuden anlagt over 75 befæstningsværker af forskellig bonitet og for nogles vedkommende armeret med dansk skyts.

Store dele af søværnets beholdninger, bl.a. beklædning, sejl- og flagdug, instrumenter, motorer, metaller, kabler, værktøj og maling samt tegninger og andre vigtige dokumenter blev i tiden efter august 1943 smuglet bort fra Holmen på Fyr- og Vagervæsenets skibe. Det skete under ledelse af skibsinspektør R.M. Rasmussen i samarbejde med civilt personel på Holmen, bl.a. ingeniør ved Orlogsværftet S.A.L. Nielsen. Dette materiel blev gemt bort til senere brug på forskellige fyrstationer.

Udover beskæftigelse med daglige problemer gjorde man sig i ministeriet også tanker om fremtiden - ikke mindst i erkendelse af, at der ved krigens ophør straks ville foreligge endog meget store minestrygningsopgaver. Dette førte til, dels at ministeriet på civile værfter i Frederikssund og København lod iværksætte bygning af 6 kraftige kuttere formelt til Fyr- og Vagervæsenet, men reelt til minestrygningsformål, dels at det ad illegal vej via Den danske Brigade afgav bestilling på en del minestrygningsmateriel ved det svenske forsvar.

Endelig må nævnes, at der kort tid efter den 29. august 1943 blev organiseret en illegal transporttjeneste mellem Danmark og Sverige med indsats af både militært og civilt personel af søværnet og med anvendelse af såvel Fyr- og Vagervæsenets skibe som fragtskibe i kystfart samt fiskekuttere og motorbåde.

KAPITULATIONEN

I slutningen af marts 1945 overskred de engelske og amerikanske hære Rhinen og Sovjets styrker trængte øst fra ind i Tyskland. De allieredes fremrykning fortsatte med kraft mod det svækkede tyske forsvar, og i april gik felt-

marskal Montgomerys styrker over Elben, medens russerne forcerede Oderen. Det stod da klart, at krigens slutning - og dermed Danmarks befrielse - var nært forestående.

Det store spørgsmål var nu, hvorledes denne afslutning ville blive, d. v. s., hvorvidt tyskerne ville fortsætte kampen til det sidste såvel i Tyskland som i Danmark og Norge, eller om de i erkendelse af situationens realiteter ville kapitulere og derved undgå yderligere tab af menneskeliv og unødige materielle ødelæggelser.

Departementschefsstyret og Danmarks Frihedsråd fulgte naturligvis udviklingen opmærksomt og traf i mulig udstrækning forberedelser til at møde de udfordringer, som måtte komme. Den 3. maj tilgik der Frihedsrådet meddelelse fra general Eisenhower om, at de danske modstandsstyrker måtte være rede til at deltage i Danmarks befrielse, og han oplyste samtidig, at han som allieret øverstkommanderende havde udpeget general-løjtnant E. Gørtz som chef for de danske modstandsstyrker under hans kommando. Samme dag udsendte Frihedsrådet et direktiv til modstandsgrupperne om enten at være klar til kamp eller - i tilfælde af tysk kapitulation - at være rede til forberedte bevogtningsopgaver.

Allerede i sensommeren 1944 skabtes forbindelse mellem danske politikere og Danmarks Frihedsråd, og der nedsattes et kontaktudvalg. Blandt de forhold, som drøftedes, var problemet om sammensætning af en ny regering, der kunne træde til ved krigens slutning og afløse det endnu ikke afskedigede ministerium Scavenius som ophørte at fungere den 29. august 1943. Drøftelserne blev langvarige og vanskelige, men 1. maj 1945 opnåedes enighed om et ministerium på 18 personer under ledelse af Vilhelm Buhl og sammensat af såvel politikere som repræsentanter for modstandsbevægelsen.

Som marineministeriets direktør og i forståelse med Frihedsrådet søgte admiral Vedel ledsaget af orlogskaptajn S.E. Pontoppidan den 4. maj kontakt med den tyske marinechef i Danmark, vizeadmiral Wurmbach. Formålet var dels at sondere tyskernes hensigter, dels at opfordre til, at de undlod kamp til det sidste og undlod materielle ødelæggelser. Under mødet, som med nogen forsinkelse fandt sted ved Korsør Lystskov, indløb meddelelse om, at de tyske styrker i Nordvesttyskland, Holland og Danmark med virkning fra den 5. maj kl. 0800 havde kapitulert til feltmarskal Montgomery. Mødet blev da afbrudt, idet Wurmbach ønskede situationen drøftet på et møde i Århus den følgende dag med deltagelse af orlogskaptajn Pontoppidan som repræsentant for Marineministeriet. Admiral Vedel afslog dette med bemærkning om, at det nu var i København, der skulle forhandles.

I løbet af aftenen den 4. maj sattes de danske modstandsstyrker i alarmberedskab, hvilket indebar, at personellet begav sig til anviste mødesteder. Her fik det udleveret våben og armbind samt tildelt opgaver til udførelse fra det

tidspunkt kapitulationen trådte i kraft. Opgaverne for Søværnets havnegrupper blev fortrinsvis af bevogtningsmæssig karakter under kontrol af engelske militære myndigheder. Fra natten mellem den 4. og 5. og frem til den 6. maj kom modstandsgrupperne flere steder i København og provinsen i skudveksling med tyske styrker og danske HIPO-folk. Disse skyderier blev dog ret hurtigt indstillet, men de havde enkelte tab til følge.

Den 5. maj rykkede engelske hærstyrker op i Jylland samt siden videre til Fyn og Sjælland, og samme eftermiddag landede en engelsk faldskærmsbataljon i Kastrup. Med denne fulgte chefen for de engelske styrker i Danmark, general R.H. Dewing og hans maritime partner, Rear Admiral R.V. Holt, der skulle virke som "Flag Officer Denmark". De tyske styrkers overgivelse skete formelt til de engelske militære myndigheder, der som nævnt blev bistået af de danske modstandsstyrker.

De danske militære styrker i Sverige var allerede i slutningen af april sat i beredskab. Den knap 5000 mand stærke og meget veluddannede danske brigades 5 bataljoner samt dens pionerkommando, transportenheder, politidetachment og lottekorps blev koncentreret i beredskabskantonement i Skåne, og på den svenske flyvestation Såtenäs var der formeret en dansk eskadrille rede til at overtage 15 svenske fly. Den danske Flotilles 14 enheder blev den 1. maj forlagt fra Karlskrona til Malmö, hvor de til flotillen knyttede isbrydere MJØLNER og HOLGER DANSKE også befandt sig. Desuden var Hjælpeflotillens mange fartøjer - d.v.s. skonnerter, galeaser, fiskekuttere og motorbåde, som havde gennemført illegale transporter under kommandørkaptajn Bangsbøll - samt Svitzerflotillens 19 enheder under orlogskaptajn Hector Kiær (15 bugserfartøjer, 2 løftepontoner, 1 lægter og D/F Dampskibsselskabs S/S RØSNÆS) såvel som fyrinspektionsskibene ARGUS og LØVENØRN og lodsdamperen SKAGEN rede i svenske havne i Sundområdet. Natten mellem den 4. og 5. maj blev størsteparten af de danske maritime enheder forlagt til Hälsingborg, hvortil også brigadens troppstyrker var blevet dirigeret. Indenfor det svenske forsvar var der ligeledes iværksat en del beredskabsforanstaltninger bl. a. beregnet på eventuel direkte medvirken i befrielsen af Danmark.

Overførelsen af Den danske Brigade til Helsingør foretoges uden modstand den 5. maj og dagen efter var hovedparten af brigadens forsyninger og køretøjer samt materiel til bevæbning af styrker, der var planlagt indkaldt i Danmark, også overført - med en mindre skudepisode i Hälsingør havneområde den 6. maj som eneste gene. Denne overskibningsoperation udførtes - med svensk eskorte på svensk søterritorium - på dansk køl alene i et samarbejde mellem personel og enheder fra Søværnet, DSB, Fyr- og Vagervæsenet, Em.Z. Svitser Bjærgningsentreprise og handelsflåden.

SØVÆRNET RETABLERES

Den 5. maj 1945 udsendte Marineministeriet kundgørelserne A3, A4 og A5. Tilsammen markerede disse kundgørelser, at Søværnets myndigheder og institutioner atter trådte i funktion. Kundgørelserne A3 og A4 bragte meddelelse om, at H.M. Kongen havde afskediget forsvarsminister S. Brorson i nåde og efter ansøgning og udnævnt politikeren Ole Bjørn Kraft til ny forsvarsminister.

Ved kundgørelse A5 bestemte ministeriet efterfølgende, at den "orlov indtil videre", som i 1943 var meddelt Søværnets personel, nu var ophørt, og at personellet, såfremt anden ordre ikke forelå, skulle tiltræde tjeneste under respektive personelmyndigheder eller under Marineministeriet, hvis personelmyndigheden endnu ikke var etableret. Personel, som indgik i modstandsstyrkerne skulle dog forblive ved disse indtil videre.

Dermed kunne admiral Vedel genoptage tjenesten som chef for Søværnskommandoen, og Marinestaben blev atter etableret som en afdeling i Marineministeriet, ligesom dettes efterretningsstation og Søværnskommandoens Personelkontor igen aktiveredes. Som fungerende chef for Marinestaben ansattes lederen af "Elverhøj", kommandørkaptajn K. Lundsteen, idet den tidligere chef, kontreadmiral C. Hammerich var omkommet som tysk fange i Shellhuset, da dette blev bombet af britiske fly den 21. marts 1945. Lundsteen udnævntes til kommandør den 23. maj (med virkning fra 5. maj) og ansattes samtidig formelt som chef for Marinestaben, og den 1. september s.å. blev han kontreadmiral.

I medfør af kundg. A5 trådte følgende myndigheder og institutioner atter i funktion under de i parentes navngivne chefer: Kystflåden (kommandør, fra 23. maj kontreadmiral B.H. Andersen), Kystdefensionen (kommandør P. Ipsen), Flyvevæsenet (kommandørkaptajn, fra 1. september kommandør P. Scheibel), Flådestationen (kommandør A. Grandjean, tillige militær havnekommandant i København), Søværnets Kaserne (kommandørkaptajn C.A.S. Westermann, fra 1. september kommandør), Søtransportvæsenet (kommandør (R) K. Hammerich) og Kystudkigsvæsenet (kommandørkaptajn (R) F.C. Pontoppidan) samt Søartilleriet (direktør, kommandørkaptajn C. Heiberg) og Søminevæsenet (direktør, kommandør S.W. Frandsen) medens Orlogsværftets og Materielinspektionens tjenestemandsansatte personel indtog deres stillinger under direktør N.K. Nielsens ledelse.

Endvidere blev der oprettet en landsomfattende, territorial organisation under Søværnskommandoen bestående af dels Jydske Marinekommando (Århus, chef kommandør K.K.v. Lowzow) med marinedistrikterne Jylland Øst (Århus), Jylland Nord (Frederikshavn) og Jylland Vest (Esbjerg), dels marinedistrikterne Sjælland Øst (Lynetten, København), Sjælland Vest (Korsør) og Sjælland Syd (Masnedø Fort, senere Nykøbing F.) samt marinedistrikterne Fyn

(Slipshavn) og Bornholm (Rønne). Oprettelsen af denne distriktsordning byggede tildels på erfaringer fra sikringsstyrken 1939-40 og perioden 1940-43 samt fra udsendt personels illegale aktivitet i tiden derefter. Denne organisation havde i øvrigt til formål at sikre et smidigt samarbejde med lokale engelske marinyndigheder under "Flag Officer Denmark", som efter en kort tid på hotel D'Angleterre fik hovedkvarter i bygningen "Vesterport" i København. Afvikling af den sømilitære del af den tyske besættelse af Danmark såvel som kontrol med skibsfarten i danske farvande og etablering af minestrykningsoperationer i disse påhvilede indledningsvis "Flag Officer Denmark" med dansk bistand, men efterhånden som mulighed forelå skulle disse opgaver overtages af Søværnet. Derfor blev der også straks etableret nær forbindelse mellem Søværnskommandoen og "Flag Officer Denmark".

De umiddelbart foreliggende opgaver for Søværnets ledelse var samling og fordeling af fast personel samt genindkaldelse af et stort antal hjemsendte til foreløbig tjeneste. Endvidere måtte en række personelsager gennemføres - tildels med tilbagevirkende kraft. I samarbejde med allierede myndigheder iværksattes overtagelse af etableringer og materiel, som havde været på tyske hænder.

Det formelle grundlag for Marineministeriets og Søværnskommandoens dispositioner var søværnsloven af 1937, men af hensyn til de særlige forhold vedtog Rigsdagen bemyndigelseslove, som gav forsvarsministeren hjemmel til at fravige denne lov. Der blev også som bekendtgjort i kundgørelse A10 af 15. juni 1945 åbnet mulighed for, at befalingsmænd fra modstandsbevægelsen kunne indtræde i Søværnets personelstyrke.

Den 11. maj 1945 blev Holmen overdraget til chefen for Søværnskommandoen af "Flag Officer Denmark" ved en parade. Admiral A.H. Vedel var ledsaget af kommandør, H.K.H. kronprins Frederik og kommandør Grandjean, og i paraden deltog personel fra Den danske flotille, der samme dag var løbet ind i Flådens Leje. Flotillen var den 8. maj blevet overdraget til Søværnskommandoen af Den danske Brigades marineafdeling, som derefter trådte i afvikling.

Holmen fandtes i en bedrøvelig forfatning og gav indtryk af uorden og snavs. Mange bygninger og anlæg bar præg af slid og skader, der i flere tilfælde grænsede til hærværk. I den nye søofficersskolebygningens aula viste det sig bl. a., at det flotte parketgulv var ødelagt af hensynsløs trafik med sømbeslået fodtøj, og store søm var banket ind i maleren Anton Hansens fornemme kalkmaleri på aulæns endevæg. Det kunne dog repareres, hvorimod kalkmaleriet på kaminoptrækket i kadetternes forsamlingsal, en gave fra kunstneren til kadetkorpset, og forestillende sørøveren John Silver med træben, papegoje og romtønde var totalt ødelagt.



Her ses fra venstre kommandør, H.K.H. Kronprins Frederik, kommandør A. Grandjean, Rear Admiral R.V. Holt og viceadmiral A.H. Vedel under paraden på Arsenaloen den 11. maj 1945.

Stærkt indtryk på iagttagerne gjorde den såkaldte skibskirkegård i Søminegraven. Her så man de af tyskerne hævdede vrage af vore 9 undervandsbåde: 3 af C-klassen, 2 af D-klassen og 4 af H-klassen samt de stærkt beskadigede minefartøjer LOUGEN og LAALAND. Endvidere sås de ufærdige, men uskadte skroge af torpedobådene NAJADEN og NYMFEN, der blev søsat i 1943.

I modsætning til øvrige dele af Holmen var der nogenlunde orden på Orlogsværftets område. Da dets ledelse nu genoptog tjenesten, kunne værftet derfor ret snart påtage sig sine traditionelle og efterhånden ganske omfattende opgaver med klargøring, ombygning, reparation og vedligeholdelse af flådens skibe.

Foruden Holmen overtog Søværnet straks luftmarinestationerne København og Avnø samt torpedostation Bramsnæsvej og den påbegyndte ny torpedostation Kongsøre, minedepot Taarbæk og marinestation Slipshavn. Ligeledes overtoges Kystdefensionens værker d.v.s. Middelgrundsforsæt, Flakfort, Dragørfort og Kongelundsforsæt samt Mosede Batteri, Borgsted Batteri, Masnedøfort og Lynæsfort.



Bevogtningsfartøjet HAVKATTEN samt minestrygerne af MS-klassen og Kystbevogtningskutterne fra den tidligere Danske Flotille i Københavns Yderhavn den 11. maj 1945 på vej til Holmen.



I "skibskirkegården" i Sominegraven ses de ufærdige torpedobåde NAJADEN og NYMFEN samt vrage af 10 undervandsbåde.

Til disse værker kunne føjes de af tyskerne anlagte Hornbæk Batteri, Gniben Batteri og Bangsbofort, som de allierede umiddelbart frigav, da de var armeret med dansk skyts.

Af tyske anlæg og etableringer i Danmark overtog Søværnet endvidere marinekaserne, bunkersanlæg og flåderadio i Århus, marinestation, depoter og flåderadio i Frederikshavn samt marinestation og depoter i Korsør. Alle disse fandtes anvendelige i forbindelse med løsning af de aktuelle efterkrigsopgaver og kunne eventuelt indgå i en fremtidig søværnsordning.

Endelig må nævnes, at Søværnet fik Arresødallejren ved Frederiksværk stillet til rådighed til grunduddannelse af værnepligtigt personel, idet Holmens kapacitet var blevet utilstrækkelig hertil.

TILGANG AF SKIBE OG FARTØJER

Det første skibs- og fartøjsmateriel, som Søværnskommandoen fik til rådighed, var som nævnt Den danske Flotilles 14 enheder. Efter kommandostrykning i flotillen den 12. maj blev bevogtningsfartøjet HAVKATTEN samt minestrygerne MS1, MS7 og MS9 underlagt Kystflåden, medens de 9 patruljekuttere overdroges marinedistrikt Sjælland Øst og motorbåden FANDANGO stilledes til rådighed for Københavns havnekommandant.

Urørt på Holmen fandtes den gamle minestryger NARHVALEN, som i 1943 var under hovedeftersyn. Den blev nu klargjort og anvendt som bevogtningsfartøj, indtil den i 1949 blev udrangeret som flådens sidste kulfyrede skib. Desuden kunne minefartøjerne LOUGEN og LAALAND istandsættes og derefter udrustes på togt.

De førnævnte minestrygningskuttere, der var under bygning på civile værfter i Frederikssund og København indgik i flådens tal i løbet af 1945 under betegnelserne MSK 1 - 6.

Fra Fiskeriministeriet og Toldvæsenet overtog Søværnet midlertidigt syv motorfartøjer til brug i bevogtningstjenesten under marinedistrikt Jylland Øst, og fiskerikontrolskibet BIOLOGEN blev stillet til rådighed for Kystflåden.

Såvel i danske som i tyske havne fandtes en del af flådens andre skibe i brugbar stand. Det var dels de fartøjer, som tyskerne den 29. august 1943 havde taget ved overrumpling, dels enheder, som de havde hævet og istandsat. I ugerne efter den 5. maj 1945 blev disse skibe bragt til Holmen og efter klargøring ved Orlogsværftet udrustet på togt. Det drejede sig om 10 minestrygere (4 af SØLØVEN-klassen og 6 af MS-klassen) samt mineskibet LINDORMEN, opmålingsskibene HEJMDAL og FREJA, inspektionsskibet BESKYTTEREN og 28 patruljekuttere.

Fra Tyskland hjemførtes i beskadiget stand også panserskibet PEDER SKRAM og fire af de i 1941 udleverede torpedobåde, som sammen med vrage-



Den generhvervede minestryger SØRIDDEREN ved Kalundborg 1945.



Torpedobåden HOLM søsættes den 5. februar 1948 fra Orlogsværftets skibsbyggeri på Dokoen. På beddingen til venstre i billedet ses torpedobåden HAMMER..

ne af de fire H-klasse undervandsbåde i flere år og i lidet pyntelig stand henlå forøjet langs Hønsbroen.

Meget af det i Tyskland fundne materiel hjemførtes af den såkaldte "Kieler-gruppe", d.v.s. et antal yngre befalingsmænd og menige under ledelse af søløjtnant H. Larsen, som efter aftale med allierede myndigheder sendtes på eftersøgningsrejser til tyske havne, hvor de i øvrigt også søgte, fandt og fik frigivet en del danske handelsskibe.



Fartøjerne i den engelske 137. minestrygerflotille forøjet ved torpedobådsbroerne på Holmen overdroges til Søværnet den 7. august 1945.

Ret naturligt genoptoges de allerede bevilgede arbejder ved Orlogsværftet, d.v.s. færdiggørelse af NAJADEN og NYMFEN, der omdøbtes til HUITFELDT og WILLEMOES, og som kunne afleveres i 1947. Desuden iværksattes den bevilgede bygning af seks T-41 torpedobåde som erstatning for DRAGEN- og GLENTEN-klasserne - et arbejde, der skred så hurtigt frem, at første enhed, KRIEGER, kunne søsættes den 5. maj 1946, og de øvrige fulgte i årene 1946-48.

Den 23. maj 1945 ankom den dansk bemandede, engelske 137. minestrygerflotille til Holmen. Efter minestrygningsoperationer under engelsk kontrol i

danske farvande blev flotillens syv fartøjer overdraget som lån til Søværnet, og senere på året låntes yderligere tre enheder.



En af de ex-tyske minestrygere - Mineräumboote - som i 1945 overtoges af Søværnet.

Som supplerende hjælp til minestrygningen overdrog de allierede besættelsesmyndigheder i Tyskland desuden 21 tidligere tyske minestrygere, såkaldte "minenräumboote" til Søværnet. Af disse kunne 15 klargøres og anvendes, medens 6 var i dårlig stand og tilbageleveredes, men siden erstattet af 6 andre.

Der forelå også mulighed for fordelagtigt at købe eller leje skibsmateriel hos de allierede, og i efteråret 1945 købte Søværnet en korvet af engelsk FLOWER-klasse og to fregatter, ligeledes engelske, af RIVER-klassen. Disse enheder skulle anvendes som inspektions- og skoleskibe og fik navnene henholdsvis THETIS, HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN. Det var oprindeligt hensigten at købe to korvetter, men da denne type ikke var egnet til tjeneste i grønlandske farvande, nøjedes man i første omgang med THETIS. Et par år senere købtes i stedet et amerikansk træbygget kystvagtskib, der fik navnet VITUS BERING. Det måtte dog udrangeres efter kun et togt, da skroget viste sig angrebet af orm, men købet blev dog ikke et økonomisk tab, da værdien af maskineriet var større end købsprisen for hele skibet. Maskineriet fandt anvendelse i et af Fyr- og Vagervæsenets skibe.



Korvetten THETIS af engelske FLOWER-klasse som inspektionsskib ved Færøerne i 1946.



Fregatten HOLGER DANSKE af engelske RIVER-klasse som dansk Kadetskib. Det ses, at dydbombearmeringen på agterdæk er fjernet og erstattet med 45 cm og 20 mm rekyllkanoner. Øvrige armering uændret.

I Grønland befandt inspektionskutterne MÅGEN og TERNEN sig i god stand og kunne tages i brug det følgende år.

Da det blev anset for meget ønskeligt, at 1937-ordningen snarligt afløstes af en tidssvarende nyordning, nedsatte Marineministeriet allerede i juni 1945 Søværnets Ordningsudvalg med kontreadmiral B.H. Andersen som formand. Udvalget skulle under hensyn til udviklingen udarbejde forslag til Søværnets fremtidige ordning, og det skulle samarbejde med det lidt senere med samme formand nedsatte Søværnets Skibstypeudvalg. Dette skulle med krigens erfaringer som baggrund fremsætte forslag til, hvilke skibstyper den fremtidige flåde burde bestå af. En del af skibstypeudvalgets medlemmer indgik i en marinekommission, som i efteråret 1945 aflagde studiebesøg i England og et års tid senere også i USA. Besøget i England gav en klar forestilling om, at flåden burde bestå af jagere eller kystjagere, motortorpedobåde, undervandsbåde og mineskibsmateriel samt skibe til særlige maritime formål. Under det senere besøg i USA fik man endvidere bekræftet den opfattelse, at motortorpedobådene burde være dieseldrevne replacementsbåde.

I begyndelsen af 1946 fandt Søværnskommandoen grund til at påpege, at den internationale udvikling trods forhåbninger om afspænding viste tendens til voksende modsætningsforhold mellem vestmagterne på den ene og Sovjetunionen på den anden side. Overfor forsvarsminister Harald Petersen, som i november havde afløst Ole Bjørn Kraft, understregede Søværnskommandoen derfor nødvendigheden af, at der snarligt blev taget skridt til styrkelse af forsvaret.



Undervandsbåden U3 - senere SÆLEN - af engelsk V-klasse, overtaget til leje af Søværnet i 1946.

Ganske vist havde ministeren i april 1946 fået nedsat en forsvarskommission til overvejelse af forswarets fremtidige ordning, men Søværnskommandoen mente, at der ikke foreløbig ville foreligge resultater af kommissionens arbejde, og at der følgelig burde iværksættes sådanne materielanskaffelser, som ikke ville foregribe en endelig ordning. Efter det senere beskrevne forgæves forsøg på at få en foreløbig anskaffelsesplan drøftet i kommissionen lykkedes det over bemyndigelseslovene at skaffe midler til de nedennævnte anskaffelser.

Der blev lagt særlig vægt på at få genoptaget undervandsbådsuddannelsen, og det lykkedes Marineministeriet at få bemyndigelse til åremålsleje af tre undervandsbåde af de engelske U- og V-klasser. Straks efter at lejemålet var indgået, blev de tre udvalgte både under engelsk kommando sejlet til Holmen og afleveret til Søværnet i oktober 1946. Lejemålet var oprindelig fastsat til tre år, men blev forlænget og kom til at vare en halv snes år. De tre både fik betegnelserne U1, U2 og U3, men fik senere navnene SPRINGEREN, STØREN og SÆLEN. Som midlertidigt depotskib til støtte for undervandsbådene lånte Søværnet DSB's gamle isbryder TYR.

I stedet for anskaffelse i henhold til den foreløbige anskaffelsesplan (Søværnskommandoens tre-årsplan af april 1947) fik Marineministeriet bemyndigelse til hos de amerikanske besættelsesmyndigheder i Tyskland at købe følgende tidligere tyske enheder: 14 motortorpedobåde, de to store torpedobåde T4, og T19 samt depotskibet TANGA til brug for undervandsbådene og en del torpedoer og reservedele.



Ex-tysk torpedobåd - Schnellboot - som dansk T56, senere ISFUGLEN, købt i 1947 hos amerikanske myndigheder i Tyskland.

Af disse enheder blev 12 motortorpedobåde - T51-klassen, senere GLENTEN-klassen - og depotskibet under navnet ÆGIR istandsat og moderniseret, medens to motortorpedobåde blev "kanibaliseret" og brugt som reservedele. Den planlagte istandsættelse og ombygning af T4 og T19, der bl. a. var tænkt anvendt som lederfartøjer viste sig ikke lønsom, og bådene blev efter udtagning af brugbart materiel solgt til ophugning.

Endelig skal nævnes, at Søværnet i 1949 anskaffede den tidligere engelske sloop LEITH, som i en periode havde været brugt civilt under navnet FRIENDSHIP. Formålet med denne anskaffelse var at benytte skibet som ekspeditionsskib til havundersøgelser med navnet GALATHEA.



Ex-tysk depotskib TANGA - dansk ÆGIR - købt af Søværnet hos amerikanske myndigheder i Tyskland. Her fortojet ved Bradbænken på Nyholm.

Såvel de genovertagne danske skibe og fartøjer som alt det anskaffede materiel af udenlandsk oprindelse behøvede dels omfattende eftersyns- og klargøringsarbejder, dels moderniseringer. Udover de igangsatte arbejder på nybygningerne og gennemførelse af almindelige eftersyn stillede disse særlige krav Orlogsværftet, Søartilleriet og Søminevæsenet overfor store og komplicerede opgaver, som blev løst på udmærket vis.

Alt i alt - men bortset fra materiel, der ikke blev gjort sejlklart - kom Søværnet i løbet af årene 1945-49 til at disponere over følgende skibs- og fartøjsmateriel:

- a. Genovertaget dansk materiel.
1 mineskib, 2 minefartøjer, 2 bevogtningsfartøjer, 13 minestrygere, 2 opmålingsskibe, 2 inspektionskuttere og 37 patruljekuttere.
- b. Nybygninger.
8 torpedobåde og 6 minestrygningskuttere.
- c. Lånt eller lejet materiel.
10 minestrygere og 3 undervandsbåde samt isbryderen TYR som depotskib, (1 en kort periode havde Søværnet desuden rådighed over grønlandsskibet GODTHAAB, fiskerikontrolskibet BIOLOGEN samt 7 motorfartøjer udlånt af civile danske myndigheder).
- d. Købt eller til ejendom overdraget materiel.
2 fregatter, 1 korvet, 12 motortorpedobåde, 18 minestrygere, 1 depotskib samt 2 inspektions- og ekspeditionsskibe.

Med denne styrke var der tale om en ganske betragtelig materieltilgang, og den var egnet til løsning af de fleste, aktuelle efterkrigsopgaver såvel som til begyndende opbygning af et forsvarsberedskab, men om en til danske forhold vel afbalanceret flåde var der endnu ikke tale.

LUFTFARTØJSMATERIEL

Efter den 9. april 1940 måtte al flyvevirksomhed indstilles ved Marinens Flyvevæsen, som derefter fungerede som en art stamafdeling indtil den 29. august 1943, da al aktivitet som foran nævnt ophørte. Ved genoprettelsen den 5. maj 1945 fandtes intet brugbart luftfartøjsmateriel, og kun en mindre del af personalet besad - efter tjeneste i udlandet - en åjourført træning. Udover en snarlig iværksættelse af flyver- og mekanikeruddannelser tildels med udenlandsk hjælp var anskaffelse af materiel til skolebrug og - på lidt længere sigt - til særlige formål såsom søredning, inspektion og transport presserende opgaver.

Det stod klart, at udviklingen måtte føre til oprettelse af et selvstændigt flyvevåben som afløser for Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper. Derfor indledte disse to myndigheder et nært samarbejde om både uddannelse og anskaffelser, og som koordinerende organ virkede først et "Kontor for luftmilitære sager", derefter fra december 1945 "Det luftmilitære Udvalg", som i løbet af 1946 afløstes af "Hærens og Søværnets Flyverledelse".

Til elementær flyveruddannelse anskaffedes i 1946 en del danskbyggede KZ-luftfartøjer, og samme år begyndte levering fra England af 44 Oxford-fly, 26 Harvard-fly og 26 Spitfire-fly til fælles videregående træning. Endvidere blev der også fra England anskaffet 5 Sea Otter amfibiefly til luft- og søredningstjeneste samt fra USA 6 Catalina amfibiefly til Grønlands flyvninger - opgaver, der var henlagt til Marinens Flyvevæsen.

KYSTDEFENSIONENS VÆRKER

Ved Kystdefensionen var materielsituationen helt anderledes end for flådens og flyvevæsenets vedkommende. De overtagne værker var armerede og i nogenlunde tjenstdygtig stand, og de kunne efter en grundig inspektion, registrering og renovering bemannes og hejse kommando eller oplægges under tilsyn. På nogle af værkerne var armeringen suppleret med tungt luftværnsskyts, som efterhånden måtte indpasses i Kystdefensionens organisation.

Som tidligere nævnt fandtes desuden ca. 75 kystbefæstningsanlæg, som tyskerne havde bygget langs de danske kyster. Disse værker blev undersøgt og vurderet af en kommission, som i sin betænkning i 1946 foreslog, at 19 af værkerne skulle bevares og overtages af Kystdefensionen som led i forsvaret af gennemsejlingsfarvandet og vigtige havne. Forslaget blev dog ikke realiseret, og alle disse tyske anlæg blev nedlagt efter overførelse af brugbare dele af armering og andet udstyr til Kystdefensionens beholdninger.

TEKNISKE MYNDIGHEDERS BEHOLDNINGER

Depoter og magasiner under Søartilleriet, Søminevæsenet og Søværnets Intendantur var praktisk talt tomme, da tjenesten blev genoptaget. Det "bortførte" materiel og det i Sverige indkøbte minestrygningsmateriel kunne langt fra dække de behov, som hurtigt opstod til brug ved udrustning, modernisering og vedligeholdelse af flådens skibe og fartøjer, hvorfor snarlige, supplerende anskaffelser var bydende nødvendige. En del dansk materiel kom til veje gennem den førnævnte "Kieler-gruppe"s aktiviteter, og betragtelige materielmængder af tysk oprindelse blev overdraget Søværnet af de allierede besættelsesmyndigheder i Tyskland. Derudover foretoges indkøb fra de allieredes overskudslagre, og alt ialt nåede beholdningerne i løbet af de nærmeste år efter befrielsen et niveau, som dækkede de mest påtrængende behov.

Blandt anskaffelserne var nogle af de under krigen udviklede særlige materieltyper såsom radar, sonar og kommunikationsanlæg, der så hurtigt forholdene tillod installeredes i flådens skibe, og desuden blev oprettelse af kystrarstationer påbegyndt.

(Fortsættes i næste nummer)

Nedenstående bringes anden og sidste del af premierløjtnant K.E. Rasmussens beretning fra studieturen til den canadiske Stillehavsflåde. Første del blev bragt i TJS nr. 1/FEB 1997.

STUDIETUR TIL DEN CANADISKE STILLEHAVSFLÅDE

DEL 2

Af

premierløjtnant K.E. Rasmussen

SEJLADS

Det var som nævnt først ved ankomsten til Canada, at jeg fik kendskab til REGINAS sejlplan i løbet af mit ophold. Det tentative program bød på 4 ugers sejlads med ophold i havn hver weekend. Det første to uger skulle skibet gennemføre DWUPS (forklaring følger nedenfor!) med weekendophold i Everett nord for Seattle, og de efterfølgende to uger var der planlagt en øvelse med deltagelse af de for tiden operative enheder i den canadiske stillehavsflåde. Weekendopholdet under den TGEX var netop blevet flyttet fra San Francisco til San Diego, hvilket gav næsten et døgn længere forlægning. Under de første to ugers sejlads skulle jeg gå en totørn som 3. vagtchef, men derefter fik REGINA tilgang af to unge reserveofficerer, som gjorde det muligt at overgå til en mere lempelig tretørn.

De første to arbejdsdage om bord blev særdeles hektiske og nogen dele forvirrende for skibets danske islæt - DANEO!

Det startede med samlet mønstring på helodækket mandag klokken 0745, hvor det store STP-team blev præsenteret mand for mand. Chefen for STP var en orlogskaptajn, der tidligere havde været chef på et af REGINAs søsterskibe, og han gav en indledende briefing om formålet med deres tilstedeværelse. DWUPS står for "Directed Work Ups" og kan betragtes som en inspektion af skibets operative og beredskabsmæssige formåen. I løbet af en periode på 2-4 uger afprøver og træner inspektionsholdet skibets besætning, indtil man når det

ønskede niveau. *REGINA* var på daværende tidspunkt en af canadiernes "high readiness" enheder, og man forventede derfor, at skibets rutiner var så velfungerende, så man kunne gennemføre inspektionen i løbet af to ugers sejlads. Det blev gjort klart, hvilke forventninger man havde til besætningen på forhånd, og hvad besætningen havde at se frem til af besværligheder og oplevelser. For at ingen om bord skulle være i tvivl om alvoren i DWUPS, blev de forskellige effekter, man ville anvende til simulering af hændelser undervejs, præsenteret og demonstreret.

Efter denne indledende briefing blev der gennemført et minutiøst check af hele besætningens kamp- og redningsudrustning. Alle fordelingssedler blev set igennem, og de, som havde mangler eller ikke havde indtegnet den korrekte flugtrute fra deres køje, blev noteret for senere kontrol. Jeg havde ikke fået udleveret det nødvendige grej endnu, så kontrollanten måtte nøjes med at kigge på mit "kadaverskilt" og ID-kort. Efter mønstringen blev jeg fulgt til beklædningsdepotet, hvor jeg fik udleveret et komplet sæt "combatdress" (se note 1) med tilhørende støvler, skjorter, uldsokker o.m.a. En særlig kærkommen beklædningsgenstand var en kraftig vind- og vandtæt jakke, som jeg ikke havde kunnet medbringe hjemmefra, og som skulle blive en tro følgesvend på de lange nattevagter. I løbet af 10 minutter var jeg blevet med udstyret alle nødvendige uniformsgenstande, så jeg ikke fik brug for de mange nystrogede skjorter fra Danmark. Den canadiske redningsvest er noget anderledes end de modeller, vi anvender i Søværnet; den adskiller sig ved at fylde noget mindre, så bærer man den i en lille taske om livet sammen med sit antiflash-grej og evt. gasmaske. Man medbringer den altid, når man går brovagt, og det falder naturligt at have den med sig rundt i skibet.

Indtil afgang midt på eftermiddagen blev der holdt adskillige briefinger i messerne på skibet. Jeg overværede briefinger om søredningsoperationer, chefens forventninger til vagtchefen og o-rumsofficeren samt vagtchefens overvejelser mht. fremdrivning af skibet. Skibets egne officerer holdt disse briefinger, der alle bar præg af stor indsigt og omfattende forberedelse, og efterfølgende kunne eksperterne knytte kommentarer til indlæggene.

Umiddelbart før afgang fra havn blev der briefet om den forestående sejlads. Navigationsofficeren fremlagde planlægningen, og skibets erfarne meteorologigast gjorde rede for den seneste vejrudsigt ved hjælp af vejrkort og tidevandskurver. Endelig gennemgik dæksofficeren havnemanøveren i mindste detalje, så ingen kunne være i tvivl om gennemførelsen. Denne sejladsbriefing havde deltagelse af en stor del af skibets officerer og befalingsmænd, der stod tæt pakket i officersmessen. Klokken 1400 lagde *REGINA* fra kaj i Esquimalt,

1 : Combatdress er en blanding af kampuniform og arbejdstøj, som hele besætningen bærer til søs.

og jeg fik for første gang lejlighed til at opleve hvor omfattende og tung en broorganisation, skibet havde. Chefen førte selv kommandoen under fralægningen, men så snart skibet var fri af kajen, skulle navigationsofficeren forelægge de efterfølgende manøvrer for chefen, og derefter føre dem ud i livet. Indtil *REGINA* var kommet ud i farvandet syd for Vancouver Island, foretog 2. vagtchef sig ikke andet end at bestemme skibets plads med max. 3 minutters mellemrum. Under havnemanøvren bemærkede jeg én ting, som vi måske kunne indføre i vores flåde: Gummibådsbesætningen var iført ganske almindelige cykelhelme, der bl.a. ydede fortrinlig sikkerhed i forbindelse med ihugning af løftekrøgen!

I løbet af de følgende fire døgn blev *REGINA*s besætning udsat for alverdens tænkelige (og utænkelige) hændelser og opgaver, alt sammen dirigeret af holdet fra STP, som man hurtigt lærte at hade. Jeg har valgt at fremdrage enkelte eksempler, der er kendetegnende for canadiernes måde at gøre tingene på, og som kan relateres til Søværnet.

En væsentlig evolution at kunne gennemføre for en enhed som *REGINA*, der er beregnet til længerevarende operationer på åbent hav, er RAS (se note 1), og skibets besætning fik rig lejlighed til at demonstrere deres formåen på dette felt i ugens løb. Der gennemførtes i alt fire RAS-operationer med en tanker fra US Navy, *WALTER S. DIEHL*, og i to af tilfældene var der tale om egentlig overførsel af forsyninger i form af ferskvand og jettfuel til helikopteren. Generelt om disse evolutioner kan siges, at der blev lagt meget stor vægt på sikkerheden og anvendelsen af de korrekte procedurer. Forud for hver RAS gav dæksofficeren en briefing på broen for chefen og de involverede befalingsmænd. Der var tydelige fremskridt at spore for hver gang, og ugens sidste RAS afstedkom stor anerkendelse fra STP-holdet, hvilket ikke var hverdagskost. *REGINA* er rigget til at gennemføre en trepunkts-RAS med såvel light som heavy jackstay samt refueling, men man "nøjedes" med topunkts-operationer. RAS er ikke en disciplin, vi eksercerer så meget i herhjemme, men procedurerne er ens, og det var imponerende at opleve den amerikanske tanker på næsten 200 m genforsyne to canadiske fregatter på én gang.

DWUPS var en del af forberedelserne til *REGINA*s deltagelse i en amerikansk flådestyrke i den persiske golf i foråret 1997, så der blev også vist stor interesse for evnen til at foretage blokader og inspektioner af fremmede skibe. Oplægget til en boardingøvelse (BOARDEX) på canadisk vis er identisk med det danske, og det er næppe overraskende, at gennemførelsen ligeledes har mange fælles træk. Et andet orlogsskib simulerer et handelsskib, der bryder en blokade eller sejler inden for territorialgrænsen, og opgaven er så at få stoppet

1 : Replenishment at sea, hvilket vil sige overførsel af forsyninger under gang.

“handlerens” forehavende og undersøgt, om han har “rent mel i posen”! I de fleste tilfælde kan man stoppe handelsskibet ved et indledende opkald, men af og til kan det blive nødvendigt at anvende varselsskud. *REGINA* anvender de samme opkaldsprocedurer som i Danmark, hvor det i første omgang gælder om at få besvaret en lang række spørgsmål vedrørende skibet, dets last og ejerforhold. Derefter skal højere kommandomyndigheder tage stilling til, om en egentlig inspektion er nødvendig, og først da kan en egentlig boarding finde sted. På *REGINA* var der flere ting, jeg bed mærke i, i forbindelse med BOARDX:

- Al radiokommunikation blev optaget på bånd som retsgyldig dokumentation.
- Under såvel det indledende opkald som selve boardingen havde man et kamerahold på broen til at videofilme målskibet og den briefing, som fandt sted inden boardingholdets afgang.
- Når boardingrullen blev iværksat skulle al personel på broen bære skudsikker vest og hjelm.

En grundig og sikker boarding er en langsommelig affære, men canadierne havde nogle materielle problemer, som besværliggjorde gennemførelsen yderligere. Deres RHIB (se note 1) måtte kun have to mand om bord under hejsning og sætning, så de to boardinghold af 10-15 personer måtte anvende lodslejder for at komme om bord. Dette problem forsinkede operationerne og skabte enkelte usikkerhedsmomenter undervejs. Jeg oplevede ikke, at man anvendte skibets helikopter i forbindelse med boarding, men dette skulle nok ses i lyset af begrænsningerne hos en *Sea King* og forsigtigheden overfor ukendte farer på målskibet. Jeg nåede desværre ikke at komme med på en boarding, så jeg må undlade at kommentere inspektionen af målskibene. Efter de første to boardingøvelser blev resultatet dog vurderet som tilfredsstillende af STP-holdet.

En stor del af tiden i den første uge var *REGINA* enten i “klart skib” eller havarirulle, og ofte begge dele samtidigt. “Klart skib” blev iværksat ved alle luftforsvarsøvelser, og det var imponerende at opleve både fire og seks fly til den samme mission og endda flere gange om dagen. Flyangrebene medførte som regel en eller flere eksplosioner i skibet (simuleret ved hjælp af udenbords sprængladninger) og tilskadekomne/dræbte. Da vi nåede fjerdedagen for DWUPS var en stor del af besætningen kørt ned til sokkeholderne, og reaktio-

I RHIB = Rigid Hull Inflatable Boat, oppustelig gummibåd med fast bund.

nen på de forskellige alarmer blev nærmest apatisk. Men torsdag eftermiddag påvirkede en demonstration af røg nede i skibet en detektor, så alarmsystemet gik i gang. Meldingen om, at denne alarm ikke var en øvelse, gjorde en fantastisk forskel på besætningens reaktion; folk kom op af hullerne og var helt på dupperne, indtil alarmen blev afmeldt som falsk.

Tre gange i løbet af ugen blev der holdt evaluering af DWUPS, hvor lederne fra STP redegjorde for *REGINAs* fremskridt og mangler især. På det første møde holdt chefen for STP en dundertale om fejlslået lederskab, manglende intern kommunikation og utilfredsstillende præstationer overalt. Hver division om bord blev bedømt tilfredsstillende vs. utilfredsstillende, og efter de første meldinger at dømme var der langt igen på næsten alle områder. Ved den næste evaluering var der enkelte fremskridt at spore, og *REGINAs* chef forsøgte ihærdigt at motivere befalingsmændene til samarbejde og kampånd. Den sidste evaluering før weekenden indeholdt flest positive meldinger, men alle områder skulle vurderes tilfredsstillende, hvis skibet skulle bestå DWUPS. Weekend i Everett skulle derfor udnyttes til at få udbedret de graverende fejl og mangler, sideløbende med at hele besætningen havde behov for at få genopladet batterierne.

For mit eget vedkommende havde den første uge været lærerig, og jeg begyndte efterhånden at føle mig hjemme i skibets organisation. Min udholdenhed var blevet sat på alvorlige prøver, og uge 2 kunne forventes at blive endnu hårdere. Efter de første dages vanskeligheder var mine sprogbarrierer nu også nedbrudt, så jeg så med fortrosthed frem til nye udfordringer i uge 2.

Byen Everett ligger i den amerikanske stat Washington ca. 50 km nord for millionbyen Seattle, som alle formodes at have hørt om. Jeg indledte weekendopholdet dér som assisterende vagthavende officer (2nd OOD), hvilket betød, at jeg skulle befinde mig ved falderebet, indtil STP-staben havde forladt skibet. Det gav mig lejlighed til at få en interessant samtale med en af skibets menige om arbejdsforhold og aflønning. Jeg vil undlade at gå i detaljer men blot nævne, at jeg blev særdeles overrasket og måtte erkende, at jeg bestemt ikke kunne være utilfreds med de danske forhold sammenlignet med, hvad personellet i den canadiske flåde blev budt. Frihed efter længerevarende sejlads var således noget, skibsledelsen tildelte uden klare retningslinier.

Flådebasen i Everett var netop blevet udbygget med henblik på, at en hangarskibsflotte skulle have basehavn dér. Men pga. budgetomlægninger i det amerikanske forsvar var det tvivlsomt, om planen kunne gennemføres. Det mest bemærkelsesværdige ved basen var dog, at der var tale om "kastelvagtslignende" adgang til området med administrations- og lagerbygninger, mens adgang til pierne krævede ID-kort.

Selvom alle *REGINAS* officerer havde opgaver at løse i løbet af weekenden, blev der tid til at skeje ud og aflægge besøg i Seattle både lørdag og søndag. Jeg oplevede Seattle som en ganske tiltalende storby med en flot havnefront og en behagelig atmosfære i de dele af bykernen, jeg besøgte. Der var bl.a. et stort marked, hvor man kunne finde næsten hvad som helst og opleve det særlige fænomen: "Low flying fish". Der var tale om store fiskeboder, hvor et par af sælgerne stod ude foran publikum og kastede kundernes varer ind til "pakkerne" bag disken. Kunderne kunne stille sig ind bag de forreste fiskekasser, og hvis det lykkedes at få en hånd på "flyvefiskene", skulle de ikke betale for fisken. Det helt store samtaleemne i Seattle på daværende tidspunkt var byens sportslige stolthed - baseballholdet - der kæmpede for at komme til tops i ligaen. Vi forsøgte at skaffe billetter til en kamp, men alt var udsolgt længe forinden.

Mandag morgen var *REGINAS* besætning klar til kamp mod de grusomme søtrænere. Det hele begyndte med en MOB-øvelse (note 1), der blev gennemført næsten efter bogen, hvilket var et stort fremskridt fra den første uge, hvor gummibåden sejlede hen over den overbordfaldne! Dukken blev bjærget på 6 minutter, og resultatet blev vurderet tilfredsstillende.

DWUPS fortsatte med den endeløse række af hændelser og angreb på skibet. Under et simuleret overfladeangreb blev jeg placeret som CCS-officer (note 2) på broen. Pludselig fik jeg et klap på skulderen af en søtræner, der sagde, at jeg nu var død, og forsynede mit lig med et illustreret kort, som angav min tilstand. Jeg blev bragt til kortrummet bag broen og måtte følge slagets gang på det interne kommunikationsnet. Det var tydeligt, at præstationerne over alt var forbedret i væsentlig grad.

Således forløb timerne og dagene i uge 2 med især "klart skib" og boardingsøvelser, men der blev også tid til en ABC-øvelse, hvor hele besætningen prøvede ubehaget ved at bære gasmaske i gennem længere tid. På grund af et presset program havde skibet til tider svært ved at nå frem til de forskellige serials, men skibsledelsen forsøgte hele tiden at være foran, i modsætning til den første uge, hvor man halsede bagefter med at bringe information til besætningen.

Jeg noterede mig følgende i ugens løb:

- I forbindelse med BOARDX havde man hele tiden en dykker med i RHIB'en, så man kunne reagere straks, hvis en gast skulle falde i vandet på vej op eller ned af lodslejderen.

1 : MOB = Mand over bord, simuleret ved en orange plastikdukke med redningsvest

2 : CCS er canadiernes kampinformationssystem og svarer til det danske C³-system.

- Inspektionsholdet fra STP anvendte undervandsekspllosioner ved simulerede angreb uden hensyntagen til kølevandsindtag og andre anordninger under vandlinien. Det var accepteret i den canadiske flåde, at materiellet kunne lide overlast, når man forsøgte at gøre øvelserne så realistiske som muligt.

Som afslutning på DWUPS skulle *REGINA* foretage en såkaldt "Mediterranean mooring", der benyttes, når man ønsker at lægge til med hækken. Dette kan være nødvendigt, hvis den ledige kajplads er begrænset, eller såfremt man ønsker at kunne komme fra kaj hurtigst muligt. Man lader ankeret falde et stykke ude i havnebassinet og svajer derefter rundt, indtil skibet ligger vinkelret på kajen. Så slækker man ud på ankerkæden, mens man sejler agterover (sakker) med langsom fart. Til sidst fastgøres skibet til kajen med en krydsfortøjning med tilhørende bugter, og afhængig af omstændighederne kan en landgang sættes. Jeg havde aldrig oplevet en sådan havnemanøvre før og fulgte derfor med særlig interesse gennemførelsen fra agterdækket. *REGINA* klarede opgaven på fornem vis, og dermed var DWUPS overstået - PUHA!

Efter nogle timers votering og gennemgang af præstationerne i de forgangne to uger kunne Commander Sea Training Pacific komme med den endelige dom:

REGINA blev generelt set vurderet til at fungere tilfredsstillende efter canadiske normer, men ved gennemgangen af skibets forskellige divisioner blev der tilføjet enkelte undtagelser, hvor forbedringer var påkrævet. På grund af det udstedte skydeforbud kunne skibets våbenområder ikke bedømmes. Helikoptergruppen havde ikke fuldført "work ups", så dele af STP-holdet ville tage med på den næste sejlads. Endelig manglede enkelte af de taktiske officerer nødvendig uddannelse for at kunne fungere som ORO (note 1), men de påkrævede kurser ville blive gennemført inden jul.

STP-holdet forlod skibet, hvorefter *REGINA*s chef samlede sin besætning i hangaren for at uddele rosende kommentarer til alle mand og takke for den enorme indsats, der var blevet ydet. Skibet havde klarert opgaven, og mandskabet var uden tvivl mere sammentømret end 12 dage tidligere, så det var glade og tilfredse folk, der krydsede falderebet for at holde en velfortjent weekend med deres familier.

1 : ORO = Ops Room Officer.

EN ROUTE SAN DIEGO

I henhold til sejlprogrammet skulle HMCS *REGINA* afsejle fra Esquimalt mandag den 30 SEP for at deltage i en Task Group Exercise sammen med tre andre canadiske flådefartøjer.

På grund af saltvandsproblemer i dieselmotoren blev afsejlingen udskudt, indtil nærmere undersøgelser havde fundet årsagen til indtrængningen og afgjort skadernes omfang. Man havde ikke tidligere haft dette problem i Halifax-klassen, så kommandomyndighederne var særdeles interesserede i at få slået fast, om der var tale om en fabrikationsfejl eller en betjeningsfejl. De mekanikere, der havde arbejdet på motoren i weekenden, kunne ikke give noget svar, så man måtte vente, indtil nogle eksperter fra leverandøren ankom tirsdag morgen. Da de havde kigget på motoren, blev der holdt et møde mellem skibschefen, maskinchefen, eksperterne samt eskadrechefen og hans rådgivere. Der var ingen tvivl om, at dieselmotoren var betydeligt beskadiget af saltvandet, og at det ville blive nødvendigt at skille den ad og udskifte vitale dele. Dette kunne tage flere uger, hvor skibet ville være bundet fast til kajen. Der overfor stod eskadrechefens højt prioriterede ønske om at få skibet til søs, så man kunne få færdiggjort DWUPS for helikoptergruppen om bord. Det er fuldt forsvarligt at sejle uden en funktionsdygtig dieselmotor, hvis man ser bort fra det faktum, at en gasturbine forbruger ca. dobbelt så meget brændstof. Det blev besluttet, at *REGINA* skulle sejle onsdag morgen for at slutte sig til TG'en i San Diego, mens reparationen af dieselmotoren skulle udskydes til efter TGEX, hvor der alligevel var planlagt et længere ophold i basehavnen.

Onsdag morgen kl. 0815 var skibet på post for manøvrerulle, lodsens var kommet om bord, og man havde kortet trosserne op såvel for som agter. Man var i færd med at bjærge falderebet, da der indløb en melding fra National Defence Head Quarter (~ Forsvarskommandoen), som bestemt ikke mente, at *REGINA* skulle sejle nogen steder hen. Man kunne tydeligt fornemme skuffelsen og frustrationen hos besætningsmedlemmerne på broen; efter 2 ugers DWUPS skulle turen til San Diego være en velfærdstur, velegnet til at bringe de forskellige niveauer tættere sammen. Jeg delte deres skuffelse; jeg havde 2 uger tilbage af turen og følte endnu ikke, at jeg havde oplevet et normalt sejlads mønster om bord. Chefen tog kontakt til sine overordnede myndigheder - eskadrechefen og admiralen for flådebasen, og der blev indkaldt til et krisemøde om bord. Cdr. Pile må have følt sig ganske sikker i sin sag, for inden dette møde gav han over ordreanlægget en melding, der kort og godt sagde, at skibet ville sejle! Vi kom af sted med ca. 1½ times forsinkelse, og foran os lå 3 døgn forlægning langs den amerikanske vestkyst - en tur, der skulle bringe os både op- og nedture.....

Vejrudsigten forud for sejladsen lød på S-lig vind, 10-15 m/s, op til 3 m. bølger, så skibet var søklaret, og besætningen indstillet på en "gyngetur". Skibets meteorologiske ekspert forudså også perioder med ringe sigtbarhed pga. tågebanks - en profeti, der desværre kom til at holde stik de første 48 timer. Helogruppen landede på agterdækket ved middagstid i en "ny", lånt Sea King, og de virkede opsatte på at forbedre indtrykket fra de foregående to uger. Efterhånden som *REGINA* kom ud af Juan de Fuca - strædet tog søgangen til, uden at der på noget tidspunkt blev tale om alvorligt havvejr. Desværre var tågebankserne mere udbredte end forudset; resten af onsdagen og hele torsdagen var sigtbarheden oftest under 0,1 sømil, og kun i kortere perioder var der udsigt til opklaring. Til tider kunne vi se himmel over skibet, mens denne "grå dyne" lå tæt omkring skibet i op til 100 m. højde. Således forløb 1½ døgn med forstærket udkig og ekstra opmærksomme radaroperatører. Trafikken 50 sm. fra kysten var meget begrænset, så det blev nogle lange nattevagter, hvor to vagtchefer på broen kun var nødvendigt for selskabets skyld. I dagtimerne blev der gennemført forskellige faglige lektioner inden for de fagområder, hvor DWUPS havde påvist mangler, mens helogruppen paradoksalt nok måtte aflyse adskillige flyvninger til alles store fortrydelse.

Den store forvandling indtraf fredag morgen midt under vagtskiftet. Jeg havde haft torsdagens aftenvagt, hvor vi begyndte at afgive tågesignal, fordi vi nærmede os området W for San Francisco med mange mindre fiskefartøjer. Da jeg stod op kort før klokken 7, efterlod tågehornet ingen tvivl hos mig om sigtbarheden udenfor, så jeg var indstillet på en stille formiddagsvagt uden flyvninger. Da jeg trådte ind på broen, var den afgangsvagtchef og signalgasten travlt beskæftiget med at lytte til en kanal 16 - samtale mellem Monterey Coast Guard og en lille fiskebåd, så inden jeg havde taget over som 2. vagtchef, var skibet inddraget i en live redningsaktion. Den lille linefisker befandt sig 15 sm. fra *REGINA*, og deres problem var, at en 67-årig dame var faldet ned af en lejder og havde brækket lårbenet med store smerter til følge. Da kystvagten ikke umiddelbart kunne iværksætte en evakuering pga. en anden redningsaktion, kaldte *REGINA*s chef kystvagten og tilbød sin assistance. Indledningsvis var kystvagten lidt tøvende, mens chefen iværksatte alle de nødvendige forholdsregler om bord. Da kystvagten indså, at *REGINA*s hjælp var uvurderlig og særdeles nærværende, var skibet godt undervejs mod fiskeren, klar til at komme til undsætning. Helikopteren blev kørt ud på dækket, RHIB'en klargjort og assistanceholdet blev briefet om opgaven. Sanitten om bord etablerede radiokontakt med skipperen på fiskebåden for at få oplysninger om den tilskadekomnes tilstand og rådgive om umiddelbar førstehjælp, hvorefter han konsulterede kystvagtens læge. Tågen i området var fortsat tæt, så det var først på 1 sm. afstand, at vi fik visuel kontakt med fiskebåden. Der fornemmedes ingen søgang, når man stod på *REGINA*s bro, men når man så,

hvordan denne lille båd rullede fra side til side, kunne man godt forstå, at en 67-årig kunne falde så alvorligt. Sanitten blev sejlet over til fiskeren, hvor han tilså den tilskadekomne og sørgede for klargøring til båretransport. Dette tog noget tid, dels pga. bruddets komplikationer og dels fordi det var nødvendigt at afmontere luger i fiskebåden for at kunne få båren ud. Da dette var overstået, blev båren overført til *REGINA*, hvor helikopteren var klar til at flyve den tilskadekomne ind til en lufthavn ved Monterey. ST 35 lettede klokken 1031, hvorefter *REGINA* kunne fortsætte sydover.

Denne vellykkede redningsaktion blev gennemført med imponerende indsats fra alle involverede personer om bord. Skibsledelsen udviste øjeblikkelig beslutsomhed, da situationen opstod, og alle vidste tilsyneladende hvilke opgaver, de skulle udføre. I begyndelse af aktionen var der unødvendigt mange personer på broen, hvilket medførte lidt uro og irritation. De efterkom dog straks ordren om at fortrække til båddækket, hvor en stor del af besætningen befandt sig under hele aktionen. Det hele endte som en rigtig solstrålehistorie, idet solen brød gennem tågebankerne lige som *REGINA* forlod den lille fiskebåd, der faktisk hed "*Sunshine*".....

REGINA ankom med et døgn's forsinkelse til San Diego, hvor resten af den canadiske Task Group havde befundet siden fredag middag. Flådebasen i San Diego er hjemsted for en betydelig del af den amerikanske stillehavsflåde, så der var både hangarskibe, krydsere og andre slagkraftige enheder til den store guldmedalje. Jeg fik desværre ikke mulighed for at komme om bord på en af disse "kæmper", men deres blotte tilstedeværelse var en imponerende oplevelse i sig selv.

Det mest positive ved San Diego var uden tvivl vejret! Det var diset ved ankomsten, men med temperaturer omkring eller over 15°C kunne man sagtens holde varmen. Inden ankomsten var besætningen blevet advaret mod at krydse den amerikansk-mexicanske grænse efter mørkets frembrud, da risikoen for at blive overfaldet eller bestjålet var overhængende. Men blev man i San Diego, kunne man sagtens opleve liv og glade dage. Næsten alle officererne fra *REGINA* var ude og spise sammen lørdag aften. Der var bestilt bord til 18-20 personer på "Dick's last resort", der markedsførte sig selv som "stedet med verdens værste og mest ubehøvede betjening". Menuerne bestod mest af spareribs og grofthakkede salater, og det var ikke altid, man fik bestik udleveret!! Maden blev ofte kastet på bordet, og man skulle ikke blive forbavset, hvis serveringspersonalet gjorde grin med een! Man kunne dog være sikker på at gå mæt fra stedet, og maden smagte glimrende. Det eneste, der ikke var tilladt indendørs hos Dick, var rygning, så vi blev smidt udenfor, da cigarene blev tændt.

FOCUS PÅ HELIKOPTERGRUPPEN

*REGINA*s altoverskyggende problem under såvel DWUPS som de to efterfølgende ugers sejlads var helikoptergruppen. Vanskelighederne med at få denne trods alt vigtige del af skibet til at fungere var så store, at jeg har valgt at berøre emnet i et afsnit for sig!

Luftdepartementet på en CPF består af to komplette helikopterbesætninger og et vedligeholdelsesteam på adskillige teknikere. Blot en uge før DWUPS blev to nyudklækkede piloter og en ung observatør tilkommanderet *REGINA*, og de skulle således ud på deres første sejlads, da "work ups" begyndte. I første omgang bestod problemet i at få helikoptergruppen integreret med skibets øvrige besætning. De to nye piloter var begge kvinder, og da de ikke kendte til messelivet om bord eller var vant til tonen blandt officererne, kom de kun i messen i forbindelse med måltiderne. Canadierne har ikke samme system som i Danmark, hvor helikopterpiloterne i Søværnet er navigatøruddannede og dermed indgår i brovagten om bord. Dette var naturligvis medvirkende til, at piloterne manglede forståelse for livet til søs. Næstkommanderende rettede en del op på dette ved at give alle de unge officerer en orientering om normer og traditioner til søs, men denne briefing fandt først sted efter DWUPS, så indtil da følte de nyttilkomne sig nok noget udenfor.

Senere opstod et andet og langt alvorligere problem for *REGINA*s helikoptergruppe: Materiellets tilstand pga. ælde og slitage. Den canadiske flådes flyvetjeneste har igennem flere år haft et stort behov for udskiftning af deres skibsbaserede helikoptere. Deres eskadriller består af 30 år gamle Sikorsky Sea King - den samme type som flyvevåbnet herhjemme anvender. I slutningen af DWUPS uge 1 blev den ombordværende Sea King "grounded" pga. en teknisk fejl, der ikke umiddelbart kunne udbedres. Flyteknikerne fik rekvireret de nødvendige reservedele under weekendopholdet i Everett, men om tirsdagen i uge 2 var helo'en ikke flyveklar endnu. Det lykkedes at låne en anden Sea King den dag, hvilket var en stor lettelse for helikopterbesætningerne, der forlængst havde fået "kuller" af at være inaktive. Om torsdagen fik man arrangeret, at en helo fra forsyningskibet *PROTECTEUR* skulle være til disposition det meste af dagen. Den landede også planmæssigt på *REGINA* for så at blive meldt ned pga. af en defekt "tale probe". Efter et par timer fik man den i luften, blot for at den måtte lande kort efter med nye tekniske problemer..... *REGINA*s egen Sea King fik man aldrig repareret under DWUPS, så den måtte løftes af skibet med en kran efter ankomst til Esquimalt!

På grund af alle de manglende flyvninger kunne STP-staben som nævnt ikke afslutte DWUPS for helikoptergruppens vedkommende, og inspektionen skulle således fortsætte i de efterfølgende uger. Under de første to dages for-

lægning mod San Diego kunne man ikke få den lånte helo i luften pga. den tætte tåge, så den første flyvning den uge blev først gennemført i forbindelse med SAR'en ud for San Francisco. Paradoksalt nok gav den mission megen rosende omtale for *REGINA* og Sea King'en, der blev genstand for mediernes bevågenhed, da man afleverede den tilskadekomne i land.

Endelig under sejladsen hjem fra det sydlige Californien fik man gennemført en lang række flyvninger, så de nye piloter kunne få noget rutine, og STP-folkene fik tilstrækkeligt grundlag til at vurdere, om helikopterrullen om bord var velfungerende. Bedst som alle troede, at uheldene var hørt op med at forfølge skibet, måtte man i løbet af torsdagen afbryde flyvningerne med ST 35. Endnu et udlån fra en anden enhed blev arrangeret, og jeg var ved at komme med på den sidste tur. Om det var skæbnen eller noget overnaturligt, der forhindrede dette, ved jeg ikke, men i hvert fald gik det galt til sidst. Under indflyvningen til *HURON* (Iroquois-kl destroyer) satte helikopterens ene motor ud, så piloten måtte lave en "crash-landing" på helikopterdækket. Landingen blev så yderlig, at der var risiko for, at helo'en ville tippe bagover, og der var virkelig panik på. Helikopteren blev på dækket, og besætningen kom ud i god behold, men de var tydeligvis rystede ved ankomsten til *REGINA*. Dermed havde Task Group'en to havarerede Sea King's, og det blev nødvendigt at foretage en dobbelt "crane off" ved flyvebasen inden ankomst til Esquimalt.

Ovennævnte beretning lyder måske utrolig, og alle de ombordværende officerer på *REGINA* havde også svært ved at fatte det. Det var dybt frustrerende for piloterne, der følte sig magtesløse og unyttige. I begyndelsen måtte de stå model til mange spydige bemærkninger og vittigheder, men efterhånden som mareridtet udviklede sig, blev de mødt med forståelse. Jeg har ikke noget kendskab til, om Flyvevåbnet herhjemme har de samme problemer med deres Sea King's, men i så fald kunne de canadiske og danske piloter søge fælles psykologhjælp....

AFSLUTNING

Det er efterhånden 5 måneder siden, at jeg kom hjem fra Canada, og oplevelserne har haft god tid til at sætte sig. *HMCS REGINA* er i slutningen af februar afsejlet fra Esquimalt for at deltage i en flådestyrke i Den persiske Golf, hovedsageligt bestående af enheder fra US Navy. Det er min faste overbevisning, at *REGINA*'s deltagelse i denne styrke vil være med til at øge respekten om den canadiske flåde. Inden længe forventer jeg at høre nyt fra skibet om deres bedrifter undervejs.

Denne rapport omhandler blot en del af de oplevelser, jeg fik i Canada, og erfaringerne kan være svære at delagtiggøre andre i. Jeg har lært en masse, og en hel del af dette drager jeg nytte af i min daglige tjeneste på *MØ-*

EN. Ikke mindst på det sproglige område har jeg oplevet en mærkbar forbedring; det falder mig naturligt at føre samtaler på engelsk, og mit ordforråd er blevet større.

Det er mit håb, at min beretning har givet læserne et indtryk af, at der ikke er stor forskel på den canadiske flåde og Søværnet på trods af den fysiske afstand mellem landene. Canadierne er meget gæstfrie, så jeg er sikker på, at de vil være klar til at tage imod andre danske officerer, hvis dette skulle blive aktuelt.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”

MARINENS BIBLIOTEK**Erhvervelser januar/februar 1997****ENCYKLOPÆDIER**

Kalkar, Otto: Ordbog til det ældre Danske Sprog. Bd. I-VI. Kbh. 1976.
forsk.pag. bibl. Ej til udlån.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 6: Erna-fraktur. Kbh. 1996. 630 s. ill. Ej
til udlån.

HISTORIE

Achen, Sven Tito: Heraldikkens femten glæder. Kbh. 1978.
240 s. ill. index.

Arthur, Max: The true Glory. The Royal Navy 1914-1939. London 1996. 292
s. ill. index.

Christensen, Arne Berner: Fra morsenøgle til datanet. Flyve-
våbnets signaltjeneste gennem et halvtårhundrede. Kbh. 1996.
391 s. ill. index.

Christensen, Rolf: Kongelige jubilæums-, minde- og erin-
dringsmedaljer. Mærkedage i Det Glücksborgske Kongehus 1892- 1997.
Næstved 1997. 104 s. ill. bibl.

Forsvarets Fly efter 1945. Værløse 1995. 48 s. ill.

Henningsen, Henning: Sømandens indsamlingsbøsse. Særtryk af: Handels- og
Søfartsmuseets Årbog 1996. Helsingør 1996. 21 s. ill. bibl.

Jørgensen, Bent: 1. Luftflotille Eskadrille 721. 70 års jubilæumsskrift. Værløse
1996. 63 s. ill. bibl.

Konow, Hans: Skibsvåbener til den Kgl. Danske Marine. Særtryk af: Heraldisk
Tidsskrift nr. 4/1961. Kbh. 1961. s. 138-46. ill.

Løvschall, F.: Hærens Ærtemærker. III del Kbh. 1996. 151 s. + 18 s. bilag, ill. index.

Pindborg, J.J.: Gingivitternes hyppighed og årsager belyst ved undersøgelse af 3600 soldater. Særtryk af: Tandlægebladet nr. 8/1946. u.st. 1946. s. 421-38. ill. Rasmussen, Inga F.: Uniformer fra de tidligere Dansk-Vest-indiske øer. En oversigt 1755-1917. Særtryk fra: Våbenhistoriske Aarbøger XXVII/1981. Kbh. 1981. s. 79-102. ill. bibl.

Raun, H.E.: 50 år med fregatten Jylland. Selskabet Fregatten Jyllands Venner 1936-1986. Kbh. 1986. 15 s. ill.

The Russian Navy: 300 Years. Serie: Military Parade, sept./oct. 1996. St. Petersburg 1996. 146 s. ill.

Smith, Chr. & Kurt Balle Jensen: 100 år i maskinen. Kbh. 1997. 71 s. ill. bibl.

KRIGSHISTORIE

Bendert, Harald: U-Boote im Duell. Hamburg 1996. 190 s. ill. kort. index. bibl.

Deane, Anthony N.: Nelson's Favourite. HMS Agamemnon at War 1781-1809. London 1996. 320 s. ill. kort. index. bibl.

Fock, Harald: Flottenchronik. Die an den beiden Weltkriegen beteiligten aktiven Kriegsschiffe und ihr Verbleib. Hamburg 1995. 330 s.

Gibson, Charles D. & E. Kay Gibson: Assault and Logistics. Union Army Coastal and River Operations, 1861-1966. The Army's Navy Series Vol. II. Camden 1995. 655 s. ill. kort. index. bibl.

Layman, R.D.: Naval Aviation in the First World War. Its Impact and Influence. London 1996. 224 s. ill. index. bibl.

Meyer, Jean & Martine Acerra: Segelschiffe im Pulverdampf. Das Ringen um die Seeherrschaft in Europa. Bielefeld 1996. 288 s. ill. index. bibl.

Møller, Jan: 1807 - en by i flammer. Kbh. 1982. 62 s. ill. bibl.

Reintjes, Karl Heinrich: U 524. Das Kriegstagebuch eines

U-Bootes. Melle 1994. 228 s. ill. index. bibl.

Ringholm, Lars: De kom til Dachau. Beretningen om de 361 danskere, der i krigens sidste måneder blev deporteret til den tyske KZ-lejr Dachau. Kbh. 1997. 154 s. ill. bibl.

Roy, Mihir K.: War in the Indian Ocean. New Delhi 1995. 298 s. ill. kort. index. bibl.

Sterner, Doris M.: In and Out of Harm's Way. A History of the Navy Nurse Corps. Seattle 1996. 390 s. ill. bibl.

Ten Years after. The Battle of Jutland or Little Fisher Bank. An account written home in June 1916, by a Midshipman in H.M.S. Barham. Særtryk fra: The Cornhill Magazine, June 1926. London 1926. s. 749-66.

Tute, Warren: The Reluctant Enemies. The last War between Britain and France 1940-42. London 1990. 334 s. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Ballendorf, Dirk A. & Merrill L. Bartlett: Pete Ellis. An Amphibious Warfare Prophet, 1880-1923. Annapolis 1996. 200 s. ill. index. bibl.

Bøje, Ove: Slædespor. Læge i Nordgrønland. Kbh. 1982. 139 s. ill.

Hoffmann, Theodor: Das letzte Kommando. Ein Minister erinnert sich. Herford 1994. 337 s. ill. index.

Lidegaard, Bo: I Kongens navn. Henrik Kauffmann i dansk diplomati 1919-1958. Kbh. 1996. 812 s. ill. index. bibl.

Mikkelsen, H.: Eberstein - Fra Glückstadt til Nyborg. Haarby 1984. 75 s. ill. kort. bibl.

Nielsen, Bent: Forandring og fremsyn. Daugaard-Jensen og systemskiftet i Grønland. Serie: Det grønlandske Selskabs Skr. XXXII. Kbh. 1996. 145 s. ill. index. bibl.

Walle, Heinrich: Die Tragödie des Oberleutnants zur See Oskar Kusch. Serie: Historische Mitteilungen Band 13. Stuttgart 1995. 510 s. ill. bibl.

Wolden-Ræthinge, Anne: En familie og dens Dronning. Kbh. 1996. 223 s. ill.

POLITIK m.v.

Borch, Christian: Europas nye (u)sikkerhed. Serie: Den nye Sikkerhed nr. 6. Kbh. 1996. 23 s. ill.

Fanning, Richard W.: Peace and Disarmament. Naval Rivalry & Arms Control 1922-1933. Lexington 1995. 224 s. ill. index. bibl.

Frederiksen, Birgitte K. (red.): Central- og Østeuropa - en håndbog. Serie: Den nye Sikkerhed nr. 4. Kbh. 1996. 153 s. kort. bibl.

Frederiksen, Birgitte K. (red.): Sikkerhedens aktører 2 - en håndbog. Serie: Den nye Sikkerhed nr. 5. Kbh. 1996. 131 s. ill. kort. bibl.

Grønland under den kolde krig. Dansk og amerikansk sikkerhedspolitik 1945-68. 2 bd. Kbh. 1997. 614 + 473 s. ill. kort. index. bibl.

Hayes, Margaret D. & Gary F. Wheatley (eds.): Interagency and Political-Military Dimensions of Peace Operations: Haiti - A Case Study. Washington 1996. 65 s.

Lashmar, Paul: Spy Flights of the Cold War. Stroud 1996. 244 s. ill. kort. index. bibl.

Peacekeeping 1815 to Today. Proceedings. Serie: Actes, 20-26 August 1995, Quebec No. 21. Qubec 1995. 663 s. bibl.

STRATEGI & TAKTIK

James, Glenn E.: Chaos Theory. The Essentials for Military Applications. Serie: Newport Paper No. 10. Newport 1996. 125 s. ill. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer, Siegfried: Stalin's "Dickschiffe". Serie: Marine-Arsenal Special 4. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Der Z-Plan. Streben zur Weltmachtflotte. Serie: Marine-Arsenal Special 5. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill. bibl.

Faltum, Andrew: The Essex Craft Carriers. Baltimore 1996. 216 s. ill. kort. index. bibl.

Griessmer, Axel: Grosse Kreuzer der Kaiserlichen Marine 1906-1918. Konstruktionen und Entwürfe im Zeichen des Tirpitz-Plans. Bonn 1996. 206 s. ill. + 6 tavler. index. bibl.

Jane's Major Warships 1997, Vol. I. Coulsdon 1997. 782 s. ill. index. Ej til udlån.

Klapdor, Norbert: Der Zerstörer Friedrich Ihn. Bilder und Dokumentation. Hamburg 1996. 196 s. ill. kort. index. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die Linienschiffe der Bayern-Klasse. Serie: Schiffsklassen und Schiffstypen der deutschen Marine Band 7. Bonn 1996. 173 s. ill. kort. index. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die Linienschiffe der Bayern-Klasse. Serie: Vom Original zum Modell. Bonn 1996. 51 s. ill. bibl.

Morison, Samuel L. (ed.): United States Naval Vessels. The Official United States Navy Reference Manual Prepared by the Division of Naval Intelligence 1 September 1945. Atglen 1996. forsk.pag. (ca. 800 s.). ill. index.

O'Connell, Robert L.: Sacred Vessels. The Cult of the Battleship and the Rise of the U.S. Navy. Boulder 1991. 409 s. ill. index. bibl.

Olow, Sverker & Sten Gattberg: Marinens Skonerter. Med Gladan och Falken de första 50 åren. u.st. 1996. 255 s. ill. kort.

Rodgers, Bradley A.: Guardian of the Great Lakes. The U.S. Paddle Frigate Michigan. Ann Arbor 1997. 214 s. ill. kort. index. bibl.

Rössler, Eberhard & Hans-Jochen Emsmann: Ubootklasse 205 - Bundesmarine. Serie: Vom Original zum Modell. Bonn 1996. 88 s. ill.

Scheibert, Horst: Sturmboote deutscher Pioniere 1934-1945. Serie: Waffen-Arsenal S-45. Wölfersheim-Berstadt 1997. 48 s. ill. bibl.

NAVIGATION m.v.

Basic Optics and Optical Instruments. Prepared by Bureau of Naval Personnel. New York 1969. 480 s. ill. index.

Löwenörn, Paul: Oplysende Beretninger for de Søfarende til de Specielle Kaarter over den Norske Kyst. (Faksimileudg.: Første til Syvende Hefte 1791-1803). 2 bd. Kbh. 1975. forsk.pag. 10 plancher + 7 søkort. Ej til udlån.

Marx, Robert F. & Jennifer Marx: The Search for Sunken Treasure. Exploring the World's Great Shipwrecks. Shrewsbury 1993. 192 s. ill. index. bibl.

Sobel, Dava: Longitude. The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time. New York 1995. 184 s. ill. index. bibl.

Topografisk Atlas Færøerne. Atlas over Danmark, serie II, vol. 5. Kbh. 1996. 126 s. ill. kort. index. bibl. Kun Læsesal.

KYSTFORSVAR

Schmeelke, Karl-Heinz & Michael Schmeelke: Deutsche U-Boot- bunker Gestern und Heute. Serie: Waffen-Arsenal Special 15. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill. bibl.

Schmeelke, Karl-Heinz & Michael Schmeelke: Geschütze am Atlantikwall 1942-1945. Serie: Waffen-Arsenal S-29. Friedberg 1993. 48 s. ill. bibl.

GRØNLAND & SØREJSER

Lyng, Hans: Nûk. Hvad der i vore dage huskes fra Godthåbs fortid. u.st. 1978. 134 s. ill.

Mathiassen, Therkel: Grønland gennem tusinde Aar. Kbh. 1941. 169 s. ill. kort. bibl.

Sylvan, O.R.: Korvetten Carlschronas sista resa. Inmönstrad 5/8 1845, förlist i Floridagolfen 30/4 1846. Serie: Aktuellt 1996 Marinmuseum. Karlskrona 1996. 122 s. ill. kort. index. bibl.

PERIODICA

Fiskeriårbogen 1997. 104. årg. Kbh. 1996. 808 s. ill. kort. index. Ej til udlån.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1996. Helsingør 1996. 153 s. ill. bibl.

Jahrbuch der deutschen Marine. Folge 11. Bremen 1975. 149 s. ill. index.

Warship 1996. London 1996. 224 s. ill. index. bibl.

**Fregatten Peder Skram
åbnes i skoleferien
21. juni - 3. august 1997**



**Fregatten Peder Skram på Holmen (Dokøen) åbnes
igen for besøgende i skoleferien.**

Åbningstid: 1200 - 1800.

Mandag lukket.

**Forventes endvidere åbent i efterårsferien
11. - 19. oktober**

**Eventuelle henvendelser kan rettes til:
Fregatten Peder Skrams Venner
c/o Søe-Lieutenant-Selskabet**

01179 KHC 503 000
SØFARTENS BIBLIOTEK
BLEGDAMSVEJ 114
2100 KØBENHAVN Ø

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

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 3 / JUNI 1997
168. ÅRGANG



Udgivet af SØE-LIEUTENANT-SELSKABET • Redaktør: Orlogskaptajn N.C. Wang

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.forsvaret.svn.dk/tfs/

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Korvetten NIELS JUEL
Flådestation Korsør
Sylowsvej
4220 Korsør
Telefon 58 30 85 21
E-mail: ncw@vip.cybercity.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
E-mail: stephen@post7.tele.dk

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433
E-mail: P-J-STAR@post6.tele.dk

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Bevogtningsfartøjet HAVFRUEN paraderer for kongeskibet DANNEBROG i 1989.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

NB! Artikler til Tfs Nr. 4/AUG 1997 bedes indsendt til annonceredaktøren inden 01 SEP 97, da redaktøren er bortrejst indtil 29 OKT 97.



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

**Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing**

**Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration**

uni-safe

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



TM. 31 58 16 15

SAFETY AT SEA

HEMPEL

Kvalitet og service

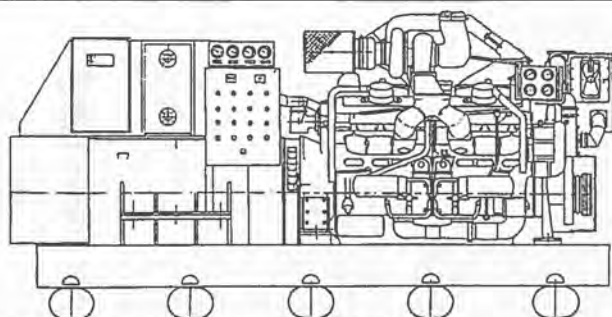
Et godt resultat kræver
et godt produkt,
en god forbehandling
og en korrekt påføring.

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

SR Motorteknik ApS



Generatoranlæg fra 10 kVA til 2000 kVA.

- Leveres til den Maritime sektor og stationære opgaver.
- Specialbyggede anlæg, konstrueret efter opgave og kundekrav.
- Rådgivning, installation, service og reservedele.

Administration og Salg: Søgårdsvej 2, 3080 Tikøb.

Tlf. 42238068, 42248629, Fax 42248633.

Produktion: Industrivej 23, 4683 Rønnede. Tlf. 56711508.



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



INDHOLD

FARVANDSOVERVÅGNINGEN - FØR, NU OG I FREMTIDEN.....	123
Af kommandørkaptajn P. Cortes	
OM SØVÆRNET 1940-49 (DEL II).....	137
Af viceadmiral S. Thstrup	
NORSK VÆRNSFÆLLES STABSKURSUS II.....	149
Af orlogskaptajn M. Wenzell	
NEKROLOG.....	158
BOGANMELDELSE.....	160
BOGANMELDELSE.....	163
MARINENS BIBLIOTEK.....	164

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

Tidsskriftet har bedt kommandørkaptajn P. Cortes give en status for farvandsovervågningen og den seneste udvikling på området samt et bud på perspektiverne for denne aktivitet i de kommende år. Der er tale om et personligt indlæg som forfatteren har skrevet på baggrund af 3 års tjeneste ved Søværnets operative Kommando, senest som chef for Operationsafdelingen.

FARVANDSOVERVÅGNINGEN - FØR, NU OG I FREMTIDEN

Af

kommandørkaptajn Palle Cortes

Udtrykket "Farvandsovervågningen" har for de fleste vel været kendt siden de trådte ind i søværnet, og nok mest som synonym for den kedelige og rutineprægede daglige tilstedeværelse i de danske farvande for at holde øje med enheder fra Sovjetunionen og Warszawa-pagten. Og noget som heldigvis normalt kunne overlades til orlogskuttere, SDC'ere og marinedistrikterne - "Rigtige krigsskibe laver ikke farvandsovervågning". Efter ophøret af den kolde krig finder mange vel tilsvarende, også inden for forsvarrets egne rækker, at farvandsovervågningen med fordel kunne afskaffes eller i hvert fald reduceres væsentligt for derved at spare betydelige ressourcer.

Men "farvandsovervågningen" er i dag væsentligt andet og mere end for blot få år siden, og formålet med denne artikel er at redegøre for udviklingen inden for de seneste år, samt angive nogle mulige udviklingstendenser.

Farvandsovervågning er, som ordet indikerer, grundlæggende en overvågning af farvandene omkring Danmark. Men overvågning er jo ikke et mål i sig selv, det er alene fundamentet for at kunne løse en lang række opgaver af både militær og civil art. Uden et detaljeret "real-time" billede af den maritime situation i vores farvande kan Søværnets operative Kommando (SOK) ikke løse den primære fredstidsopgave i nærområdet, nemlig suverænitetshævdelse, og i givet fald en aktiv håndhævelse af danske interesser og højhedsret. Og under krise eller krig, som direkte eller indirekte berører dansk område, vil et detaljeret billede af situationen være altafgørende for en optimal disponering af

flådens sparsomme ressourcer. Da søværnet således af militære årsager råder over et detaljeret maritimt situationsbillede, har det fra politisk hold gennem årene været naturligt at tildele SOK flere og flere af de civile maritime opgaver, som netop kræver et sådant grundlag for en hensigtsmæssig og økonomisk forsvarlig løsning. Opgaver, der i de fleste andre lande løses enten af en kystvagt, eller et bredt spektrum af myndigheder uden en samlet overordnet koordination. Senest har vi set tilgangen af Istjenesten og de maritime miljøopgaver. Og processen er formentlig ikke slut endnu. Så når vi i dag anvender udtrykket "farvandsovervågningen" menes der væsentligt andet og mere end bare "overvågning af de danske farvande", begrebet omfatter i sin bredeste forstand også alle de opgaver, som de deltagende myndigheder og enheder løser i tilknytning hertil, netop fordi de er til stede.

Det daglige, maritime "real-time" billede skabes grundlæggende af de tre marinedistrikter, som på baggrund af oplysninger fra de tilknyttede kystradarstationer, kyst- og marineudkigsstationer, søværnets enheder på havet samt fra et utal af andre kilder, f.eks. lodser, havnemyndigheder, brovagter, politiet, Told&Skat, strandfogeder, marinehjemmeværn etc., hver skaber et såkaldt "Recognized Maritime Picture" (RMP) inden for deres ansvarsområde. Marinedistrikternes lokale RMP opbygges og vedligeholdes helt- eller halvautomatisk i Royal Danish Navy Command, Control and Information System (RDN CCIS), gennem hvilket det også kontinuerligt tilgår SOK Operationscenter (SOK OPSCENT). Her bliver de tre distrikters lokale billeder fusioneret, tilført yderligere informationer fra allierede og nationale kilder samt filtreret og behandlet. Billedet tilføres også i et vist omfang via Søværnets Forbindelseselement ved Flyvertaktisk Kommando (FTK)/ ICAOC 1 informationer fra flyvevåbnets tilsvarende luftbillede, således resultatet bliver et egentligt regionalt RMP. Foruden at danne grundlag for CH SOK og stabens løbende operative beslutninger, formidles det regionale RMP automatisk tilbage til marinedistrikterne, således at beslutningsgrundlaget er ens. Fra marinedistrikterne sendes billedet også ud på datalink, hvorved alle flådens enheder på land, til søs eller i luften i princippet har det samme billede.

Udvekslingen af de til opbygning og vedligeholdelse af RMP'et nødvendige data og sporinformationer er en løbende proces, som ved hjælp af RDN CCIS sker inden for sekunder. Grundlaget er som nævnt de radarinformationer, som marinedistrikterne modtager fra kystradarstationerne, hvoraf hovedparten er automatiserede og ubemandede. Men et radarekko giver jo i sig selv kun oplysning om tilstedeværelsen af et objekt, samt dets eventuelle bevægelser. Identiteten må etableres på anden vis, enten elektronisk,

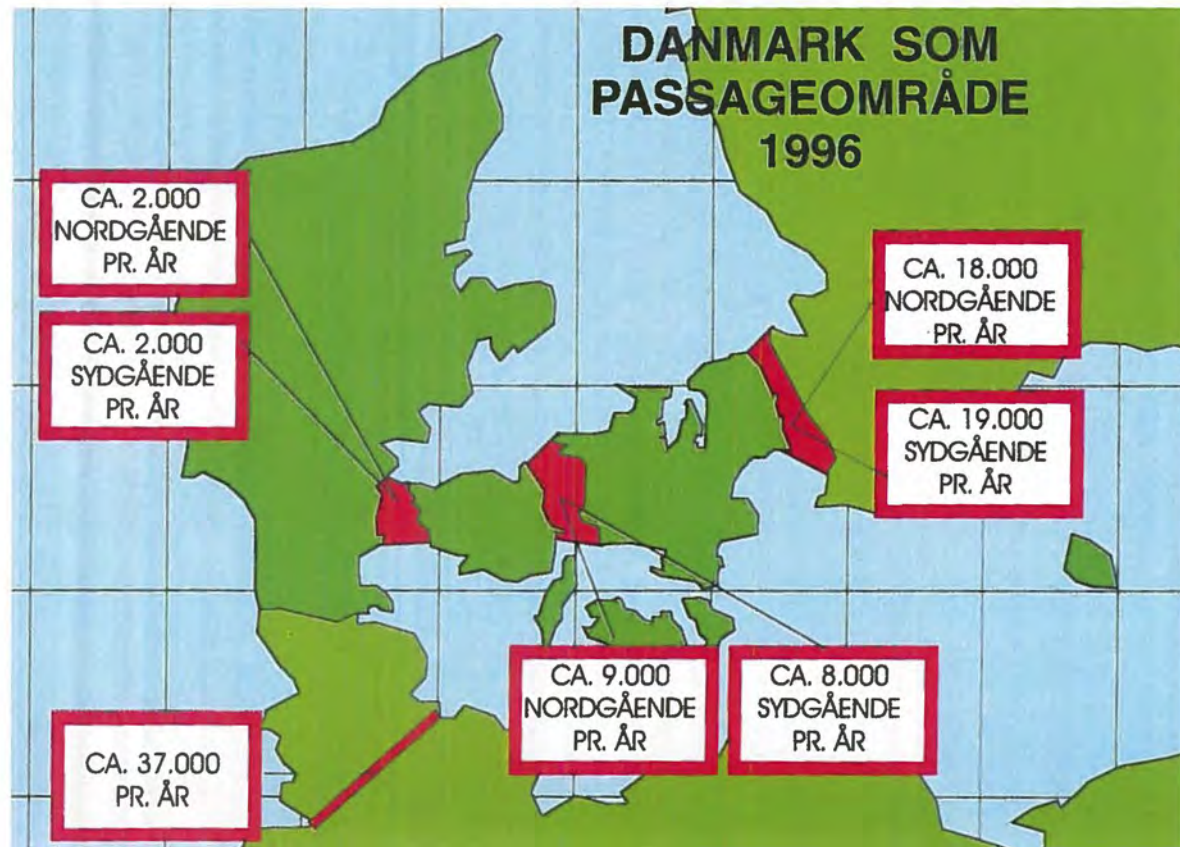


Fig. 1

akustisk eller visuelt. Det er her, marine- og kystudkigsstationerne bidrager på væsentlig vis. Men også de har deres naturlige begrænsninger, bl.a. forårsaget af mørke eller usigtbart vejr. En afgørende forudsætning for opbygning og vedligeholdelse af RMP'et er derfor, at der til stadighed er et antal orlogsskibe på havet, lejlighedsvis suppleret med luftbårne enheder, enten fra Søværnets Flyvetjeneste (SVF) eller flyvevåbnet, som i nært samarbejde med marinedistrikterne og den landbaserede farvandsovervågning kan udføre identifikationsopgaven, samt kompensere for de "radarhuller", som desværre fortsat eksisterer i kystradardækningen.

I "gamle dage" var det kun orlogskutterne og SDC'erne, som direkte indgik i farvandsovervågningen under operativ kontrol (OPCON) af marinedistrikterne, medens flådens øvrige enheder, omend de var pålagt også at rapportere, i praksis kun sporadisk udførte denne opgave. Af både ressourcemæssige og operative årsager har SOK inden for de seneste år måtte ændre filosofi og "modus operandi" på området. Dels tillader de reducerede budgetter og udrustningsniveau (læs antal besætninger/arbejdstid) ikke længere, at der alene til farvandsovervågningen kontinuerligt anvendes 5 - 6 enheder, dels vil dedikeret anvendelse af et antal af de teknologisk set højt sofistikerede STANDARDFLEX-300 enheder alene til farvandsovervågning ikke være hverken motiverende eller "cost-effektive". Desuden har udviklingen i den sikkerhedspolitiske situation medført, at behovet for et højt tilstedeværelsesniveau ikke for nærværende er så udtalt, mens kravet om på situationsbestemt basis med kort varsel at kunne forøge tilstedeværelsesgraden, ikke mindst i relation til de civilrettede opgaver, er steget. Orlogskutterne er fortsat "arbejdshestene" i den søbårne del af farvandsovervågningen, mens til gengæld stort set alle søværnets øvrige enheder på skift deltager i denne, ofte i f.m. anden aktivitet, så som skolesejlad, enhedsuddannelse og samvirketræning. Den skibsbaserede overvågning suppleres også fortsat med helikoptere fra SVF eller flyvevåbnets recognosceringsfly.

Og SOK har med tilfredshed konstateret, at der ikke har været tale om en kvalitetsmæssig forringelse, måske snarere tværtimod. Men omvendt er "smertegrænsen" også nået, for de i farvandsovervågningen deltagende enheder løser jo i stadigt stigende grad en lang række andre opgaver af militær og civil karakter udover at bidrage direkte til billedopbygningen og løsningen af de primære opgaver. Foruden at enhederne indgår i søredningsberedskabet er der her tale om deltagelse i, eller assistance til, flådens normale øvelsesvirksomhed, demonstrations- og VIP-sejladser, deltagelse i miljøovervågningen, udøvelse af den til søværnet tillagte politimyndighed til søs, indsats

mod grænseoverskridende kriminalitet til søs, enten selvstændigt eller i nært samarbejde med politiet og Told&Skat, "showing the flag" i danske provins-havne, assistance til marinehjemmeværnets øvelser, periodevis forstærkning af afvisningsberedskabet ved VTS-systemerne og meget, meget andet. Jeg skal ikke trætte læserne med en detaljeret gennemgang af alle de mangfoldige opgaver, som løses af eller i tilknytning til farvandsovervågningen, men istedet for i den resterende del af artiklen koncentrere mig om nogle af de mere omfattende og ressourcetrækvende, samt give mit bud på, hvordan den frem-tidige udvikling vil tegne sig.

Som nævnt i begyndelsen af denne artikel har farvandsovervågningen ændret karakter de seneste år, og dermed er prioriteringen for selve overvågningen også ændret. Tidligere var det primære mål for farvandsovervågningen et detaljeret billede af alle sovjetiske samt WAPA orlogs- og statsskibes bevægelser i dansk nærområde, dels ud fra et suverænitetsmæssigt sigte, dels for at indhente efterretninger og sidst men ikke mindst for at kunne give det længst mulige varsel. Af samme årsag var handels- og fiskeskibe fra samme nationer også tildelt særlig opmærksomhed, idet afvigelser fra normalbilledet kunne give tidlige indikationer om en trussel mod Danmark eller NATO. F.eks. måtte man formode, at en samling i Østersøen af handelsskibe egnet til landgangsoperationer formentlig ikke havde kommer-cielle formål. Ligeledes kunne oplysninger om last og destination være af af-gørende betydning for det storpolitiske skakspil, som det bl.a. var tilfældet, da den danske farvandsovervågning som de første kunne rapportere, at de sovjetiske handelsskibe lastet med missiler til Cuba var vendt om.

I dag er alle typer af skibe, uanset nationalitet, i princippet tillagt stort set samme prioritet. Naturligvis har fremmede orlogs- og statsskibe fortsat en særlig interesse under passage af de danske farvande i relation til den Kgl. Ad-gangsanordning, og selvfølgelig kan sådanne gives speciel opmærksomhed ud fra et efterretningsmæssigt synspunkt, f.eks. når der er tale om enheder, der eksporteres til lande i sikkerhedsmæssigt belastede områder af verden. Men generelt set har alle skibe, herunder også handelsskibe, fiskeskibe og lystfar-tøjer farvandsovervågningens interesse, fordi de alle kan blive involveret i en nødsituation, alle udgør en potentiel risiko for miljøet og de faste forbindelser mellem landsdelene samt fordi de alle kan være involveret i en eller anden form for grænseoverskridende kriminalitet, fra simple brud på danske toldregler til narkotika- eller menneskesmugling. Hertil kommer overvågning af skibstrafikken i relation til en lang række regler og forordninger så som ulovlig ral- og sandsugning, brud på søvejsregler eller trafiksepareringer, ulov-

lig optagning af souvenirs fra vrag etc., hvor søværnets engagement direkte eller indirekte udspringer af den tillagte politimyndighed til søs.

De danske farvande er nogle af de mest trafikkerede i verden (se fig. 1), og det er derfor selvfølgelig ikke muligt detaljeret at observere hvert eneste skib eller fartøj under hele dets passage af dansk område. Overvågningen må derfor differentieres på en sådan måde, at der er størst mulig sandsynlighed for at konstatere krænkelse af suveræniteten, andre ulovligheder samt ulykker og uheld. Det er bl.a. i den forbindelse at RDN CCIS er et uvurderligt værktøj. I princippet bliver et hvilket som helst skib detekteret, lokaliseret og identificeret under indpassage ved Skagen eller Bornholm/Møen, hvorefter det automatisk bliver fulgt indtil det igen udpasserer eller ankommer til dansk havn. Den sejlede del af farvandsovervågningen kan derfor koncentrere sig om de spor, som på baggrund af RMP'et ikke opfører sig "normalt", skibe som SOK på anden vis har fået mistanke til, eller områder, hvor det erfarings- eller efterretningsmæssigt vides, at sandsynligheden for ulovligheder eller ulykker er størst. Dette kan virke som skøn teori, men er reelt filosofien bag farvandsovervågningen anno 1997. Imidlertid må det erkendes, at den landbaserede farvandsovervågning ikke på alle områder har de praktiske muligheder for at følge et spor fra ind- til udpassage, dels fordi der er enkelte "huller" i radardækningen, dels fordi kystudkigsstationerne i for stor udstrækning i dag er baseret alene på det menneskelige øje. De sejlede enheder må derfor i al for stor udstrækning anvendes til identifikation og ikke mindst gen-identifikation, når et spor har været uden for radardækning i bare nogle få minutter. Hertil kommer, at det fra de automatiske kystradarstationer leverede billede hidtil kun i begrænset omfang har leveret den ønskede sporkvalitet, bl.a. fordi selve radaren er optimeret mod luftspor. Men på alle områder er der lys forude i f.m. den igangværende modernisering af RDN CCIS. Inden der i detaljer bliver redegjort herfor, er det dog på sin plads at se lidt på nogen af de større og ressourcekrævende opgavekomplekser.

På baggrund af en rapport udarbejdet af en arbejdsgruppe nedsat af Miljø- og Energiministeriet samt Forsvarsministeriet blev det i 1995 politisk besluttet at iværksætte en trinvis delegering af de maritime miljøopgaver til forsvaret. Første skridt var overførslen af miljøskibene til søværnet pr. 1 januar 1996, samt søværnets overtagelse af ansvaret for opretholdelsen af det pålagte foreningsbekæmpelsesberedskab. Skibene havde altid været bemannet med personel fra søværnet, men fra nævnte dato indgår de i flådens tal og fører orlogsflag, ligesom al vedligeholdelse af skibe og materiel til foreningsbekæmpelse nu påhviler Søværnets Materielkommando. Overtagelsen har på

DANSK EKSKLUSIV ØKONOMISK ZONE (EEZ)



Fig. 2

dette område absolut ikke været problemfri, idet skibene tidligere, ligesom isbryderne, havde været klasset som civile statsskibe, og af den grund var underlagt Søfartsstyrelsens regler med hensyn til bemanning, uddannelse og udrustning. Der er derfor igangsat en udskiftning af materiel til søværnets standard, men det er en både langvarig og bekostelig proces, som yderligere kompliceres af, at skibenes formelle status endnu ikke er endelig afklaret.

Næste trin i delegationsprocessen fandt sted 1 juli samme år, hvor ansvaret for forureningsbekæmpelsen til søs blev overført til SOK. Dette skete samtidig med, at Danmark etablerede en Eksklusiv Økonomisk Zone (EEZ), hvis grænser nøje svarer til de tidligere fiskeri- og sokkelgrænser (se fig. 2). Etableringen af en EEZ har således reelt kun betydet ændringer i relation til havmiljøaspektet, hvor Danmark har fået både rettigheder og forpligtigelser. Samtidig med overførslen af ansvaret for den maritime forureningsbekæmpelse fik SOK tilført to normer/ årsværk, som er inplaceret i Operationssektionen. Ansvaret for den maritime miljøovervågning er derimod principielt endnu ikke overført fra Miljøstyrelsen, idet dette skridt afhænger af finansieringen af en flybaseret overvågning i forsvarets regi, in casu flyvevåbnet. Såvidt det vides er forhandlingerne dog ved at være afsluttet, og det må derfor forventes, at denne opgave også overføres inden for en overskuelig tidshorizont. Siden oprettelsen af det danske maritime beredskab under Miljøstyrelsen tilbage i 60'erne har SOK dog i praksis været det koordinerende led i miljøovervågningen, idet alle meldinger og observationer om havforurening indledningsvis tilgår SOK OPSCENTER. Indtil 1 juli 1996 viderefremmede SOK umiddelbart sådanne meldinger til Miljøstyrelsens Vagthavende, men efter denne dato er nævnte funktion nedlagt, og observationer om havforurening kan derfor i princippet kun videregives til Miljøstyrelsen inden for normal arbejdstid. Denne kan herefter undersøge observationen bl.a. under anvendelse af det private fly, som man har en lejeaftale med, og derefter anmode SOK om at iværksætte en egentlig bekæmpelse.

Af hensyn til miljøet og offentligheden har SOK dog i praksis påtaget sig størstedelen af ansvaret for den maritime miljøovervågning. Når der modtages melding om en havforurening, vurderer Vagthavende Officer i SOK situationen ud fra detaljerne i observationen, og iværksætter herefter eventuelt en yderligere undersøgelse af observationen gennem anvendelse af enhederne i farvandsovervågningen, forsvarets fly og helikoptere eller øvrige statsskibe. Desuden kan der rekvireres assistance fra det fly, som Miljøstyrelsen har kontrakt med. På baggrund af denne nærmere undersøgelse iværksættes eventuelt en egentlig forureningsbekæmpelsesaktion under anvendelse af miljø-

skibene, og med assistance fra farvandsovervågnings enheder samt marinehjemmeværnets fartøjer. Mange observerede olieforureninger viser sig dog hurtigt ikke at være bekæmpbare, fordi de fordamper inden en bekæmpelsesaktion kan iværksættes.

Omend det ikke var en del af den føromtalt miljørapport, bør etableringen af det såkaldte EU-meldesystem også nævnes her. På baggrund af et EU-Direktiv fra 1994 om meldepligt for skibe med særlig (læs farlig eller forurenende) last på vej til eller fra havne i fællesskabet, blev det i slutningen af 1996 vedtaget at oprette et computer-baseret system i SOK regi. Under udnyttelse af den ekspertise, som var samlet i forbindelse med moderniseringen af RDN CCIS lykkedes det på kun tre måneder at designe og udvikle et sådant system, der kunne tages i operativt brug 1 marts 1997. I korte træk går systemet ud på, at skibe med sådan "særlig" last, eller disses redere og agenter, på telefax til SOK indberetter alle detaljer vedrørende deres last og rute/bevægelser inden for dansk EEZ. Oplysningerne bliver automatisk registreret og lagret i EU-meldesystemet, ligesom der sker en grafisk præsentation af skibet og dets bevægelser. Oplysningerne kan sammenholdes med de informationer, som SOK i øvrigt er i besiddelse af, enten i RDN CCIS eller f.eks. SHIPPOS-systemet, som SOK også administrere. EU-meldesystemet er indledningsvis et "stand-alone" system, men i takt med moderniseringen af RDN CCIS vil det blive fuldt integreret i dette, således at denne korrelering af oplysninger kan ske automatisk. SOK skal også være i stand til at udveksle informationerne med tilsvarende myndigheder i de andre EU-lande, men da der ikke er etableret noget fælles system, eller fælles standarder, har de forskellige lande hver i sær etableret deres egne systemer, der ikke umiddelbart kan udveksle informationer og data ad elektronisk vej, bortset fra via telefax. Der har fra en del lande været vist stor interesse for det danske system. Ideen bag og formålet med EU-Direktivet er imidlertid godt nok, idet det giver de kompetente myndigheder et detaljeret overblik over, hvad der på et givet tidspunkt eksisterer af potentielle miljøkatastrofer inden for ansvarsområdet. I Danmark er placeringen af systemet i SOK i særlig grad fordelagtigt, idet oplysningerne foruden at have relevans for de maritime miljøopgaver også har stor betydning for SOK løsning af de øvrige civile opgaver, herunder ikke mindst ansvaret for søredningstjenesten.

Et andet område, som har været i markant vækst siden murens fald, er indsatsen mod grænseoverskridende kriminalitet til søs, herunder illegal indvandring. Søværnet blev for alvor opmærksom på problemet i forbindelse med det postyr, som fulgte i kølvandet på den første illegale landsætning af

asylsøgere i Køge Bugt for nogle år siden. Problemet har haft stor politisk og offentlig interesse, og søværnet har siden anvendt store ressourcer på at forhindre lignende situationer. Omend det ikke helt har kunne forhindres, må indsatsen dog siges at have båret frugt. Et af problemerne er imidlertid, at søværnet jo ikke umiddelbart har hjemmel til at gribe ind over for mistænkelige skibe på åbent hav, og er der først sket en udsætning af sådanne mennesker i flåder eller lignende må den første indsats nødvendigvis koncentreres om at redde disse, i praksis nødstedte, personer, og først i anden række kan man begynde at lede efter synderen. Med Danmarks udstrakte kystlinje og arealmæssigt store farvandsområde er det næsten umuligt at forhindre sådan illegal ilandsætning gennem patruljering, dertil ville ressourceforbruget være for stort. Det er derfor vigtigt med de bedst mulige efterretninger, således at ressourcerne kan anvendes målrettet. Bl.a. af denne årsag er søværnet gået ind i et tæt samarbejde med politiet og Told&Skat, samt i international regi specielt med landene omkring Østersøen. På Bornholm er dette samarbejde på forsøgsbasis gjort endnu tættere gennem det såkaldte "Projekt Bornholm", hvor de tre myndigheder stort set kontinuerligt arbejder sammen og deres repræsentanter fysisk er samplaceret, hvilket er særdeles befordrende for hurtig udveksling af informationer.

Det tætte samarbejde mellem søværnet, politiet og Told& Skat er ikke kun begrænset til indsatsen mod illegal indvandring ad søvejen, men er også udstrakt til andre former for alvorlig grænseoverskridende kriminalitet til søs, så som narkotikasmugling. Af naturlige årsager kan der ikke gås i detaljer med, hvordan dette samarbejde i praksis udføres. Det er jo dog ingen hemmelighed, at adskillige af søværnets myndigheder sammen med enheder fra andre dele af forsvaret i en lang årrække har assisteret politiet inden for "anti- terrorberedskabet". Dette samarbejde er de senere år blev udviklet, styrket og udstrakt til også at omfatte indsats mod andre former for grov kriminalitet. Søværnet bruger i dag ikke ubetydelige ressourcer på sådanne opgaver, hvoraf nogle har haft stor opmærksomhed i medierne, f.eks. HELA- sagen. Ressourcerne anvendes også i præventive operationer, så som skærpet overvågning af visse farvandsområder. Senest blev dette set i "anti-terror" regi under præsident Bill Clintons besøg i Danmark. Men også i dagligdagen deltager søværnet rutinemæssigt med farvandsovervågningen, hvor det noget firkantet kan siges, at søværnet udøver den tillagte politimyndighed i form af "ordens- og færdselspolitimæssige" opgaver, mens politiet og Told&Skat foretager kriminalpolitimæssig efterforskning, hvor søværnet så assisterer i selve udførelsen af de resulterende aktioner.

Forventningerne til søværnets professionelle løsning af et udvidet og stadigt mere kompliceret opgavespektrum er fortsat stigende fra både politikere, offentlighed og medierne. Som nævnt tidligere er en afgørende forudsætning, at SOK råder over et detaljeret øjebliksbillede af situationen i de danske farvande. Det nuværende RDN CCIS blev taget i operativ brug i 1986, men anvender teknologi fra slutningen af 70'erne, så omend det i stor udstrækning stadigvæk lever op til de operative krav og behov, er det teknologisk forældet og udgifterne til vedligeholdelse af både hardware og software har de seneste år været i voldsom stigning. Det blev derfor for nogle år siden besluttet at iværksætte en modernisering af RDN CCIS. Denne blev påbegyndt i 1995 og forventes tilendebragt i år 2000. Moderniseringen foregår som en evolutionær proces efter princippet "buy a little - try a little, buy some more - try some more". I størst mulig udstrækning anvendes kommercielle produkter, både hvad angår hardware og software, og det hele "limes" sammen til et såkaldt "open-architecture" system gennem et program, der udvikles af projektgruppen selv. Når systemet til sin tid står færdigt, vil den operative konfiguration og funktionalitet stort set være uændret i RDN CCIS, men systemets kapacitet vil være væsentligt forøget på alle områder. Desuden vil den elektroniske integration med andre tilsvarende allierede og NATO CCIS-systemer være forbedret, og alle de mange forskellige "stand-alone" systemer, der siden 1986 er kommet til, ikke mindst i relation til de civile maritime opgaver, vil være fuldt integreret.

I tilknytningen til moderniseringen af selve RDN CCIS sker der gennem anvendelse af moderne teknologi en væsentlig forbedring af de radarbilleder, som leveres fra eksisterende kystradarstationer. Desuden er det hensigten at automatisere de få bemandede kystradarstationer ved udskiftning af selve radaren til en moderne kommerciel type, som i øvrigt også tænkes anvendt til at "lukke" de fornævnte huller i dækningen. Desuden etableres der elektro-optiske sensorer ved alle de bemandede kystudkigsstationer, således at identifikationsmulighederne bliver væsentligt forbedret, også i mørke og usigtbart vejr. Foruden at den enkelte kystudkig kan se billedet fra disse sensorer, vil de kunne fjernbetjenes og monitoreres fra marinedistrikternes operationsrum. Så når moderniseringsprojektet er afsluttet vil farvandsovervågningen råde over det perfekte værktøj til at skabe og vedligeholde det nødvendige detaljerede øjebliksbillede over de danske farvande. Det moderniserede RDN CCIS vil selvfølgelig også indeholde forbedrede muligheder for planlægning, styring og kontrol i relation til hele opgavespektret. Skulle EU om nogle år vælge at iværksætte et EU-dækkende VTS-agtigt system, er det moderniserede RDN CCIS også forberedt til at løfte den opgave for det danske område.

Indførelsen af moderne computer- og informatikteknologi giver for første gang siden etableringen af RDN CCIS mulighed for at udspare personel i den ellers relativt personeltunge operative landstruktur. SOK har derfor iværksat en driftseffektivisering af marinedistriktorganisationen, som foruden førnævnte automatisering af de bemandede kystradarstationer omfatter en rationalisering med hensyn til marinedistrikternes operationsrum, samt ikke mindst Søværnets Forbindelseselement ved FTK/ICAOC 1 i Karup. Det resulterende personelprovenu skal primært anvendes til at bringe bemanningen inden for STANDARDFLEX 300 projektet tilbage til det oprindelig planlagte, samt i muligt omfang andre nødlidende områder i flåden.

Hvad vil fremtiden så bringe med hensyn til farvandsovervågningen i sin bredeste forstand. Omend der sikkert fortsat fra mange hold vil være et ønske om at reducere ressourceforbruget på dette område, tror jeg personligt ikke på, at det er en realistisk eller hensigtsmæssig udvikling. Tværtimod vil kravene til, at Danmark har en kompetent maritim myndighed, som besidder et detaljeret situationsbillede og professionelt kan løse alle opgaver til søs, det være sig militære men ikke mindst civile, vil stige i årene fremover. På miljøområdet vil der være et krav om, at forurening af havet hurtigt kan konstateres, bekæmpelse iværksættes og synderen identificeres og stilles til ansvar, og eventuelt med magt bringes til dansk hav for retsforfølgelse. Og dette inden for hele den danske EEZ. Foruden at kræve næsten daglig flyovervågning vil der derfor være behov for fortsat tilstedeværelse af søværnets enheder, som er de eneste, der har mulighed for at udøve en sådan myndighed. Og i f.eks. Skagerrak og Nordsøen vil der være behov for forøget tilstedeværelse under alle vejrforhold.

Behovet for forøget tilstedeværelse i Skagerrak og Nordsøen skal også ses i lyset af den forventelige udvidelse af de danske territorialgrænser til 12 sømil. Men foruden tilstedeværelse vil der også være behov for overvågning i det nye søterritorie, hvilket på vestkysten vil betyde etablering af et antal nye kystradarstationer. Til dette påtænkes anvendt kommercielle radartyper, der integreres i RDN CCIS som automatiske kystradarstationer på linie med de eksisterende. Specielt tilstedeværelse vil være ressourcekrævende, og det er formentlig utopi at tro, at søværnet i større tal får tilført ekstra skibe og besætninger. For at løse opgaven, også inden for Skagen, er det derfor overordentlig vigtigt, at der skabes mulighed for at udnytte den synergieffekt, som var forudsat ved overførslen af miljøskibene og isbryderne. Dette forudsætter dog, at skibenes status som egentlige orlogsskibe i flådens tal bliver endelig

afklaret, således at de kan bemandes, udrustes og indrettes i overensstemmelse med det, der er nødvendig for deltagelse i farvandsovervågningen i fredstid, herunder myndighedsudøvelse. Det vil i den forbindelse bl.a. være påkrævet at udruste dem med tidssvarende kommunikationsudstyr og taktiske datasystemer, inklusiv datalink, således de kan integreres fuldt ud i farvandsovervågningen.

Omend den illegale indvandring ad søvejen synes standset gennem den målrettede indsats fra alle involverede myndigheder, samt ikke mindst en positiv vilje til samarbejde fra både Polen og de baltiske lande, må det forventes, at andre former for grænseoverskridende kriminalitet ikke helt så let lader sig stoppe, dertil er den økonomiske gevinst for bagmændene al for stor. Samarbejdet mellem søværnet, politiet og Told&Skat må derfor fortsat udbygges og styrkes, f.eks. ved at udbrede "Projekt Bornholm" til at dække hele landet, eventuelt baseret på regionalt samarbejde med en landsdækkende overordnet koordinering. Ligeledes er det vigtigt, at det internationale samarbejde på dette område bliver styrket, ikke mindst på det efterforskningsmæssige område, hvilket primært vil være en opgave for de politiet og Told&Skat. Men også på flådesiden går tendensen mod øget samarbejde. Hvor de fleste andre flåder inden den kolde krigs ophør ikke havde noget ønske om at beskæftige sig med civile maritime opgaver, er holdningerne rundt omkring ved at ændre sig markant. Det ses f.eks. i det Karibiske område, hvor flådefartøjer fra USA, England og Holland konstant er indsat mod narkotikasmugling, og hvor også STANAVFORLANT har været anvendt i overvågningsøjemed. På de seneste års møder mellem de europæiske flådechefer har dette emne også konsekvent været på dagsordenen. Og i nationalt regi synes der at være tanker om, at søværnet skal overtage Told&Skat's opgaver til søs under en eller anden form, som det dog må håbes ikke kommer til at betyde, at farvandsovervågningen skal til at kontrollere om en lystsejler har et par flasker spiritus for meget med hjem fra Tyskland!

Hvorvidt der i de kommende år vil ske en yderligere overførsel af yderligere civile maritime opgaver til søværnet er svært at forudsige. I forbindelse med drøftelserne omkring det nuværende forsvarsforlig var der efter sigende tanker om noget sådant fra visse kredse, og der er nok ingen tvivl om, at specielt Finansministeriet vil være opmærksom på muligheden, såfremt det vil kunne betyde samlede besparelser inden for staten. Søværnets holdning må grundlæggende være den, at vi ikke selv skal gå på "strandhugst", men på den anden side heller ikke være afvisende over for at tage nye udfordringer op. En forudsætning må dog være, at sådanne opgaver kun overføres, såfremt det

med sikkerhed kan påvises, at søværnet vil kunne løse dem bedre og/eller billigere end andre statslige myndigheder, og uden samtidig at "udhule" søværnets egne budgetter, som det ud fra en personlig opfattelse nok desværre i en vis grad vil vise sig at være tilfældet i forbindelse med overtagelsen af Is-tjenesten og de maritime miljøopgaver. Og får søværnet tilført nye opgaver, må der samtidig gives mulighed for at udnytte den synergi-effekt, der skabes, til fordel for søværnets og farvandsovervågningens samlede virke.

Nedenfor bringes anden og sidste del af den historiske skildring af søværnet i perioden 1940 - 1949.

OM SØVÆRNET 1940 - 49 (DEL II)

Af

viceadmiral S. Thostrup

AKTIVITETERNE

Med det genovertagne kuttermateriel og de lånte civile motorfartøjer kunne der ret hurtigt etableres en kystbevogtningstjeneste under marinedistrikterne rettet mod illegal søværts aktivitet, fortrinsvis personel- og materieltransport.

De krigsførende parters omfattende brug af minevåbnet havde i krigsårene medført minesprængning af mere end 500 skibe i danske farvande, og i disse fandtes stadig et stort antal aktive miner. Fra engelsk side drejede det sig om offensive nedkastninger fra luften af bundminer med magnetisk eller akustisk tændsystem og fra tysk side om defensiv udlægning af omfattende felter af forankrede miner i Skagerrak og af forstrandsminer langs kysterne såvel som af netspærringer med sprængbøjer. Denne minefare nødvendiggjorde som nævnt en hurtig genoptagelse og udvidelse af dansk minestrygning og minørtjeneste, som allerede med 5350 uskadeliggjorte miner i perioden 1/9 1939 til 29/8 1943 havde vist sin effektivitet. Genoprettelse af minørhold, nu under marinedistrikterne, samt klargøring ved orlogsværftet af til rådighed værende fartøjsmateriel fik derfor høj prioritet.

I begyndelsen af juni 1945 blev der under Kystflåden oprettet en minestrygningstjeneste, der omfattede minestrygningen i danske farvande og uddannelse af det til minestrygning bestemte personel samt tilsyn med og almindelig vedligeholdelse af det til minestrygningstjenesten afgivne materiel. Som chef for minestrygningstjenesten ansattes kommandørkaptajn E.M. Dahl, der med sin stab fik kontor i bygningen "Vesterport" side om side med den engelske "Flag Officer Denmark"s hovedkvarter.

Minestrygningen, som især var rettet mod magnetiske og akustiske miner, skulle omfatte kontrolstrygning og efterhånden udvidelse af det eksisterende rutenet, medens rydning af minefelter af tysk oprindelse blev pålagt dertil udrustede, tysk

bemandede enheder, som opererede først under engelsk siden under dansk kontrol. For minørtjenestens vedkommende gik indsatsen ud på uskadeliggørelse af drivende og ilanddrevene miner samt af sprængfarlige genstande, som var fanget i fiskegrej, og i mange tilfælde også af forstrandsminer. Der blev travlhed fra starten, og i tiden 5/5 til 30/9 1945 uskadeliggjordes 1150 miner.

Den 11. juni oprettedes det første af en række minestrygningskursus for søofficerer, og i løbet af samme og følgende måned hejstes kommando i klargjorte minestrygere samt den 31. juli også i inspektionsskibet BESKYTTEREN som stationsskib for minestrygningstjenesten. Skibet anvendtes et par år i denne rolle med liggeplads i Kalundborg, og det flyttedes siden til Holmen, hvor det tjente som logiskib for motortorpedobåde. Den 1. august 1945 formeredes 1. minestrygerflotille bestående af 3 SØLØVEN-klasse, 5 MS-klasse og 3 MSK-klasse minestrygere. Desuden blev en del patruljekuttere udrustet som minestrygere, medens andre anvendtes som bøjefartøjer.

Da de 7 engelske minestrygere (ME-både) udlåntes til Søværnet, blev de den 7. august formeret i 2. minestrygerflotille. Som før nævnt tilgik yderligere 3 ME-både i årets løb, men i januar 1946 strandede et af fartøjerne og blev vrag. Flotillen virkede i dansk tjeneste til november 1948, hvorefter de 9 fartøjer blev tilbageleveret. Af de tidligere tyske minestrygere (MR-både) som Søværnet havde overtaget, blev 9 enheder formeret i 3. minestrygerflotille i september 1945, og yderligere 9 enheder i 4. minestrygerflotille i maj 1946.

Det samlede antal minestrygere til rådighed nåede - foruden patruljekuttere, men inklusive 3 nybyggede lægtvandsminestrygere (ML-både) - op på 49 enheder, hvoraf godt 40 holdtes udrustet, men med tilbageleveringen af ME-bådene og udrangering af 6 udslidte MR-både faldt styrketallet til 34 med ca. 30 udrustet i de følgende år.

Minestrygningsoperationerne og minørholdenes virksomhed blev gennem et internationalt minestrygningsråd i London koordineret med tilsvarende aktiviteter i nabolandenes farvandsområder, og den både personelt og materielt ganske store indsats lagde beslag på en del af Søværnets ressourcer. Da chefen for Søværnskommandoen endvidere lagde vægt på at få markeret en genoptagelse af Søværnets virke i Grønland og at få normal personeluddannelse i gang igen, var det i de første år efter krigen kun begrænsede styrker, som kunne afgives til beredskabsuddannelse.

I sommeren 1945 blev opmålingsskibet HEJMDAL og det fra Grønlands Styrelse lånte skib GODTHÅB sendt på togt i henholdsvis vest- og østgrønlandske farvande som inspektionsskibe. Samme rolle fik HEJMDAL i 1946, da også kutteren MAAGEN og TERNEN toges i brug, og disse enheder blev nu underlagt en nyoprettet Grønlands Marinekommando på Marinestation Godthaab, der tidligere kun var bemanded om sommeren. I 1947 og nærmest følgende år indsatte HEJMDAL og TERNEN i søopmåling i de vestgrønlandske farvande, og

herunder blev den udenskærs opmålingsintensitet forøget ved ibrugtagning af et flytbart radiostedbestemmelsessystem (Decca). Efter overtagelse og klargøring i 1948 indsattes VITUS BERING som inspektionskib og stationsskib ved Grønland, og kutterstyrken forøgedes med patruljekutteren ALKEN (tidl. PI). Som følge af, at ALKEN i oktober 1948 sporløst forsvandt under besejling af Sydøstgrønlands kyst, og af, at VITUS BERING måtte udrangeres efter kun et togt, blev den planlagte og påbegyndte genopbygning af Søværnets virksomhed i grønlandske farvande afbrudt for en længere periode.

I Nordsøen og ved Færøerne kunne fiskeriinspektionstjenesten genoptages i 1946 efter erhvervelse af inspektionsskibet THETIS. I et par år varetog Søværnet også bemanning og drift af den af englænderne anlagte Loran-station på Suderø, indtil denne opgave blev overtaget af Fyr- og Vagervæsenet.

Allerede den 23. maj 1945 oprettedes en eksercerskole for mathelever på Holmen, og efter Søværnets overtagelse af Arresødallejren medio juli samme år startede den første eksercerskole for værnepligtige til flåden her den 1. august. Arresødallejren blev herefter permanent grundskole for værnepligtige med normalt fire indkaldelser årligt. Kystdefensionen oprettede sin første eksercerskole for værnepligtige den 7. august 1945 på Middelgrundsfortet, ligesom der på Dragørfortet holdtes eksercerskole for konstabelelever.

Kadetkorpsets medlemmer, der havde været til tjeneste i modstandsstyrkerne eller ved Den danske Brigade, kom kortvarigt til at gå til hånde ved andre myndigheder, hvorefter de ældre kadetter blev udkommanderet til praktisk befalingsmandstjeneste på eksercerskoler og i minestrygere, medens de yngre kadetter fra slutningen af august 1945 sendtes på øvelsestogt med mineskibet LINDORMEN. Fra den 14. august og til 10. oktober afholdtes desuden en eksercer- og sejladsskole for nyantagne kadetlærlinge på Flakfortet, og medio oktober blev hele kadetkorpset og lærlingene udkommanderet på øvelsestogt med "Skolegruppen for Kadetter", der blev formeret af LINDORMEN samt opmålingsskibene HEJMDAL og FREJA med orlogskaptajn J.H.J. Jegstrup som chef. Dette togt sluttede medio december, og den 7. januar 1946 blev Søofficersskolen efter en langvarig istandsættelse højtideligt genåbnet med kommandør C. Westermann som chef. Derefter gled kadetuddannelsen ind i de vante rammer med teoretisk uddannelse i vinterperioden og skoletogt om sommeren. Som skoleskib blev den nyerhvervede fregat HOLGER DANSKE taget i anvendelse i 1946 med første togt bl.a. til USA med besøg i New York og Annapolis.

Med henblik på at hente inspiration til eventuelle justeringer af uddannelsesplanerne for kadetter foretog chefen for Søofficersskolen - nu kommandør K.K. v. Lowzow - ledsaget af to skoleofficerer en studierejse i foråret 1947 til den svenske og den norske søkrigsskole. På denne rejse blev der truffet aftale

om, at de tre søværns kadetskibe årligt skulle mødes på skift i et af de tre lande til afholdelse af kadetstævner omfattende konkurrencer i idræt, pistolskydning og sejlads samt kammeratligt samvær og kulturelle arrangementer. Første kadetstævne afholdtes allerede i 1948 i Lysekil i Sverige.

Den anden af de nyanskaffede fregatter NIELS EBBESEN blev ligeledes udrustet i 1946 og lagde ud på skoletogt for mathelever. De to skibe anvendtes derefter fortrinsvis som skoleskibe, men som følge af manglen på inspektionsskibe fik de lejlighedsvis besejling af grønlandske og færøske farvande indpasset i deres sejlplaner for der at vise flaget.

Uddannelse af reserveofficerer ved Søofficersskolen og af kvarter- og underkvartermestre på Kvarter- og Underkvartermesterskolerne blev også genoptaget i 1946.

Ligeledes kom der gang i specialuddannelsen dels i form af taktiske kurser, dels på kurser for teknikere og operatører, ikke mindst foranlediget af nye materieltyper og til dels med hjælp af udenlandske instruktører. Desuden blev en del personel sendt til uddannelse på udenlandske specialskoler fortrinsvis i England.



Torpedobåden WILLEMOES under fuldkraftsprov i 1948.

Egentlig taktisk uddannelse til søs kunne tage sin begyndelse i 1947 efter kommandohejsning dels i de tre lejede undervandsbåde og depotskibet TYR, dels i torpedobådene HUITFELDT og WILLEMOES. Det blev endog muligt - omend kortvarigt - samme år at formere flådens første øvelsesdeling efter krigen. Den bestod af kadetskibet, fregatten HOLGER DANSKE, torpedobådene HUITFELDT og WILLEMOES, depotskibet TYR samt undervandsbådene U1 og U3. Delingen afholdt en række taktiske øvelser, viste flaget i Østersøen og aflagde besøg i Stockholm. Derefter returnerede fregatten og torpedobådene til Holmen, medens TYR og undervandsbådene anløb Karlskrona, hvor undervandsbådspersonellet som led i sikkerhedsuddannelsen gennemgik kursus og træning i fri udslusning fra ubådsattrap ved den svenske flådes dykketank.

I februar 1948 blev den ulmende spænding mellem øst og vest tydeliggjort gennem den af Sovjetunionen støttede, kommunistiske magtovertagelse i Tjekkoslovakiet og af sovjetiske pressionsmod Finland. Sammen med efterfølgende amerikanske og norske advarsler om yderligere sovjetiske aktioner i Europa førte dette herhjemme til den såkaldte "Påskekrise" i marts 1948. Udviklingen bevirkede, at forsvarsminister Rasmus Hansen, der ved regeringsskiftet i 1947 efterfulgte Harald Petersen, iværksatte en del beredskabsforanstaltninger. Han var bl.a. betænkelig ved, at der ikke fandtes danske tropestyrker på øerne i Kattegat og forlangte derfor, at der blev forlagt orlogskuttere til Læsø, Anholt og Samsø som stationære bevogtningsstyrker. Midt under krisen indtraf iøvrigt en pudsig episode. En nat tilgik der Søværnskommandovagten i Slotsholmsgade en melding fra kystradarstation Gedser gående ud på, at DSB-færgen fra Warnemünde blev fulgt af et betydeligt antal fartøjer i kileformation. Uanset at disse fartøjer tilsyneladende vendte om og forsvandt, da færgen anløb Gedser, gav meldingen anledning til nogen uro og diskussion samt ønsket om skærpet overvågning og nærmere undersøgelse - ikke mindst da hændelsen gentog sig følgende nat. Efter en teknisk undersøgelse kunne man dog slappe af, thi det viste sig, at man af billedet på radarskærmen havde tydet færgens bovand som forfølgende fartøjer! Påskekrisen ebbede ud, men forholdene i Europa forblev spændte, ikke mindst på grund af Sovjetunionens efterfølgende blokade af Vestberlin, som effektivt blev imødegået af de vestallieredes luftbro, men som medførte byens deling i to zoner. Hændelserne gav anledning til, at forsvarrets myndigheder anbefalede, at styrkelser af forsvaret blev fremskyndet.

Som en af beredskabsforanstaltningerne under påskekrisen i marts 1948 oprettede forsvarsministeren en midlertidig forsvarsstab bestående af de to værnschefer samt cheferne for Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen med ældste officer som leder. Desuden fremsatte ministeren på grundlag af forudgående overvejelser og uden at afvente færdiggørelse af forsvarskommissionens arbejde et forslag til oprettelse af et hjemmeværn. Forslaget vedtoges af

Rigsdagen i juli 1948 og blev bl. a. grundlag for oprettelse af det Maritime Hjemmeværn.

I løbet af 1948 kunne prøvetogter med de færdigbyggede torpedobåde af KRIEGER-klassen begynde, og derefter blev nogle af disse fartøjer udrustes på togt. Desuden kunne der samme år hejses kommando i de første motortorpedobåde, og som følge af den tidligere omtalte reduktion af minestrygerstyrken blev det muligt at øge aktiviteten i de egentlige kampenheder.

Jævnside med opbygningen af torpedo- og undervandsbådsstyrkerne blev der også lagt vægt på udvikling og styrkelse af et mineforsvarsberedskab. Dette måtte - foruden gradvis forøgelse af minebeholdningerne - foreløbig baseres på mineskibet LINDORMEN og de istandsatte minefartøjer LOUGEN og LAA-LAND samt på det i torpedofartøjerne indbyggede minelægningsudstyr. En ønsket forøgelse af skibsantallet blev dog mulig, da der i 1949 blev opnået bevilling til bygning af minefartøjet LANGELAND.



Torpedobåden KRIEGER fortøjet på siden af WILLEMOES under mastekranen på Nyholm. Indenfor WILLEMOES skimtes skorsten på ex-tysk T19.

FREMTIDSPANLÆGNING

Da forsvarsminister Harald Petersen fik nedsat en forsvarskommission, blev Søværnets Ordningsudvalg og Skibstypeudvalg nedlagt, og deres arkivalier

overdroges Marinestaben til eventuel videre brug. Forsvarskommissionen nedsattes ved lov nr. 209 af 11. april 1946 med ministeren som formand, og den var sammensat af såvel politikere som embedsmænd, herunder tilfornordnede repræsentanter for værnene. Dens opgave var at udarbejde en samlet plan med tilhørende lovforslag til ordning af Danmarks forsvar som suveræn stat og under hensyn til landets tilslutning af 5. juni 1945 til De forenede Nationers pakt.

I tiden omkring og umiddelbart efter kommissionens nedsættelse var troen på De forenede Nationers evne til at sikre freden - med støtte i samarbejdet mellem krigens sejrherre - i almindelighed så stor, at der herskede nogen usikkerhed om, hvilken sammensætning og hvilket omfang forsvaret burde have til sikring af Danmarks neutralitet. Men allerede samme år kunne der som tidligere nævnt spores tegn på, at en spænding var under udvikling mellem Sovjetunionen og dens tidligere allierede på grund af den markante sovjetiske ekspansionspolitik i bl. a. Østeuropa.

På det første møde i forsvarskommissionen udtryktes ønske om at få forelagt en redegørelse for værnenes tilstand sammenlignet med tilstanden før krigen. Af Søværnets redegørelse fremgik, at flådens eksisterende og under anskaffelse værende materiel umiddelbart før den 29. august 1943 omfattede 69 skibe og fartøjer exclusive kongeskib og kuttermateriel, medens tilsvarende tal pr. 1. juli 1946 udgjorde 33 enheder. Det blev i denne forbindelse understreget, at førstnævnte tal repræsenterede en typemæssig nogenlunde balanceret sammensætning, medens ca. 2/3 af sidstnævnte udgjordes af minestrygere og skibe til særlige formål. Samtidig oplystes, at værdien af Søværnets beholdninger til samme tidspunkter udgjorde henholdsvis 181,25 mio. og 88,65 mio. kr. efter prisniveau omkring 1. juli 1946. Desuden kunne det oplyses, at Marinens Flyvevæsen før krigen rådede over 34 luftfartøjer, der alle gik tabt, medens der medio 1946 var anskaffet nogle træningsfly sammen med Hæren.

Det gjorde indtryk på forsvarskommissionen, at der forelå så store mangler i forhold til tidligere, og det førte til den opfattelse i kommissionen, at en genopbygning af værnene ikke kunne udsættes til tidspunktet for afslutning af kommissionens arbejde. På formandens forslag bestemtes derfor, at der skulle udarbejdes en tre-års plan for materielanskaffelser indenfor de ved 1937-ordningen fastlagte rammer, således som disse var udfyldt indtil besættelsen. Ved planens udformning skulle der tages hensyn til den tekniske udvikling, men intet måtte foregribe den forventede nyordning, og det var tanken, at bevilling skulle søges over en tre års periode fra og med finansåret 1947/48.

Medio april 1947 forelå Søværnets plan, der omfattede anskaffelser af skibe og beholdninger til flåden, udbygning af Kystdefensionen samt nogle organisations- og bygningsforanstaltninger. De samlede udgifter var anslået til 306 mio. kr., hvoraf 136 mio. til flåden og 87 mio. til Kystdefensionen. Skibsanskaffelserne omfattede bygning af 2 jagere á 1500 tons, køb af de 3 lejede undervandsbåde,

istandsættelse af 4 undervandsbåde af H-klassen og af 2 torpedobåde af DRAGEN klassen, køb af 6 motortorpedobåde og 1 depotskib samt bygning af 2 mineskibe og 1 inspektionsskib. Ved Kystdefensionen tilsigtedes en modernisering af værkerne ved København, især hvad luftværn angik, istandsættelse af de ved Frederikshavn overtagne anlæg og opstilling af kombinerede Sø- og luftmålsbatterier ved Korsør og Nyborg til sikring af Store Bælts overfarten.

Planerne kom imidlertid ikke til drøftelse i kommissionen, bl. a. på grund af den politiske udvikling, som førte til valg i slutningen af 1947, og de blev derfor ikke godkendt. Søværnets tre-års plan blev dog delvis benyttet som grundlag for bevillingsansøgninger indenfor de militære bemyndigelseslove, hvilket bl.a. resulterede i de før nævnte indkøb af tidligere tysk materiel hos de amerikanske besættelsesmyndigheder.

Selv om der iøvrigt kunne argumenteres for fremskyndelse af anskaffelser til forsvaret, medførte de vanskelige valutaforhold i denne periode, at bevillinger til køb i udlandet ikke kunne frigøres i ønskeligt omfang, og mange projekter måtte derfor udsættes.

Forsvarsminister Rasmus Hansen, som tiltrådte efter regeringsskiftet i november 1947, erkendte, at det på daværende tidspunkt ikke ville være muligt at få realitetsforhandlinger i gang i forsvarskommissionen med det da foreliggende materiale som grundlag. I marts 1948 - omtrent samtidig med påskekrisen - pålagde han derfor værnscheferne at udarbejde forslag til en ny forsvarsordning indenfor en økonomisk ramme på 242 mio. kr. årligt svarende til forsvarsbevillingen på finanslovsforslaget for 1948/49. En sådan ordning skulle være i overensstemmelse med Danmarks internationale forpligtelser og tilstræbe, at værnene med kort varsel kunne imødegå neutralitetskrænkelser samt løse forekommende neutralitetsopgaver. Forslaget, der skulle omfatte oprettelse af et selvstændigt flyvevåben, var tænkt som uforbindende grundlag for forhandlinger i forsvarskommissionen, der gav tilslutning til, at et sådant grundlag blev tilvejebragt.

Værnscheferne fandt det imidlertid ikke muligt indenfor den anviste økonomiske ramme at fremsætte forslag til en forsvarlig ordning. I juni 1948 fremsendte de i stedet et af Generalkommandoen og Søværnskommandoen samt forsvarskommissionens luftmilitære sagkyndige i fællesskab udarbejdet forslag. Dette forudsatte et årligt normalbudget på 392 mio. kr. fordelt med 177 mio. til Hæren, 101 mio. til Søværnet og 114 mio. til Flyvevåbnet.

Ministeren tog dette ret unødigt op og udbad sig påny et forslag indenfor den tidligere anviste ramme på 242 mio. kr. Dette førte til forelæggelse af "Værnschefernes udarbejdelse af 31. august 1948 vedrørende anvendelse af 242 mio. kr. til militære formål", som fordelte beløbet med 104 mio. til Hæren, 58 mio. til Søværnet og 80 mio. til Flyvevåbnet. Det blev ved forelæggelsen understreget, at en ordning på dette grundlag ville være uden synderlig værdi og utilstrækkelig til løsning af de erfaringsmæssigt opstående neutralitetsopgaver.

Både værnschefernes udarbejdelse af 31. august 1948 og deres tidligere forslag af juni s. å. blev oversendt til forsvarskommissionen i september 1948, men påtænkte realitetsforhandlinger kom ikke i gang, idet indtrufne ydre forhold bevirkede, at kommissionens arbejde blev stillet i bero.

Som en følge af Sovjetunionens ekspansive politik i Østeuropa, der - i fortsættelse af sovjetiske erobringer og okkupationer under krigen - havde ført til en hårdhændet kontrol med Ungarn, Bulgarien, Rumænien, Polen, Albanien og Østtyskland gennem kommunistiske magtovertagelser, var der opstået frygt i de vestlige lande for den videre udvikling. Svindende tillid til, at FN alene var istand til at optræde som fredsbevarende faktor, fremkaldte overvejelser om dannelse af regionale forsvarsaftaler i overensstemmelse med FN-pagten. Kuppet i Tjekkoslovakiet i februar 1948 førte den 17. marts s.å. til oprettelse af Bruxelles-traktaten mellem Belgien, Frankrig, Luxemburg, Nederlandene og Storbritannien om bl. a. udvikling af et fælles forsvarssystem. Sovjets efterfølgende Berlinbloade i juni 1948 gav stødet til, at Bruxelles-traktatens medlemmer i september s.å. etablerede en fælles militær organisation kaldet Vestunionens Forsvarsorganisation med hovedkvarter i Fontainebleau. Oprettelse af Bruxélles-traktaten gav iøvrigt anledning til overvejelser i USA om sikring af det nordatlantiske område, og forhandlingerne om dannelsen af Vestunionen blev overværet af observatører fra USA og Canada.

Også i Norden blev der reageret, idet udenrigsministrene fra Danmark, Sverige og Norge i forsommeren 1948 indledte drøftelser om mulighederne for et militært samarbejde mellem de tre lande og dannelse af et skandinavisk forsvarsforbund. Vurdering af praktiske problemer henvistes til en sagkyndig, skandinavisk forsvarskomite med viceadmiral Vedel som dansk repræsentant. Under denne komité nedsattes en række arbejdsgrupper, bl.a. en maritim, der fik kontorer og holdt sine møder i Torpedobådsdepotbygningen på Holmen. I komitéens betænkning, som forelå i januar 1949, blev det fastslået, at et sådant forbund ville indebære væsentlige forsvarsmæssige fordele, hvis der blev truffet forberedelser til et nøje samarbejde i fredstid. Det måtte også forudsættes, at aftalt støtte udefra i givet fald ville være nødvendig, men det viste sig ikke muligt at opnå tilsagn om bistand hverken fra England eller USA. Da der ydermere viste sig dybtgående uoverensstemmelser mellem norske og svenske standpunkter til et eventuelt skandinavisk forbunds tilknytning til en vestlig forsvarsorganisation endte forhandlingerne uden resultat i slutningen af januar 1949 - uanset at tanken om et nordisk forsvarssamarbejde havde mødt almindelig sympati i de tre lande.

Omtrent samtidig med starten på de skandinaviske forsvarsforhandlinger i sommeren 1948 blev der bl. a. efter en ide udtalt af den canadiske udenrigsminister indledt drøftelser mellem Canada, USA og Vestunionen om dannelse af en

samlet atlantehavsunion, der også skulle være åben for en række andre lande. Drøftelserne førte til beslutning om oprettelse af en Atlantpagt, hvis endelige tekst blev udarbejdet i løbet af vinteren 1948/49. I Danmark var det kendt, at disse drøftelser fandt sted, og efter sammenbruddet af de skandinaviske forsvarsforhandlinger søgtes nærmere orientering om pagtens art og indhold, og medio marts 1949 modtog Danmark tillige med en række andre lande officiel indbydelse til at tiltræde pagten. Indbydelsen blev positivt modtaget, og efter Rigsdagens godkendelse kunne udenrigsminister Gustav Rasmussen deltage i den officielle underskrivelse af Den Nordatlantiske Traktat i Washington, DC den 4. april 1949. Et par dage senere indgav de fleste europæiske medlemmer af pagten anmodninger til USA om våbenhjælp, hvilket førte til den amerikanske lov af 9. oktober 1949 om ydelse af sådan bistand. Forinden var Atlantpagten trådt i kraft, idet den var blevet ratificeret af alle medlemslande den 24. august 1949.

Den efterfølgende opbygning af Atlantpagtens organisation - NATO - samt forarbejder til konkretisering af behovet for våbenhjælp medførte en del stabsarbejde, og i november 1949 sendtes en dansk militær delegation midlertidigt til den nyoprettede nordeuropæiske planlægningsgruppe i London - for Søværnets vedkommende med chefen for Marinestaben, kontreadmiral Lundsteen som leder. Planlægningsgruppen skulle foruden gensidig orientering om styrkeforhold bl.a. udarbejde en forsvarsplan for regionen, der omfattede Storbritannien, Danmark og Norge, og den fungerede indtil august 1951, da dens arbejde var overført til NATO's kommandosystem, hvis oprettelse blev vedtaget i december 1950.

Med tilslutningen til Atlantpagten blev Danmarks sikkerhedspolitiske situation afklaret, og forsvarskommissionen kunne genoptage sit arbejde, der i første række kom til at dreje sig om udformning af forswarets øverste ledelse, idet der allerede var bred enighed om, at der skulle oprettes et selvstændigt flyvevåben. Kommissionens virke gav anledning til et betydeligt og omfattende arbejde i de militære stabe, idet der skulle udarbejdes adskillige redegørelser og kommentarer.

Spørgsmålet om oprettelse af en forsvarschef med forsvarsstab fremkaldte megen diskussion. Der var vel i almindelighed interesse for en sådan foranstaltning, men i Marinestaben var der stærk modstand herimod. I princippet havde Marinestaben på grundlag af gode erfaringer gerne set, at der blev oprettet et Flyverministerium organiseret på samme måde som Marinerministeriet, d.v.s. omfattende bl. a. en Flyverkommando med Flyverstab som en afdeling i ministeriet - og følgelig Krigsministeriet omlagt tilsvarende - idet fornøden koordinering forudsattes at skulle ske i en Forsvarsstyrelse bestående af værnsscheferne. Den operative kommandoføring tænkte ordnet ved ansættelse af chefer efter behov i fælles forsvarsplaner. Det erkendtes imidlertid, at der næppe kunne

vindes tilslutning til en udvidelse af ministeriernes antal, og som alternativ forestillede man sig et forsvarsministerium, hvori indgik en forsvarsstab med koordinerende funktioner som sekretariat for en forsvarsstyrelse. I en sådan ordning skulle værnskommandoerne som styrkeproducerende myndigheder stå udenfor ministeriet. Kommissionens betænkning og forslag gik dog i en anden retning og blev grundlag for forsvarsordningen af 1950.

Virksomheden i Søværnet tog i 1949 iøvrigt sigte på en fortsat styrkelse af Flådens og Kystdefensionens beredskab så godt de til rådighed værende ressourcer tillod. På grund af udslidning måtte enkelte af de siden 1945 anskaffede skibe og fartøjer udrangeres, hvorefter der ved udgangen af 1949 - foruden kongeskib og kuttermateriel - indgik 62 enheder i flådens tal omfattende:

2 fregatter	HOLGER DANSKE & NIELS EBBESEN
8 torpedobåde	2 WILLEMOES-kl. & 6 KRIEGER-kl.
10 MTB	T51-kl.
3 undervandsbåde	U-kl.
3 mineskibe	LINDORMEN & LOUGEN-kl.
31 minestrygere	4 SØLØVEN-kl., 15 MR-kl., 9 MS- & 5 ML-kl.
5 skibe til særlige formål	ÆGIR, THETIS, VITUS BERING, HEJMDAL & FREJA

Ved Kystdefensionen var materiellet eftersat og klargjort, og uddannelsen af beredskabsbesætninger til værkerne vel i gang, ligesom planer for moderniseringer var under forberedelse.

Hos de tekniske myndigheder var tjenesten efter de første hektiske efterkrigsår ved at normaliseres med øget arbejdsfelt og større uddannelsesaktivitet i forhold til tidligere, men beholdningerne havde endnu ikke nået et tilfredsstillende niveau.

Med hensyn til flådens basisordning iøvrigt gik bestræbelserne ud på at gennemføre en spredning af depoter og anden støttevirksomhed bl. a. ved etablering af hjælpebaser i forbindelse med de overtagne tidligere tyske anlæg ved Frederikshavn og Korsør. Der var dog i Marinestaben tanker om alternativ etablering af kun en, men centralt beliggende hjælpebase i Århusområdet, men henset til, at Tyskland på daværende tidspunkt nærmest var et militært tomrum, fandtes en placering i Jylland syd for Limfjorden ikke tilrådelig. Et eksisterende, før krigen udarbejdet, projekt til et centralt basisanlæg ved Sejrbøugten blev ej heller taget under behandling, vel nærmest fordi anvendelse af de tidligere tyske anlæg af økonomiske grunde og trods visse ulemper blev anset for at være en mere realistisk løsning.

SLUTORD

I tilbageblik kan resultaterne af de knap fem års genopbygning fra den 5. maj 1945 og til udgangen af 1949 - ovenpå fem krigs- og besættelsesår, som på adskillige områder satte Søværnets udvikling i stå, og som medførte et næsten totalt tab af dets materiel - betegnes som ganske imponerende. Dette skyldtes først og fremmest, at det var lykkedes for Søværnets ledelse at holde sammen på personellet, og at dette med ivrig entusiasme og improvisationsevne påtog sig efterkrigstidens krævende opgaver.

I Tidsskrift for Søværnen nr. 5/95 blev det sidste søværnsspecifikke stabskursus i Norge beskrevet. I fortsættelse heraf bringes nedenfor en beskrivelse af det nye værnssfælles norske stabskursus. Forfatteren har efter hjemkomst til Danmark påbegyndt tjeneste i Forsvarsstaben.

NORSK VÆRNSFÆLLES STABSKURSUS II

Af

orlogskaptajn Morten Wenzell

INDLEDNING

I perioden 01 AUG 1996 til 13 JUN 1997 gennemgik jeg det videregående værnssfælles stabskursus II ved Forsvarets Stabsskole (FSTS) på Akershus Fæstning i Oslo. Kurset var det andet værnssfælles stabskursus siden reorganiseringen fra værnsspecifikke stabsskoler til en værnssfælles stabsskole i 1995. Tidsskriftets redaktør har opfordret mig til at viderebringe læserne mine indtryk af det nye norske videregående stabskursus II (FSTS II), således at dette indlæg kan bidrage med information til de, som overvejer at søge optagelse på stabskursus i Norge.

BAGGRUND

Forsvarets Stabsskole er beliggende på Akershus Fæstning i det centrale Oslo ved siden af Rådhuspladsen og DFDS færgen til København. Skolen har til huse på fæstningsområdet i smukke omgivelser, og Akershus Fæstning har en over 700 år militær historie bag sig. Inde på fæstnings området finder man foruden Stabsskolen flere militære etableringer og en afdeling af Hans Majestæt Kongens Garde samt Forsvarsmuseet, hvor også den dansk - norske fælles historie er beskrevet.

Stabsskolens lokaliteter, herunder klasselokaler, auditorium, bibliotek og kantine er centralt placeret på fæstningsområdet. En noget tiltrængt modernisering af Stabsskolens lokaliteter er iværksat, og fra 1997 til 1998 vil skolen midlertidigt være beliggende i Økern i Oslo centrum indtil

moderniseringsarbejdet er afsluttet.

Det er ikke vanskeligt som dansker at falde til i Norge. Kulturelt er vore folk meget ensartede, og sprogligt er der ikke den store forskel på dansk og norsk. Skriftsproget bokmål, som det meste af det udleverede norske studiemateriale er skrevet på, er næsten dansk, mens nynorsk kan volde en del besvær at læse, indtil man vænnes til det. Talesproget er generelt let at forstå, idet dog nogle dialekter til tider kan være en udfordring for en dansker og i ekstreme tilfælde også for en nordmand. Nordmændene kan have problemer med at forstå dansk, så et godt råd er, at man må tale tydeligt og ikke for hurtigt, hvis man vil høres. Danskere har generelt et godt ry i Norge og man accepteres hurtigt som dansker deroppe, hvilket bl.a. skyldes, at vi ikke er belastet af fortiden. Er man lidt udadvendt, er der gode muligheder for at stifte nye gode bekendtskaber, da nordmændene er meget socialt anlagte. Udover at gennemgå et meget givtigt stabskursus, er 10 måneders ophold i et land med en enestående natur og særdeles gode friluftsmuligheder en meget stor oplevelse.

Der er naturligvis forskelle fra det vi er vant til hjemmefra. Prisniveauet er højere i Norge, og dagligvarer er gennemsnitligt 50 % dyrere end i Danmark. Man vænnes imidlertid hurtigt til prisniveauet, og discountkæderne har da også gjort deres indtog i Norge. Herudover er nordmændene ikke ligefrem kendte for at sætte deres lys under en skæppe. Man får tydeligt et indtryk af en nation, der ved, hvad den vil. Man har visioner for fremtiden, og det kommer i særdeleshed til udtryk i undervisningen og de efterfølgende diskussioner. Ikke mindst for en søofficer er det meget positivt at gæste et land med maritime ambitioner og visioner for fremtiden.

Norge er imidlertid også et land, som efter Den kolde Krigs ophør føler sig marginaliseret i sikkerhedspolitisk forstand. Der er ikke som tidligere fra allieret side den samme fokus på Kola halvøens og nordområdernes betydning, og EU valget i 1994 har yderligere bidraget til marginaliseringen af Norge. I forbindelse med undervisningen kunne man tydeligt fornemme denne frustration over at være overset af sine allierede. Imidlertid får man en forståelse for Norges særlige strategisk udsatte position både militært og miljømæssigt som nabo til risikoområdet Rusland, herunder forståelse for, at man ikke som i Danmark kan tillade sig at satse på internationalt engagement, men må opretholde et betydeligt territorialforsvar baseret på værnepligt. Det kan i den forbindelse nævnes at, hvor der i Danmark indkaldes under 30 % af en årgang til førstegangs værnepligtstjeneste, er tallet 60 % i Norge.

Norge er en maritim nation og ikke mindst landets status som verdens næststørste olie og gasproducent og eneforvalter af enorme naturressourcer til havs er med til at understrege dette. Maritime problemstillinger bliver i særlig

grad tillagt bevågenhed på norsk stabskursus, og for en søofficer er dette kursus derfor af særlig interesse.

FSTS MÅLSÆTNING, ORGANISATION OG PÆDAGOGISKE MODEL

Ved sammenlægningen af de værnsspecifikke stabsskoler til en værnssælles stabsskole i 1995 har det norske forsvar ønsket at skabe et stærkere fællesskab om løsning af Forsvarets opgaver. I denne sammenhæng skal det bedste i værnene bevares, og de gode og værdifulde elementer i egenart og tradition bevares og videreudvikles.

Målsætningen for FSTS er : "At Forsvaret har personel kvalificeret til stabstjeneste og lederstillinger på mellem og højere niveau i krigs- og fredsorganisationen, nationalt og internationalt. At Forsvaret har faglig kompetance, som sikrer nødvendig udvikling indenfor strategi og operationer, ledelse og stabstjeneste".

For at kunne opnå denne målsætning har FSTS følgende organisation :

- En skolestab med chef og to stabsofficerer.
- En fællesafdeling med chef, en fagsektion for strategi og fællesoperationer, en fagsektion for ledelse og stabstjeneste og en uddannelsessektion.
- Tre værnsspecifikke afdelinger med chefer og tilhørende fag og uddannelsessektioner.

Fagsektionerne er ansvarlige for at udarbejde uddannelsesoplæg og øvelser. Fællesafdelingen med sin uddannelsessektion er ansvarlig for gennemførelse af det fælles videregående stabskursus II, mens hær, luftforsvars og sjøforsvarsafdelingerne er ansvarlige for gennemførelse af de værnsspecifikke stabskursus I. Herudover er de værnsspecifikke fagsektioner også ansvarlige for gennemførelse af de værnsspecifikke perioder på stabskursus II.

Det er værd at bemærke, at i denne organisation bevarer Generalinspektørerne for hæren, luftforsvaret og sjøforsvaret fortsat den faglige styring af de respektive linjer mht. de værnsspecifikke fag. Derved sikres, at værnenes egenart og tradition bevares og videreudvikles i et værnssælles miljø. Skolens pædagogiske model baserer sig i stor grad på arbejde i grupper af 8-10 elever, som er sammensat med den bredest mulige kompetance og erfaring. På stabskursus II var vi tre fra hvert værn i grupperne, og der var både operativ, teknisk og administrativ kompetance tilstede.

Uddannelsen bygger på princippet om, at eleverne er ansvarlige for egen og andres uddannelse.

Til at overvåge og sikre, at grupperne når de i uddannelsesplanen stillede mål, ledes grupperne af en studieleder fra skolestaben. Studielederen skal sikre sig, at væsentlige problemstillinger ikke overses samt virke som faglig ressourceperson for gruppen. Herudover skal han evaluere elevernes præstationer både individuelt og i gruppesammenhæng.

KURSETS MÅLSÆTNING OG INDHOLD

Målsætningen for det videregående værnssælles stabskursus II er:

“At kurset skal sikre, at Forsvaret har et tilstrækkeligt antal officerer og civile med den kompetance og kvalitet som kræves for tjeneste som leder af eller som stabsofficer på højere niveau ved stabe, kommandoer eller forvaltninger”.

Delmålene for uddannelsen er :

- At kunne forstå sikkerhedspolitiske aktørers anvendelse af militær magt for at nå politiske mål.
- At have indsigt i norsk udenrigs- og sikkerhedspolitiske målsætninger.
- At kunne forstå norsk militær strategi og de forhold, som påvirker denne.
- At kunne planlægge og lede brugen af militære styrker i fred, krise og krig, nationalt og internationalt med vægt på fællesoperationer og værnsspecifikke operationer.
- At kunne medvirke til og lede udviklingen og styringen af Forsvarets struktur og ressourcer på forskellige niveauer.
- At kunne analysere opgaver og formulere mål og rammebetingelser.
- At kunne iværksætte og gennemføre beslutninger ud fra givne målsætninger og rammebetingelser.

FSTS har valgt temabaseret undervisning som pædagogisk model. De enkelte temaer er placeret i en logisk rækkefølge der danner en rød tråd gennem hele kurset. De enkelte temaer er :

- Samarbejdsseminar og stabsmetodik

- Militærteori og begreber
- Ledelse
- Internationale forhold
- Nationale forhold
- Værnsspecifikke operationer
- Fællesoperationer
- Praktisk operativ tjeneste
- Ressourcestyring
- Internationale operationer
- Rejser i indland og udland.

Stabsskolen følger en "TOP DOWN" filosofi i temaopbygningen, hvor de overordnede temaer i strategi og sikkerhedspolitik gennemføres først for så senere at afslutte kurset med specifik operationsplanlægning.

KURSETS GENNEMFØRELSE

På mit kursus var vi 63 elever i alt fordelt på ca. 1/3 af kursisterne fra hvert værn. Af de 63 elever var vi 6 udenlandske elever (1 oberstløjtnant fra USMC, 1 major fra UK A, 1 major fra US A, 1 major fra CA A, 1 kaptajn fra DA A og undertegnede selv). Gennemsnitsalderen på kurset var 42 år, og aldersfordelingen var fra 32 til 55 år. Nordmændene sender deres officerer senere på stabskursus, end vi er vant til det i Danmark, og sjøforsvarets elever har alle deres sejlene tjeneste bag sig. Dette bevirker, at de fleste norske elever har stabserfaring ved fremmødet på kurset. Som en af de yngste elever på kurset var min manglende stabserfaring dog ingen hæmsko, idet kurset i vid udstrækning fokuser på operative problemstillinger. Her har danske officerer med en operativ baggrund ingen problemer.

Kurset begyndte med et par dages ophold/teambuilding på et højfjellshotel på Golfjeldet i Sydnorge. Her blev vi inddelt i de respektive værnsmællesgrupper, som man forbliver i under hele kurset. Denne teambuilding periode var oplæg til det efterfølgende tema i stabsmetodik og ledelse på Stabsskolen.

Efter at den grundlæggende undervisning i den norske stabsmetodik var gennemført på FSTS, og værktøjet var på plads til opgavebesvarelserne, kunne vi påbegynde temaet om militærteori - et efter min mening meget interessant

emne. Norsk stabskursus lægger som andre militærakademier vægt på gennemgangen af militærteoriens og krigskunstens tænkere som Clausewitz, Sun Tzu, Mahan, Liddell Hart m.fl. Herudover doceredes nutidens doktriner om manøvrekrigsførelse, som der fokuseres på i de senere operative opgaver.

Det efterfølgende tema af en måneds varighed var temaet om internationale forhold. Temaet var meget interessant og indeholdt foredrag af forelæsere fra Oslo Universitet, Norsk Udenrigspolitisk Institut mv. om de mest aktuelle sikkerhedspolitiske problemstillinger. Herudover indeholdt temaet udarbejdelse af et områdestudium samt en større øvelse i international krisehåndtering. Temaet afsluttedes med en Nordkalotrejse til St. Petersburg i Rusland, Rouvaniemi i Finland og Boden i Sverige. Ikke mindst St. Petersburg besøget var en stor oplevelse. Dette inkluderede besøg hos Chefen for Leningrad Militærdistrikt, besøg på Marineakademiet for sjøforsvarets elever, kransenedlægning ved byens monument for de 500.000 af byens borgere, som omkom under den tyske belejring i 1941-44 og et omfattende kulturelt program med sightseeing o.s.v.

I.h.t. "TOP DOWN" filosofien var det næste tema nationale norske forhold. Temaet indeholdt foredrag om norsk sikkerhedspolitik, sikkerheds og forsvarspolitiske problemstillinger, totalforsvar og norsk militær strategi. Temaet afsluttedes med en større øvelse i national krisehåndtering.

Herefter splittedes kurset op i en tre måneders værnsspecifik periode. For marineofficererne gennemførtes et meget interessant og givtigt tema på sjøforsvarsafdelingen på FSTS. Formålet med den værnsspecifikke undervisning er, at give eleverne den nødvendige faglige tyngde, så man som maritim ekspert i en værnssælles operativ stab kan bidrage med vægt i løsningen af fællesoperative problemer. Temaet fokuserede bl.a. på sømagtsbegreberne *seacontrol*, *seadenial* og *powerprojection* samt anvendelsen af disse begreber. I.f.m. temaet *powerprojection* gennemførtes undervisning i carrier operations og amfibie operationer af officerer fra US N og USMC med erfaring i disse operationer. Herudover gennemførtes undervisning i allieret maritim styrkeplanlægning og maritime doktriner, og et taktisk kursus efter Maritime Tactical Course (MTC) modellen blev afholdt på Taktikskolen KNM TORDENSKIOLD. Emnet om sømagtsbegrebernes anvendelse afsluttedes med en større skriftlig gruppeopgave om Narvik operationen i 1940 og Falklandskrigen i 1982 med efterfølgende præsentation. Alt i alt et meget givtigt tema, som gav mig en særdeles god faglig ballast til det efterfølgende fællesoperative tema.

Temaet fællesoperationer fokuserede på kampagneplanlægning på det operative niveau. Temaet var bygget op om to øvelser med scenarier i Nordnorge, og undervisningen samt øvelserne tog os igennem de forskellige

faser i kampagneplanlægning samt udførelse af operationerne. Temaet afsluttedes med praktisk operativ tjeneste under EXERCISE ADVENTURE EXPRESS 97, hvor stabsskolens elever og stab fordeltes til Forsvarskommando Nordnorge, 6.DIV og Distrikts Kommando Nordnorge (hær). Her indgik vi i hovedkvarterstabene for at medvirke i ledelsen af en "live" NATO øvelse på det operative niveau. Efter det fællesoperative tema gennemførtes et 3 ugers tema om ressourcestyring på FSTS. Den tredje uge var for os udenlandske elever afset til en rejse i Nordnorge, hvor vi besøgte norske militære installationer.

Stabskursus II afsluttedes med et tema om internationale operationer, hvor der fokuseredes på fredsstøtteoperationer. Som forberedelse til dette tema gennemførtes en 10 dages Europarejse, hvor vi besøgte NATO hovedkvarteret i Bruxelles, CINCEASTLANT i Northwood, CINCUSNAVEUR i London, HQ AFSOUTH i Napoli, Rom med et kulturelt program og Budapest. Kurset afsluttedes efter 10 ½ måneds varighed den 13 JUN 1997 med afsluttende dimension på FSTS.

Herefter vil jeg kort omtale arbejdsbelastningen og evalueringssystemet på norsk stabskursus II. Arbejdsbelastningen vurderes ikke mindre end på det tilsvarende danske kursus. Belastningen er konstant over hele kurset, men enkelte "Peeks" nås selvfølgelig, før større skriftlige opgaver skal indleveres. Der skal ikke afleveres en hovedopgave, men eleverne skal i stedet udarbejde en såkaldt "faglig fordybningsopgave" i et emne efter eget valg på 12-14 sider. Denne fordybningsopgave evalueres af ressourcepersoner. Jeg skrev i samarbejde med OL J.Kinnerup (USMC) om finsk sikkerheds og forsvarspolitik, og denne opgave blev vurderet af Norsk Udenrigs Politisk Institut (NUPI). Herudover gives individuelle opgaver i.f.m. de forskellige temaer samt større gruppeopgaver som områdestudium og den maritime historiske case study.

Evalueringssystemet på FSTS baserer sig på løbende karaktergivning af den enkelte elev, dels gennem resultatkarakterer for afleverede opgaver / eksaminer, dels gennem periodekarakterer. 60 % af den afsluttende karakter er en helhedsindtryks karakter, som baserer sig på FSTS indtryk af den enkeltes person, præstationer som syndikatleder for større gruppeopgaver og aktivitet i plenum / gruppesammenhæng. De resterende 40 % af slutkarakteren baserer sig på en matematisk udregning af opgave og eksamensresultaterne. Udover en slutkarakter får den enkelte kursusedtager en kursusudtalelse, som sendes til den personelforvaltende myndighed. Det kan opfattes som et arbejdskrævende kursus, men ved en fornuftig arbejdsplanlægning og prioritering er der også tid til andre ting, eksempelvis at opleve det skønne Norge i weekenderne.

PERSONLIGE BETRAGTNINGER OM NORSK STABSKURSUS

Mit generelle indtryk af kurset er meget positivt, og jeg har personligt fået et stort udbytte af at gå på FSTS II. Temaopbygningen og dens indhold er fornuftigt, og der er en rød tråd gennem hele kurset. Kurset har sine stærke sider, og der er naturligvis også områder, hvor der er rum for forbedringer.

Den efter min mening mest iøjnefaldne forskel på norsk og dansk stabskursus er den periodevis opdeling af norsk stabskursus i værnsfælles undervisning og værns specifik uddannelse. Hvor man på dansk stabskursus færdes i en værnsfælles ramme gennem hele kurset, er der, som tidligere beskrevet, en 3 måneders periode med værnssvis undervisning i eget værns specifikke problemstillinger. Dette er efter min opfattelse en væsentlig fordel ved det norske kursus fremfor det danske. Det at færdes i et maritimt miljø i en del af kurset og behandle maritime problemstillinger er særdeles fagligt udviklende, før man som maritim bidragsyder skal virke i en værnsfælles operativ sammenhæng. Herudover bliver kurset ikke i så høj grad et kursus på hærens premisser, som jeg fornemmer det er tilfældet på det danske stabskursus. Norsk stabskursus har fundet balancen mellem værnsfælles og værnsspecifik undervisning og har herigennem afbalanceret værnene indbyrdes, så også marinen får sit uddannelsesbehov dækket. Norsk stabskursus er et operativt stabskursus og fokuserer på behandlingen af operative problemstillinger af både fællesoperativ og værnsspecifik karakter. Som kursUSDeltager er en operativ baggrund ikke et krav, men det har været en stor fordel for mig at have en sådan baggrund.

Endeligt kan det bemærkes, at man som dansk søofficer på norsk stabskursus ikke føler sig mindreværdig, idet vore mariner stort set er sammenlignlige. Vi har som danske søofficerer meget at bidrage med i de forskellige diskussioner, ikke mindst med vore erfaringer fra de senere års internationale operationer, og dette sammen med fornemmelsen af at være velkommen i Norge, er et godt udgangspunkt for et udbytterigt kursus.

ADMINISTRATIVE FORHOLD

Afslutningsvis et par administrative bemærkninger. M.h.t. bolig kan man indenfor den gældende kundgørelse vælge frit, hvordan man vil bo. Lejeboliger i Oslo centrum kan være vanskelige at få fat i, og det anbefales stærkt at søge efter bolig i god tid. Her kan Den danske Ambassade i Oslo være behjælpelig. Det anbefales at fremsende lejekontrakten til FKO personelforvaltning eller den lokale regnskabsmyndighed for godkendelse inden denne underskrives. Ellers anbefales det at kontakte forgængerer på kurset, inden denne afslutter

dette, idet overlevering og nyttig information om kurset og praktiske forhold kan fås der.

KONKLUSION

Det er mit håb, at ovenstående indlæg har motiveret læsere med ønske om udenlandsk stabskursus til at søge norsk stabskursus. Kurset er for søofficerer særdeles givtigt, og opholdet i Norge har for mig været en stor oplevelse. Norge er et pragtfuldt land, og friluftsmulighederne er enestående. Skulle tiden af uvisse grunde blive for lang deroppe, er København kun en time væk med fly.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”

NEKROLOG

Kommandørkaptajn Poul Garde der blev født i Faaborg den 25. juni 1931 var søn af gårdejer Anders Peder Ellegaard Andersen og hustru Rigmor Charlotte født Garde. Poul Garde blev den 15. september 1955 gift med Hanne Evy.

Poul Garde mødte på Søværnets Eksercerskole i Arresødal den 10. august 1951, og afsluttede uddannelsen på Søofficersskolen i 1955 efter gennemgang af de obligatoriske søløjtnantskurser. Poul Garde fik straks efter udnævnelsen sin første søtjeneste i ministrygerne som NK TRELLENÆS, dernæst CH BAAGØ. Herefter havde han et års tjeneste på Langelandsfortet. Fra APR 1957 fulgte over 6 års tjeneste ved torpedobådskadren begyndende med et halvt år på depotskibet HJÆLPEREN derefter et halvt år som NK MTB og afsluttende med chef MTB i godt 5 år. Poul Garde havde stabstjeneste i perioderne:

1964-68	ved H.Q.Allied Forces Baltic Approaches, Karup
1968-72	ved Forsvarsstaben i Vedbæk
1975-77	ved Marinestaben i Vedbæk
1978-82	ved H.Q. AFNORTH,Kolsås, Norge.

Ind imellem disse perioder havde han skibsudkommandoer af varierende længde således:

1968	NK i minelæggeren FALSTER
1972-73	NK i fregatten HERLUF TROLLE derefter PEDER SKRAM
1973-75	CH korvetten BELLONA derefter TRITON
1977-78	CH inspektionsskibet FYLLA

Poul Garde gennemgik FEB-AUG 1978 NATO Defence College i Rom. Den 1 marts 1982 tiltrådte han som chef for Sundets marinedistrikt, en post han bestred indtil han blev pensioneret på grund af alder den 30 juni 1991. Poul Garde havde en god pen, som i forbindelse med en omfattende viden gjorde, at han evnede at give en klar fremstilling af komplekse emner. Han modtog således i 1972 Krigsvidenskabeligt Selskabs prisbelønning for afhandlingen "Sikkerhedspolitisk og strategisk vurdering som grundlag for reform af dansk forsvar". Poul Garde skrev artikler til tidsskrifter og dagblade, også

Tidsskrift for Søværnen har bragt indlæg fra hans hånd. De ting Poul Garde anså som de væsentligste, gik han ind for med en energi og et engagement, som undertiden kunne give anledning til mindre positive reaktioner fra omgivelserne. Dette kom næppe bag på ham.

Poul Garde havde som chef for Sundets marinedistrikt et nært samarbejde med marinehjemmeværnet. Han bidrog til at udvikle flotillernes operative formåen og værdsatte deres indsats. I årene efter pensioneringen lagde han som frivillig i marinehjemmeværnet mange arbejdstimer hos marinehjemmeværnsdistriktet i Ringsted, hvor han hjalp til med distriktets interne og eksterne informationsarbejde.

Poul Garde's interesse for jagt og naturen i det hele taget, muliggjorde bl.a., at han i mange år fungerede som markprøvedommer for dansk og norsk retrieverklub. Poul Garde havde den store glæde, at Dansk Jagtforenings diplom for natur- og vildtpleje i FEB 1989 blev tildelt Stevnnsfort; en anerkendelse som Poul Garde havde sin store andel i.

Poul Garde døde 9 marts 1997 og blev bisat fra St.Heddinge kirke den 15. marts.

(1730)

BOGANMELDELSE

DANSK SØFARTS HISTORIE

Bind 1. "Fra stammebåd til skib, tiden indtil 1588"

Ole Ventegodt, Bjørn Poulsen, Flemming Rieck og Jan Bill. 287 s. ill. Gyldendal, København 1997.

Som et led i en strategiplan til belysning af centrale erhverv i historisk tid tog Statens Humanistiske Forskningsråd i 1991 initiativet til udarbejdelsen af et tilsvarende oversigtsværk om søfartens betydning. Et sådant værk, hvori især faghistorikere havde medvirket, var ikke udgivet siden 1919 med Bering Liisbergs "Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste tider til vore dage".

I forordet anføres, at rådet "ønskede en belysning af skibsfartens omfang og arbejdsområder, af søfolkene, deres kultur og materielle vilkår og af rederivirksomheden og dennes organisatoriske rammer gennem tiderne." Til opgavens løsning blev der igangsat en række grundforskningsprojekter, typisk ved yngre forskere, medens selve udarbejdelsen blev foretaget af seniorforskere.

Arbejdet blev koordineret på møder mellem forfattere og stipendiater, ligesom den nedsatte redaktionskomité medvirkede "ved en kritisk gennemgang af manuskripterne side for side."

I bind 1 beskrives udviklingen i seriens største spand af år, nemlig fra ca. 6000 f. Kr. indtil 1588, i alt ca. 7.600 år. Efter en beskrivelse af havets betydning for ø-riget Danmark, eller rettere for Skandinavien, gennemgås udviklingen fra oldtidens padlede stammebåd over større roede til senere sejlførende skibe indtil de flermastede skibe i slutningen af det 16. århundrede, således som denne udvikling foregik i en vekselvirkning mellem påvirkninger udefra og konstruktioner udtænkt i Norden.

I det foreliggende bind har de fire forfattere i overensstemmelse med bogens kronologi fordelt opgaverne således:

Flemming Rieck, der er leder af Nationalmuseets Marinearkæologiske Undersøgelser, har beskrevet udviklingen af både i sten-, bronze- og jernalderen baseret på de mange interessante arkæologiske fund.

Cand. phil. Jan Bill, der studerer ved Nationalmuseets Marinearkæologiske Forskningscenter og deltager i bygning af vikingeskibskopier, fortsætter med udviklingen i vikingetiden og beskriver bl. a. de første "store skibe" Koggen, Holken og Kravellen m.fl.

Ole Ventegodt, der har tjent som officer både i Handelsmarinen og Søværnet, men siden er blevet cand. phil. og redaktør på Den store Danske Encyclopædi, redegør for vikingetogterne og søhandelens udvikling gennem middelalderen, herunder om sejlruterne i hovedtræk.

Dr. phil. Bjørn Poulsen, arkivar på Landsarkivet for Sønderjylland, har skrevet afsnittene om forholdet til vore sydlige naboer, det være sig vender og tyskere, deres østersøbyer og købstæder, handel og skibe; men også om kongernes flåder og skibenes besætninger.

Selvom der er flere forfattere er den sproglige stil godt koordineret, og det er under læsningen vanskeligt at skelne den ene forfatter fra den anden. Historien er livligt fortalt, fængslende i redegørelserne for de mange arkæologiske fund og spændende med de gode historier om livet til søs, som det fremgår af samtidige beretninger fra den tid, hvor man lærte kunsten at skrive.

Undervejs får man på flere områder sin børnelærdom revideret af den nye forskning:

"Meget tyder på, at Danmark allerede i 700-tallet stort set omfattede det land, der stadig var kemedansk i 1658, dvs. Jylland, Øerne og Øst for Øresund i hvert fald Skåne og måske Halland og Bohuslen",

og det var slet ikke Dronning Thyra, der byggede de ældste dele af Dannevirke. De er nu tidsfæstet til anden halvdel af 600-tallet og altså hele 300 år før Gorm og Thyra. Så ved vi det.

Interessant er også søfartens betydning for byers opståen og anlæggelsen af landeveje til at forbinde dem. De første byer og havne opstod i yngre jernalder og vikingetiden. I middelalderen blev byerne afhængige af søfarten, der tillige skabte behov for øgede transportsystemer på land.

Middelalderens konger deltog også i søhandelen med egne skibe, men selvom Kongens flåde kun omtales "hvor nødvendigt", var det i det 12. og begyndelsen af det 13. århundrede, at danske konger støttet på flåden opbyggede et vældigt imperium langs Østersøens sydlige bred. Opbygningen af en egentlig

kongelig flåde tog først fart i begyndelsen af 1400-tallet. Man fornemmer som en rød tråd i beskrivelsen af det foreliggende historicafsnit, at det var et samspil mellem

- tradition og innovation, samt
- lokale behov og internationale kontakter,

der førte til bygningen af store, flermastede skibe.

Det skinner også igennem, at søfarten som en gunstig sidevirkning har haft en kulturformidlende funktion af stor betydning både for kunst, åndsliv og samfundets udvikling.

Bogen er rigt illustreret, også med smukke farvebilleder. Afsnittet om kilderne er opdelt i "Utrykte kilder", "Kildeudgaver" og "Litteratur", til glæde for dem, der vil vide mere. De er forsynet med Noter, samt Person-, Sted-, Stikords- og Skibsregister, der gør det let at arbejde med den som håndbog.

Det er en seriøs, velskrevet bog, der er baseret på den nyeste forskning og afspejler den glædelige, voksende interesse for maritim historie efter 2. verdenskrig. Projektet kom godt fra start og har spændt forventningen højt til de følgende bind.

(1653)

BOGANMELDELSE

Af

orlogskaptajn E.T. Jensen

*Jürgen Rohwehr:**"Allied Submarine Attacks of World War Two,
European Theatre og Operations, 1939-1945"
Greenhill Books 1996.*

Denne bog er en systematisk og kronologisk opstilling af allierede undervandsbådsangreb. Angrebene er yderligere opstillet efter det aktuelle havområde, omfattende sovjetiske angreb i Polarhavet og Østersøen, britiske og allierede angreb fra Norge til Marokko og i Middelhavet, samt sovjetiske angreb på japanerne i de sidste krigsmåneder.

Bogen er tænkt som en fortsættelse af samme forfatters bog "Axis Submarine Attacks 1939-1945", og J. D. Aldens "U.S Submarine Attacks during World War Two".

Disse bøger er bestemt ikke egnede som natbordslæsning, men er derimod en nærmest bogholderiagtig opstilling af angreb med undervandsbåde, med anførsel af den angrebne enhed, udfaldet af angrebet, antal torpedoer affyret og andre relevante og kendte omstændigheder ved angrebene.

Forfatteren har gjort krigen med på tysk side i minestrygere og destroyere(!), men har ikke desto mindre forfattet dette værk, der er gjort muligt ved forfatterens kontakt til personer og arkiver i alle de krigsførende lande, og siden 1990 også arkivalier og oplysninger fra det tidligere Sovjetunionen.

Bogen vil være velegnet til opslag, klarlæggelse af enkelthændelser, udarbejdelse af opgaver og eller statistisk bearbejdning af angrebsaktiviteten under krigen.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser marts/april 1997

ADMINISTRATION & ORGANISATION m.v.

Haarder, Bertel (red.): Kend din Grundlov. Kbh. 1993. 64 s. ill. Ej til Udlån.

Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfunds-
forskning. Årsbibliografi 1996. Kbh. 1997. 44 s. index.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 7: Fram - græsmåned. Kbh. 1997. 659 s.
ill. Ej til Udlån.

HISTORIE

Auerbach, Horst: Preussens Weg zur See. Pommern, die Wiege der Königlich-
Preussischen Marine. Berlin 1995. 112 s. ill. kort. index. bibl.

Carew, Anthony: The lower deck of the Royal Navy 1900-39. The Invergordon
mutiny in perspective. Manchester 1981.
269 s. ill. index. bibl.

Edge, Geraldine & Mary E. Johnston: The Ships of Youth. The Experience of
Two Army Nursing Sisters on Board the Hospital Carrier Leinster. London
1945. 124 s. ill.

Fakta om Forsvaret. Februar 1997. Vedbæk 1997. 33 s. ill.

Franzen, P. (red.): Danmarks Handelsflaade 1939. I Billeder og Tekst. Bd. I-II.
Kbh. 1938. 264+276 s. ill. index.

Hadley, Michael L. m.fl. (eds.): A Nation's Navy. In Quest of Canadian Naval
Identity. Montreal 1996. 460 s. ill. kort. index. bibl.

Hartmann, Godfred & Jørgen B. Rasmussen: Skipperhuset. Frederik IV's
bådehus ved Fredensborg Slot. Kbh. 1994.

111 s. ill. bibl.

Morris, R.O.: Charts and Surveys in Peace and War. The History of the Royal Navy's Hydrographic Service 1919-1970. London 1995. 280 s. ill. kort. index.

Nielsen, Anker J.: Københavns Møller og Volde. Kbh. 1997. 196 s. ill. index. bibl.

Olesen, Mogens Nørgaard: Over Sund og Bælt. En færge-historisk samling med glimt fra Torben Nellemanns samling. Frederiksværk 1993. 127 s. ill.

Olwig, Karen Fog: Vestinderne - fra dansk slaveri til amerikansk masseturisme. Holte 1983. ill. kort. index. bibl.

Owen, Charles: Plain Yarns from the Fleet. The Spirit of the Royal Navy during Its Twentieth-Century Heyday. Stroud 1997. 212 s. ill. index. bibl.

Rogozinski, Jan: Pirates! Brigands, Bucaneers, and Privateers in Fact, Fiction, and Legend. New York 1996. 398 s. ill. index.

Ruslands Historie 1689-1992:

Bd. 1: Christensen, Svend Aage & Knud Rasmussen: Indtil 1689: Rigets oprindelse. 2.rev.udg. Kbh. 1992. 240 s. ill. kort. bibl.

Bd. 2: Bagger, Hans & Bjarne Nørretranders: 1689-1917: Reformen og revolution. 2.rev.udg. Kbh. 1992. 264 s. ill. kort. bibl.

Bd. 3: Rosenfeldt, Niels Erik & Carsten Pape: Efter 1917: Sovjetstaten. 2.rev.udg. Kbh. 1992. 264 s. ill. kort. bibl.

Bd. 4: Christensen, Svend Aage m.fl.: 1982-1992: Imperiets sammenbrud. Kbh. 1992. 288 s. ill. kort. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Abildgren, Peter & Hans Jørgen Christensen: S/S "Kirsten"s sidste rejse. Fredericia 1985. 42 s. ill.

Benz, Jörg: Deutsche Marineinfanterie 1938-1945. Das Schicksal der Marinestossstrups, der MAA 531 (von Diest) und anderer infanteristisch Einheiten der Kriegsmarine. Husum 1996. 272 s. ill. kort. index. bibl.

Blüdnikow, Bent & Klaus Rothstein (red.): Dage i oktober 43. Vidnesbyrd. Kbh. 1993. 243 s. ill.

Brookes, Ewart: The Gates of Hell. The terrible story of the Arctic Convoys of the Second World War. London 1973. 192 s. ill. kort.

Busch, Rainer & Hans Joachim Röhl: Der U-Boot-Krieg 1939- 1945. Bd. 2: Der U-Boot-Bau auf deutschen Werften. Hamburg 1997. 545 s. ill. index.

Chaffin, Tom: Fatal Glory. Narciso López and the First Clandestine U.S. War against Cuba. Charlottesville 1996. 282 s. ill. index. bibl.

Enders, Gerd: Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer 1942- 1944. Eine Reise ohne Wiederkehr. Hamburg 1997. 130 s. ill. kort. index. bibl.

Gardiner, Robert (ed.): Fleet Battle and Blockade. The French Revolutionary War, 1793-1797. London 1996. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Gardiner, Robert (ed.): Navies and the American Revolution 1775-1783. London 1996. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Head, William & Earl H. Tilford (eds.): Eagle in the Desert. Looking back on U.S. Involvement in the Persian Gulf War. Westport 1996. 350 s. kort. index. bibl.

Jensen, Bent: Den lange befrielse af Bornholm 1945-46. Odense 1996. 345 s. ill. kort. index. bibl.

Kjeldbæk, Esben: Sabotageorganisationen BOPA 1942-1945. Kbh. 1997. 512 s. ill. index. bibl.

Miller, Geoffrey: Superior Force. The Conspiracy Behind the Escape of Goeben and Breslau. Hull 1996. 458 s. ill. kort. index. bibl.

Peillard, Léonce: Geschichte des U-Boot-Krieges 1939-1945. Klagenfurt 1970. 472 s. ill. index. bibl.

Plotke, Herbert: Fächer loos! U 172 im Einsatz. In den Weltmeeren von Rio bis Kapstadt. Ein Tatsachenbericht aus den Jahren 1942/43. Wölfersheim-Berstadt 1994. 154 s. ill.

Schmeelke, Michael: Alarm Küste. Deutsche Marine-, Heeres- und Luftwaffenbatterien in der Küstenverteidigung. Wölfersheim 1996. 160 s. ill. bibl.

PERSONALHISTORIE

Artéus, Gunnar (red.): Svenska Officersprofiler under 1900- talet. Karlskrona 1996. 515 s. ill. index.

Bailey, Chris H. (ed.): Social Change in the Royal Navy 1924-1970. The Life and Times of Admiral Sir Frank Twiss. Gloucester 1996. 236 s. ill. index. bibl.

Drostrup, Ole: Den hæmmede kriger. Et portræt af general von Hanneken. Odense 1997. 369 s. ill. index. bibl.

Goldkuhl, Carola: John Ericsson. Mannen och uppfinnaren. Stockholm 1961. 298 s. ill. index. bibl.

Gregersen, Hans: Peter von Scholten - en biografi. Ørbæk 1995. 178 s. ill. kort. index. bibl.

Henriksen, Ole Bernt: Af Guds nåde. Christian den Femte og hans regering. Odense 1996. 247 s. ill. index. bibl.

Norbeck, Hans: Ridder uden kors. Aage Westenholz og Danmarks forsvar. Odense 1996. 192 s. ill. bibl.

Reich, Ebbe Kløvedal: Den fremmede fortryller. Beretning om Knud Rasmussen og hans to folk. Valby 1995. 297 s. ill. bibl.

POLITIK m.v.

Fest, Joachim: Plotting Hitler's Death. The German Resistance to Hitler 1933-1945. London 1996. 419 s. ill. index. bibl.

Haydon, Peter C. & Ann L. Griffiths (eds.): Multinational Naval Forces. Proceedings of a workshop held by the Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University, 13-15 July, 1995. Halifax 1996. 261 s. bibl.

Johnson, Loch K.: Secret Agencies. U.S. Intelligence in a Hostile World. New Haven 1996. 262 s. index. bibl.

Kennedy, Greg & Keith Neilson (eds.): Far-Flung Lines. Essays on Imperial Defence in Honour of Donald Mackenzie Schurman. Cass Serie: Naval Policy and History 2. London 1996. 228 s. bibl.

LeSage, L.G. & A.A. Sarkisov (eds.): Nuclear Submarine Decommissioning and Related Problems. NATO Advanced Workshop, Moscow, Russia, June 19-22, 1995. NATO ASI Series 1: Disarmament Technologies Vol. 8. Boston 1996. 343 s. ill. kort. bibl.

STRATEGI & TAKTIK

Molander, Roger C. m.fl.: Strategic Information Warfare. A New Face of War. Santa Monica 1996. 33 s. ill.

Smedberg, Marco: Om sjökriget. Från Svensksund till smygteknik. Stockholm 1996. 259 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Binnici, Joseph & Michael Cassar: The Royal Navy in Malta. A Photographic Record. Malta 1989. 104 s. ill. index.

Brett, Bernard: Modern Sea Power. London 1986. 256 s. ill. index.

Chant, Christopher: Submarines of the 20th Century. London 1996. 144 s. ill. index.

Chant, Christopher: Warships of the 20th Century. London 1996. 144 s. ill. index. bibl.

Dallies-Labourdette, Jean-Philippe: U-Boote 1935-1945. The History of the Kriegsmarine U-Boats. Paris 1996. 144 s. ill. index. bibl.

Flottan. u.st. 1970. 32 s. ill.

Hahn, Günther E.: Die deutschen Netzleger. Serie: Marine-Arsenal 37. Wölfersheim-Berstadt 1996. 48 s. ill.

Hoeckel, Rolf: Modellbau von Schiffen des 16. und 17. Jahrhundert. Rostock 1963. 114 s. ill.+ 2 tegninger. index. bibl.

Larkins, William T.: Battleship and Cruiser Aircraft of the United States Navy 1910-1949. Atglen 1996. 272 s. ill. index. bibl.

Preston, Antony & John Batchelor: The Submarine since 1919, Serie: Purcell's History of the World War. Special. Leeds 1974. 64 s. ill.

Sultz, Willi: Kreuzer Leipzig. Baugeschichte, Einsätze, Schicksal. Stuttgart 1996. 196 s. ill. index. bibl.

Submarines. Ware 1983. 96 s. ill.

Tall, J.J. & Paul Kemp: HM Submarines in Camera 1901-1996. An Illustrated History. Stroud 1996. 245 s. ill. index.

Vann, Frank: Nuclear-Powered Ballistic Missile Submarine. How They Work. London 1988. 47 s. ill. kort. index.

BJÆRGNINGSVÆSEN, SØMANDSKAB m.v.

Brennecke, Jochen: Strandungen. Schicksale berühmter Segelschiffe. München 1988. 299 s. ill. bibl.

Butler, William & Douglas Keeney: Tragedy at Sea. Louisville 1995. 128 s. ill.

Nautiskt Bild Lexicon. Göteborg 1983. 256 s. ill. index.

EKSPEDITIONER m.v.

Chamisso, Adalbert von: A Voyage around the World with the Romanzov Exploring Expedition in the Years 1815-1818 in the Brig Rurik, Captain Otto von Kotzebue. Honolulu 1986. 375 s. ill. kort. index. bibl.

Johannes: Livet paa de yderste øer. Beretninger af den grønlandske fanger Johannes, kaldet Ungaaralak. Genfortalt på dansk af Frederik Nielsen. Nuuk 1995. 119 s. ill. kort. bibl.

Reinke-Kunze, Christine: Entdeckungsfahrten in die Polarregionen Antarktis. Hamburg 1996. 175 s. ill. index. bibl.

PERIODIKA

Köhlers Flottenkalender 1997. Hamburg 1996. 224 s. ill.

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

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 4 / AUG 1997
168. ÅRGANG



DET KGL. GARNISONSBIBLIOTEK
Tidsskriftsafdelingen
KASTELLET 46
2100 KØBENHAVN Ø



Det Kongelige Garnisonsbibliotek



100000465459



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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.forsvaret.svn.dk/tfs/

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Korvetten NIELS JUEL
Flådestation Korsør
Sylowsvej
4220 Korsør
Telefon 58 30 85 21
E-mail: ncw@vip.cybercity.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
E-mail: sls@post9.tele.dk

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433
E-mail: P-J-STAR@post6.tele.dk

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Orlogskutteren VEJRØ. Udvalget vedrørende forsvarrets materiel anbefaler BARSØ-klassen erstattet af et mindre standardfartøj MK II.
Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til Tfs Nr. 5/OKT 1997 bedes indsendt til redaktøren inden 15 NOV 97.



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration



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



INDHOLD

SØVÆRNETS MATERIEL.....	171
Uddrag fra Rapport fra Udvalget vedrørende forswarets materiel	
OPMÅLING I GRØNLAND (DEL I).....	216
Sekondløjtnant Th. Borgs dagbog, Grønland 1897.	
Renskrevet og kommenteret af orlogskaptajn P. Borg	
MARINENS BIBLIOTEK.....	241

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

Denne artikel er et uddrag af Rapport fra Udvalget vedrørende forsvarrets materiel. Artiklen omhandler primært en redegørelse for den teknologiske udvikling samt anbefalinger i relation til søværnets materiel. Uddraget bringes med tilladelse fra formanden for udvalget, kontreadmiral P.B. Sørensen.

SØVÆRNETS MATERIEL

Uddrag

fra

Rapport fra Udvalget vedrørende forsvarrets materiel

INDLEDNING

Udvalget vedrørende forsvarrets materiel blev besluttet nedsat i forbindelse med indgåelse af Aftale af 8. december 1995 om forsvarrets ordning 1995-1999. Forsvarsministeriet nedsatte efterfølgende udvalget ved Kundgørelse for Forsvaret, A 17, af 9. april 1996.

Udvalget fik følgende kommissorium:

"Udvalget skal med udgangspunkt i forsvarrets nuværende materielsituation og de i Aftale af 8. december 1995 om forsvarrets ordning 1995-1999 indeholdte materielanskaffelsesprojekter foretage en vurdering af levetiden for forsvarrets - inklusive hjemmeværnets - materielsystemer og hovedmaterielgenstande. Vurderingen skal baseres på materiellets konkrete anvendelse, anvendelsesgrad og dermed nedslidning samt den økonomiske levetid.

Udvalget skal endvidere vurdere den forventede teknologiske og økonomiske udvikling på materielområdet og denne udviklings betydning for forsvarrets materielanskaffelser over en længere horisont.

Udvalget udarbejder et forslag til større anskaffelser af materielsystemer og hovedmaterielgenstande. Forslaget skal kunne indgå i arbejdet i den forsvarskommission, der primo 1997 skal indlede analyse af forsvarrets formål, opgaver og organisation mv.

Udvalget skal afslutte sit arbejde senest den 1. september 1997".

Udvalget har haft følgende sammensætning:

- Generalmajor Jens Christian Frandsen, Forsvarskommandoen, Formand, afløst den 1. september 1996 af kontreadmiral, Paul Bjørn Sørensen,
- kommandør Paul Bjørn Sørensen, Forsvarskommandoen, afløst den 1. september 1996 af oberst Henrik Dam,
- oberst Leif Simonsen, Forsvarskommandoen,
- oberst Ib Johannes Bager, Forsvarskommandoen,
- oberst Henrik Dam, Hærens Materielkommando, afløst den 1. september 1996 af oberst Jørn Jensen,
- teknisk chef Kaj Møller Gregersen, Søværnets Materielkommando, afløst den 1. december 1996 af teknisk chef Bent Hansen,
- teknisk chef Henrik Hornhaver, Flyvematerielkommandoen,
- direktør Peter Lawætz, Forsvarets Forskningstjeneste.
- oberst Steen Søndergaard Jensen, Hjemmeværnskommandoen.

Udvalgets sekretariat har været placeret i Forsvarskommandoen og ledet af chefen for Materielanskaffelsessektionen, oberstløjtnant S.E. Petersen. Sekretariatet bestod indledningsvis af orlogskaptajn C. Nielsen, major C.D. Bloch, major J. Ehlers, Forsvarskommandoen samt kaptajn K. Astrup Jensen, Hjemmeværnskommandoen. Efterfølgende blev sekretariatet suppleret med major P.O. Elkjær og major K.M. Vestergaard, Forsvarskommandoen.

Rapporten tager udgangspunkt i Lov om forsvarets formål, opgaver, organisation mv. af 8. december 1993 og Aftale af 8. december 1995 om forsvarets ordning 1995-1999. Anskaffelser af materiel og ændringer i strukturen, der indgår i aftalen, forudsættes gennemført.

Rapporten har en tidshorisont på 12 år efter udløbet af Aftale om forsvarets ordning 1995-1999. Rapporten dækker derfor perioden 2000-2011, i det efterfølgende benævnt perioden.

Rapporten er opdelt i tre dele.

DEL I (*bringes i uddrag i denne artikel, red.*) er en redegørelse for faktorer af betydning for forsvarets materielplanlægning. Den udgør grundlaget for rapportens senere vurderinger og analyser, og giver tillige en introduktion til det begrebsapparat, der anvendes i de efterfølgende dele af rapporten.

DEL II (*bringes ikke i denne artikel, red.*) er en vurdering af status for den forventede materielsituation i år 2000 i de enkelte værn, inden for det værnssfælles område og i hjemmeværnet. Beskrivelsen munder ud i en vurdering af de større materielsystemers resterende levetid.

DEL III (*bringes i uddrag i denne artikel, red.*) er - med baggrund i rapportens første og anden del - en analyse og vurdering af behovet for materielanskaffelser til de enkelte værn, det værnssfælles område og hjemmeværnet. I det afsluttende kapitel i DEL III opstilles et forslag til forsvarets anskaffelser i perioden med angivelse af, inden for hvilken del af perioden anskaffelserne mest hensigtsmæssigt bør gennemføres.



Inspektionskutteren TULUGAQ i Nordatlanten. Udvalget vedrørende forsvarets materiel anbefaler, at inspektionskutterne af AGDLEK-klassen i midten af perioden erstattes af en ny type inspektionsenhed med forbedret sødygtighed og større udholdenhed.

TEKNOLOGISKE UDVIKLINGSTENDENSER

Historien viser, at det militærteknologiske niveau har været afgørende både under kriser og under egentlige krige. Den stadige udvikling synes at følge linier, der ikke kan styres eller overskues globalt på langt sigt. Det er dog muligt at udarbejde anvendelige prognoser for de forsvarsrelevante udviklingstendenser på kortere sigt, og i hvert fald kan udviklingsmulighederne beskrives, da materielanskaffelser inden for perioden vil være baseret på allerede kendte fænomener og teorier.

DEN TEKNOLOGISKE UDVIKLING

Generelt.

Siden slutningen af 80-erne har reduktioner i de større landes forsvarsbudgetter markeret en tendens i retning af forskel i hastighed mellem militærdrevet teknologiudvikling og den tilsvarende civile, som er markant accelererende. Eksempler herpå er på den ene side kampfly, sprængstoffer, våben og visse sensorer og på den anden side informatik og kommunikation. Den væsentligste forandring på forsvarsmaterielområdet er derfor en forøget anvendelse af civilt udviklede teknologier samt mere materiel, hvori der indgår komponenter udviklet med sigte på civile behov. Kun inden for specifikt militærteknologiske områder som f.eks. missiler og ammunition forventes der fremover at ske en udvikling alene på militære præmisser.

Den teknologiske udvikling med tæt tilknytning til det civile marked giver øget mulighed for anvendelse af brugervenlige teknologier i både den civile og den militære sektor. Her tænkes såvel på forbedring af nuværende brugersystemer som på nye systemer, der er tilpasset normale, menneskelige kommunikationsformer, hvor brugeren ikke tænker over at "betjene" maskinen, men samspillet sker ubevidst.

Simulation inden for det militære såvel som det civile område vil få forøgede anvendelsesmuligheder herunder specielt i uddannelsesmæssig sammenhæng. Med indførelsen af bl.a. "virtual reality"-teknik vil udviklingen bevæge sig mod en virkelighedstro gengivelse af omgivelserne, hvor brugeren vekselvirker med systemet og med andre brugere i et syntetisk computergenereret miljø. Der åbnes derved mulighed for, computergenereret at forbedre kvaliteten af uddannelsen og for at reducere ressourceforbruget. Udviklingsomkostningernes størrelse bevirker dog, at der fordres et stort volumen på anvendelsen af det enkelte uddannelseselement.

Begrænsede økonomiske rammer for fremtidige materielanskaffelser vil medføre en lav fornyelsestakt af det eksisterende materiel. Dette kan gennemfø-

res ved jævn udskiftning af nedslidte elementer eller ved forud planlagt renovering med henblik på en opdatering. Systematikken i denne totalplanlægning er for tiden genstand for studier under benævnelsen "Life Cycle Cost" eller det dermed beslægtede begreb livscyklusanalyse, hvor selv omkostningerne ved skrotningen medtages.

Der må forventes en voksende interesse for etiske forhold i forbindelse med diverse tekniske tiltag. I første omgang drejer det sig om de miljømæssige omkostninger ved militæret i fredstid, men fra krigen i Bosnien og andre steder er der også eksempler, som belyser den politiske opmærksomhed på forhold, hvor egentlige krigsoperationer har haft stor indflydelse på det miljø, der er tilbage. Nye tekniske muligheder kan endvidere øge de etiske krav, idet den stigende præcision af avancerede våben må forventes at medføre "bandlysning" af de grovere og formentlig også billigere våben, da unødig skade ikke længere er acceptabel.

Endelig er der tendens til, at mediernes tætte overvågning af kampsituationer mv. er medvirkende til at skabe en offentlig mening om, at krige og krigsliggende situationsforløb ikke må have egentlige tilskadekomne og slet ikke i egne rækker. Sådanne overvejelser har naturligvis i første omgang tilknytning til den senere tids operationer med fredsskabende formål, men også krigshandlinger som i Golfkrigen er kommet meget tættere på. Som bekendt udfoldes der i sådanne situationer internationale bestræbelser på at bilægge stridighederne uden "blodsudgydelse", og det er da i flere tilfælde sket ved en international intervention. Militære operationer med sådanne formål vil derfor i stigende grad skulle benytte ikke-dødbringende våben. Lidt paradoksalt resulterer de etiske fordringer her i et militært behov for udvikling af ny teknik med begrænset skadevoldende virkning.

Teknologiske delområder.

Generelt. Ikke alle teknologiområder er lige vigtige for dansk forsvar, og der vil i det følgende kun blive tale om at dække nogle delområder. Disse er udvalgt efter deres forventede betydning for ændringer i forsvarets materiel og de situationer, hvori materiellet indgår.

Det er således relevant at omtale udviklingen inden for bredbåndskommunikation, fordi den voksende kapacitet af trådløs datatransmission snart gør det muligt at bringe levende billeder og tilsvarende informationsmængder frem til enhver bruger i kommandorummet og i felten.

Efter samme princip er mikroelektronik kun tangeret, da prognoser om yderligere komponenttæthed og hurtighed opnået ved fortsat miniaturisering tilsyneladende ikke er fulgt op af nye paradigmer for hardwareanvendelse, som det f.eks. skete ved indførelsen af det integrerede kredsløb og senere mikroprocesso-

ren. Nanoteknologi, superledning og bioteknologi er eksempler på forskningsområder, hvor resultaterne ikke vil slå igennem i forsvarsmateriellet i den betragtede periode.

Efter mere end 40 år med Den kolde Krig kan man ikke forbigå nukleartechnologien i tavshed, men her er et ellers vigtigt område, hvor der ikke forventes ny teknologisk udvikling af militærteknisk betydning. Med de senere års afspænding mellem øst og vest og de gennemførte nukleare nedrustningsaftaler er kernevåbnes rolle blevet reduceret, men den er endnu langt fra udslettet, hverken politisk eller militært. Udviklingen af konventionelle våben med stor træfsikkerhed har også bidraget til den nukleare afspænding ved at erstatte den udstrakte ødelæggelse fra et taktisk kernevåben med en koncentreret virkning af mindre styrke, men med stor præcision.

Sensorer forventes fremover anvendt i stadig større udstrækning til et bredt udsnit af kontrol- og reguleringsopgaver ikke mindst i den civile sektor. De militære sensorer findes især inden for det akustiske område, hvor lydbølger i luft og vand udnyttes, og på det elektromagnetiske område, hvor et bredt spektrum af bølgelængder udnyttes, rækkende fra mikrobølger til infrarødt lys (varmebølger) og ultraviolet lys.

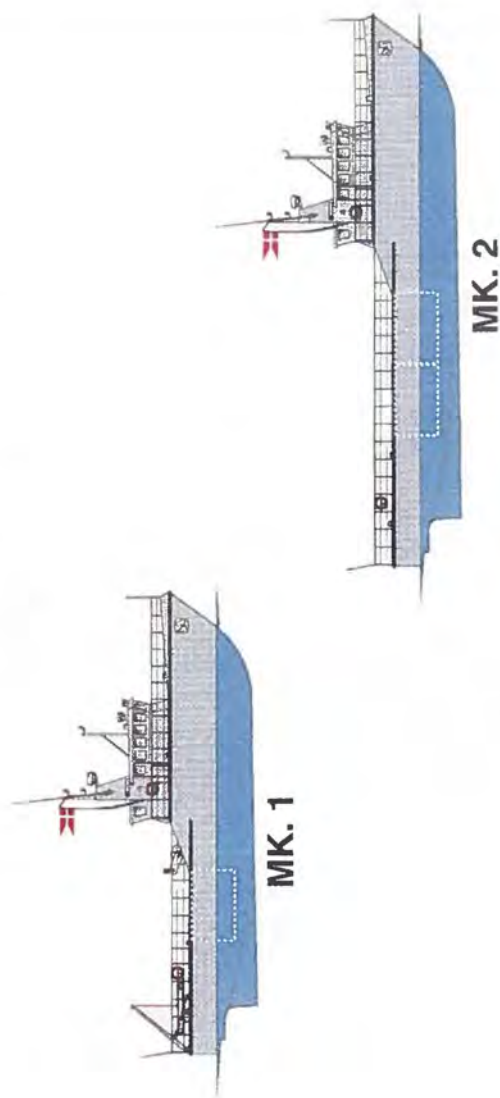
For alle typer sensorer går udviklingen i retning af større opløsningsevne og dermed mod større præcision. For de aktive og de detekterende sensorer medfører dette en mere nøjagtig bestemmelse af målets data. For de billeddannende sensorer betyder det en bedre billedopløsning med flere detaljer.

Effektiviteten af næsten alle militære sensorer er stærkt afhængig af en efterbehandling af de detekterede signaler, og fremskridt inden for sensorer er derfor uløseligt forbundet med udviklingen på det informationsteknologiske område. Det betyder, at den fysiske sensor "kunstigt" kan forbedres mange gange. F.eks. kan mange enkeltbilleder sammensættes til et totalbillede med meget stor detaljerighed, ligesom informationer fra flere forskellige typer sensorer kan føjes sammen til et mere komplet "billede" af målet, også kaldet "sensor fusion".

Ved "sensor fusion" integreres informationer fra forskellige sensorer i samme system, f. eks. radar- og IR-signaler, og der opnås derved synergi i den samlede detektionsevne. Da udviklingen samtidig går i retning af billeddannende sensorer, ligger meget af udfordringen på dette felt i at kunne fusionere to eller flere billeder af temmelig forskellig basisnatur. De forventede fordele er blandt andet bedre "syn" på større afstand eller mulighed for anvendelse af flere, men simplere og billigere sensorer. Den automatiske overlejring af informationer fra mange sensorer vil, når systemet er realiseret, give kommandoenheden et godt overblik over operationsområdet.

En radar er en aktiv sensor baseret på udsendelse og detektion af elektromagnetiske mikrobølger, som reflekteres fra målet. Radarbølger er forholdsvis

MINOR STANDARD CRAFT



Projektskitse af mindre standardfartøj MK I og MK II.

upåvirkelige af vejrliget. Militære måls "synlighed" overfor sådanne bølger søges altid reduceret enten ved undgåelse af reflekterende flader vinkelret på iagttagelsesretningen eller ved beklædning af målet med et materiale, der absorberer strålingen. Denne usynliggørelse overfor radar kaldes ofte "stealth", men dette begreb dækker i praksis også over andre teknologier med tilsvarende formål som f. eks. reduktion af målets udsendelse af varmestråling. Som en modforanstaltning mod stealth-udformede mål vil der blive udviklet radarer med lavere frekvenser (og dermed længere bølger), som udnytter en anden detektionsmekanisme kaldet bølgelængderesonans.

Omvendt vil der også blevet udviklet radarer med højere frekvenser. Disse radaranlæg vil kunne laves små og lette og vil være kendetegnet ved en stor opløsningsevne og detaljerigdom i de reflekterede signaler. I kombination med særlig signalbehandlingsteknik som f.eks. i den såkaldte "Syntetisk Apertur Radar"-teknik kan resultatet svare til, hvad man ellers ville få fra en langt større antenne.

En anden vigtig gruppe af sensorer er baseret på lys af forskellige bølgelængder, fra det infrarøde område (IR) gennem det synlige område og til det ultraviolette. Sensorer af denne art kaldes elektrooptiske og er ofte passive sensorer, som danner et billede ved hjælp af enten målets varmeudstråling eller synligt lys. Deres brug opdages ikke af målsiden, men til gengæld er udnyttelsen af denne del af det elektromagnetiske spektrum meget afhængig af vejr-situationen.

Den samlede udvikling inden for de elektrooptiske sensorer vil uden tvivl medføre, at forsvarlets evne til at se i mørke kan blive væsentlig forbedret.

På det hydroakustiske område (dvs. lydbølger i vand) er en tilsvarende udvikling i gang, ikke mindst drevet af den civile off-shore industri. Aktive hydroakustiske sensorer (sonar), der virker efter samme princip som radar, udvikles mod større frekvensområde, bedre signalbehandling og antenne- eller transducerkonfigurationer, der sigter på en vis billeddannelse af objekter i vandet eller på havbunden.

Desuden vil der ske en fortsat udvikling inden for de passive (lyttende) hydroakustiske sensorer som f. eks. ubådshydrofoner, hvor mere følsomme mikrofoner og avanceret signalbehandling vil resultere i detektion på langt større afstand med større pejlenøjagtighed og give en sikrere klassifikation (bestemmelse) af lydkilden ved genkendelse af dens signatur (karakteristika). Fremtidens torpedoer, udstyret med sådanne sensorer og en vis "kunstig intelligens" (jf. senere), kan blive meget vanskelige at forstyrre eller vildlede.

Begrebet elektronisk krigsførelse dækker over forskellige teknikker til sporing og forstyrrelse "jamming" af fjendens sensorsignaler og radiokommunikation, beskyttelse mod detektion fra hans sensorer, ødelæggelse af hans elektrooptiske sensorer og direkte vildledning ved udsendelse af falske signaler. Udviklingen af

sådanne modforanstaltninger foregår i vedvarende konkurrence med udviklingen på sensor- og kommunikationsområdet, og stort set forventes der derfor ikke nogen selvstændig nyudvikling på området elektronisk krigsførelse.

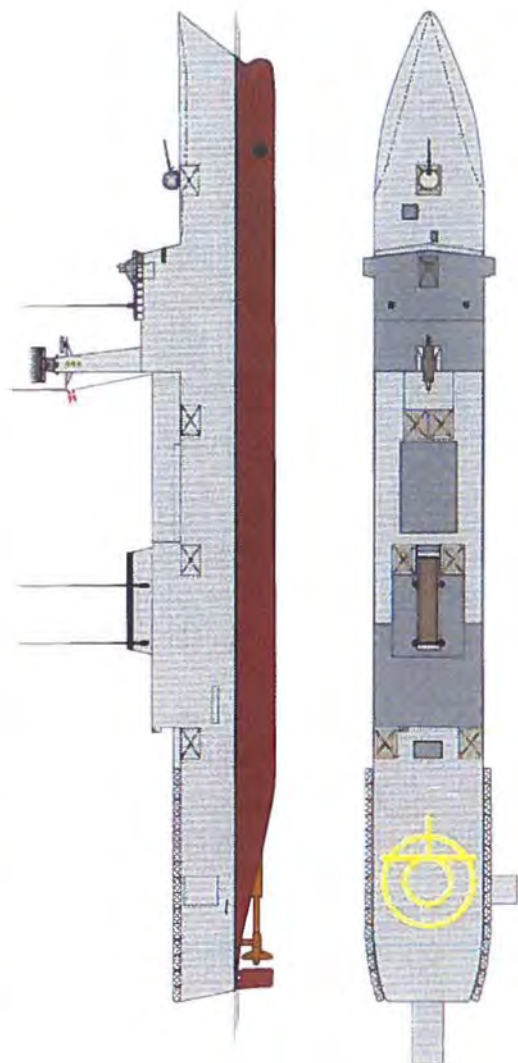
Et udviklingstræk med karakter af en vis nyhed er det dog, at hurtig og digitaliseret elektronik har givet væsentlig forbedrede muligheder for at gemme et detekteret radio- eller radarsignal og genudsende det rent eller forvrænget enten umiddelbart eller efter kort tid. Fjendens radarsignaler bliver da misvisende, eller radiokommunikationen helt eller delvis uforståelig, ofte uden at fjenden erkender problemet eller den egentlige årsag.

Endelig omfatter elektronisk krigsførelse også teknikker med kraftig stråling til blanding af elektromagnetiske og elektrooptiske sensorer eller til ødelæggelse af informatik- og kommunikationssystemer. Sådanne strålevåben baseret på fokuserede mikrobølger eller laserstråling er under udvikling, men de nødvendige høje effekt niveauer fordrer nye koncentrerede energisystemer, så feltmæssigt relevante resultater vil først blive opnået om adskillige år.

Informatik. De senere årtiers hurtige udvikling af elektronik og datalogi har medført, at informationsbehandling og -overføring spiller en stadig vigtigere rolle som redskab i mange sammenhænge. Den samlede emnekreds informatik, i det følgende betegnet IT, er derfor svær at afgrænse som område, og der er ikke her gjort noget forsøg på en rigoristisk inddeling i forhold til kommunikation og matematisk modellering. Udvikling af IT synes mere end noget andet styret af teknikens muligheder, mens brugerens behov kun har sekundær betydning. Det civile, kommercielle marked er her en vigtig faktor med uforudsigelige konsekvenser på lidt længere sigt, så på dette felt er prognoser for de næste 15-20 år vanskelige at udarbejde.

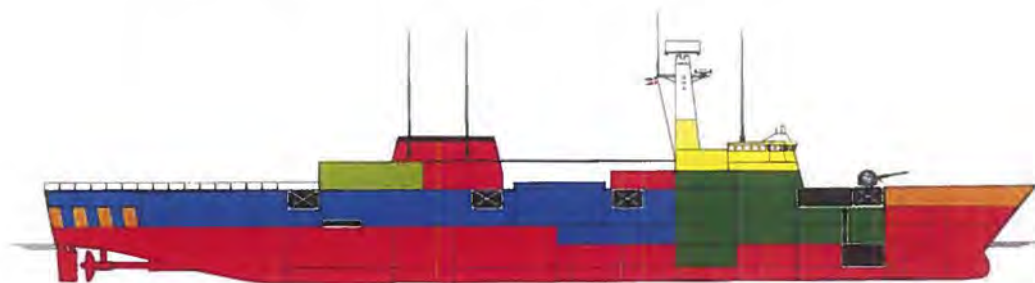
IT baserer sig hardwaremæssigt på digital elektronik, hvor den fortsatte miniaturisering af enkeltelementer (logikporte) i integrerede kredsløb på chips af silicium (eller det hurtigere galliumarsenid) øger hastighed og kapacitet pr. volumen- og pris-enhed for såvel processorer som hukommelselementer (datalagre). Alt tyder på, at denne trend af eksponentiel udvikling fortsætter med uformindsket styrke.

Brugerens "platform" samles nu modulært af processorer, lagre, interne datatransportveje og input/output-enheder af forskellige fabrikater, da standardiseringen af dette hardware af konkurrencemæssige hensyn er vidt fremskreden. Det er slående, at den voldsomme udvikling på hardwarensiden stadig kun i beskeden omfang afspejles på programmelområdet. Der kan dog ses en udvikling, hvor objektorienteret programmering, standardgrænseflader og accepterede referencemodeller tillader genbrug af softwarekomponenter og dermed realisering af nye applikationer ved sammenstykning af velgennemprøvede programdele.

MULTI-ROLE SHIP FOR PEACE SUPPORT OPERATIONS

Foreløbig projektskitse af kommando- og støtteskib.

MULTI-ROLE SHIP FOR PEACE SUPPORT OPERATIONS PRINCIPLES OF GENERAL ARRANGEMENT



	ACCOMMODATION
	BRIDGE / OPS-ROOMS
	MULTI PURPOSE AREA
	CONTAINER/WEAPON POSITION & AMMO STORES
	HELICOPTER FACILITIES
	MACHINERY, TECHNICAL ROOMS, TANKS, etc.
	MOORING DECKS

Hovedtendensen er dog, at udviklingen af nye applikationer stadig er håndværkspræget og savner industriel form.

I militære informatiksystemer og i særdeleshed i større landbaserede kommando- og kontrolsystemer er det af vital betydning, at højt klassificerede data beskyttes effektivt mod bl.a. utilsigtet transmission til en lavere klassificeret modtager. Denne beskyttelse opnås ved hjælp af særlige "multilevel"-operativsystemer, hvor hvert enkelt dataelement forsynes med en sikkerhedsetiket, der kontrolleres ved enhver dataoverførsel. Sådanne systemer har hidtil udelukkende været udviklet til militært brug og har derfor ikke kunnet følge med i den civile udvikling. Imidlertid må det forudses, at informatikanvendelsen inden for bl.a. banksektoren vil medføre en civilt drevet udvikling af sikre "multilevel"-systemer til et niveau, som også de militære systemer kan anvende fremover.

Nært knyttet til operativsystemer er brugergrænsefladerne. Disse er også styret af den kommercielle udvikling, hvor enkelte trendsættende producenter som f.eks. Microsoft fastlægger de facto standarder uden om de traditionelle standardiseringsorganer.

Nye typer af brugerflader vil fremkomme, herunder udstyr der reagerer på tale, håndbevægelser, nerveimpulser og øjenbevægelser. Pseudo-3-D brugergrænseflader til anvendelse f. eks. i "virtual reality" er endnu ikke en del af standardprogrammet.

Den markedsorienterede civile udvikling af sådant "virtual reality"-udstyr kan få stor betydning for forsvaret. Det gælder naturligvis også de for tiden dominerende civile faktorer, nemlig kontorautomatisering og underholdningsprogrammer med spil. Den fulde udnyttelse af disse faktorer i militær sammenhæng forudsætter adgang til en effektiv ekstern dataoverføring, som er nærmere omtalt under kommunikation.

Inden for området kunstig intelligens eller ekspertsystemer er udviklingen forløbet noget langsommere end ventet i starten for ca. 20 år siden. Potentialet vurderes langt mere positivt i dag, blandt andet fordi den fornødne edb-kapacitet nu findes i standardudstyr. Ekspertsystemer til logistik og vedligeholdelse er i drift som eksempler på beslutningsstøtte; billedbehandling og -tolkning er et andet aspekt, hvor især matematiske metoder og modeller indgår; og endelig tegner kunstige neurale netværk interessante perspektiver for selvlærende systemer, som benytter metoder med et vist slægtsskab til forholdene i den menneskelige hjerne. Neurale netværk er bl.a. under indførelse i undervandstorpæder, hvor opgaven bliver at lære målets støjsignatur at kende på lang afstand for dermed at kunne undgå eventuelle vildledende modforanstaltninger.

Informatik er ikke blot PC'ere og andet generelt IT-udstyr, men indgår i stigende grad som integrerede dele af materiellet f. eks. med automatiske sty-

rings- og reguleringsfunktioner. Specielt indlægges der nu en "informatikkobling" i grænsefladen mellem udstyret og den menneskelige operatør. Også her kommunikerer operatøren med typiske IT-redskaber som display og keyboard eller joystick, der fremover måske erstattes af tale. Brugergrænsefladen bliver derfor mindre specifik for den enkelte type materiel.

Informatikkoblingen vil også kunne indeholde beslutningsstøtte i et eller andet omfang. En videreudvikling mod autonom, organiseret beslutningstagen ud fra givne mål kan tænkes. Brugergrænsefladen er herved flyttet ganske meget, og det sidste skridt til en uafhængig robot med en vis kunstig intelligens er dermed ikke stort.

Kommunikation. I disse år foregår der en kraftig ekspansion på det civile telekommunikationsområde med økonomiske vækstrater på ca. 10% pr. år. Denne voldsomme udvikling beror på mange faktorer, men en hel del af årsagen skal søges i en teknisk "opsparring" af muligheder, der relativt hurtigt er udløst ved afmonopoliseringen af de offentlige tjenester. Der er derved etableret en tydelig inddeling i 3 hovedniveauer: Brugeren med eget terminaludstyr, telekommunikationsnetværkene og tjenesterne. Det er netværkene, der primært behandles her.

Faste net er blevet meget fleksible og effektive i nyere tid med opkoblingsteknikker som den, der benyttes i Internettet. Her vælges automatisk forbindelse til den søgte tjeneste gennem en lang række knudepunkter, således at der er størst sandsynlighed for ledig kapacitet (som så er billig at udnytte). Internettets succes beror dog også på andre forhold som fælles protokol, dvs. transmissionssprog, altså en udstrakt grad af interoperabilitet.

Selv med anvendelse af glasfiber- og radioforbindelser har de faste net en begrænset båndbredde og dermed transmissionskapacitet, men flere linier parallelt har hidtil kunnet løse problemerne. Den begrænsede totale båndbredde er et større problem ved radiotransmission og forværres yderligere af sameksistensen af flere kodningsteknikker. Parallellitet og dermed større kapacitet kan kun opnås ved geografisk områdeopdeling i celler som i mobilkommunikation eller ved retningsbestemt modtagelse som i radiokæde- og satellittransmission.

Mobilkommunikationen, der kan være af særlig interesse for militæret, er i øjeblikket på 2. generation med digitale systemer, flere tjenester end blot telefoni og et betydeligt volumen med god geografisk dækning og op mod 40 millioner brugere globalt set. Et 3. generationssystem er under forberedelse og vil muligvis blive indført kort efter år 2000. Her stiler man mod en enkelt bærbar terminal til det hele, mobiltelefoni, personsøgning, datakommunikation og satellitforbindelse, og denne terminal har forbindelse til et hjørne af et globalt netværk med celler af alle tænkelige størrelser og rangordninger, men med mulighed for at tale sammen i et fælles sprog. Det cellulære kommunikationsprincip vurderes at give et mindre sårbart system end de faste netværk.

I militære kommunikationssystemer er det vigtigt at have effektiv beskyttelse mod, at uvedkommende kan tappe klassificerede oplysninger eller på anden måde trænge ind i systemet og ødelægge det. Beskyttelse af transmissionslinierne sker ved hjælp af særlige kodnings- eller krypteringsteknikker, men de nu kendte metoder er ikke sikre nok. Et voksende civilt behov for tilsvarende øget datasikkerhed kan fremkalde mere effektive løsninger, hvis samfundet vil acceptere civil hemmeligholdelse af kodenøgler m.m.

Som beskrevet andetsteds vil også forsvarets kommunikationsbehov vokse voldsomt i de kommende år som følge af overførsel af billeddata og anden informatikanvendelse i bl.a. kommando- og kontrolsystemer. Behovet for stærkt forøget transmissionskapacitet er størst i krise- og krigssituationer, fordi der da er flere brugere, og hver bruger har et forøget behov. Forsvaret vil naturligvis som andre kunder kunne udnytte de tilgængelige offentlige telenet, men vil derudover i krisesituationer kunne overtage nogle af de offentlige net til rent militært brug. Dette forudsætter, at forsvarets normale kommunikationsnetværk bliver tilpasset eller er dele af de offentlige net, faste som mobile, og at man udnytter de tekniske muligheder, som den civile udvikling frembyder. Om de hidtidige, militære krav til robusthed og sikkerhed vil kunne opfyldes ved denne fremgangsmåde, er uklart. Det er dog et karakteristisk træk ved den igangværende udbygning af nettene, at der skabes alternative forbindelsesveje og dermed betydelig redundans i systemet.

Matematisk modellering. På grundlag af udviklingen inden for informatik vil der i de kommende år ske en næsten eksplosiv vækst i praktiske anvendelser af matematisk modellering og analyser. Den høje kapacitet og hastighed i databehandlingen gør det nu muligt at håndtere realistiske, komplekse systemer og problemer på matematisk form. Den øgede databehandlingskapacitet medfører, at simulation i sand tid bliver vigtigt øvelsesudstyr, der bl.a. kan mindske slid og ulykkesrisiko ved brugen af det virkelige materiel. Der er i det følgende nævnt en række konkrete eksempler på den fremtidige anvendelse af modelleringsteknologi i den militære sektor.

Den mekaniske konstruktion af avancerede strukturer i mobile platforme bruger stadigt mere omfattende beregningsmetoder til forudsigelse af styrke, bevægelsesmodstand og andre dynamiske egenskaber. Modelberegninger af projektilgennemtrængning træder i stedet for forsøg med de virkelige skudprocesser, når det gælder design af kompositmaterialer til pansring. Sådanne programmer findes p.t. kun i ret simple versioner, men det er en metode, der satses meget på.

Nyttiggørelsen af modeller kan også bestå i systemer til on-line beslutningsstøtte, der - ikke mindst i pressede situationer - hjælper at sortere en overvældende mængde af til rådighed værende informationer hurtigt, uddrage de mest relevante heraf og pege på hensigtsmæssige beslutningsmuligheder og de-

res sandsynlige konsekvenser. Modeller til beslutningsstøtte vil forekomme overalt f.eks. ved logistikoptimering og ved diagnosticering af patienter i akutte katastrofesituationer. Det drejer sig altså ikke kun om søgning i databaser, men også om simulation af følgerne af en given beslutning. Generalprøver gennemført ved modellering kan blive af stor betydning ved planlægning af militære operationer, idet en lang række forskellige udfald af operationen (som følge af forskellige, men sandsynlige indgangsparametre) hurtigt kan beregnes og vurderes. Samtidig vil modellering spille en voksende rolle ved udviklingen af nye militære procedurer, taktikker og strategier.

Simulation til uddannelse og træning har længe været benyttet, primært i flysektoren, men programmel og brugergrænseflader har i de fleste tilfælde først i de senere år kunnet give et rimeligt skær af realisme. Det gælder manøvrering af store skibe, start og landing af fly og meget andet. Udviklingen forventes at accelerere - med inspiration og teknisk støtte fra underholdning og spil - henimod simulatorer, hvor store dele af den nødvendige uddannelse og træning foregår i et multimediebaseret "virtual reality"-miljø, som giver indtryk af at være den virkelige verden.

I realistiske simulatorer vil eleven kunne sættes i situationer, der - hvis de opstod i den virkelige verden - ville være meget farlige eller meget omkostningskrævende, og hvis heldige udgang ville kræve hurtige og indøvede beslutninger. Man vil altså kunne øve sig på noget, som ingen ville turde i fredstid. Alligevel vil simulatorer naturligvis aldrig helt kunne erstatte rigtige øvelser, da noget af miljøet altid vil mangle. Simulation kan i sjældne tilfælde føre til fejlindlæring, som i visse situationer kan medføre risiko for personellet's sikkerhed.

Materialer. Konstruktionsmaterialer udgør de bærende elementer i materiellet, og interessen er derfor generelt knyttet til egenskaber som elasticitet, brudstyrke, formbarhed, bestandighed samt ikke mindst en relativt lille vægt. Udviklingen på dette felt er stærkt fokuseret på kompositter, som er sammensatte materialer med særlig indre struktur og sædvanligvis bestående af en matrix af metal, keramik eller plast med en armering af lange eller korte fibre af stål, kul eller glas. Hovedtypen er plast med fiberarmering af glas, og der er et stort antal kombinationsmuligheder af fiberudformning, valg af plasttype og optimering af proces, så der er fortsat behov for erfaringsindhentning. (Søværnets Standard Flex 300 skibe er eksempelvis bygget i fiberarmeret plast.) Andre fibre og fyldstoffer er aktuelle til bestemte formål, f.eks. lettere pansring eller konstruktionsdele til højere temperaturer. Lidt utraditionelt er plastfiberarmeret beton på vej som et muligt let konstruktionsmateriale til mobile platforme. Denne materiale-type er udviklet til erstatning for eternit med asbestfibre, men har vist et meget bredere anvendelsespotentialer bl.a. på grund af stor bestandighed.

Særlige militære behov i nyere tid kommer til udtryk som ønsker om yderligere positive stealth-egenskaber, dvs. reduceret signatur overfor radar- og IR-detektion. Kompositmaterialernes bidrag hertil er primært knyttet til formgivningsprocessen, der muliggør særlige frihedsgrader i et hensigtsmæssigt design, men iblanding af materialer, der absorberer radarstrålingen, bidrager også.

Lagdelte materialer eller sandwichkonstruktioner med keramer og metaller har vist sig velegnede til letvægtspansring. Karakteristisk for keramer er, at de kornede grundbestanddele først smelter ved meget høje temperaturer. De keramiske genstande kan fremstilles ved sintring uden smeltning og kan derfor pga. deres temperaturbestandighed indgå i termiske maskiner med høj virkningsgrad. Fremtidige anvendelsesområder er således brændselsceller, der "trækker" elektrisk kraft direkte ud af brint eller naturgas, og blastdeflektorer til afbøjning af udstødningsgassen ved missilaffyring.

En anden gruppe af materialer kaldes funktionelle, fordi deres betydning er knyttet til andet end styrke. Mest kendt i denne gruppe er halvledere, og blandt disse er silicium i krystallinsk form det bedst kendte. Dette stof er indtil videre basis for det meste integrerede elektronik, mens andre halvledermaterialer har fortrin på andre områder. Halvlederes optiske egenskaber udnyttes i optoelektronik både som lysgivere og detektorer. Den fortsatte udvikling af detektorsystemet i videokameraer m.m. er således grundlag for det mørkesynsudstyr, som i de kommende år formodentlig bliver almindeligt i ethvert forsvar.

Andre funktionelle materialer med et stort potentiale er polymere (plast) med kontrollerbar elektrisk ledningsevne. Nogle af disse stoffer er også elektropotiske, dvs. at deres optiske egenskaber kan styres elektrisk. Af mulige anvendelser forestiller man sig f.eks. en robust erstatning for de sædvanlige TV-billedrør i fortsat stigende omfang bl.a. som pc-skærme. Specielt for militært materiel kan der tænkes dynamisk signaturtilpasning af overflader i såvel det synlige som i IR- og radarområdet.

Aeroteknik. Til kampformål med bemandede fly går udviklingen, som eksemplificeret ved Joint Strike Fighter projektet, i retning af en platform udformet nærmest som en mellemting mellem bæreplansfly og missil. Det første er egnet for start, landing og stabil flyvning, mens det andet giver grundlag for øget hastighed og manøvreduktighed især i kampfasen. Sideroret forsvinder og afløses af styring med fremdrivningen, og flyets form er betinget af stealth-egenskaber over for radar. Den klassiske rolle som pilot overgår i et betydelig omfang til en computer med den menneskelige pilot som operatør, der vælger programmer og giver startkommandoerne.

Ubemandede luftfartøjer indeholder endnu ikke specielt avanceret og ny teknologi, men der forudses en udvikling fra den dag, hvor interessen for at bruge dem til delvis erstatning for kampfly manifesterer sig for alvor. F. eks. kan et

fly uden pilot udsættes for meget større acceleration (flere G), hvis der ikke skal tages hensyn til menneskekroppens fysiske begrænsninger. Til gengæld kan et fly starte og lande mere sikkert med pilot.

Mens den relativt kostbare flyudvikling p.t. synes bremsat på grund af besparelser og udsættelser fremkaldt af den ændrede sikkerhedspolitiske situation, fortsætter udviklingen inden for missiler, styrede bomber og granater. Her gælder det effektive sensorer, en vis "intelligens" og simple styresystemer, som tilsammen forøger træfsikkerheden på lang afstand af affyringsenheden.

Satellitter. Rumfartsteknologien har siden opsendelsen af den første Sputnik i 1957 dannet grundlag for udviklingen af sådanne satellitter til kompakte platforme, der ved deres placering, instrumentering og antal kan tilbyde en række globale tjenester på fleksibel måde. Disse tjenester omfatter i dag kommunikation, observation og navigationsstøtte, der kan udnyttes såvel civilt som militært. Uden særlige foranstaltninger vil fjenden dog også kunne få adgang til mange af de samme tjenester. Den forventede udvikling går hovedsagelig på en udvidelse af volumen, men dette kan også få karakter af kvalitative ændringer.

På kommunikationsområdet kan satellitforbindelser erstatte en manglende infrastruktur i et land, hvor fredsstøttende styrker sættes ind. Systemet er i øvrigt et effektivt supplement til jordbaserede mobilcellenet og udmærker sig ved betydelig redundans, der i nogen grad kompenserer for den sårbarhed, som er forbundet med et så eksponeret system. Området har et stort forretningsmæssigt potentiale og kan derfor udvikle sig i uforudsigelig retning.

For så vidt angår observation, gælder det både det synlige og det infrarøde område samt radar. Her er mulighederne allerede så gode, at man ved international konvention har begrænset opløsningsevnen til 1 meter. Området har intet iøjnefaldende forretningsmæssigt potentiale, så udviklingen afhænger af militære og miljømæssige overvågningsbehov.

Endelig dækker navigationsstøtten bl.a. det såkaldte Global Positioning System (GPS), som kan oplyse om modtagerens position på kloden med få meters nøjagtighed. Nuværende og påtænkte militære anvendelser er styring af missiler, granater, fly, skibe og kampvogne m.m. Bortset fra teknikker til hindring af fjendens globale eller lokale anvendelse af systemet har GPS næppe noget iøjnefaldende udviklingspotentiale i sig selv. Derimod tager den kommercielle udnyttelse p.t. store skridt med introduktion af en datamatstøttet GPS-baseret pilot i almindelige biler samt positionsregistrering af langturstransportbiler og fisketrawlere. Disse træk illustrerer vanskelighederne med at forudsige, hvilken vej udviklingen går.

KONSEKVENSER FOR MATERIELUDVIKLINGEN

Generelt.

Den teknologiske udvikling har på flere måder betydning for forsvarets materiel ved at skabe nye muligheder. Materiellet kan blive operativt forældet, hvis fjendens udstyr er anskaffet på et senere udviklingstrin, og derfor er konstrueret med henblik på at være tidligere versioner overlegent. Materiellets levetid i forhold til nedslidning kan blive forlænget ved mindre brug takket være udvikling af trænere baseret på simulation. Dets effektivitet kan tænkes forøget betydeligt ved mindre modifikationer med ny teknik, og det kan blive uanvendeligt, fordi det måske ikke længere passer sammen med den tekniske infrastruktur, der findes i det omgivende samfund.

Almindeligvis tager det op mod 25 år fra en teknologisk nyudvikling til dens implementering i større skala. Der er derfor rimeligt grundlag for at fastslå, at der ikke er revolutionerende ændringer på vej i den sektor, som stadig beror på en decideret militærteknologisk udvikling, men alligevel kan udviklingen godt passere vigtige tærskler, hvor visse typer af materiel ret pludseligt bliver overhalet teknologisk.

Den teknologiske udviklings betydning for konkrete forsvarsmaterieltyper er i det følgende belyst ved en række eksempler med særlig relevans for danske forhold.

Udviklingen af sensorer og modforanstaltninger vil fortsætte. Sensorerne vil i stigende grad blive integreret med våbensystemerne og i de enkelte missiler, torpedoer eller styrede bomber og granater. Sammen med satellitbaseret navigationsudstyr, laserføring og andre teknikker med tilsvarende formål resulterer dette i præcisionsvåben, som altid leverer træffere, hvis ikke der er effektiv vildledning. Forsvaret må følge med i denne udvikling af materiellet, både ved selv at besidde sådanne våben og ved fortsat at være nogenlunde godt rustet for så vidt angår modforanstaltninger såsom jamming og vildledning.

Der forventes mest markant udvikling på missilområdet med ny type styring og indbygget "intelligens" efter affyring. Kendte typer af metoder til vildledning vil dermed kunne gennemskues, og der opnås større præcision i målet. Til gengæld fordres der en betydelig indsats for udvikling af hurtige antimissilvåbensystemer, som ikke blot er forsøg på vildledning. Også dansk forsvar bør følge udviklingen af laserstrålevåben, der vurderes at have størst potentiale som modvåben på kortere afstande.

Søværnet.

Søværnet har udviklet et modul- og containerprincip, hvor platformene (skibene) kan bære forskellige våbensystemer e.l. afhængigt af opgaven. Plat-

formene kommer derved til at leve længere teknologisk set, da man har mulighed for uafhængigt at forny indholdet. Standard Flex 300 skibene har denne egen-skab, men ideen tænkes også anvendt med de samme modulstørrelser i nye skibe.

Med våbnenes øgede rækkevidde og præcision vil det generelle fartkrav til overfladeskibe forventeligt kunne reduceres. Behovet for nogle få hurtige fartøjer, med fart over 30 knob, kan dog blive accentueret af den civilt orienterede udvikling af hurtigfærger e.l. Det kunne betyde, at man i søværnet også vil introducere nye skrogtyper som f.eks. katamaraner.

Ubåde er gode til at gemme sig i farvandene omkring Danmark pga. vandstrømmenes forskellige saltindhold, der forvrænger sonarbølgernes udbredelsesforhold. I samarbejde med andre nationer arbejdes der p.t. med udviklingen af nye mindre ubåde. Et af de teknisk uafklarede momenter ved disse nye ubåde er grundmaskineriet, hvor teknikken byder på flere muligheder med hver sine fortrin og ulemper, men i hvert fald forskellig fra konventionel ubådsfremdrivningsteknik, hvor kravet til jævnlige friskluftindtag altid har været en begrænsende faktor for konventionelle ubådes skjulte operationer.

Som på land vil våbensystemerne til søs blive meget mere præcise. Skibskanoner vil fortsat være relevante i forhold til missiler, da skudfrekvensen kan forøges, og granaterne vil kunne styres ved forholdsvis enkle modifikationer. Torpedoer vil få indbygget kunstig intelligens, der gør træfsikkerheden markant bedre end hidtil.

Minevåbnet spiller en meget stor rolle både under krisestyring og i det egentlige forsvar mod landsætning af fremmede tropper i Danmark og til afspærring af vandvejene til Østersøen. Minerne er allerede udstyret med en vis "intelligens", der skelner mellem forskellige overfladeskibes signaturer.

Udviklingen af avancerede torpedoer og miner vil blive søgt neutraliseret af modforanstaltninger, men skibe vil under alle omstændigheder være sårbare overfor disse våben.

Værnsfælles.

Inden for materiel, der hører til den enkelte soldats udrustning og beskyttelse uanset værn, dvs. lette våben, ABC-udstyr, beklædning, hjelm osv., gælder, skabes der til stadighed skabes nye muligheder fortrinsvis i retning af bedre beskyttelse. På våbenområdet synes geværer og maskinpistoler at trænge til en generel fornyelse i teknisk henseende, og denne proces er delvis påbegyndt. Enkeltmandsudstyr mhp. at kunne se i mørke vil fremkomme i løbet af få år og kan blive et "must" i hvert fald for hæren.

Betydningen af udviklingen inden for ikke-dødbringende våben vurderes på kortere sigt at indebære enkeltmandssystemer, der kan anvendes til brug for

konflikter i den lave ende af konfliktskalaen, som har præg af mere politimæssige operationer. Ikke-dødbringende våben kan ikke erstatte behovet for at råde over eksisterende våbensystemer og tænkes kun anvendt som supplement hertil, hvilket generelt vil forøge fleksibiliteten, men samtidig medvirke til at forøge omfanget af den enkelte soldats udrustning mv. På længere sigt er der mulighed for, at ikke-dødbringende våben i mere teknologisk avanceret form bliver en integreret del af materiellet, dels fordi de bliver effektive på nye måder, dels fordi etiske krav gør det nødvendigt.

På kommunikationssiden er det nærliggende at vise forøget interesse for satellitter til positionsbestemmelse såvel som til egentlig kommunikation. Det er tidligere fremhævet, at den teknologiske udvikling inden for det civile mobiltelefoniområde af flere grunde burde være "trendsættende" også for den fremtidige militære kommunikation, og satellitkommunikation er principielt ikke forskellig herfra. Satellitterne kan ganske vist ødelægges som alt andet, men her er der tale om alternativer.

Navigationsskrig med udgangspunkt i satellitnavigationssystemet GPS består i forvrængning af signalerne herfra. Det er klart, at virkningen vokser med udnyttelsen af GPS til styring af andre våben, men generelt er systemet sikkert, og der fordres formentlig en uforholdsmæssig stor indsats for at opnå mærkbar ødelæggelse. En højere grad af satellitnavigation kan med fordel anvendes, men denne bør på vitale områder understøttes af andre teknikker til positionsbestemmelse.

Som noget specielt på materielsiden bliver der behov for en bærbar felt-pc, der foruden at kunne alt det, pc-ere skal i dag, også skal være robust uden at virke klodset. Som nævnt i forbindelse med kommunikation går teknologiudviklingen nogenlunde i denne retning af sig selv med mobile, intelligente terminaler, men der er nok alligevel behov for et militært præg med flade og robuste displaypaneler, støvtætte keyboards osv.

TEKNOLOGIENS ORGANISATIONS PÅVIRKNING

Væsentlige ændringer i en virksomheds produktionsapparat og andre tekniske hjælpemidler må give anledning til overvejelser af, hvilken organisation af de menneskelige ressourcer, der herefter giver det bedste udbytte. Det drejer sig ikke kun om uddannelsesniveauer og specialisering, men også om det samlede ledelsessystem, for forsvaret især i kampsituationen.

Et gennemgående udviklingstræk i moderne management er indførelsen af flade kommandostrukturer. Her har en chef op til 10 delområder under sig, og disse områder styres med mål, rammer og resultater. Dette styringsprincip er og

så velkendt i forsvaret. Udnyttelse af informatik er en afgørende forudsætning for det større "span-of-control".

Vurderingerne her skal ikke være baseret på organisationsteori, men tager udgangspunkt i konkrete udviklingstræk i forsvaret. Det gælder informatikkens muligheder generelt; det gælder det tættere samvirke af systemdele i nogle tilfælde og uafhængighed af systemer på forskellige niveauer i andre; og det gælder kontrollen med "joint operations", hvor enheder med basis i forskellige dele af treværnsstrukturen indgår i en samlet opgaveløsning.

Erfaringer fra store lande indikerer, at en gennemgribende indførelse af tidssvarende C4I-teknik (Command, Control, Communications, Computers, and Intelligence) i forsvarets operative enheder vil specielt i hæren bevirke en markant ændring, hvor relevant information hurtigt kan blive tilgængelig på alle kommandoniveauer. Netop dette nye grundlag gør det relevant at vurdere effektiviteten af det nuværende system med de mange kommandoniveauer og at overveje, om ikke styringsformerne bør ændres.

Det bør dog fremhæves, at selv om mulighederne for en fladere organisationsstruktur er tilstede, kan der være særlige operative forhold, som trækker i modsat retning. Det vigtigste vil være, at organisationen kan udnytte den fleksibilitet, som fremtidens informatik og kommunikation giver mulighed for, og dermed blive tilpasset situation og opgave.

Tendensen mod en fladere struktur støttes af, at styrker med en bestemt slagkraft bliver mindre mandskabskrævende. Jo mere teknisk automatik og intelligens, der bygges ind i platforme og våbensystemer, desto færre soldater kræves der i den kamp, som disse enheder normalt skal indgå i. Dette forhold har bl.a. præget søværnets strukturudvikling i de senere år, men der synes både her og i de øvrige værn at være mulighed for yderligere tilpasning. Der vil dog også være forhold, der især for hæren og hærhjemmeværnet peger i retning af behov for mere infanteri. Bl.a. er sandsynligheden for bykamp øget, hvadenten det nu skyldes den voksende udstrækning af bymæssig bebyggelse, eller - som nævnt i anden sammenhæng - at bykamp generelt er en fordel for den teknologisk svagere part.

Fredsstøttende opgaver i udlandet fordrer derimod forholdsvis mange soldater, fordi det i høj grad gælder om at synliggøre tilstedeværelsen, når det gælder opgaver til lands. Der kan i dette tilfælde blive tale om helt andre, enklere typer af våben. Endvidere bruges det tekniske udstyr og specielt platformene hele tiden, og der er her behov for et helt anderledes bagland til at servicere materiellet. Også i denne sammenhæng bør det derfor overvejes, hvilken organisation, der er den mest effektive. Igen vil mulighederne for øget tilgængelighed af information pege i retning af enheder med større selvstændighed og i tæt informa-

tionsmæssig kontakt med det politiske "bagland". På tekniksiden understøttes dette af en fortsat standardisering og modularisering af materiellet.

Hurtig datatransmission og informationsbehandling vil forstærke udviklingen af "kampsystemer". Herved forstås et tæt samvirke eller snarere en direkte sammenkobling af flere typer platforme eller våbensystemer. Eksempelvis må man forudse en automatisk signalmæssig sammenkobling af det indkøbte missilbatterisystem (MLRS, Multiple Launched Rocket System) og de påtænkte anskaffelser af artilleripejleudstyr og af ubemandede luftfartøjer til rekognoscering (UAV, Unmanned Aerial Vehicle). Integrationen, som synes at repræsentere en oplagt effektivisering, vil i givet fald definere et "kampsystem", der bør være under en enkelt direkte ledelse. Tilsvarende integrerede kampsystemer er kendt i såvel flyvevåbnet som søværnet.

Den fjernstyrede UAV er et eksempel på en platform, der kan omstilles til at bære forskellige sensor- og våbensystemer. Nogle specialister tager sig af platformens drift, mens forskellige andre grupper får ansvar for betjening af nyttelast. Dette stiller nye krav til kamporganisationens fleksibilitet.

Et tilsvarende eksempel kan forudses at optræde i søværnet. Fremtidige overfladeskibe skal - for bl.a. at tilgodese såvel de regionale som de globale opgaver - være alsidige, mere mobile og mere udholdende end i dag. Disse krav kan opfyldes ved udnyttelse af teknologiskabte muligheder for modularisering og containerisering af såvel skibsudrustning som egentlige våbensystemer. En øget anvendelse af sådanne principper er dog ikke uden organisatoriske problemer, da traditionel organisation af en skibsbesætning erstattes af modulbesætninger, som følger med våbensystemerne mv. Der skal derfor brydes med den traditionelle opfattelse af, at en besætning er en uadskillelig og sammentømret enhed. Der er naturligvis stadig behov for, at det samlede system af skib og moduler er trænet og indøvet i fælles indsats.

Samlet vurderes der at være flere udviklingsmuligheder mht. forholdet organisation - teknologi, som kan betyde en effektivisering af dansk forsvar. I nogle tilfælde vil disse organisatoriske ændringer blot være hensigtsmæssige, dvs. de forøger udbyttet. I andre tilfælde vil der nok snarere være tale om, at det tilsigtede resultat af en ny eller ændret teknologi kun opnås, hvis der følges op på den organisatoriske side.

MATERIELUDVIKLINGEN OG FREMTIDIGE OPERATIONER

Generelt.

Det danske forsvar kan risikere at stå overfor mange forskellige konflikttyper i fremtiden. Ud af disse synes to at have særlig interesse, da de vurderes at repræsentere yderpunkterne blandt disse og stiller vidt forskellige udfordringer

og krav til militært udstyr. Den ene omfatter en egentlig krig mellem to moderne, veludstyrede, godt trænede, større, regulære styrker; den anden er en mere uklar konflikt, hvor der er tale om en organisation, der ikke nødvendigvis repræsenterer en politisk suveræn stat, og som ikke behøver at være organiseret som en traditionel militær styrke.

Nogle ville kunne ønske sig, at disse scenarier snarere var afgrænset efter den gældende opdeling af forsvarets formål med reference til konfliktløsning i nær-danske og på fjernere lokaliteter. Sådan kan det følgende også opfattes ved udskiftning af enkelte ord, og det overlades til læseren at opfatte beskrivelsen som passende til den ønskede situation. Uanset dette bør det understreges, at en forudsætning for, at vi og allierede medvirker i militære operationer, vil være, at vi kan etablere og fastholde en favorabel luftsituation - grænsende til luftherredømme. Blandt andet for at undgå store tab ved landstyrkerne må der derudover forudsættes en massiv luftkampagne - inkl. krydsermissiler mm. - før egentlige landoperationer iværksættes.

Eksemplerne er i øvrigt lidt ensidige i retning af landoperationer, men formålet er også primært at illustrere, at der vil ske væsentlige ændringer mht. fremtidens kampplads. Nogle af de beskrevne udviklingstendenser kan allerede i dag konstateres i søkrigsscenarier og -doktriner.

Den mere konventionelle krig.

Til denne konflikttype hører fredsskabende operationer, der medfører egentlig kamp. Hertil kommer de traditionelle operationstyper i form af indsættelse af styrker til forsvar af NATO's område, herunder forsvar af Danmark.

Førstnævnte operationstype kan forudses at ville finde sted langt fra Danmark under uforudsigelige forhold og i områder, der ikke er forberedt med forsyninger eller infrastruktur. Det kan ikke altid forventes, at værtslandet kan bidrage, og det må forudses, at en indsats ikke kun vil ske sammen med Danmarks traditionelle militære samarbejdspartnere. I begge konflikttypers tilfælde vil der være tale om integrerede land- og luftkrigsoperationer. I modsætning til forholdene under Den kolde Krig vil der deltage et mindre antal platforme i form af kampvogne, kanoner og angrebshelikoptere. Der vil generelt være behov for moderne udstyr, der er egnet til at gennemføre angrebsmissioner, og som ikke mindst yder personellet den højeste grad af beskyttelse. Kontrol med hele det elektromagnetiske spektrum vil være af stor betydning, og udnyttelse af strålevåben med højt energiniveau kan ikke udelukkes på længere sigt, hvilket i givet fald kan medføre behov for beskyttelse af alt udstyr, der indeholder informations-teknologi eller anden elektronik.

De skitserede udviklingstendenser peger på, at kamppladsen i en konflikt af denne mere konventionelle art som hidtil bliver præget af avanceret teknologi.

Det nye er, at "soldaten" i mange situationer træder tilbage for automatik og fjernstyring, og at tab af menneskeliv blandt egne styrker tilstræbes undgået af etiske grunde. Disse tendenser gælder såvel til lands som til vands og i luften.

Indførelsen af informationsteknologi har medført fladere organisationer andre steder i samfundet. Når forsvaret bliver digitaliseret, vil der også på kamppladsen være mulighed for at gennemføre reorganiseringer, hvor udgangspunktet kan være optimal udnyttelse af C4I-systemer til dannelse af egentlige kampsystemer. Det vil f.eks. være interessant at undersøge muligheden for at samordne informationerne fra langtrækkende sensorer (artilleripejleradar, bemandede og ubemandede fly) til at indsætte platforme med langtrækkende præcisionsvåben (raketkastere, kanoner, ubemandede angrebsfly eller missiler) på en anden måde, end det gøres i dag.

Da en modpart også må formodes at kunne udnytte sine styrker på tilsvarende måde, vil alle styrker og platforme blive mere sårbare, især hvis deres position er stationær og kendt. Under alle omstændigheder må det forventes, at styrker vil blive indsat mere spredt, at der vil være mulighed for større bevægelsesfrihed og blive behov for højere taktisk mobilitet. Dette medfører mere uklare afgrænsninger mellem konfliktens parter og en opblødning af begreberne front og bagland. Følgen er et stadigt større behov for at kunne identificere de andre styrker, og specielt er det vigtigt at kunne identificere styrker på egen side, så man ikke iværksætter angreb på dem.

Mørkekampsudstyr vil gøre det muligt og dermed også væsentligt at kunne opretholde operationer dag og nat over en kortere periode. Denne døgndrift med bevarelse af initiativ vil stille nye krav til personel, såvel decentralt i platformene som centralt i kommandosystemerne, og dermed til organisationen.

Bykamp giver specielle udfordringer. Ikke alene kan der være tale om, at der skal tages hensyn til en civil befolkning, der ikke deltager i konflikten, men generelt er vilkårene for kamp væsentlig anderledes i byer. Forholdet mellem angrebs- og forsvarsvåben ændres bl.a. på grund af de kortere afstande og større højdeforskelle. Således er f.eks. kampvogne meget sårbare, og i det hele taget er det andre våbentyper, der er de mest egnede. Den teknisk set svagere part vil med fordel trække kampen ind i et bymiljø.

Den samfundstruende indre konflikt.

En konflikt med en organisation, der ikke behøver at være en stat, og mod individer, der ikke nødvendigvis er soldater, vil medføre specielle og ofte nye krav til materiellet. Det vil her være mindre klart, hvilken situation man ønsker at tilvejebringe, og hvad kriterierne er for en tilfredsstillende løsning. Der vil være risiko for angreb, herunder terrorangreb, ikke alene i det pågældende indsatsområde, men langs forsyningsvejene og muligvis også i hjemlandet, mod såvel mili-

tære som civile mål. Her må det forventes, at modparten vil have betydelig interesse for at gennemføre handlinger, der vil få stor dækning i massemedierne.

Især når modstandere ikke er regulære styrker, må det antages, at de vil operere uden at føle sig bundet af sædvanlige regler for krigsførelse. De kan være bevæbnede med militært udstyr af næsten enhver art, måske bortset fra det mest moderne. Herunder kan det ikke udelukkes, at de vil anvende biologiske, kemiske eller endda primitive, nukleare våben. Sammenblandingen af simple våben og industrielle hyldevarer, der primært er fremstillet til civilt brug, kan vise sig at være meget effektiv især overfor civile mål. Det vil f.eks. være forholdsvis simpelt at konstruere et ubemandet fly, der kan styres med en rimelig grad af præcision ved satellitnavigation. Forsvar herimod er uforholdsmæssigt meget dyrere og teknologisk udfordrende. Det må dog normalt formodes, at irregulære styrker vil foretrække baghold, enkeltangreb, bombning og andre former for terror. Målet vil være at skræmme befolkningen. Herudover kan det tænkes, at de vil søge at angribe datanetværk samt informations- og banksystemer. Der vil derfor være behov for teknologi til at beskytte informatiksystemerne.

Det kan også tænkes, at modstandere er mere regulære styrker, der ikke har nogen større materielbeholdning. En sådan konflikt vil ofte medføre behov for at bevogte et større antal emner, hvilket traditionelt har vist sig at være meget mandskabskrævende. Egne styrker vil have brug for at være anderledes uddannet end til en traditionel, militær konflikt. Her vil behovet for beskyttelse af enkeltsoldater være udtalt og stille krav til særligt beskyttende materiel. Operationer mod denne type modstandere vil kræve gode opklarings- og kommandosystemer. I øvrigt vil militære styrker kun være en del af den samlede indsats.

I situationer, hvor modparten ikke er en regulær styrke, men f.eks. en ophidset menneskemængde, vil der være behov for at kunne neutralisere en større eller mindre gruppe - eventuelt kun for en tid. Ikke-dødbringende våben vil være nødvendige her. Sådanne våben er under udvikling i alle større våbenproducerende lande.

GENERELLE KONKLUSIONER VEDRØRENDE TEKNOLOGISKE UDVIKLINGSTENDENSER

En række udviklingstendenser i forswarets materiel, der har deres udspring i teknologien. Der er tale om mange facetter ved materiellet, rækkende fra "bløde" hensyn af miljømæssig og etisk karakter over en del forventede muligheder for opdateringer og nykonstruktioner frem til teknologisk forældelse. Det er forsøgt at koncentrere beskrivelsen til kun at dække de mest markante udviklingstræk, men der er også medtaget forhold, hvis betydning er svær at afgøre på indeværende tidspunkt.

Hovedkonklusionen er, at der mht. platforme, våbensystemer og sensorer ikke kan forventes drastiske ændringer af karakter som teknologispring, men at udviklingen snarere bliver "evolutionær". Der er dog identificeret enkeltområder med stort potentiale, men usikker prognose. Den evolutionære udvikling på flere enkeltområder kan dog tilsammen bevirke, at der på udvalgte større felter overskrides nogle barrierer, hvorved en særlig udvikling tager fart. Eksempelvis har udviklingen i digital elektronik, bredbåndskommunikation og billedbehandling nu nået et sådant stadium, at fjernstyrede våben, våbensystemer og platforme er realistiske muligheder. Allerede kendte konkretiseringer er ubemandede luftfartøjer (UAV) til rydning af søminer. En vis grad af selvstændighed/intelligens kan indbygges i sådanne robotter. Indsættelsen i krise og kamp er risikofri mht. eget personel, og der er af samme grund ikke tvivl om, at den har betydelig større afskrækkende virkning.

En anden vigtig generel konstatering er, at forsvarets materiel i stigende grad vil være baseret på teknologiudviklingen i den civile sektor. Specielt på de hurtigt udviklende områder informatik og telekommunikation må det imødeses, at det militære udstyr ikke kommer til at adskille sig særligt fra tilsvarende civilt.

En kraftig udvikling af præcisionsvåben er i gang bl.a. gennem øget anvendelse af satellitbaseret positionsangivelse, laserstyring, mørkesyn og automatisk signaturgenkendelse. Signaturkontrol med såkaldte intelligente, justerbare strukturer og elektronisk krigsførelse med "jamming" og falske signaler bliver afgørende modforanstaltninger.

Det bliver stadig sværere at gemme sig for sensorernes observation, og den stigende præcision og effekt af våben giver vanskeligheder med at beskytte sig ved mobilitet eller pansring. Det er forholdsvis billigt at lave ubemandede fly, missiler og torpedoer, mens det er dyrt at udvikle modforanstaltninger.

Det er nu realistisk at behandle og lagre meget store informationsmængder med hastigheder, der gør simulation i "sand tid" interessant. Simulatorer med forskellig grad af "virtual reality" vil indtil en vis grænse kunne supplere rigtige øvelser (og med udsigten til en betydelig kommerciel udvikling af multimedietechnologi kan denne grænse ikke fastlægges i dag.) Simulatorerne er dyre at udvikle, men der spares penge ved brugen, og resultatet - altså træningsniveauet - kan i visse tilfælde blive bedre, end hvad der kan opnås ved praktiske øvelser alene, bl.a. pga. sikkerhedsbegrænsninger i fredstid. Endvidere belastes det ydre miljø ikke af øvelser i "virtual reality".

Til de generelle tendenser hører også muligheden for informationskrig. Den stadig mere udbredte anvendelse af informationsteknologi (IT) skaber en voksende sårbarhed overfor professionelle hackerangreb. Her er det ikke blot sådan, at egne data og programmer slettes eller ikke fungerer, men at der måske i stedet

indplantes modifikationer, der får systemerne til at mutere og dermed virke på andre, utilsigtede måder.

Grænsefladen mellem materiel og operatør hører til de teknologiaspekter, hvis udvikling må betragtes som noget uforudsigelig, da det er et område med store muligheder, og udviklingen er ikke hidtil gået så hurtigt som forventet.

Der indsættes i stigende grad en "informatikkobling" i grænsefladen, så operatøren kommunikerer med typiske IT-redskaber. Den civile udvikling er her domineret af kontorautomatisering, hvor det store markedsvolumen findes, men også underholdning og spil vil sætte sit præg. Det er formodentlig fra det sidste, at forsvars-materiellet vil kunne hente størst inspiration til fremtidige effektiviseringer.

FORSVARETS MATERIELUDVIKLING

Indledning.

Den efterfølgende beskrivelse af den materielmæssige udvikling af forsvaret er baseret på de nuværende opgaver samt de teknologiske og økonomiske muligheder, som beskrevet tidligere, og de nugældende principper for anvendelsen af militære styrker - doktrinen. Resultatet heraf danner grundlag for hvilke teknologier, der skal være styrende for forsvarets fremtidige materielsystemer.

Doktrinen betydning.

Militære operationer planlægges oftest gennemført som "joint" operationer, dvs. hvor enheder fra flere eller alle værn indsættes koordineret, eller som "combined joint" operationer, hvor der tillige er tale om, at der indgår enheder fra flere nationer. Årsagen hertil er blandt andet, at det enkelte værn og i alliancesammenhæng den enkelte nation kun i særlige tilfælde og meget sjældent ville være i stand til at løse en given militær opgave alene. Hertil kommer ønsket om at demonstrere solidaritet inden for Alliancen.

I den nuværende situation og fremover, hvor der er tale om egentlige indsættelser af styrker, er betydningen heraf endnu mere aktuel. Dette er bl.a. grundlaget for CJTF-koncepten, idet denne bygger på en styrkestruktur, der anvender relativt mange, mindre nationale styrkebidrag, som skal kunne virke i en multinational ramme, og som på en fleksibel måde skal kunne indsættes i overensstemmelse med, hvad den pågældende situation netop kræver.

Koncepten tager hensyn til det forhold, at den enkelte nations økonomiske formåen er begrænset bl.a. i relation til den udholdenhed, som følger af ønsket om i formel fredstid at kunne opretholde styrker deployeret i tilstrækkeligt lang tid til at kunne løse opgaven. Koncepten er udviklet efter erfaringer fra de hidtidige operationer i det tidligere Jugoslavien og udvikles fortsat ifm. øvelsesvirk-

somhed. På nuværende tidspunkt står det imidlertid klart, at kravet til styrkernes interoperabilitet og fleksibilitet er væsentligt større end hidtil blandt andet som følge af inkorporering af ikke-NATO-lande i styrkestrukturen samt det forhold, at de samme nationale styrkebidrag i mange tilfælde skal kunne løse flere forskellige typer af opgaver.

DEN MATERIELMÆSSIGE UDVIKLING

Generelt.

Sammenfattende gælder det for styrker af alle tre værn, at de tilsammen skal besidde en kapacitet, der gør det muligt at etablere og fastholde en deltagelse i såvel nationale som internationale, værnssfælles operationer inden for hele opgavespektret. Dette stiller generelt krav om styrker, der navnlig i kraft af moderne mobile platforme, som yder beskyttelse af personellet, præcisionsvåben af relativ stor rækkevidde samt transportkapacitet og kommando-, kontrol-, kommunikations- og informationssystemer besidder en tilstrækkelig kvalitet, fleksibilitet og udholdenhed til at kunne medvirke til løsning af forsvarets nuværende og fremtidige opgaver. Specielt ved materielanskaffelser til brug ved internationale operationer prioriteres beskyttelse af personel højt. I det efterfølgende beskrives betydningen heraf for fremtidige materielsystemer til søværnet og det værnssfælles område.

Søværnet.

Platforme. Søværnets platforme bør fortsat basere sig på STANDARD FLEX-koncepten. Herved opnås den fornødne fleksibilitet i strukturen til løsning af de mange forskelligartede opgaver. Der bør rådes over en afbalanceret flådestyrke, som kan tilvejebringe informationsindhentning, gennemføre kampoperationer, overvågning, myndighedsudøvelse, minelægning og -rydning mm, samt løse opgaver til støtte for den civile del af samfundet. I strukturen bør der indgå såvel undervandsbåde som store, mellemstore og mindre overfladeskibe, herunder enheder med helikopterkapacitet. Platformene skal blandt andet tilgodese mulige operationsområders geografiske placering og klimatiske forhold og opgavernes evt. særlige krav. Til sidstnævnte hører eksempelvis operationer af humanitær eller miljømæssig karakter.

Med henblik på optimering af enhedernes egenbeskyttelse følges udviklingen blandt andet inden for "stealth"-skrog og elektroniske modmidler nøje.

Våbensystemer. Søværnets opgaver stiller krav om meget forskelligartede kapaciteter. STANDARD FLEX-koncepten åbner mulighed for gennem anvendelse af moduler og containere at tilvejebringe de nødvendige kapaciteter meget fleksibelt og kost effektivt.

Kommando-, kontrol-, kommunikations- og informationssystemer. I forbindelse med søværnets deltagelse i internationale operationer herunder NATO's reaktionsstyrker vil der være et behov for fortsat modernisering og videreudvikling af skibenes kommando-, kontrol-, kommunikations- og informationssystemer blandt andet med henblik på opfyldelse af NATO's krav til interoperabilitet. Herudover skal systemerne opfylde kravene til kontrol- og varslingsopgaver samt effektiv våbenindsats. Tilvejebringelse af et kommando- og støtteskibe vil blandt andet muliggøre søværnets deltagelse i værnssfælles, internationale operationer til støtte for et CJTF-hovedkvarter i maritim ramme. Anvendelse af mobile kommunikations-, kommando- og kontrolmoduler indgår heri.

De teknologiske muligheder for overvågning af farvandsområderne ved hjælp af blandt andet udvidet dækningsområde for kystradarer og satellitter bør udnyttes.

Værnsfælles.

Våbensystemer. På våbenområdet er der behov for moderne håndvåben, som teknisk lever op til moderne standard.

Øvrige. Kapaciteten på sanitetsområdet bør tilpasses de internationale opgaver. Tilsvarende gælder behovet for moderne ABC-materiel navnlig som forsvaret overfor kemisk krigsførelse.

Kommando-, kontrol-, kommunikations- og informationssystemer. Anvendelsen af satellitter til kommunikation, overvågning og navigation bør udbygges til støtte for forsvaret og det civile samfund. Sidstnævnte ifm. miljøovervågning, eftersøgning og redningsopgaver.

Herudover bør mulighederne for anvendelse af moderne informationsteknologi generelt i forsvaret udbygges og udnyttes som grundlag for en yderligere effektivisering af forsvarets virksomhed. Til dette formål vil der være behov for at etablere et informationsteknologisk innovationsprogram, der identificerer egnede kommercielt udviklede IT-produkter og implementerer disse i værnene.

SAMMENFATNING VEDRØRENDE DEN MATERIELMÆSSIGE UDVIKLING

Det overordnede grundlag for en vurdering af forsvarets behov for større anskaffelser af materielsystemer og hovedmaterielgenstande udgøres af forsvarets nuværende opgavekompleks. Sidstnævnte fremgår af Lov om forsvarets formål, opgaver og organisation mv. af 8. december 1993 med tilhørende bemærkninger. Loven mv. slår fast, at løsning af krigsopgaver i forbindelse med forsvar af Danmark og tilhørende nærområde i samarbejde med NATO-allierede altid vil være hovedopgaven for dansk forsvar. Imidlertid betyder bortfaldet af

den umiddelbare militære trussel mod Danmark samt vedtagelsen af NATO's ændrede strategi, at forberedelse af det direkte forsvar af dansk territorium mm. under de nuværende omstændigheder kan tillægges relativt mindre betydning til fordel for deltagelse i internationale operationer og missioner samt i NATO's reaktionsstyrker, idet en sådan deltagelse bidrager til, at lokale, herunder potentielle, konflikter ikke udvikler sig til en trussel mod Danmarks eksistens.

Omfanget af danske styrkers deltagelse i internationale operationer og missioner mm. forventes at ville stige inden for perioden og vil især være påvirket af udviklingen inden for det opgavekompleks NATO, EU, WEU, FN og OSCE påtager sig samt internationale regler og konventioner mm. Opgaverne vil være karakteriseret ved, at de skal kunne løses under særligt vanskelige forhold som følge af ofte ringe infrastruktur og et klima, der adskiller sig fra det danske. Disse forhold stiller særlige krav til enhedernes materiel og forsvarsets evne til at transportere og forsyne sine enheder over store afstande og gennem længere tid. Hertil kommer beskyttelsen af egne styrker over for væbnede aktioner fra parternes side eller deres sympatisører, som må tillægges særlig vægt under disse forhold.

Den teknologiske udvikling har betydning for det fremtidige materielbehov ved at skabe nye muligheder. Den væsentligste forandring på forsvarsmaterielområdet vil være en forøget anvendelse af teknologier, der er udviklet til civil brug som følge af store reduktioner i de større landes forsvarsbudgetter. Kun inden for specifikt militærteknologiske områder som f.eks. missiler og ammunition sker der stadig en udvikling alene på militære præmisser.

På en række områder forventes den teknologiske udvikling at ville forbedre forsvarsets nuværende evne til at løse de stillede opgaver, som samtidig vil ændre karakter herved. Navnlige inden for delområderne sensorer, informatik, kommunikation, simulation, materialer, ubemandede luftfartøjer, satellitter og præcisionsvåben vurderes teknologien at få betydning for forsvaret.

Forsvarets behov for større materielanskaffelser og opdaterings- eller levetidsforlængelsesprogrammer vurderes løbende på baggrund af det eksisterende materiels alder og ydeevne, forsvarets struktur og fastsatte opgaver samt den sikkerhedspolitiske udvikling. Behovet indarbejdes i plan, der dækker en periode på 7 år og revideres én gang årligt.

Som hovedregel anskaffes materielsystemer, som allerede er færdigudviklede og i produktion. Anskaffelse tilstræbes endvidere gennemført som fællesanskaffelse med andre lande. Materielprojektet skal godkendes af Finansudvalget, hvorefter iværksættelse af kontraktforhandlinger med leverandøren kan finde sted. Fra kontrakten er underskrevet, indtil levering kan finde sted, går normalt fra 2-3 år. Der kan således ved større materielprojekter gå op til 8-10 år fra en materieltype første gang indgår i planlægningen til materiellet er operativt.

Det har i mange år været dansk politik at kræve størst mulig kompensation og medproduktion ved materielanskaffelser.

Internationalt materielsamarbejde skal medvirke til at begrænse omkostninger til udvikling og anskaffelse af højteknologisk materiel samt til at få adgang til deltagelse i projekter, som ellers ville ligge uden for Danmarks økonomiske formåen. Danmark deltager i det internationale materielsamarbejde i NATO, europæisk og nordisk regi.

En vurdering af materielsystemers levetid er nødvendig for at kunne planlægge for en evt. erstatningsanskaffelse eller en modifikation mv. Levetidsvurderingen omfatter den operative effekt af materielsystemet, de tekniske muligheder for at holde systemet i drift samt økonomiske aspekters betydning for driften af materielsystemet set i forhold til en evt. udskiftning med et moderne system.

Verdensmarkedet for forsvarsmateriel er reduceret som følge af den kolde krigs-ophør med en overkapacitet til følge. Det burde medføre lave priser på forsvarsmateriel. Denne udvikling har de involverede nationer imidlertid ikke tilladt, hvorfor det økonomiske niveau for forsvarsmateriel i en overskuelig fremtid generelt vil ligge over det niveau, som frie konkurrenceforhold ellers ville diktere.

Det er vanskeligt at angive, hvordan prisudviklingen på militært materiel har været gennem årene, bl.a. fordi omkostningerne vanskeligt kan beskrives isoleret, og fordi nationernes forhold er forskellige. Den ofte høje pris på militært materiel skyldes primært materiellets kompleksitet og krav om høj kvalitet, samt at materiellet er specifikt til militær brug. Almindelige, varige forbrugsgoder som f.eks. TV, husholdningsmaskiner og EDB-udstyr bliver på den anden side billigere. Årsagen hertil er udviklingen inden for mikroprocessorteknologien og masseproduktionen. Militær anvendelse af denne teknologi gør derfor militært materiel billigere.

Danmark har i de senere år anvendt 12-15% af forsvarsbudgettet til nyt materiel, hvilket generelt er lavere end i de lande, vi normalt sammenligner os med herunder navnlig de nordiske lande.

Forsvarets materielmæssige udvikling baseres på de nuværende opgaver under hensyntagen til de teknologiske og økonomiske muligheder samt de gældende principper for anvendelse af militære styrker.

Fremtidige internationale operationer skal løses i multinational ramme. CJTF-koncepten er NATO's svar på en struktur, der skal kunne løse internationale opgaver uden for NATO's område, og som forudsætter nationale styrkebidrag af alle værn også fra lande uden for NATO.

Sammenfattende gælder det for danske styrker af alle tre værn, at de til sammen skal besidde en kapacitet, der gør det muligt at etablere og fastholde en deltagelse i såvel nationale som internationale, værnsmæssige operationer inden for

hele opgavespektret. Dette stiller generelt krav om styrker, der navnlig i kraft af moderne, mobile platforme, som yder beskyttelse af personellet, og af præcisionsvåben med relativ stor rækkevidde samt strategisk transportkapacitet og kommando-, kontrol-, kommunikations- og informationssystemer, besidder en tilstrækkelig kvalitet, fleksibilitet og udholdenhed.

SØVÆRNETS BEHOV FOR MATERIELANSKAFFELSER

SKIBE

Undervandsbåde, NARHVALEN- og TUMLEREN-klassen.

De 5 undervandsbåde planlægges udfaset i perioden 2001-2006 uden mulighed for levetidsforlængelse. Undervandsbådene er konstrueret som kystundervandsbåde og beregnet til anvendelse i nærområdet, men er også i besiddelse af egenskaber, der gør dem egnede til at deltage i internationale operationer. De er i besiddelse af et effektivt og slagkraftigt kamppotential. Derudover besidder de i kraft af mulighed for at operere uopdaget særlige evner til indhentning af efterretninger.

I nærområdet deltager bådene i løsning af en stor del af søværnets hovedopgaver herunder blandt andet overvågning, myndighedsudøvelse og suverænitetshævdelse, uddannelse af overfladeenheder til bekæmpelse af undervandsbåde, assistance til den civile del af samfundet, samarbejde med ikke NATO-lande, støtte til allierede forstærkninger samt deltagelse i det egentlige forsvar af nærområdet. En opgave af særlig betydning er undervandsbådernes deltagelse i krisestyring, hvor de i kraft af deres evne til at operere og opholde sig uopdaget i et område under fjendtlig kontrol vil kunne levere oplysninger af afgørende betydning for politiske beslutningstagere.

Undervandsbådene deltager i internationale operationer gennem bidrag til NATO 's stående maritime flådestyrke og dermed også reaktionsstyrkerne. I tilfælde af deltagelse i fredsbevarende eller fredsskabende operationer på mandat af FN eller OSCE vil enhederne eksempelvis kunne bidrage til uopdaget overvågning af udpegede områder eller deltage i skjult landsætning og evakuering af særlige enheder efter samme principper som i nærområdet. Deltagelse i de stående maritime styrker indebærer også deltagelse i forstærkning af Alliancen uden for nærområdet i tilfælde af konflikt-orebyggelse, krisestyring og forsvar.

Enkelte af undervandsbådernes opgaver, der er relateret til almindelig fredsmæssig overvågning mv., vil kunne udføres af andre enheder. De særlige egenskaber, som bevirker, at undervandsbåde kan optræde under havets overflade i lange perioder, gør dem imidlertid velegnede til at løse et antal

opgaver, der ikke kan varetages af andre enhedstyper. Undervandsbådene spiller i den forbindelse en vigtig rolle i krisestyring i både nærområdet og i internationale operationer som følge af deres evne til at optræde relativt risikofrit, uopdaget og med mulighed for at indhente betydende varslingsgivende informationer. De opgaver som undervandsbådene løser vil således ikke kunne overtages af andre enheder.

Konklusion.

Søværnets eksisterende undervandsbåde planlægges udfaset i perioden 2001-2006, og der vil ikke være mulighed for at levetidsforlænge disse. Til erstatning planlægges anskaffelse af en type kystundervandsbåde (fire stk.) konstrueret med luftuafhængigt maskineri samt forbedrede egenskaber i forbindelse med operationer i farvande med høje temperaturer. Derved forbedres enhedernes evne til deltagelse både i internationale operationer og operationer i nærområdet. Anskaffelsen foreslås disponeret i begyndelsen af perioden med et samlet beløb på 3.400 mio. kr.

Korvetter, NIELS JUEL-klassen.

NIELS JUEL-klassens tre korvetter planlægges udfaset i perioden 2008-2010 uden mulighed for levetidsforlængelse. Korvetterne er konstrueret til anvendelse i nærområdet. De er relativt alsidige, men har en række mangler for optimal løsning af opgaver i særdeleshed i forbindelse med internationale operationer. Enhedernes begrænsede størrelse og udholdenhed indvirker især på løsning af disse opgaver.

I nærområdet deltager korvetterne i løsning af hovedparten af søværnets hovedopgaver herunder blandt andet overvågning, myndighedsudøvelse, suverænitetshævdelse og efterretningsindhentning, støtte til den civile del af samfundet, samarbejde med ikke-NATO-lande, krisestyring, støtte til og samarbejde med allierede forstærkninger. I forsvaret af nærområdet løses opgaver som kommandoskib, eskorteenhed og deltagelse i bekæmpelse af fjendtlige enheder i forbindelse med kampgruppeaktivitet.

I internationale operationer deltager korvetterne i NATO 's stående maritime styrker og dermed også reaktionsstyrker. Enhederne bidrager hermed til løsning af pålagte opgaver herunder konfliktforebyggende, fredsbevarende, fredsskabende og andre lignende opgaver på mandat af FN og OSCE. Dette indebærer også deltagelse i forstærkning af Alliancen uden for nærområdet i tilfælde af konfliktforebyggelse, krisestyring og forsvar.

Den overvejende del af opgaverne i nærområdet vil i kraft af behovet for tilstedeværelse af enheder med udholdenhed herunder kommandoskibsfaciliteter som korvetterne i relation til dette område er i besiddelse af,

ikke kunne løses af andre enheder. Dette gælder opgaveløsning under krise eller krig samt hovedparten af fredstidsopgaverne. Patruljefartøjer af FLYVEFISKEN-klassen vil kun i stærkt begrænset omfang kunne løse disse opgaver dels på grund af enhedernes størrelse og udholdenhed og dels den mængde opgaver, der i forvejen er pålagt disse enheder. Deres indsats vil således kun kunne være et supplement til og ikke en erstatning for korvetterne.

I situationer, der indebærer operationer på et lavt eller ikke eksisterende konfrontationsniveau anses det for muligt at erstatte korvetternes deltagelse i internationale operationer med enheder af THETIS-klassen. Inspektions-skibene er i deres nuværende konfiguration imidlertid kun svagt armeret og ikke beregnet til deltagelse i internationale operationer. Varetagelse af opgaver i det nordatlantiske område vil endvidere begrænse deltagelsen i sådanne aktiviteter. Mulighed for at anvende andre enheder til erstatning for korvetterne til løsning af de internationale opgaver er ikke til stede i den nuværende struktur.

Torpedomissilbåde, WILLEMOES-klassen.

De 10 torpedomissilbåde planlægges udfaset i perioden 2005-2010 uden mulighed for levetidsforlængelse. Torpedomissilbådene er konstrueret til anvendelse i nærområdet. Det er kraftigt armerede lette enheder beregnet til bekæmpelse af overfladeskibe.

Udover de egentlige kampopgaver deltager enhederne i hovedparten af søværnets hovedopgaver i nærområdet herunder blandt andet overvågning, myndighedsudøvelse, suverænitetshævdelse og efterretningsindhentning, støtte til den civile del af samfundet, samarbejde med ikke-NATO-lande i nærområdet, krisestyring og samarbejde med allierede forstærkninger.

På grund af deres begrænsede størrelse deltager torpedomissilbådene ikke i egentlige internationale operationer uden for nærområdet.

Hovedparten af torpedomissilbådernes bidrag til løsning af søværnets fredstidsopgaver vil kunne overtages af andre enheder primært patruljefartøjer og korvetter. Dette vil imidlertid medføre en ikke uvæsentlig forøgelse af disse enheders aktivitetsniveau.

Torpedomissilbådene udgør en væsentlig del af søværnets samlede overfladekamppotentialer i forbindelse med forsvar af nærområdet. Kun korvetter og patruljefartøjer er i besiddelse af lignende kampegenskaber, der gør dem egnede som brugbar erstatning. Disse enheders øvrige opgaver er imidlertid af et sådant omfang, at det i vid udstrækning kræver enhedernes tilstedeværelse i andre indsatsområder. Med det nuværende antal korvetter og patruljefartøjer, vil de således ikke kunne overtage torpedomissilbådernes forsvarsopgaver med tilstrækkelig sikkerhed for, at opgaverne løses.

Minelæggere, FALSTER-klassen.

De 4 enheder planlægges udfaset i perioden 2003-2007 uden mulighed for levetidsforlængelse. Minelæggerne er konstrueret til anvendelse i nærområdet. De er beregnet til hurtig samlet lægning af et stort antal miner.

Udover løsning af den primære minelægningsopgave deltager minelæggerne i et stort antal af søværnets øvrige hovedopgaver i nærområdet. Det drejer sig blandt andet om uddannelse, med én enhed permanent udrustet som skoleskib. Herudover bidrager de til overvågning, myndighedsudøvelse og efterretningsindhentning, støtte til den civile del af samfundet, samarbejde med ikke-NATO-lande samt krisestyring og forsvar af nærområdet - sidstnævnte opgaver i forbindelse med forberedelse til og gennemførelse af minelægning.

Minelæggerne har deltaget i internationale operationer som kommando- og støtteskib for NATO's stående maritime minerydningsstyrke. Enhedernes konstruktion, indretning og størrelse har lagt visse begrænsninger på løsning af denne opgave herunder mulighederne for at gennemføre operationer i åbne farvandsområder under dårlige vejrforhold.

Evnen til at gennemføre minelægning er et vigtigt redskab i den politiske krisestyring og er af tilsvarende stor betydning for det egentlige søforsvar. Beslutningen om at koncentrere minelægningskapaciteten på et antal store minelæggere har bl.a. været begrundet i ønsket om at kunne gennemføre den nødvendige minering på kort tid. En krisesituation kan være meget langvarig, og i denne periode skal minerne kunne befinde sig i klargjort stand ombord i udlæggende enheder og under dæk beskyttet for vejrliget og observation. Nøjagtig og præcis minelægning optimerer ressourceanvendelsen og minefelternes effektivitet, og det er en forudsætning for den efterfølgende rydning af feltet, når behovet for feltets tilstedeværelse ikke længere er til stede. Opretholdelse af evnen til præcis minering kræver kontinuerlig uddannelse og øvelsesvirksomhed, der kun kan gennemføres, hvis der rådes over egentlig minelægningskapacitet. Det vil ikke være muligt at erstatte enhedernes minelægningskapacitet med andre enheder i søværnets nuværende struktur alene ud fra det forhold, at ingen vil kunne opbevare minerne under dæk. Herudover er øvrige enheder pålagt andre opgaver, der ikke tillader disposition over tilstrækkelig minelægningskapacitet. Anvendelse af udskrevet civilt skibsmateriel vurderes ikke muligt blandt andet på grund af det reducerede antal færger, der vil være til rådighed efter etablering af de faste forbindelser, samt behovet for at kunne anvende disse til andre transportformål. Øvrige opgaver vil i nogen grad - skoleskibsopgaven dog kun i ringe grad - kunne løses af andre enheder.

Kystminelæggerne af LINDORMEN-klassen vil på grund af deres ringe størrelse og meget begrænsede kommando-, kontrol- og kommunikationsudrustning ikke kunne anvendes til at afløse enheder af FALSTER-klassen i internationale operationer. Et inspektionsskib vil i nogen grad kunne løse kommando- og støtteskibsfunktionen, men med tilsvarende begrænsninger som de, der er gældende for skibenes erstatning af korvetternes deltagelse i internationale operationer. Hertil kommer, at der vil være behov for at gennemføre visse ændringer af skibenes udrustning og aptering for at kunne ombordtage og betjene den stab, der hører til kommandoskibsfunktionen. Der vil ikke kunne anvendes andre af søværnets enheder til afløsning for minelæggerne.

Konklusion.

Skibstyperne korvetter, torpedomissilbåde og minelæggere planlægges afløst af en ny alsidig mobil og udholdende skibstype i to udgaver benævnt henholdsvis kommando- og støtteskibe og patruljeskibe. Begge udgaver konstrueres med det samme grunddesign og under anvendelse af det til FLEX-koncepten hørende containeriserings- og modulariseringsprincip, hvorved den aktuelle udrustning vil kunne tilpasses løsning af mange forskellige civile og militære opgaver i såvel internationalt som nationalt regi¹. Enhederne indrettes med kapacitet til at operere² med til helikoptere.

Kommando- og støtteskibet udrustes med transport- og underbringelseskapacitet for fleksibel anvendelse til forskellige formål. Dette indebærer, at disse enheder vil kunne varetage kommando- og støtteskibsfunktion, yde assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer, udrustes til hospitalsskibstjeneste inklusive evakueringskapacitet, gennemføre transport af materiel og personel samt løse forskellige opgaver for den civile del af samfundet så som havundersøgelser, miljøindsats og søredning. Herudover vil opgaverne omfatte overvågning, suverænitetshævdelse, maritim tilstedeværelse og efterretningsindhentning, minelægning, antioverflade-krigsførelse, luftforsvar og antiubådskrigsførelse³.

Patruljeskibet råder ikke over den samme særlige transport- og underbringelseskapacitet, men vil i hovedsagen kunne løse de samme opgaver som kommando- og støtteskibet med de begrænsninger, der følger af den manglende transportkapacitet. Patruljeskibet vil kunne varetage en række

¹ Skibstypen planlægges konstrueret med 6-8 containerpositioner.

² Der henvises til et efterfølgende afsnit vedrørende helikoptere.

³ Enhedens minelægningskapacitet vil som minimum svare til kapaciteten for en FALSTER-klasse.

kommandoskibsfunktioner, hvorimod evnen til at varetage støtteskibsfunktionen og til at yde assistance ved humanitære og miljømæssige katastrofer vil være begrænset. Patruljeskibet vil til gengæld være udrustet med øget maskinkraft for højere fartegenskaber.

Udover at sikre fortsat kamppotentialer til forsvar af nærområdet og opretholde tilstrækkelig minelægningskapacitet, vil erstatningsanskaffelse af store enheder baseret på FLEX-koncepten forbedre søværnets muligheder for at deltage i internationale opgaver.

Anskaffelserne af de nye skibe er opdelt i et antal delprojekter og på følgende tre hovedkategorier:

- Skibe, inklusive supplerende udrustning mv.
- Moduler,
- Ammunition.

Skibe inklusive supplerende udrustning mv.

Ud fra en indledende undersøgelse vurderes der i alt behov for at bygge to kommando- og støtteskibe samt fire patruljeskibe. Den samlede skibsanskaffelse til erstatning for minelæggere, korvetter og torpedomissilbåde omfatter følgende faseopdelte projekter:

- Anskaffelse af en platform til kommando- og støtteskib. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 415 mio. kr. og omfatter en platform med basis C3 samt nødvendige sensorer og kommunikationsudstyr, der tillader fuld afprøvning og vurdering af det nye skibsdesign. Beløbet disponeres i begyndelsen af planperioden.
- Anskaffelse af supplerende udrustning til den første platform omfattende artillerisystem med tilhørende ildledelsesanlæg, ildledelsesanlæg til luftforsvarssystem, C3-udbygning, sensorer, kommunikationsudstyr mv. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 280 mio. kr. og sætte enheden i stand til at løse en række maritime opgaver som farvandsovervågning, myndighedsudøvelse og suverænitetshævdelse, kommandoskib for en mindre styrke, søredning mv. I forbindelse med anskaffelsen forberedes enheden til modtagelse af de nødvendige FLEX-moduler afhængig af de opgaver, som skal løses. Beløbet disponeres i midten af perioden.
- Anskaffelse af to platforme med supplerende udrustning, én som kommando- og støtteskib og én som patruljeskib. Anskaffelsen vil

beløbe sig til en samlet pris på ca. 1450 mio. kr. og disponeres i midten af perioden.

- Anskaffelse af en platform med supplerende udrustning som patruljeskib. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 750 mio. kr. og disponeres i slutningen af perioden.
- Anskaffelse af to platforme med supplerende udrustning som patruljeskibe. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på 1450-1550 mio. kr. og disponeres i slutningen af perioden.

Efterfølgende detailanalyse kan eventuelt lede til en fortsættelse af patruljeskibsprogrammet.

Moduler.

- Anskaffelse af FLEX-moduler omfattende containeriserede systemer til bekæmpelse af luftmål, sømål og ubåde med tilhørende elektroniske styresystemer og enkelte sensorsystemer. Endvidere anskaffelse af aktive og passive selvforsvarssystemer til sikring af eget skib. Følgende systemer anskaffes:

Luftforsvarsmisilssystem (SEA SPARROW).

Overflademisilssystem (HARPOON).

Nærluftforsvarssystem (STINGER).

Antiubådssystem.

Torpedo- og missilvildledningssystem.

Elektroniske modforholdsmidler.

Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 800 mio. kr., opdelt i to delanskaffelser à ca. 400 mio. kr., der disponeres i slutningen af perioden.

(Skibene kan i den indledende fase udrustes med containeriserede systemer, der er anskaffet i overensstemmelse med FLEX-koncepten til blandt andet patruljefartøjer).

Anskaffelse af et modul omfattende udvidet C4I-system og yderligere elektroniske systemer til brug for kommando-støtteskibsfunktionen i forbindelse med CJTF-operationer. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 100 mio. kr., der disponeres midt i perioden.

Ammunition.

- Der henvises til det efterfølgende afsnit vedrørende ammunition til søværnet.

Inspektionsskibet BESKYTTEREN.

Inspektionsskibet planlægges udfaset ca. år 2006-2007 uden mulighed for levetidsforlængelse. Inspektionsskibet er konstrueret til anvendelse i nordatlantiske farvande omkring Grønland og Færøerne.

Enheden bidrager til løsning af hovedopgaverne i nærområdet herunder blandt andet overvågning, myndighedsudøvelse, suverænitetshævdelse og efterretningsvirksomhed samt støtte til den civile del af samfundet. Egentligt forsvar af Grønland og Færøerne udføres i samarbejde med allierede styrker.

Inspektionsskibet har ikke deltaget i internationale operationer udenfor nærområdet. I begrænset udstrækning, der er en konsekvens af enhedens størrelse, konstruktion og udrustning, vil der kunne ydes assistance til løsning af humanitære opgaver.

Det vurderes muligt at lade inspektionsskibets opgaver løse dels af enheder af THETIS-klassen dels afløserne for inspektionskuttere af AGDLEK-klassen.

Inspektionskuttere, AGDLEK-klassen.

Enhederne planlægges udfaset i 2005 (2) og 2008 (1) uden mulighed for levetidsforlængelse. Inspektionskutterne er konstrueret til anvendelse i kystnære farvande i det Nordatlantiske område ved Grønland og Færøerne.

Enhederne løser udelukkende hovedopgaver i nærområdet herunder overvågning, myndighedsudøvelse, suverænitetshævdelse samt støtte til den civile del af samfundet. Forsvarsopgaver udføres i samarbejde med allierede styrker. I forbindelse med etablering af udvidet maritimt myndighedsområde har det vist sig, at enhedernes størrelse, sødygtighed og udholdenhed ikke har været tilstrækkelig til at sikre fuldt tilfredsstillende løsning af det øgede antal opgaver, som udvidelsen naturligt medfører. De forventede fremtidige aktiviteter til forbindelse med udnyttelse af olie- og gasforekomster på havbunden vil forstærke behovet for større udholdenhed mv.

Søværnet er ikke i besiddelse af enheder, der vil kunne erstatte inspektionskutterne i deres opgaveløsning.

Konklusion

Til erstatning for kutterne og inspektionsskibet BESKYTTEREN planlægges anskaffelse af en type inspektionsenhed, der både vil kunne

operere i kystnære farvande men også er i besiddelse af forbedret sødygtighed og større udholdenhed. Enhederne forudses at være udrustet med en bevæbning, der kan sikre såvel myndighedsudøvelse og suverænitetshævdelse som kapacitet til deltagelse i forsvaret af nærområdet.

Projektet omfatter anskaffelse af tre inspektionsenheder med isforstærkning.

Fartøjerne skal varetage såvel civile som militære opgaver primært i farvandene ved Grønland og Færøerne samt i Nordsøen.

Skibene skal være udrustet med en helikopterplatform således, at en helikopter kan lande med ophold i en kortere periode for blandt andet genforsyning.

Ved katastrofe og krisesituationer vil enheden kunne yde begrænset assistance, støtte evakureringer samt udføre personel- og materieltransport. Erstatningsanskaffelsen planlægges bygget under anvendelse af STANDARD FLEX-koncepten, således at der opnås størst mulig fleksibilitet og alsidighed. Skibenes fleksible udrustning vurderes samtidig at ville forøge søværnets muligheder for at deltage i internationale operationer fjernt fra nærområdet.

Anskaffelsen beløber sig til en samlet pris på ca. 600 mio. kr. disponeret i midten af perioden.

Orlogskuttere, BARSØ-klassen.

De 9 orlogskuttere planlægges udfaset i perioden 2002-2006 uden mulighed for levetidsforlængelse. Orlogskutterne er konstrueret til anvendelse i kystnære farvande i nærområdet omkring Danmark.

Enhederne løser udelukkende hovedopgaver i nærområdet herunder blandt andet overvågning, myndighedsudøvelse, suverænitetshævdelse og støtte til den civile del af samfundet. Herudover ydes assistance i form af målslebning, mindre transportopgaver mv. til søværnets øvrige enheder og skoler i forbindelse med uddannelsesaktiviteter.

Søværnet er ikke i besiddelse af enheder, der vil kunne erstatte orlogskutterne i deres opgaveløsning.

Øvrigt sejlede materiel.

I perioden 2006-2009 planlægges 6 opmålingsfartøjer og 3 torpedoindbjærgningsfartøjer udfaset uden mulighed for levetidsforlængelse. Herudover er der udfaset to mindre orlogskuttere.

Opmålingsfartøjerne anvendes til opmåling af danske farvande i samarbejde med 2 opmålingsbåde og én enhed af FLYVEFISKEN-klassen udrustet med søopmålingsmodul. Herudover anvendes fartøjerne til opmåling af grønlandske farvande periodevis i samarbejde med inspektionsskibe og

inspektionskuttere. Fartøjerne yder således støtte til den civile del af samfundet.

Torpedoindbjærtningsfartøjerne assisterer patruljefartøjer, torpedomissilbåde og undervandsbåde ved øvelses- og kontrolskydning med torpedoer i danske farvande. Herudover kan de anvendes til enkle begrænsede transportopgaver i lokalområdet. Enhederne yder således støtte til uddannelsesaktiviteter ved søværnets enheder og skoler.

Orlogskutterne anvendes til en række forskellige opgaver som assistance ved ammunitionsrydning og dykkeopgaver, slæbning af skydemål mv.

Søværnet er ikke i besiddelse af enheder, der vil kunne erstatte disse enheder i deres opgaveløsning.

Konklusion.

Til erstatning for orlogskutterne, opmålingsfartøjer og torpedoindbjærtningsfartøjer mv. planlægges anskaffet nye mindre typer standardfartøjer baseret på FLEX-koncepten. Enhederne forudses bygget i to udgaver efter samme design, som anvendes ved de store minerydningsdroner til FLYVEFISKEN-klassens minerydningsmodul. De mindste af enhederne er forberedt til - efter mindre tilpasninger - at varetage rollen som minerydningsdroner og vil således kunne supplere eller erstatte allerede anskaffede droner i tilfælde af havari eller skader.

Anskaffelsen bør ske i 2 delprojekter:

- Det ene delprojekt omfatter anskaffelse af 6 standardfartøjer MK II med to containerpositioner til erstatning for orlogskuttere af BARSØ-klassen. Den nye type bør kunne udrustes fleksibelt med henblik på løsning af et bredt spektrum af opgaver eksempelvis farvandsovervågning, patruljetjeneste, skolefartøjsopgaver, dykkeropgaver mv. Anskaffelsen retter sig også mod løsning af opgaver til støtte for den civile del af samfundet. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 270 mio. kr. disponeret i begyndelsen af perioden.
- Det andet delprojekt omfatter anskaffelse af op til 10 mindre standardfartøjer MK I med én containerposition til erstatning for øvrigt sejlene materiel. Disse mindre standardfartøjer vil kunne løse et bredt spektrum af civile og militære opgaver. Med mindre tilpasninger i form af specialudrustning vurderes fartøjerne også at kunne anvendes som minerydningsdroner. Anskaffelsen beløber sig til en samlet pris på ca. 200 mio. kr. disponeret i midten af perioden.

HELIKOPTERE

Der forventes ikke behov for anskaffelse af helikoptere til erstatning for eller supplerende af søværnets nuværende styrke af helikoptere for kort efter periodens udløb. Det øgede behov for helikopteroperationer, der opstår i forbindelse med den nye skibstypes tilgang forventes indledningsvis dækket gennem prioriteret anvendelse af de eksisterende 8 LYNX-helikoptere. Eventuelt behov for helikoptertransportkapacitet ved kommando- og støtteskibsoperationer forudses tilvejebragt gennem stationering af et helikopterdetachment fra hærens og/eller flyvevåbnets helikopterstyrke. Umiddelbart efter periodens udløb kan der være behov for anskaffelse af et supplerende antal helikoptere.

LANDBASEREDE KOMMANDO-, KONTROL- OG INFORMATIONSSYSTEMER

Kystradarmateriellet planlægges udfaset 2005 uden mulighed for levetidsforlængelse. Søværnets kystradarstationer giver radardækning over dele af dansk nærområde og er således en vigtig forudsætning for, at der kan foretages en kontinuerlig overvågning af området som grundlag for opbygning af et aktuelt billede af den maritime situation. Dermed bidrages til alle opgaver, der vedrører myndighedsudøvelse, suverænitetshævdelse, søredning og anden støtte til den civile del af samfundet samt krisestyring og egentligt forsvar.

Radarstationerne overvåger også det lave lufrum og leverer således data vedrørende lavtgående fly til flyvevåbnets kontrol- og varslings-tjeneste.

En erstatning af kystradarmateriellet med eksempelvis en kombination af skibs- og flybaseret overvågning af havområdet vil i nogen grad kunne lade sig gøre, men vil resultere i et betragteligt merforbrug af ressourcer, der ikke gør en sådan erstatning lønsom. Den nuværende indsats af skibe og fly, der i dag anvendes til at supplere de informationer, som kystradarstationerne leverer, skal forøges væsentligt, for at opnå tilnærmelsesvis samme dækningsgrad, hvis radarmateriellet udfases uden erstatning.

Det anses muligt at erstatte kystradarstationernes overvågning af det lave lufrum med informationer fra andre kilder.

Konklusion.

Til erstatning for radarmateriellet planlægges anskaffet et antal nye radarsystemer til opsætning på de nuværende radarstationer. Anskaffelsen baseres på avanceret civil materiel beregnet til overfladevarsling. Materiellet

tilføjes et elektronisk identifikationssystem i den udstrækning det findes nødvendigt.

Blandt andet foranlediget af øgede krav til miljøovervågning, overvågning af økonomiske zoner, internationale konventioner mv. vurderes der behov for at etablere et antal nye stationer til at sikre fornødent overlap og intensiveret overvågning af særligt udpegede områder. Den forbedrede dækning gør det samlede landbaserede kommando-, kontrol- og informations-system velegnet til at imødekomme øgede fremtidige internationale krav til kontrol med skibstrafik i kystområder. Det større antal radarstationer vil samtidig forbedre systemets overlevelsessevne under krise eller krig.

Projektet omfatter anskaffelse af 15-20 nye varslingsradarer til erstatning for og supplerende af det eksisterende kystradarsystem. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 100 mio. kr. disponeret i midten af perioden.

Kommunikationssystemer.

NATO har iværksat et moderniseringsprogram af Alliancens kommunikationssystemer gennem etablering af NATO BRASS-systemet. Dette indebærer blandt andet forbedring af kommunikation mellem skibe og myndigheder i land. Moderniseringen medfører således en nødvendig udskiftning af eksisterende kommunikationsudstyr for, at søværnet kan kommunikere med andre NATO-styrker såvel regionalt som internationalt. Første fase blev iværksat i 1997.

Konklusion.

Projektet omfatter supplerende anskaffelse af kommunikationsudstyr til søværnets skibe i forbindelse med den fortsatte modernisering af NATO's kommunikationssystemer. Anskaffelsen vil beløbe sig til en samlet pris på 60 mio. kr., der disponeres i begyndelsen af perioden.

AMMUNITION OG VÅBENSYSYSTEMER

Ammunition til FLYVEFISKEN-klassen.

FLYVEFISKEN-klassens kamp- og antiubådsmoduler er anskaffet uden egentlig ammunition. Der er tidligere indledt anskaffelse af våbenkapacitet til enhederne, således at de bliver i stand til at løse såvel internationale som nationale opgaver herunder deltagelse i NATO's reaktionsstyrker. Anskaffelserne har omfattet artilleriammunition, antiubåds våben, missiler og modifikation af eksisterende HARPOON missiler. Der er behov for at fortsætte disse anskaffelser for at sikre yderligere beholdningsopbygning i overensstemmelse med fastsatte beholdningsmål.

Ammunition til kommando-støtteskib samt patruljeskib.

Enhederne og deres moduludrustning anskaffes uden egentlig ammunition. For at sikre at de bliver i stand til effektivt at løse såvel internationale som nationale opgaver, herunder deltagelse i NATO's reaktionsstyrker og stående flådestyrker vil der være behov for anskaffelse af artilleriammunition, antiubådsvåben og missiler til nødvendig beholdnings-opbygning.

Torpedosystem TP613.

Systemet planlægges udfaset 2010-2012 uden mulighed for levetidsforlængelse.

Torpedosystemet er et særdeles effektivt våbensystem til bekæmpelse af overfladeskibe. Det anvendes som primært våbensystem i undervandsbåde og i torpedomissilbåde samt patruljefartøjer i kamprollen.

Torpedosystemet vil ikke med samme effekt kunne erstattes af andre våbensystemer eksempelvis missiler. Aktive og passive selvforsvarsmuligheder er væsentlig bedre over for missiler end torpedoer, hvilket betyder, at der skal anvendes et større antal missiler for at sikre at målet rammes. Torpedoen detonation under målet resulterer i større våben effekt og dermed sikkerhed for nedkæmpelse. Affyring af et missil afslører skydende enhed, medens dette ikke er tilfældet ved torpedoskydning. Torpedoen kan styres og dermed kontrolleres indtil træfning, hvilket betyder, at engagementet kan afbrydes – også efter våbnet er affyret – uden skade for målet.

Ud fra såvel effekt som lønsomhedsbetragtning vil der således være behov for at erstatte det nuværende torpedosystem med et tilsvarende moderne system.

Konklusion.

For at sikre opbygning af en tilstrækkelig våbenbeholdning til brug for FLYVEFISKEN-klassen, kommando- og støtteskibe samt patruljeskibe planlægges anskaffelse af antiubådsvåben, missiler, artilleriammunition og fortsat modifikation af HARPOON-missiler, og til erstatning for søværnets torpedosystem planlægges et tilsvarende langtrækkende system baseret på moderne teknologi, herunder "intelligent" søgehoved, anskaffet.

Anskaffelserne vil beløbe sig til en samlet pris på ca. 900 mio. kr. opdelt i tre delanskaffelser à ca. 300 mio. kr., der disponeres med et midt i perioden og to sidst i perioden.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE MATERIEL TIL SØVÆRNET

De to mest omfattende foreslåede materielanskaffelsesprojekter til søværnet indebærer, at de nuværende ubåde erstattes af nye, og at i alt 13 kampenheder og 4 store minelæggere erstattes af en samlet kapacitet foreløbig vurderet til seks større enheder bestående af 2 kommando- og støtteskibe og 4 patruljeskibe. Med den foreslåede erstatning vil søværnets fremtidige sammensætning, til trods for en nedgang i antallet af enheder, være fleksibel og samtidig i langt større omfang end tidligere i stand til at deltage i internationale operationer. Det bemærkes herunder, at der med indførelsen af såvel kommando- og støtteskibe som patruljeskibe, der alle udnytter FLEX-koncepten, er lagt op til, at forsvaret med disse skibe kan deltage i værnssfælls operationer under anvendelse af CJTF-koncepten.

Standardiseringen i form af FLEX-koncepten vil også blive indført i de mindre enheder og således være gennemført i størsteparten af søværnets skibe.

I Nordatlanten vil den foreslåede erstatning medføre, at skibene i langt større omfang fremover vil være i stand til at løse de opgaver, der kan forventes i forbindelse med udvidelse af de økonomiske zoner samt indførelse af miljøovervågning.

Ved indførelse af nyt og modificeret udstyr til kystradaranlæggene vil søværnets muligheder for overvågning af farvandsområder blive forøget markant.

Fælles for hovedparten af skibserstatningerne i perioden er, at de udnytter FLEX-koncepten, hvilket medfører mulighed for effektiv udnyttelse af de tilhørende moduler såvel militære som civile. I denne sammenhæng giver anvendelsen af ny teknologi mulighed for i større omfang at deltage i operationer i områder med højere temperaturer end i danske og tilstødende farvande, ligesom anvendelsen af luftafhængigt maskineri vil øge ubådenes neddykkede tid, hvilket er en af ubådenes operative fordele.

Sammenfattende kan det siges, at søværnet med de beskrevne erstatningsanskaffelser vil opnå en flådestyrke, hvor de enkelte elementer er i en indbyrdes balance, og den samlede styrke er velegnet til at løse nuværende og forudseelige internationale opgaver – alene eller i samarbejde med allierede enheder. Ændres balancen ved et af elementerne, vil der være behov for tilsvarende ændringer ved andre elementer for at genoprette balancen.

Orlogskaptajn P. Borg er tjenestegørende i Forsvarsstaben. Dagbogen bringes af pladshensyn i flere dele.

OPMÅLING I EGEDESMINDEDISTRIKTET, GRØNLAND ANNO 1897

Sekondløjtnant Th. Borgs dagbog, Grønland 1897
(DEL I)

Renskrevet og kommenteret

af

orlogskaptajn P. Borg

INDLEDNING

Min farfar var havnedirektør, kommandørkaptajn Jacob Thorvald Borg¹ (1311). Han startede sin karriere i Marinen 27 MAJ 1886 som 14-årig og nykonfirmeret dreng og udnævntes til sekondløjtnant i Søofficerskorpset 27 AUG 1894. I 1897 meddeltes han orlov i indtil 6 måneder fra 1 MAJ for at deltage i en opmålingsekspedition til Grønland².

Ekspeditionen udsendtes af Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geographiske Undersøgelser i Grønland og havde tre hovedopgaver. Den ene var opmåling i Egedesminde distriktet mellem Egedesminde og Agto samt af nogle øer og skær mellem Godhavn og Egedesminde. Denne strækning var på det tidspunkt det sidste hul, som manglede i kortlægningen af Vestgrønland. Ekspeditionens anden hovedopgave var geologiske undersøgelser og den tredje botaniske undersøgelser. Kernen i ekspeditionen bestod af 4 deltagere, nemlig premierløjtnant i Flåden Frode B. Petersen³, leder (1286), min farfar

¹ Jacob Thorvald Borg, født 10 APR 1872, død 8 APR 1932. Se Blå Bog 1932 og Dansk biografisk Håndleksikon. Endvidere nekrolog i Tidsskrift for Søværnen 1932 (p.315-316).

² Kundgørelse for Søværnet Nr. 9/1897.

³ Premierløjtnant Frode Benjamin Petersen, som 6 APR 1901 blev meddelt bevilling til at føre familienavnet Froda, således at hans fulde navn blev Frode Benjamin Froda (Kundgørelse for Søværnet Nr. 13/1901).

som næstkommanderende samt videnskabsmændene cand.mag. Helgi Pjeturs-son (geolog) og cand. mag. C. Kruuse (botaniker). Til at hjælpe sig engagerede de efter ankomst til Grønland medlemmer af lokalbefolkningen.

Ekspeditionen forlod København 2 MAJ 1897 med Den kgl. grønlandske Handels brig "Peru", men nåede først Godhavn 60 dage senere, nemlig 30 JUN 1897. Ekspeditionen medbragte ikke eget fartøj, men måtte basere sin transport på lejede konebåde med ledsagende fangere i kajak. Hjemrejsen foregik om bord i skruebarken "Jason", som var lejet af Den kgl. grønlandske Handel, og udgik fra Ritenbenk 30 SEP 1897 med ankomst til København 24 OKT samme år.

Fra 25 OKT 1897 beordredes såvel premierløjtnant F.B. Petersen som sekondløjtnant J.T. Borg til i forbindelse med deres tjeneste ved Søofficers-korpset at stille sig til rådighed for Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland⁴.

Ekspeditionen fandt altså sted efter Løjtnant Holms konebådsekspedition til Østgrønland, men før Danmarks-ekspeditionen i Nordøstgrønland og før Knud Rasmussens rejser. Nordpolen var endnu ikke nået, selvom André samme år prøvede at flyve dertil i ballon fra Spitsbergen.

For at den læser, som ikke er fortrolig med opmålingsmetoder, hverken nu eller ved århundredeskiftet, alligevel har en beskeden baggrund for at forstå den følgende rejseberetning, vil jeg kort forsøge at beskrive metoden ved opmålingen, som blev anvendt under ekspeditionen. Herom har nemlig min farfar skrevet et andet sted i sine efterladte papirer. Det drejer sig ganske vist om et foredrag, afholdt i 1911 af Kaptajn i Flåden Th. Borg, men det er mit indtryk - uden at vide noget om opmåling - at den i det følgende beskrevne fremgangsmåde ved opmåling ikke er væsentlig forskellig fra den i 1897 anvendte metode. Med en historisk indledning over opmåling i Grønland inklusive omtale af 1897 ekspeditionen, omhandler foredraget den opmåling, som min farfar ledede i somrene 1907, 1908, 1909 og 1910 på Vestgrønland. Jeg har ændret teksten til moderne retskrivning:

"Triangulation og astronomiske observationer dannede grundlaget for ekspeditionens arbejde, men med de store strækninger, der skulle overfares i den korte arbejdstid, kunne der ikke gås væsentlig i detaljer og særlig blev der ingen eller næsten ingen lodninger foretaget til vejledning for skibsfarten.

En sådan kortlægning foregår i korte træk på følgende måde:

⁴ Kundgørelse for Søværnet Nr. 37/1901.

Hele det areal, der skal kortlægges, må omspændes af et net af trekanter, og efter en rekognoscering over hele arealet for at finde de hensigtsmæssigste steder for trekantspidserne, opstilles i disse varder eller stænger med flag.

På et passende sted udmåles dernæst med en theodolith med Stampfers skrue⁵ en grundlinie, idet instrumentet opstilles i grundliniens ene endepunkt, medens et stadie, der er en stage med to skiver med nøjagtig markerede centrer

5 Stampfer's:

Stampfer's nivellerinstrument var et nivellerinstrument med mikrometerskrue, som tidligere tiders nivellerinstrumenter var udstyret med - senere også teodolitter, indtil disse forsynedes med en højdekreds. Anordningen gjorde det muligt inden for en snæver vinkel at måle vertikalt. Stampferskruen var en mikrometerskrue, hvis skala angav dele af enhederne på en gradbue anbragt direkte på instrumentet. Måling til to faste afmærkninger på et stadie gjorde det således muligt at bestemme afstand. Stampfer-skruen anvendes ikke mere, men princippet bruges stadigvæk. Afstande af pågældende størrelsesorden måles nu horisontalt til en standard-lægte. Målt vinkel og tilsvarende afstand er tabellagte. (Kilde: Orlogskaptajn J.M. Kilt, Søopmålingen).

Om anvendelsen kan følgende anføres:

"§ 47. Benyttelse af Stampfers Nivellerinstrument.

1. Trigonometrisk Højdemåling. Et Nivellerinstrument med Mikrometerskrue egner sig udmærket til Maaling af de i § 46 omtalte Zenitdistancer, idet man maaler Højdevinkelen eller Dybdevinkelen af den terrestriske Genstand regnet fra det horisontale Plan. Zenitdistancen faar man da ved at subtrahere Højdevinkelen fra eller addere Dybdevinkelen til 90^0 . Fremgangsmaaden bliver følgende: Instrumentet indstilles, saa at Libellen staar paa Nul, og Mikrometerskruen aflæses. Dernæst indstilles Genstanden paa Kikkertens vandrette Traad, hvorpaa Mikrometerskruen atter aflæses. Af disse to Aflæsninger findes Højde- eller Dybdevinkelen ved Hjælp af Instrumentets Vinkel-ligning (62), og naar Zenitdistancen er fundet, findes Højdedifferensen af Formel (64) eller en af de andre i § 46 fremstillede Formler."

(Kilde: Lærebog i Opmaaling, 2. Del, udarbejdet til brug ved Søværnets Officersskole af H.O. Ravn, Kaptajn i Flaaden, København 1911, pp. 202-203. På de følgende sider i kilden gøres ved brug af eksempler udførligt rede for brugen af instrumentet, ligesom den ved brugen af instrumentet opnåede nøjagtighed beskrives, sat i forhold til direkte måling med målekæde eller målebånd).

S. Stampfer var professor og medlem af Det kejserlige Videnskabernes Akademi i Wien. Han har udgivet i hvert tilfælde følgende værk:

"Theoretische und praktische Anleitung zum Nivelliren und zu andern damit verwandten, beim Eisenbahnbau vorkommenden geometrischen Arbeiten, sowohl mittels der verschiedenen gewöhnlichen, als der vorzüglichsten neueren Nivellir-Instrumente; mit besonderer Rücksicht auf die verbesserten Nivellir-Instrumente aus der Werkstätte des kaiserlichen königlichen polytechnischen Institutes zu Wien". Bogen kendes som kommet i tredje oplag hos Carl Gerold og Sønns forlag, Wien 1852.

opstilles i det andet endepunkt. Afstanden mellem skivernes centre udmåles nøjagtig og ved efterhånden at stille kikkertens trådkors overet med skivernes centre og læse af på skruen, og endvidere læse af for kikkerten stillet horisontalt, fås midler til beregning af afstanden mellem theodolith og stadie. Retningen af grundlinien på jordoverfladen bestemmes ved observation af solen. Ved vinkelmåling med theodolith i grundliniens endepunkter og en af stationerne, kan dennes koordinater i forhold til grundliniens ene endepunkt beregnes. På denne første trekants sider bygges da andre trekanter op, til hele triangulationen er færdig.

Foruden disse stationer oprettes langs kysterne talrige bistationer, ligeledes rundt alle større øer, der bestemmes og beregnes i tilslutning til hovedtrekantnettet. Kystkonturerne er bestemte dels ved bistationernes plads og dels ved skitser tagne mellem bistationerne fra båden, idet man sejler langs kysten og bestemmer retninger og afstande ved hjælp af kompas og ur. Til grund for kortene over større bugter og de specielle havnekort ligger særlige triangulationer, ligeledes for øgruppernes vedkommende.

Fra hovedstationerne, der som regel er højt beliggende, tegnes skitser ud over alle omliggende øer og mindre øgrupper, og retninger bestemmes ved theodolith målinger. Efterhånden som arbejdet skride frem, tegnes et arbejdskort, hvorefter oplodningen og bestemmelsen af skær og grunde kan begynde."

Ekspeditionens resultater er publiceret i Meddelelser om Grønland⁶, 1898.

Ved min far, kommandørkaptajn E. Borgs død i 1975 kom jeg i besiddelse af min farfars dagbog fra ekspeditionen. Den har mig bekendt ikke tidligere været bearbejdet eller gengivet. Optegnelserne er ført i to kvadrerede notesbøger med solidt rødbrunt papomslag og skindforstærkning på ryggen. Bøgerne er fra J. Chr. Petersens Papirhandel i St. Kirkestræde 1, har hver kostet 55 øre og har en indvendig lomme til trækpapir. De er begge forsynet med nummeret 813, idet "det er tilstrækkeligt at opgive ovenstaaende No. for at erholde den samme Bog".

En gennemlæsning af materialet bibragte mig den opfattelse, at andre måske ville være interesseret i at læse om dagliglivet på en sådan ekspedition for nu netop 100 år siden. Dagbogen indeholder ikke resultater eller konklusioner, men fortæller - skrevet af en 25-årig, ung søofficer - netop om de for-

⁶ Meddelelser om Grønland, udgivne af Commissionen for Ledelsen af de geologiske og geographiske Undersøgelser i Grønland. Fjortende Hefte. C.A. Reitzel, København 1898. Beretningen er i 3 dele: "Beretning om rejsen" af Frode Petersen, "Geologiske optegnelser" af Helgi Pjetursen og "Vegetationen i Egedesminde Skjærgaard" af C. Kruuse. Commissionen var i øvrigt nedsat i 1878.

hold, som ikke altid kan aflæses af rapporterne: Vejr og vind, længslen efter at nå udgangspunktet for arbejdet og utålmodigheden ved at drive med strømmen i stille, tåget vejr, vanskeligheder med at skaffe post og proviant, vanskeligheder med det grønlandske hjælpepersonel, oplevelser med de mennesker, som ekspeditionsdeltagerne har mødt undervejs, om vilkårene for syge og tilskadekomne langt fra læger, om kulden, myggene, de lange arbejdsdage, om fester og den særprægede kost.

Enkelte steder berettes om dyrelivet, som man har mødt, men det meste af dagbogen er detaljer om ekspeditionens rejserute og det daglige arbejde, oplevelser og problemer.

Derfor har jeg arbejdet med materialet med publikation for øje for at andre med interesse for Grønland i almindelighed eller opmåling i særdeleshed kan få del i disse notater nu, netop 100 år senere.

Jeg har bibeholdt den gammeldags retskrivning, med hvilken bogen selvfølgelig er skrevet. Jeg har ikke forsøgt at tilføje kommaer, medmindre jeg har følt det nødvendigt af hensyn til forståelsen. Runde parenteser i rejseberetningen er forfatterens egne, medens mine tilføjelser er anført i kantede parenteser. De steder, hvor jeg ikke har kunnet tyde skriften, er markeret med spørgsmålstegn.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at tydning af min farfars håndskrift af og til har frembudt problemer, især hvor det drejer sig om de grønlandske stednavne. Skulle en læser være af den opfattelse, at et angivet stednavn er forkert, lader jeg mig gerne rettlede. Jeg har med kort samt ekspeditionens publicerede rapport ved hånden forsøgt at følge rejseruten, men de grønlandske stednavnes natur og min farfars håndskrift har i enkelte tilfælde gjort, at jeg har måttet gætte mig til en gengivelse af det håndskrevne, hvor der er tale om navne, som ikke er anført i de benyttede kort.

Navigationsmester B. Skydt, Flådestation Frederikshavn, har beredvilligt lånt mig grønlandske kort, medens Geolog Stuart Watt, Danmarks og Grønlands Geologiske Undersøgelse, har været mig behjælpelig med oplysninger om grønlandske stednavne.

Orlogskaptajn J.M. Kilt, Søopmålingen takker jeg for hans værdifulde hjælp med undersøgelser om og fremskaffelse af materiale vedrørende Stampfers nivellerinstrument.

På grund af optegnelsernes længde vil min farfar, sekondløjtnant Th. Borgs dagbog blive gengivet over 2 numre i Tidsskrift for Søværnen. Jeg takker for redaktionens interesse for at udgive mit manuskript.

Hørsholm, September 1997.

DAGBOG FOR SEKONDLØJTNANT TH. BORG, GRØNLAND 1897



Jacob Thorvald Borg på opmåling i Vestgrønland.

Søndag d. 2den Mai.

KL. 6 FM gik ombord i "PERU" paa Inderheden. Var Kl. 6 3/4 let og blev bugseret ud paa Yderrheden. Vinden var hele dagen omløbende, men vi arbejdede os da Nord paa, satte Lodsens iland ved Helsingør og passerede Kronborg Kl. 4t 35m Eft. Sendte de sidste breve iland med Lodsens styrede ud i Oceanet.

(Tidssignal ved Helsingør Kl. 1 Eft.)

Den Fornøielse varede imidlertid ikke længe. Det blev Stille og haardt Nordenvande, hvorved vi drev Kronborg ind igjen og ankrede Kl. 5½ midt mellem Helsingør og Helsingborg.

Mandag d. 3^{die} Mai FM.

Imorges Kl. 4 lettede vi igjen og staar nu Nord paa med Alt til hvad trække kan for en jævn sydlig Kuling. Desværre haler alle ind på os. Kun en tremastet Skonnert lykkes det os at distancere lidt. Nu har vi da tilbragt den første Nat her ombord. Forresten har jeg sovet saa fast som en Sten uden engang at høre at vi har lettet.

EM.

Kl. 4 3/4 EM. passerede vi Anholt Knob. Udpaa Aftenen skrallede Vinden og friskede samtidig noget saa vi maa krydse.

TIRSDAG d. 4^{de} Mai.

Det har været en sløj Dag. Stille og Modvind har vi haft, saa vi har ligget og banket hele Dagen mellem Læsø og Skagen.

ONSDAG d. 5^{te} Mai.

Endlig i Morges kl. 2½ lykkedes det os at komme Skagen forover. Det er næsten 3 Etmaal siden vi forlode Kjøbenhavn. Det er en bedrøvelig Fart. I Øjeblikket gaar det saa temmelig. Vi ligger da ial Fald Kurs sønden om Lindsnæs, men det lader til at friske mere og det kan "Peru" nu engang ikke taale. Imorges praiede vi "Nordlyset". Den kommer fra Julianehaab og har haft en heldig Reise. Bare den ikke kommer til Egedesminde før vi naar dertil. Det vilde dog være flovt, da vi muligvis skal hjem med den. En sørgelig Efterretning. De har desværre slet ikke hørt noget til "Castor", saa den er vel borte med hele Besætningen 21 Mand og 1 Passager.

TORSdag 6^{te} Mai.

Blank.

FREDAG 7^{de} Mai.

I de sidste 2 Dage har vi ligget og banket mod en stiv Kuling af Vest med Norge i Sigte. Fremgangen har ikke været stor. Flere vagter har vi endog drevet tilbage. Bliver det ved paa den Maade, naar vi ikke Grønland i Aar. Det er harmligt at se, hvor alle andre krydser sig op til Luvart af os.

SØNDAG 9de Mai.

I Gaar EM. blæste det op til en SV. Storm, som varede hele Natten. Over Stb. kunde vi ikke ligge for ikke at komme paa en Læger. Der var derfor ikke andet at gjøre end at ligge over Bb., men med Afdrift og det hele fik vi derved en beholden Kurs, som beløb sig til ØtN. En nydelig Kurs naar den rette Kurs herfra norden om Skotland er omtrent retv. V. Følgen var da ogsaa, at vi i Nat fik Hirshals Fyr i Sigte og havde den varet ved i Dag ogsaa, havde vi jo endt i en eller anden norsk Fjord. Det vilde da forresten ogsaa have været meget rart isteden for at ligge her og banke og saa var der da blevet Leilighed til at sende Post i Land, hvad der altid havde givet lidt mere Lyst til at skrive end Udsigten til at Eens Produkter først naar hjem en rum Tid efter Een selv, og det bliver jo nok Enden paa det, hvis "Peru" skal besørges dem. Vi har efterhaanden faaet fint veir i Dag. Det løier mere og mere af, men den vind, der er stadig fra det forkerte Hjørne. Vort Haab staar nu til, at det skal blive helt Stille, og at vi derefter skal begynde paa en ny og bedre Æra.

MANDAG d. 10de Mai.

Atter en Dag gaaet paa samme Maade. Byger af vestlig afvejlende med Stille. Tromlingerne har vi nu set paa i 8 Dage, saa det Land kjender vi tilstrækkeligt. Hvornaar monstro vi kommer videre. Det er til at ærgre sig ihjel over, navnlig da vi hver Dag se nye Skibe, da Alle andre godt kan komme Lindesnæs rundt. Peru, Peru, Du bliver en Pind til min Ligkiste.

TIRSDAG d. 11te Mai.

Endelig har Vinden føiet sig. I Morges blev Vinden Østlig og har da hidtil holdt sig, saa at vi da nu i al Fald kommer frem i den rigtige Retning, omend ikke med nogen stor Fart. 4 Knob er alt hvad Peru kan gjøre med denne Leilighed, men det bidrager da i al Fald til at man kommer til at se lidt mere lyst på Tilværelsen, endskjønt det stadig bekræfter sig, at "Peru" ikke er nogen Durkløber.

ONSDAG d. 12te Mai.

Hvor længe var Adam i Paradis [?]. Allerede i Aftes skrallede Vinden og blev nordlig, saa at vi ligger et par Streger fra Kurs, og da det tilmed nu er blæst op til en Storm, har vi den samme Bedrøvelighed igjen. Man skulde ikke tro man var i Mai Maaned. Det er meget koldt og dog vilde det ikke være klogt at tage mere paa, da det nok bliver værre, naar vi engang naaer op i Davisstrædet. Kun i Gaar da vi seilede med Vinden agterind var det deiligt mildt med Sol-skin, hvad der gav Anledning til almindelig Køieudluftning. Ved Hjælp af den

gode Vind i Gaar lykkedes det os dog at komme Skagerak ud og er nu i Nord-søen og forhaabentlig vil der gaa nogle Maaneder før vi atter ser Norges Kyst.

TORSdag 13^{de} Mai.

Desværre ingen forandring. Stadig stiv Kuling af NV. Det er St. Bededags Aften i aften, hvem der var paa Langelinie, men helst maatte det være lidt varmere end her.

FREDAG d. 14^{de} Mai.

Idag har vi til en Forandring haft Stille afvejlende med svag Brise af Sydlig. Hertil klart Solskin med meget mild Luft, saa det er jo omtrent alt hvad man kan ønske sig.

LØRDAG d. 15^{de} Mai.

Samme Veir som i Gaar[,] kun et Nummer bedre, idet vi har lidt mere Vind, saa at vi løber 3-4 Knob. Det er ikke Torpedobaadsfart, men det gaar dog i den rigtige Retning. Vi seiler helt plat[,] har Læseil til, ingen Sø, Alt er i det hele taget efter Ønske i Øieblikket. Vi har et usædvanligt høit Barometer; siden i Gaar er det steget jævnt og er nu oppe paa 777 m/m.

Aften. Det er løiet fuldstændig af med aldeles speilblank Sø og den herligste Fuldmaane. Jeg kan nok goutere Naturskjønheder, naar Omstændigheder ere til det, men den Slags Glansbilleder passer meget daarligt i vort Kram nu.

SØNDAG d. 16^{de} Mai.

Hele Dagen fint Veir med nordlig Vind og stod østerover.

MANDAG d. 17^{de} Mai.

Samme Vind har desværre staaet hele Dagen. Vendte atter i Morges, men da vi over den Boug kun kan lægge Pentland Firth op, har vi vendt østerover igjen til Aften. I Øieblikket har vi seilet os ind i en svær Taagebanke. Den første paa Turen, men desværre vel ikke den sidste. Barometret staaer stadig høit - 774 m/m i Aften.

TIRSDAG d. 18^{de} Mai.

Omstændighederne de samme. Vi arbeide os stadig op mod Fair Hill i det glade Haab, at NO'en skal blive staaende, naar vi engang faar den passeret.

ONSDAG d. 19^{de} Mai.

Vi har haft en svær ærgrelse i Dag. En Bark vendte lige i Læ af os i Middags, gik over samme Boug, som vi, og en Time [senere] var den ude af Sigte. Men vi har ogsaa haft 2 Glæder. Den første i Formiddags, da vi passerede Greenwich Meridian og derved kom paa Vest Længde og den anden nu i Aften, da vi Kl. 10 passerede Fair Hill og stod ud i Atlanterhavet efter 18 Dages Reise. Det har knebet haardt, men det er en Trøst at vide, at ifjor var Peru akkurat en Maaned om det Samme Stykke Arbeide. Den Vind vi nu i saa mange Dage har ærgret os over, vil nu være storartet, men ---.

Desværre gik vi glip af at blive rapporteret hjem fra Fair Hill, da det jo var mørkt.

TORSDAG den 20^{de} Mai.

Vinden har hele Dagen holdt sig østlig, om end noget flovere, saa vi er avanceret et godt Stykke ud i Atlanterhavet. Expeditionen har i Dag begyndt at virke, idet der fra nu af og op i Davisstrædet med passende Mellemrum indsamles Plankton.

FREDAG den 21^{de} Mai.

Vind og Veir detsamme, saa at vi gjør god Vei vestefter. Vi holder ca. 5 Knob, men det skjæpper jo altsammen, da det gaar i den rigtige Retning. Vi seiler endog paa det nærmeste ad Storcirklen. Fra nu af og til vi kommer op i Strædet faar vi næppe en eneste Seiler at se; men saa begynder det interessante. I anledning af Agnes Fødselsdag⁷ giver jeg Toddy i Aften.

LØRDAG den 22^{de} Mai.

Ligervis som Columbus og hans kjække Sømænd styrer vi vestefter på Oceanet[,] drevet afsted af en stadig god Vind. Saaledes er det virkelig, den østlige [Vind] staar stadig med meget høit Barometer.

SØNDAG den 23^{de} Mai.

I Formiddags begyndte det desværre at flove, og siden Middag har det været helt Stille, saa den gode Vind er vel forbi, men vi kan nu ikke rigtig tro paa vestlig Vind med et Barometer paa 768 m/m.

⁷ Agnes var lillesøster til forfatteren.

MANDAG den 24^{de} Mai.

Stille og flovt.

TIRSDAG den 25^{de} Mai.

Stille med Byger af Vestlig og Regn. En del Dønning, som driver os østerefter.

ONSDAG den 26^{de} Mai.

Stille paa Morgenstunden og ud [paa] Dagen Nordlig-NØ, med svær Dønning af NV, som viser at det blæser eller har blæst haardt nord paa af denne Retning. Vi kan maaske være glade til, at vi ere komne saa sydlig, at vi har haft Stille, saa ere vi ikke drevne østefter.

TORSDAG den 27^{de} Mai.

Østlig flovt, vi løber ca. 3 Knob. Dønningen har lagt sig noget, saa at vi ligger nogen lunde roligt. Der har rigtig været Leilighed til at bade sig i Solskinnet paa Dækket i Dag. Det holder sig ellers stadig meget kjøligt, navnlig om Aftenen.

FREDAG d. 28^{de} Mai.

Det har i Løbet af Dagen frisket saa meget, at gamle "Peru" er kommen op paa syv Knob. Leiligheden er ogsaa saa god som tænkes kan, ingen Sø og frisk Kuling af Øst, dog ikke stærkere end at vi kan have Læseil til.

LØRDAG den 29^{de} Mai.

Den gode Leilighed holdt sig til Middag. Vi har paa Vagterne i Nat og i Formiddags holdt gennemsnitlig 32 Kml [kvartmil ?]. En svær Fart efter vore Forhold. Efter Middag er det blæst op, og Vinden har skaget sig til NNØ. Nu i Aften blæser det saa frisk, at vi kun fører Undermærseil og rebede Underseil. Under disse Forhold holder vi vor sædvanlige Bidevind Fart med Sø [,] 3 Knob [,] og driver et Par Streger eller 3. Fra i Gaar Middags til i Dag Middag ere vi avancerede 350 Længdeminutter eller altsaa omtrent 6 Grader, hvilket må anses for at være Maximum, for hvad vi kan gjøre.

SØNDAG den 30^{te} Mai.

Hele Dagen stiv Kuling af Nord. Gjør ingen Fart og driver meget.

MANDAG den 31^{te} Mai.

Idag er det næsten Stille, nu og da et Blaf af N. Vi ere efterhaanden drevne langt sydefter. Vi begyndte saa smukt med at seile ad Storcirklen, den gaar op til omtrent 61^o her, medens vor observerede Br. idag var 57^o 49'. Nu er vi vist tilstrækkeligt sydligt til at gaa klar af Storisen ved Kap Farvel.

TIRSDAG den 1^{ste} Juni.

Hele sidste Nat og i Formiddag Stille og Taage. Fra kl. 2 har vi haft lidt Vind af SSØ, nu og da flovende til næsten Stille. Vi har stadig tæt Taage. I Formiddags har vi set et for vor nuværende Plads meget sjældent Fænomen, idet en Sælhund en 3 à 4 Gange har været op for at trække Veiret lige ved Skibet. Efter vore Videnskabsmænds Udsagn fjærner den sig ellers aldrig ret langt fra Land. Dens Navn er *Halichoerus grypus*⁸ og maa være kommen fra Island, da den vist ikke hører hjemme paa Grønland.

ONSDAG den 2^{den} Juni.

Medens det i aftes kl. 11 endnu var brandtykt og Stille, var det i Morges da vi tørnede ud klart Solskin, skyfri Himmel og let Brise af Øst, som holdt sig til henad Eftermiddagen. Saasnart Himlen bliver overtrukket, bliver det altid hundekoldt.

TORSDAG den 3^{die} Juni.

Hele Dagen stærk Taage, saa Taagehornet gaar uafbrudt. Det er ikke af Frygt for at møde noget Skib, men det skal jo saa være. Vinden har hele Dagen været SØ, stiv Kuling. Gjennemsnitsfart 6.

FREDAG den 4^{de} Juni.

Den gode Vind holder sig stadig. Vi holder mellem 7 og 8 Knob. Men hvad ikke er saa godt er, at Taagen stadig bliver ved, saa vi maa snart bjærge nogle Seil, da Isen ikke kan være saa langt borte, thi deraf kommer vel nok den megen Taage. Vi ere paa en anden Maade blevne mindede om Isens tilstedeværelse, idet vi i Eftermiddags passerede et Stykke Flydetømmer fra Sibirien, som med den østgrønlandske Strøm er ført herved, ligesom Storisen. Hydrografien har i Aften afsluttet Indsamlingen af Plankton for denne Gang. Udbyttet har været ret rigeligt i Golfstrømmen, hvor Vandet har været over 10^o varmt. Den indsamlede Plankton har for største Delen bestaaet af Diatomeer

⁸ *Halichoerus grypus* er det latinske navn for gråsæl.

(Planter), Calaner (Krebsdyr) og smaa Gopler m.m. Vor Zoolog har fundet ud af, at Morilden blandt andet skriver sig fra to lysende Pletter paa Calanerne. Efter at vi er kommet ud i den østgrønlandske Strøm, hvor Vandets Temperatur er gaaet ned til 4,2 Grader, har Udbyttet kun været ringe.

I Aften Kl. omtrent 7½ passerede vi Længden af Kap Farvel paa cirka 57½ Bredder.

LØRDAG den 5^{te} Juni.

Taaen varede hele sidste Nat, men vi mødte ingen Is. Det var sørgeligt med saa god en Vind, ret agterind, kun at turde bruge Mersseilene paa begge Topper, alle andre Seil vare beslaaede, men Isfjeldene ere jo ikke til at spøge med. Efter at være passeret "Farvel" (Hukken) ere vi nu dreiet til retv. NVtV, men vi skal ud paa 55° Lgd. og 60° Br. for at omgaa Storisen, før vi styre nordpaa. Desværre er Vinden skrallet, saa vi ligger bidevind for Undermersseil og rebe- de Underseil.

SØNDAG den 6^{te} Juni (Pinsedag).

Hele Dagen Stille og Flovt. Solskin 4° Varme. Avancerede kun lidt.

MANDAG den 7^{de} Juni.

Stille og tæt raa Taage. Meget kjøligt, 2½ Grader om Eftermiddagen. Henad Aftenen lidt Vind af N.

TIRSDAG den 8^{de} Juni og ONSDAG den 9^{de} Juni.

Stille og flov. Kuling af NNØ.

TORSdag den 10^{de} Juni.

Ved Middagstid skagede Vinden sig rundt til Vest. Ved hjælp af denne kom vi paa Kveldsvagten 15 qml. [kvartmil?] [mod] Nord, hvorpaa Vinden atter gik tilbage.

FREDAG den 11^{te} Juni.

Efter 5 Dages Kadreien paa omtrent samme Sted, fik vi da endelig i Morges lidt god Vind af SØ. Det er desværre lidt flovt, saa at vi ikke kan løbe mere end 4, men holder den sig, haaber vi i Løbet af Natten at komme over 60° Nbrd. og ind i Davisstrædet.

LØRDAG den 12^{te} Juni.

Efter 6 Ugers Seilads ere vi endelig i Dag naaet ind i Davisstrædet, idet obs.

Br. til Middag var 60° 16'. Tillige har vi i dag for første Gang set Isen. Kl. 5 EM kunde om Styrbord ses en hvid Stribe i Kimmingen, hist og her hævede sig en enkelt større Skodse over den øvrige Is. Fra ForeMærs saaes en sammenhængende Ismark tværs paa Kursen, saa langt Øiet kunde række. Iskanten var omtr. et Par qml. lang i N og S og dreiede fra Enderne af til NØ og SØ.

60°39' Nord, 54° 25' V lgd. var vor Plads og Isen var efter gisset Afst. 3 qml. borte. Vinden holder sig SØ [,] det vil sige ud fra Isen, men temmelig flovt. 4 Knob. Søen er uden den mindste Dønning. Himlen klar og deiligt Solskin, men Temperaturen kommer dog alligevel kun op på 4°.

SØNDAG den 13^{de} Juni.

Imorges passerede vi det første Isfjeld. Vi anslog det til at være cirka 40 Fod høit. ½ qml. afst. Enkelte isskodser er vi seilede forbi. I EM. fulgte 2 Næbhvaler os i et Kvartertid lige paa Stb. Laaring. Vind og Veir det samme. Til Aften lidt Regn. Flovt.

MANDAG d. 14^{de} Juni.

Vinden har været temmelig skral hele Dagen, indtil Aften, hvor vi atter kan ligge Kurs misv. NØ.

Hele Eftermiddagen har vi haft en raakold Taage med kun 1½ ° C, medens vi nok kan holde det ud, naar Solen skinner. Flere store Isfjelde og -skodser ere drevne forbi os i Dag, dog ikke tilstrækkelig nær, til at vi kan tage dem rigtig i Øiesyn.

Vi kan nok regne ud, at Isen ikke kan være langt borte, dels paa grund af taagen, og dels fordi Vandet kun ere 2 C.

TIRSDAG d. 15^{de} Juni.

I Løbet af Dagen er Vinden efterhaanden gaaet om til den mest uheldige Retning nemlig retv. Nord. Vendte til Aften og stod østerefter. Stærk Taage. Meget koldt, 0°, begyndende Is på Dækket.

ONSDAG d. 16^{de} Juni.

Vind retv. N stiv Kuling. Efter hele Formiddagen i tæt Taage at have ligget vestefter, vendte vi i EM. da det blev klart og staar nu indefter. Det har været Frostveir hele sidste Nat. Rigningen var i Morges helt besat med Is, som Solen

først henad Aften fik Bugt med. Vand + 0,8° C. Flere Isfjelde ere passerede, af hvilke det ene var det mægtigste, vi endnu har set (cirka 200 Fod).

TORS DAG d. 17^{de} Juni.

Flovt af Nord. Taage.

FREDAG den 18^{de} Juni.

Fik endelig Land i Sigte kl. 4 EM., da Taagen lettede. Meget høje Fjelde med snedækte Toppe ved Holsteinsborg. Gjorde Kin of Sal⁹ ud. Stadig Nordlig og Taage til i Eftermiddags. -2° C sidste Nat. En Klapmyds observeredes fra Dækket.

LØRDAG den 19^{de} Juni.

En almindelig Glæde var ved Middagstid tilstede hos alle, idet SV'en endelig begyndte at sætte ind. Desværre var Glæden kun af kort Varighed, thi efter 3 - 4 timers Forløb døde den af igjen, og til Aften blev Vinden atter nordlig. Taage hele Dagen.

SØNDAG den 20^{de} Juni.

Stadig den samme Nordlige og Taage. Idag er det 50 Dage, siden vi forlod Kjøbenhavn, hvor mange kan der endnu gaa, inden vi når Godhavn?

MANDAG den 21^{de} Juni.

Nordlig. Taage. 2 Graders Frost om Natten. Rigningen stærkt overiset. Op ad Dagen lidt over Frysepunktet.

TIRSDAG den 22^{de} Juni.

Nordlig. Taage. Frost i Nat.

ONSDAG den 23^{de} Juni.

Stille. Flovt og Nordlig. Taage.

TORS DAG den 24^{de} Juni.

⁹ Kin of Sal (Umánarssuaq) er en brat, omtrent 400 m høj, ret stor ø, lige W. for og tæt ved Sukkertoppen; den er navnlig iøjnefaldende S. og N. fra og er absolut det sikreste kendemærke i Sukkertoppens nærmere omegn.
(Kilde: Den grønlandske Lods, I. Del, Vestgrønland, Schultz A/S, København 1948).

Vinden rummede i Morges et Par Streger, men det er desværre temmelig flovt endnog undertiden Stille. Til en Forandring har vi det nogenlunde klart i Dag efter i samfulde 10 Dage at have haft omtrent uafbrudt Taage.

FREDAG den 25^{de} Juni.

Flov Kuling af VSV, af og til Stille. Overtrukket. Nærmer os Godhavn med Lynets Fart (det vil sige med knapt 2 Knobs Fart). I Formiddags overskred vi Polarkredsen. obs. PL.Md. (Plads Middag) 66° 43 N, 54° 43 V. Havde i Eftermiddag Landet i Sigte ved Holsteinsborg. Et træk af Edderfugle (de første) passerede forbi os idag. Stærkt irriteret ved at ligge her med Flovt, da vi kun mangler 150 qml. fra Middag, hvilke jo kunne gøres "in less than no time".

LØRDAG den 26^{de} Juni.

Fra i Nat til i EM. Kl. 4 jævn Kuling af SV. Gjennemsnittsfart ca. 3 Knob. Derefter blev det atter Stille med den sædvanlige Taage. Da det var klart, havde vi Øen Rifkol og omliggende Land i Sigte[,] dog uden at se Topperne, da det var diset. Passerede ved Middagstid en del Isbjerge, som formodedes at staa paa Grund paa nogle Skjær, som skal findes tværs af Rifkol c. 15 qml. af.

SØNDAG den 27^{de} Juni.

NNØ. Flovt. Taage.

MANDAG den 28^{de} Juni.

Sidste Nat havde vi en Del god Vind, som bragte os ca. 20 qml. nordligere. Derefter lidt Stille og Taage. Nu paa Aftenen er Vinden atter aldeles udmærket til at løbe ind (efter Bestikket skulde vi kun mangle c. 20 qml.)(,) men saa længe Taagen varer ved, er der desværre ikke Tale om det.

TIRSDAG den 29^{de} Juni.

Da Taagen lettede i Morges vare vi omgivne af over 50 Isfjelde. Landet (Disko) fik vi snart efter i Sigte og nærmede os rask op til Godhavn for en let SW. Hen paa EM. døde den desværre helt, hvorpaa Taagen atter indfandt [sig]. Vi løb da saa langt, til vi forment at maatte være udfor Godhavn, men trods Skydning og Taagehorn kom dog Ingen ud.

ONSDAG den 30^{te} Juni.

Taagen lettede Kl. 5 FM., hvorpaa vi satte Kurs ind efter Godhavn og skød for at kalde Lodsens ud. Efterhaanden som vi kom ind under Land døde Vinden

helt af, hvorfor vi maatte bugseres ind af 4 Fartøier bemandede med Grønlændere og Grønlænderinder. Da det imidlertid tog os for lang Tid [,] kaprede vi en Baad, fyldte en Del af vore nødvendigste Instrumenter m.m. deri, hvorpaa Expeditionen forlod Peru paa Reisens 60. Dag. Betraadte Grønlands Jordbund Kl. 9½ FM. Efter at have hilst paa den elskværdige Bestyrer Hr. Mathiesen med Frue og Doktor Kjær gav vi os strax i Gang med at observere Godhavns Længde. Indskar derefter forskjellige Punkter fra Koloniens Flagstang og maalte derefter til Middag for at bestemme Godhavns Bredde. Efter disse forberedende Arbejder smagte den splendide Middag hos Bestyreren udmærket, navnlig da vi siden Kl. 6 ikke havde nydt andet end en Kop The. Menu: Kogt Lax, [og] Edderfuglebøf, hvilket sidste var aldeles fortrinlig. EM. har vi beskæftiget os med Lgd. obs. og Misvisningsobs., medens vor Basismaaling maatte udsættes paa Grund af for megen Blæst. Grønlands Plage, Myggene, har generet os i en ganske forfærdelig Grad. Hals, Pande og Hænder ere stærkt angrebne, men særlig Petersen have de været slemme efter, hans Øienlaage lukke næsten hans Øine.

TORSDAG den 1^{ste} Juli.

Fortsatte med Basismaalingen og Triangulationen fra Morgenstunden. Misvisningsobs., Bredde Middag og Uhrstand EM. Da vi i EM. havde maattet afbryde Arbeidet paa Grund af Taage, gik Petersen og jeg an paa ny Kl. 8 3/4 EM. Gik med Theodolith m.m. paa Nakken til Varden paa Uperniviks Næs, havde derfra en lang og anstrengende Tur til Udkigshuset og en dit[t]o hjem. Arbejdsdagen endte Kl. 12 M.N. [Midnat]. En liden Forsmag paa de kommende Strabadser. Da vi tørstede meget paa Turen, maatte vi flere Gange lægge os ned paa Maven og drikke Regnvand med Myggeunger i og spise Sne fra ifjor. Trak i Grønlænderdragt i Dag.

FREDAG d. 2^{den} Juli.

Fortsatte med Trianguleringen. Var om FM. ved Havnepyntsvarden og Varde B. Var saa uheldig at tabe Stampfer [Stampfer's nivellerinstrument, *note* 5] da vi i Formiddags skulde gaa. Den ramponeredes en Del, men til alt Held har vi da faaet maalt Basis¹⁰. Har i EM. haft en meget anstrengende Tur til den vestlige Isbræ i Blæsedalen. Jorden var bedækket med Skjærver og Lavastumper, og da jeg ikke havde Straa i mine Kamikker[,] var jeg meget øm i Fødderne.

¹⁰ Basis udmålte på det lave land ved Godhavn og udvidedes til afstanden mellem en varde på Kakak (Apostelfjeld) og en anden på Ivnarssuak (Skarvfjeld). Kilde: Meddelelser om Grønland, fjortende hefte, København 1898.

Maatte passere over flere Elve, hvor vi maatte fylde med Sten for at faa lidt Fodfæste.

Var 1850 Fod tilveirs ved Bræns Ende, som bestemtes og Varder reistes. Da vi kom hjem kl. 11 1/4, vare vi meget sultne, da vi havde travet rundt siden Kl. 2, men Fru M's Elskværdighed fornægtede sig ikke, idet hun strax beredte os et velsmagende Maaltid.

LØRDAG den 3^{die} Jull.

Var hjemme hele Dagen for at regne. Petersen var paa Skarvefjeld. Da vi havde spist til Aften, blev det varskoet, at der var 2 Skibe, Constance og Lucinde, i Sigte. Da intet af dem skulde herind, men kan have Forbindelse med Godhavn ved Baad, fik jeg travlt med at gjøre Brev færdig. Gik til Køis i Forventning om Brev næste Dag.

SØNDAG d. 4^{de} Juli.

Blev heller ikke skuffet, idet Bestyreren lige som jeg var tørnet ud af min Sovepose, viste [sig] med Breve til os.

Tog de nødvendige Observationer, men holdt ellers fri.

MANDAG den 5^{te} Juli.

Pakkede om Formiddagen alt det Tøi m.m., som vi ikke skulde bruge før Egedesminde, og fik det stuvet i Storbaaden, som afseilede om Eftermiddagen. [Jeg] regnede om EM. Kruse og jeg har været paa vor første Jagt i Aften. Ederfugle var det Meningen at skyde. Vi saa kun een Flok, hvoraf vi hver plaffede een ned, men vi kunde ikke finde den igjen, saa vi vendte tomhændede hjem. "Peru" seilede sidste Nat til Upernivik.

TIRSDAG den 6^{te} Juli.

Petersen gik fra Morgenstunden paa Lyngmarks- og Apostelfjældet for at skjære fra de der opsatte til Varderne paa Godhavnsøen og paa Kronprindsens Eiland og Brændevinsskjæret. Jeg selv tilbragte Dagen med at efterse vore Varder her og reise Flage paa dem. Senere regnede jeg. I Aften vilde vi have gaaet ud for at gjøre os færdige, da det tegnede til Taage og daarligt Veir. Det havde blevet til langt ud paa Natten, men saa havde vi da ogsaa kunnet komme videre. Desværre maatte vi vende om igjen med uforrettet Sag, da det allerede blæste temmelig meget. Jeg var i Morges saa uheldig at tabe min visitkortbog paa Uperniviksnæs, men fandt den heldigvis atter i Aften i en Revne.

ONSDAG den 7^{de} Juli.

Taage og Regnbyger.

TORSDAG den 8^{de} Juli.

Veiret var strax fra Morgenstunden rigtig godt, saa at vi kunde foretage den sidste Indskjæring af alle Punkterne paa Godhavnsøen. Saa [snart] Petersen kom tilbage fra Turen, gjorde vi klar til at stikke af, men efter at Grønlænderne havde lastet Hvalbaaden, gjorde de Vrøvl og vilde ikke tage afsted med den, fordi de mente den var for haardt lastet. Lastede saa om i Inspektørens Baad "Havmanden" og kom endelig afsted Kl. 9 1/4 Aften under Salut fra Inspektørens og Bestyrerens Kanoner, medens vi svarede med vore Geværer, som vi i Mangel af løse Patroner ladede med Hagl. Meningen var, at vi paa Overreisen til Kronprindsens Eiland skulde bestemme Parry Skjær, som kun er aflagt af Graah. Desværre er der ingen af Grønlænderne, som ved rigtig Besked om, hvor det ligger, saa vi laa og rodede rundt i flere Timer paa Stedet, hvor det omtrent skulde ligge, men uden Resultat. Da vi jo ikke kunde ligge der til evig Tid, da "Havmanden" snarest skulde afleveres, satte vi Kl. [ej anført] Kurs efter "Brændevinsskjærene", hvortil vi ankom

FREDAG den 9^{de} Juli.

Kl. 3 3/4 FM. Efter at have indskaaret den derpaa reiste Varde, gik vi atter i Baaden og naaede ved skiftevis Roning og Krydsning ind til Udstedet paa Kronprindsens Eiland omtrent Kl. 10 FM. Efter at have losset Baaden ud, op-slog vi her for første Gang vore Telte. Et til Petersen og mig og et til Botanikeren og Geolog[en]. Efter at have indtaget et lille Maaltid, gik vi Kl. 12 1/2 EM efter at have været oppe i 30 timer hen for at søge en høist nødvendig Hvile. Tørnede atter ud Kl. 6 EM, da Petersen jo desværre skulde ud for at finde de forbigaaende Skjær, saa nu sidder vi andre her alene tilbage. P. afseilede Kl. henad 9 EM med "Havmanden", først til Godhavn for at bytte den om med Hvalfangersluppen, og dernæst ud for at lede efter Skjærene. Har sendt bud til Egedesminde efter vore Konebaade. Vi har faaet en lille Kifak, som hedder Galat (Karen). Var i Aften paa Rekognoscering paa Øen, der stod stærk Dis over Disko.

LØRDAG den 10^{de} Juli.

Efter at have skrevet Brev lige til Kl. halv to i Nat, tørnede jeg først ud henad 9. Det var den første Nat i Sovepose. Jeg laa nederdrægtig skidt og frøs meget, men haaber, at det skal blive bedre i Nat, da jeg har faaet stoppet ud under Posen med Hø. Jeg har regnet hele Dagen, da Veiret ikke har været til at observe-

re i Kl. 9 EM ankom vore 2 Konebaade og 1 Kajak med en Besætning af ialt 12 Mand og 3 Kvinder. De har nu faaet slaaet Telt ved Siden af vore [,] saa vi er en hel lille Koloni. Saa snart nu Petersen vender tilbage [,] er hele Expeditionen samlet. Efter Konebaadenes Ankomst er lille Karens (Galats) Virksomhed forbi, vistnok til stor Sorg for hende og i al Fald for os.

SØNDAG den 11^{te} Juli.

Intet mærkeligt hændet. Petersen endnu ikke vendt tilbage og er ikke til at se nu Kl. 9 Aften. Observerede Flag paa den høie Flagstang paa Godhavnsøen, nu da jeg var oppe for at se efter ham. Har regnet en del Misvisningsobservationer og var i Aften sammen med Kruuse ude for at skyde Edderfugle, men fik ingen. Vi har været meget plaget af Myggene i Dag. Pjeturson er den, de ere værst ved. Han er helt opsvulmet paa Hænderne og i Ansigtet, saa man næsten ikke kan se hans Øine.

MANDAG den 12^{te} Juli.

Petersen vendte tilbage i Nat Kl. 1 med Hvalfangersluppen fra Godhavn. Efter at Godhavnerne havde gjort forskjelligt Kvalm, kom han endelig derfra i Gaar EM Kl. 3. Skjönt han havde Stedets bedste Folk med, deriblandt Lodsens, var der dog Ingen, der kunde oplyse noget om hvor Parrys Skjær skulde ligge. Ingen havde nogensinde været ved dem, men de havde kun set det bryde paa dem med Storm og Lavvande. Efter flere Timers forgjæves Søgen opgav han det, da det blev Regn og det begyndte at blæse af SØ, saa han kunde risikere at blive drevet tilbage til Godhavn. Har bestilt en hel Del trods mindre heldigt Veir. Har indskaaret i alt 4 Varder. Har i Dag for første Gang været ude med Konebaad, idet vi brugte den ene til at gaa med til Kromarfik [Qumarfik], hvor vor ene Varde staar. Baadene gjør Indtryk af at være meget ranke, men meget letroende.

Inspektøren er i Dag passeret her, men havde ikke Tid til at vente paa Frokost. Det har været bidende koldt hele Dagen.

TIRSDAG den 13^{de} Juli.

Stiv Kuling af SV og Regn hele Dagen, saa vi ikke har kunnet bestille noget ud. Vi vare komne i Konebaaden i Morges, men maatte strax opgive det. Har benyttet Dagen til at udregne Observationer. I Nat begyndte det at blæse meget haardt, saa at Teltet var lige ved at blæse bort over Hovederne paa Petersen og mig. Vi maatte ud paa bare Fødderne for at gjøre det fast og lægge flere Sten paa. Det har ogsaa i Dag været hundekoldt. Til Aften er det 3,8 Grader.

ONSDAG den 14^{de} Juli.

Atter en dårlig Arbejdsdag. Hele Dagen stiv Kuling af SV og Østlig med vedvarende stærk Regn. Tørnede ud Kl. 5 i Morges, da det var Tørreveil og begav os Alle over til Nunarssuak for at indskjære Varderne, men næppe havde vi faaet Theodolitten stillet op, før det begyndte at regne. Vi maatte naturligvis saa skeie ud og ro hjem, men vare Alle mere eller mindre gjennevaaede, inden vi naaede tilbage til vore Telte. Heldigvis regner det endnu ikke gennem vort Telt, medens D'Hrr. i det andet maa træde Vande hele Natten. Paa Grund af Regnen har en hel lille Elv banet sig Vei ned til vore Telte, saa vi nu har nærmere til Vandet end før.

TORSDAG den 15^{de} Juli.

Veiret har været akkurat det samme hele Dagen. Vi ere akkurat paa det uheldige Strøg, hvor Sø- og Landvinden kæmpe om Magten, saa at vi den ene Del af Dagen har "Giangak" (SV Vind) og den anden Del af Dagen har "Assernak" (Vinde inde fra Fjorden) med hyppige Regnbyger. I Nat har vi haft fuldstændig Skybrud, og hvad der er meget sjældent vi havde 3 Tordenskrald lidt efter Midnat. Det mener vi ial Fald, det har været; det kan have været et Isfjeld, som har kalvet, men det forekom os, at Lyden var noget forskjellig derfra; vi vare i Morges gaaede ned til Ivnrarsulik (Øen med de bratte Skrænter) ved Varde P., men maatte ro hjem igjen, da det blæste for haardt til at Theodolitten kunde staa der.

Kronprinsens Øer = Kitsisorssuit (de store Yderøer). [Kitsisorssuit]

Øen, hvorpaa vi har vor Teltplads hedder Imerisok [Imerissoq] (Øen med det meget Vand). Den største Ø hedder Nunarssuak (det store Land). Forhaabentlig er det daarlige Veir snart forbi, thi det begynder at blive skralt med Brød, Sukker og Brændevin.

FREDAG den 16^{de} Juli.

Taae og Regn fra Morgenstunden. Først ved Middagstid blev det nogenlunde ordentligt saa at vi kunde ro og ud og bestilte noget. Een Varde (den vestligste) kom vi desværre til at mangle endnu, fordi Grønlænderne ikke med Konebaaden ville gaa ud i den Sø, de med Urette fortalte, der var lidt til Søes. Kom hjem og fik Middagsmad Kl. 9½. Temmelig koldt. Til Aften kun +1,8 C.

LØRDAG den 17^{de} Juli.

Taae hele Formiddagen. Da det klarede ved Middagstid, fik vi skyndsomt noget Mad i Livet og roede derpaa til den vestligste af Øerne, Okrak, og indskar den der reiste Varde. Roede derpaa hjem, brød Teltene af, lastede Ko-

nebaadene og startede for Hundeeerne Kl. 7½ EM. Ankom til disse Kl. 10 3/4 EM. Slog Telt og spiste til Aften hos Udligger Nielsen.

SØNDAG den 18^{de} Juli.

Gik strax efter, at vi tørnede ud [,] i Gang med at tage Uhrstand, skjære den østlige (høie) Varde ind og tage Misvisnings Obs. Var fix og færdig, Teltene afbrudte og Konebaadene lastede Kl. 1½, hvorpaa vi strax afseilede til Manitsok. Efter at have været forgjæves paa forskellige Topper, kom vi endelig, forresten efter en meget anstrængende og varm tur, til den østlige Varde, som vi indskar. Fortsatte derpaa til Egedesminde, hvortil vi ankom Kl. 7 EM. Blev gjæstfrit modtagen af Kolonibestyrer Joensen, hos hvem vi spiste til Aften. Sulten var stor, da vi kun havde drukket Morgenkaffe med et Edderfugleæg til. Det har været herligt Sommerveir i Dag. Næsten Stille paa hele Overreisen. 17^o C.

MANDAG den 19^{de} Juli.

Hele dagen er gaaet med at pakke ud og ind, for at sende det Gods afsted, som skal oplægges ved Kangâtsiak. Der har forgjæves været speidet efter "Nordlyset", men endnu er hverken den eller "Tjalfe" til at se. Myggene ere værre her end noget Sted før.

TIRSDAG den 20^{de} Juli.

Regnbyger hele Formiddagen. Ved Middagstid klarede det af, hvorfor Petersen og jeg med Hvalfangersluppen tog til Kullen. Meningen var, at vi skulde have været endnu ved to Varder, men det begyndte at plaskregne og blæse op af Østlig, saa vi maatte tage hjem.

Vi havde 1½ Mil hjem og dem maatte folkene ro i øsende Regnveir og med haard Kuling imod; det varede 7 Kvarter. I Aften har vi givet Bal for Grønlænderne i Bødkerværkstedet. Traktementet bestod af Kaffe og Kandis. Vi fik vist ikke det rette Indtryk af et grønlandsk Bal, for der var ikke den rette Ivrighed eller den rette Os.

Til Aften Storm af SV med pidskende Regn.

ONSDAG 21^{de} Juli.

Blæste haardt af SV, saa at vi ikke kunde komme afsted, hvorfor vi højtidelig holdt Fru Joensens Fødselsdag. Overrakte hende tillige med flere andre Ting en lille Akvarel af Bestyrerboligen. Saluterede inden Middag.

TORSDAG den 22^{de} Juli.

Afreiste Kl. 8 FM. til Manermiut, ankom Kl. 10½. Efterlod den ene Konebaad og roede med den anden Kl. 12 til Vester Eiland (Kitdlit). Fik Taage, da vi kom derud Kl. 4½, saa at vi først kom derfra 8 1/4 EM. Kom Kl. 12 M.N. til Manermiut. Meget anstrengende Dag for Jakobs besætning. Ialt omtr. 12 Timers Roning.

FREDAG den 23^{de} Juli.

Efter at Petersen havde været paa Kekertok [Qaqortoq] (efter Jans Sigende hedder den Usugtalik, medens den lille Ø sønden for hedder K.) tog vi Uhrstand ved Teltpladsen og brød derefter op. Startede Kl. 11 til Aumat. Ankom til den nordlige Varde ved Niakornak [paa Aumat] Kl. 1. Maalte fra Varden og spiste Risenvælling med Rosiner, hvorefter vi fortsatte til Sydenden af Øen, hvor vi sloge Telt Kl. 5½ [,] omtrent neden for den sydlige Varde. Taage til Aften over Øerne, saa at vi ikke kunde se Porsusut [Portussoq ?], hvor vi indtog en afventende Stilling i Teltet.

LØRDAG den 24^{de} Juli.

Efter at have indskaaret Varden her, roede vi Kl. ca. 10 til Porsusut. Da vi havde tegnet og maalt fra Varden, gik den videre til Kekertarssuatsiak, hvor vi sloge Telt Kl. 8 efter at have haft en meget anstrengende og kold Tur til Varden.

SØNDAG den 25^{de} Juli.

Da vi sjældent for ikke at sige aldrig kommer til Køis før Midnat og for det meste tørner ud Kl. 5-6 [,] kommer man jo efterhaanden til at trænge til Søvn, hvorfor jeg ogsaa i Dag sov til Kl. 9 3/4 FM. Vi har taget os lidt fri i Dag, idet vi kun har taget de nødvendige Obs., hvorefter vi brød af og roede til Fastlandet Kl. 5 EM., hvilket vi for første Gang betraadte Kl. 6 EM. Fotograferede Teltpladsen. Gav Sød Suppe, kogte Rødspætter, Smør og Ost og Tørrede Aprikoser til Middag Kl. 8½.

Gik en Tur paa Jagt til Aften. Tarveligt Udbytte, saa ikke en Rype, skød kun en Snepurv, hvilket [jeg/vi] fortrød bagefter.

MANDAG den 26^{de} Juli.

Det har været en mærkelig Dag i Dag, idet vi har seilet gennem Sunde og Fjorde som intet Kort hidtil har vidst af at sige. Vi brød op Kl. 7 i Morges og roede til Tunugdlek (det der ligger paa den anden Side af noget) Fjæld, hvor vi reiste Varden. Her var saa meget at gjøre oppe med at tegne, at vi tilbragte fra

Kl. 9 - 2 her oppe. Imedens vare Konebaadene roet videre og havde baaret over 2 Gange, inden de naaede Mødestedet. Efter en Times Roning herfra befandt vi os pludselig ved Kangâtsiak, hvad vi aldeles ikke havde ventet. Dette kan dog ikke bebreides Jensens Opmaaling, da han her kun har haft urimelig kort Tid tilbage. Slog Telt Kl. 4, da vi nu engang vare her og vil nu gjøre Omegnen færdig med Udstedet som Station. Jeg har i Aften for første Gang forsøgt mig i Kajak. Det gik rigtig godt, saa jeg er svært betænkt paa at anskaffe mig en.

TIRSDAG den 27^{de} Juli.

Efter at have været ude med P. for at udsøge Pladsen for en ny Varde (den østlige), roede vi Kl. 9½ FM. til Agpiletok [Augpilagtok]. Kom hertil 10 3/4 og gik til den høieste Top. Efter at have tegnet, maalt og reist Varde, drog vi afsted Kl. 3. Meningen var, at vi skulde gaa til Ivnalik, men folkene have ikke Lyst, talte om Avangak osv. Vi kom dog paa Vei, men da vi endelig havde naaet den østlige Pynt, og de saa, at der endnu var et Par Timers Roning tilbage, begyndte de forfra, hvorfor vi maatte vende om. Da vi havde roet et Stykke tilbød Jan, som for at gjøre det godt igjen, at gaa til Sungarasok [Sungaussat ?], hvor der findes sjeldne Sten. Vi samlede en Del i grønt Feldspat, Apalit, Svovlkis og rødt Feldspat. Kom hjem og fik Middag Kl. 8.

ONSDAG den 28^{de} Juli.

Roede til Ipernik [Ipernat ?] og gik til de høieste Punkter, men kunde intet udrette paa Grund af Taage, hvorfor vi gik hjem igjen. Paa Ipernik saa vi 3 Ryper, vild Jagt efter dem med Sten. En af Grønlænderne dræbte den ene. Skulde i Kajak igjen i Aften, men var saa uheldig at kæntre med den, da jeg skulde gaa ned i den, saa jeg fik et Par vaade Been.

TORSDAG den 29^{de} Juli.

Sov til Kl. 8, da det var taaget, hvilket vedvarede hele Dagen. Har taget de sædvanlige Obs. Imorges kom Jakob og sagde, at han vilde hjem igjen til Hunde Eiland, da hans Øine vare saa daarlige, hvad nu heller ikke kan benægttes. De seilede til Middag. Kajakmændene er tagne til Agto med Brev til Underassistent Olsen for at faa en ny Konebaad.

(Fortsættes i næste nummer)

Meddelelser om Grønland XI



Oversigtskort, Vestgrønland. (Detailkort kan af pladshensyn først bringes i TJS 5/97, Red.).

MARINENS BIBLIOTEK**Erhvervelser juli/august 1997****HISTORIE**

Barker, Nicholas: *Beyond Endurance. An Epic of Whitehall and the South Atlantic.* London 1997. 254 s. ill. index.

Beard, Barrett T.: *Wonderful Flying Machines. A History of U.S. Coast Guard Helicopters.* Annapolis 1996. 240 s. ill. index. bibl.

Bellamy, Martin: *Danish Naval Administration and Shipbuilding in the Reign of Christian IV (1596-1648).* Glasgow 1997. 479 s. ill. kort. bibl.

Flådestation København. *Vejledning for anløbende enheder.* Kbh. 1973. forsk.pag. ill. kort.

Fritze, Konrad & Günter Krause: *Seekrieges der Hanse. Das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte.* Berlin 1997. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Holmen. (Rundvisning) Kbh. u.år. 8 s. ill.

Holmen. (Rundvisning). Kbh. 1983. 31 s. ill. kort.

Holmen. (Rundvisning). Kbh. 1987. 31 s. ill. kort.

Marinekaserne København. Kbh. u.år. 12 s. ill. kort.

Naval Base Copenhagen. *Guidance for visiting Ships.* Kbh. u.år. 42 s. ill. kort.

Nielsen, Per: *Flåden og Dansk Vestindien. Den danske flådes togter til Caribien 1671-1917.* Kbh. 1997. 48 s. ill. bibl.

Orlogsmuseet. *Årsberetning* 1984. 19 s. ill.

Stark, Suzanne J.: *Female Tars. Women aboard Ship in the Age of Sail.* Annapolis 1996. 205 s. ill. index. bibl.

Søværnets Konstabelskole, Margretheholm. Kbh. 1983. 6 s. ill. kort.

NODER

Bachmann, Viggo & Hartmann Nielsen: Til Dannebrog. Mindefest for Slaget ved Helgoland... 1914. Kbh. 1914. 3 s. ill. Kun Læsesal.

Bechgaard, Julius: Den Danske Marines Honnørmarsch. Kbh. u.år. 7 s. ill. Kun Læsesal.

Larsen, Anton: Torpedo-Jubilæums Marsch. Det Danske Søminekorps tilegnet. Kbh. u.år. 6 s. ill. Kun Læsesal.

Nielsen, Kai: Den Kgl. Danske Marines Honnørmarsch. Tilegnet Den Kgl. Danske Marine. Kbh. 1951. 3 s. ill. Kun Læsesal.

Norgreen, G.; M M S. Festmarche tilegnet Marine-Maskinisters Sammenslutning. Kbh. u.år. 3 s. Kun Læsesal.

KRIGSHISTORIE

Beers, A.C. van: Periscoop op! De orloogsgeschiedenis van den Onderzeedienst der Koninlijke Marine. London 1945. 50 s. ill.

Buffetaut, Yves: La Marine Francaise 1943-45. Serie: Marine Hors No. 2. Bourg-en-Bresse 1995. 78 s. ill.

Buffetaut, Yves: Les Ports Francais 1939-1945. Les Ports de l'Atlantique. Bourg-en-Bresse u.år. 155 s. ill.

Gardiner, Robert (ed.): Nelson against Napoleon. From the Nile to Copenhagen, 1798-1801. Serie: Chatham Pictorial History. London 1997. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Gibson, Charles D. & E. Kay Gibson (eds.): Dictionary of Transports and Combatant Vessels. Steam and Sail. Employed by the Union Army, 1861-1868. The Army's Navy Series Vol. III. Camden 1995. 348 s. ill. index.

Harding, Stephen: Great Liners at War. Osceola 1997. 160 s. ill. index. bibl.

Hauge, Jens Chr.: Fra Krig til Fred. Særtryk fra: Norges Krig 1940-1945. u.st. u.år. s. 711-824. ill.

Naar Danmark atter er frit. Danmarks Frihedsraad fremsender en Plan for første Periode efter Besættelsens Ophør. u.st. 1944. 16 s.

Smithers, A.J.: Taranto 1940. Prelude to Pearl Harbor. Annapolis 1995. 150 s. ill. kort. index. bibl.

Stevens, David (ed.): The Royal Australian Navy in World War II. St. Leonards 1996. 212 s. ill. kort. index. bibl.

War with Japan. Vol. VI: The Advance to Japan. + 1 kortbind. London 1995. 341 s. ill. 25 kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Donovan, R.J.: John F. Kennedy. Chefen på PT 109. Kbh. 1961. 206 s.

Holmes, M.R.J.: Augustus Hervey. A Naval Casanova. Edinburgh 1996. 306 s. ill. index. bibl.

McCarthy, Lily Lambert: Remembering Nelson. A record of the Lily Lambert McCarthy Collection. Portsmouth 1995. 228 s. ill. index.

Ramsten, Mary McNair: Carl Henrik Ramsten. En svensk sjöofficers liv och verksamhet. Stockholm 1925. 125 s. ill.

Søværnets Havarikommission. Personeloversigt. Kbh. 1997. 10 s.

Wheeler, Gerald E.: Kinkaid of the Seventh Fleet. A Biography of Admiral Thomas C. Kinkaid, U.S. Navy. Annapolis 1996. 531 s. ill. index. bibl.

EFTERRETNINGSVÆSEN, POLITIK m.v.

Gellermann, Günther W.: Der andere Auftrag. Agentensätze deutscher U-Boote im Zweiten Weltkrieg. Bonn 1997. 237 s. ill. kort. bibl.

Kugler, Richard L.: Enlarging NATO. The Russia Factor. Santa Monica 1996. 287 s. kort. bibl.

Stiehm, Judith Hicks (ed.): *It's Our Military Too! Women and the U.S. Military*. Serie: *Women in Political Economy*. Philadelphia 1996. 369 s. ill. index. bibl.

Thorén, R. m.fl.: *Bildspaning och Bildtolkning*. Särtryk fra: Kungl. Krigsvetenskaps-Akademiens Handlingar och Tidskrift, Bihäfte 2/1945. Stockholm 1945. 33 s. ill.

Thorén, Ragnar: *Fotografisk underrättelsestjänst och bildtolkning*. Särtryk fra: *Tidskrift i Sjöväsendet* nr. 2/1949. u.st. 1949. 37 s. ill.

Willmott, H.P.: *Grave of Dozen Schemes. British Naval Planning and the War against Japan, 1943-1945*. Annapolis 1996. 316 s. ill. kort. index. bibl.

STRATEGI & TAKTIK

Ellard, R.A. & J.E. Hammond: *World War Two Naval Wargaming Rules*. England 1977. 20 s.

Gittings, John & Ian Davis (eds.): *Britain in the 21st Century. Rethinking Defence and Foreign Policy*. Nottingham 1996. 179 s. bibl.

Joseph, Robert G. & John F. Reichart: *Deterrence and Defense in a Nuclear, Biological and Chemical Environment*. Washington 1996. 43 s.

Jung, Dieter m.fl.: *Anstriche und Tarnanstriche der deutschen Kriegsmarine*. 2.rev.udg. (Engelske billedtekster). Bonn 1997. 170 s. ill. index.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Brown, David K.: *Warrior and Dreadnought. Warship Development 1860-1905*. London 1997. 224 s. ill. index. bibl.

Dawson, Christopher: *A Quest for Speed*. London 1972. 96 s. ill. index. bibl.

Garier, Gérard: *L'odyssée technique et humaine du sous-marin en France*. Tome 1: *Du Plongeur (1863) aux Guêpe (1904)*. Bourg-en Bresse u.år. 240 s. ill. bibl.

Guiglini, Jean & Albert Moreau: Les Croiseur de 8 000 T du Programme Naval 1922. Duguay-Trouin, Lamotte-Piquet, Primauguet. Bourg-en-Bresse u.år. 144 s. ill. bibl.

Huan, Claude: Le Croiseur sous-marin Surcouf (1926-1942). Bourg-en-Bresse 1996. 103 s. ill.

Lassaque, Jean: Les contre-torpilleurs de 2 700 tonnes Épervier et Milan (1931-1946). Bourg-en-Bresse u.år. 96 s. ill. bibl.

Lassaque, Jean: Les C.T. de 2 800 tonnes du type Mogador (1936-1945). Bourg-en-Bresse 1996. 96 s. ill. bibl.

McMurthrie, Francis E.: Ships of the Royal Navy with Forces of British Dominions Overseas. London 1945. 272 s. ill.

Middlebrook, M. & P. Mahoney: Schlachtschiffe, u.st.1980. 351 s. ill. index.bibl.

Moulin, Jean m.fl.: Le Bearn et Le Commandant Teste. Bourg- en-Bresse u.år. 248 s. ill. bibl.

Moulin, Jean & Robert Dumas: Les Escorteurs d'Escadre. Bourg-en-Bresse 1997. 280 s. ill. bibl.

Saibène, Marc: Les cuirasses Redoutable, Dévastation, Courbet. Programme de 1872. Bourg-en-Bresse u.år. 112 s. ill. bibl.

SØMANDSKAB m.v.

Brown's Signalling. How to learn the Commercial Code and all other forms of signalling as required at B.O.T. Examinations, to which is appended the British Signal Manual, comprising complete signal book for small vessels. Pollokshields 1918. 82 s. ill.

Thomas, David A. & Patrick Holmes: Queen Mary and the Cruiser. The Curacoa Disaster. London 1997. 196 s. ill. kort. index. bibl.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

George & Erdmann: Waffenlehre. Ein Hand- und Lehrbuch für Offiziere und Offizieraspiranten. Berlin 1919. 117 s. ill.

Kritzinger, Hans-Hermann & Friedrich Stuhlmann: Artillerie und Ballistik in Stichworten. Berlin 1919. 394 s. ill.

Noel, John V.: The Division Officer's Guide. A Handbook for all Young Naval Officers. Annapolis 1952. 148 s. index.

Reglement for Sigte- og Skarpskydningsøvelser i Flaaden. Kbh. 1882. 80 s. Nr. 113.

Reglement og Vejledning for Uddannelsen i Skydning med Kanon. Kbh. 1914. 227 s. + 10 tabeller. ill. mrkt.: Til Tjenestebrug No. 3.

Skjuttabel för 40 mm automatkanon L/60. Karlskoga 1938. 25 s.

Skydetabel. 40 mm R.K. L/60. K.A., R.A. og 8 mm I.A. Kbh. 1939. 11 s. mrkt.: Til Tjenestebrug. Lb.Nr. 29. Ej til Udlån.

Skyde- og Dagskorrektionstabel. 15 cm P.K. L/45. K.A., Ø.A., 47 og 37 mm I.A. Kbh. 1939. 31 s. mrkt.: Til Tjenestebrug. Lb.Nr. 17. Ej til Udlån.

Skyde- og Dagskorrektionstabel. 24 cm K. L/43 M/06. K.A., Ø.A., 57 og 37 mm I.A. Kbh. 1939. 31 s. mrkt.: Til Tjenestebrug. Lb.Nr. 35. Ej til Udlån.

Skyde- og Dagskorrektionstabel 10,5 cm P.K. L/42 M/40. K.A., Ø.A. og 37 mm I.A. Kbh. 1946. 17 s. mrkt.: Til Tjenestebrug Lb.Nr. 2. Ej til Udlån.

Thornton, W.M.: Submarine Insignia & Submarine Services of the World. London 1997. 155 s. ill. bibl.

ARKTISKE OMRÅDER & SØREJSER

Génsbøl, Benny: Grønlands natur - en rejsehåndbog. Kbh. 1996. 448 s. ill. kort. index. bibl.

Widenborg, Mats: Polarexpeditionen Vega. Karlskrona 1978. 16 s. ill. kort. bibl.

Drake-Brockman, Henrietta: Voyage to Disaster. Nedlands 1995. 324 s. ill. kort. index. bibl.

TIDSSKRIFTER & PERIODIKA

Brassey's Defence Yearbook 1997. London 1997. 401 s. ill. bibl.

Danmarks Skibsliste 1991. Officiel fortegnelse over danske skibe med kendingssignaler. Kbh. 1991. 376 s.

Danmarks Skibsliste 1992. Officiel fortegnelse over danske skibe med kendingssignaler. Kbh. 1992. 282 s.

Kabysrygtet, 1981 f.f. (ukomplet). Ebeltoft 1981. ill.

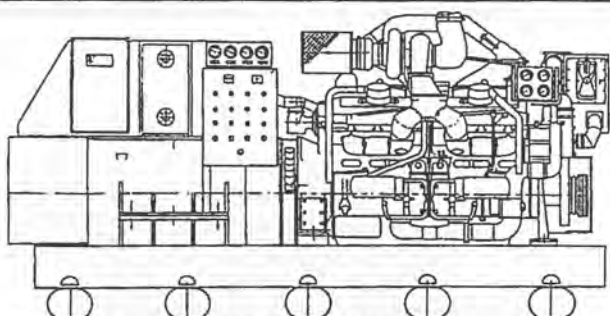
Leinen los!, nr. 5/1997 f.f. Wilhelmshafen 1997. 32 s. ill.

Så til Søs, 1980 f.f. (ukomplet). Brøndby 1980. ill.

HOTEL JUTLANDIA FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”



Generatoranlæg fra 10 kVA til 2000 kVA.

- Leveres til den Maritime sektor og stationære opgaver.
- Specialbyggede anlæg, konstrueret efter opgave og kundekrav.
- Rådgivning, installation, service og reservedele.

Administration og Salg: Søgårdsvej 2, 3080 Tikøb.

Tlf. 49758068, 49758629, Fax 49758633.

Produktion: Industrivej 23, 4683 Rønnede. Tlf. 56711508.

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.



TechnoScan as

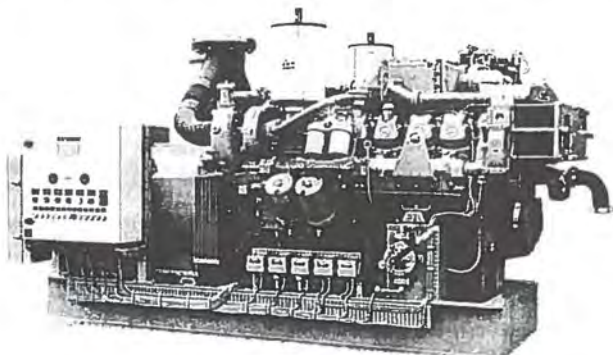
Generalagent for:

- Motoren und Turbinen Union, Friedrichshafen
- Mercedes Benz Industrietriebwerke, 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

Master of Control

***New generation
Stella® UMS/UCS 2100
Universal Monitoring
and Control System***

Your automation partner into the future



Lyngsø Marine

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

Phone: +45 4516 6200
Telefax: +45 4516 6262
e-mail: info@lyngsoe.com
Website: <http://www.lyngsoe.com>

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 5 / OKT. 1997
168. ÅRGANG



DET KGL. GARNISONSBIBLIOTEK
Tidsskriftsafdelingen
KASTELLET 46
2100 KØBENHAVN Ø



Det Kongelige Garnisonsbibliotek



100000465460



TechnoScan as

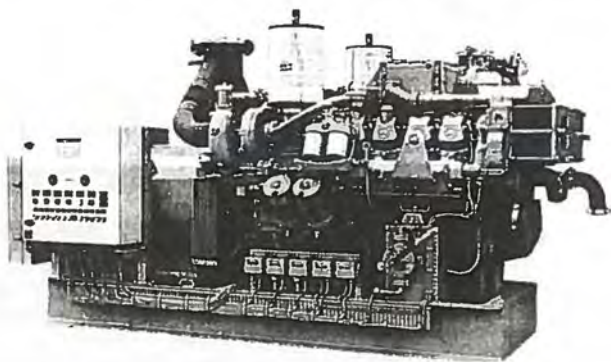
Generalagent for:

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

mtu



Marinediesellaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstrupgårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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

Master of Control

***New generation
Stella® UMS/UCS 2100
Universal Monitoring
and Control System***

Your automation partner into the future



Lyngso Marine

Lyngso Marine A/S
Lyngso Alle
DK-2970 Hørsholm
Denmark

Phone: +45 4516 6200
Telefax: +45 4516 6262
e-mail: info@lyngsoe.com
Website: <http://www.lyngsoe.com>

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433
E-mail: P-J-STAR@post6.tele.dk

TRYKKERI:

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

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Korvetten OLFERT FISCHER
Flådestation Korsør
Sylowsvej
4220 Korsør
Telefon 58 30 85 24
E-mail: nsw@vip.cybercity.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
E-mail: sls@post9.tele.dk

5

Forsidebillede: STANAVFORLANT og STANAVFORMED fotograferet sammen i Middelhavet. Billedet er fra NIELS JUEL's togt i sommeren 1997.
Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til Tfs Nr. 6/DEC 1997 bedes indsendt til redaktøren inden 20 JAN 98.



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration



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



INDHOLD

VÆRNEPLIGTIGE I 1. ESKADRE.....	248
Kommandør A. Fiedler	
VÆRNEPLIGTIGE I 3. ESKADRE.....	256
Kommandør H. Elbro	
OPMÅLING I GRØNLAND (DEL II).....	263
Sekondløjtnant Th. Borgs dagbog, Grønland 1897	
Renskrevet og kommenteret af orlogskaptajn P. Borg	
FORMANDENS BERETNING.....	298
REDAKTØRENS BERETNING.....	291
NEKROLOG.....	293
NEKROLOG.....	296
BOGANMELDELSE.....	298
MARINENS BIBLIOTEK.....	300
RETTELSE.....	306

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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



HJÆLP TIL SELV-HJÆLP

EN SUND DANSK VÆRFTINDUSTRI ER OGSÅ ET FORSVARSMÆSSIGT ANLIGGENDE

Sidste nummer af Tidsskrift for Søværnen indeholdt et fyldigt uddrag af "Rapport fra Udvalget vedrørende forsvarets materiel" med fokus på rapportens maritime afsnit. Heri anføres bl.a., at skibstyperne korvetter, torpedomissilbåde og minelæggere planlægges afløst af en ny alsidig mobil og udholdende skibstype i to udgaver benævnt henholdsvis kommando- og støtteskibe og patruljeskibe. Endvidere anbefales et projekt bestående af tre nye inspektionsenheder med isforstærkning til erstatning for AGDLEK-kl og BESKYTTEREN samt anskaffelse af en ny standard-skibstype som afløser for orlogskutterne, opmålingsfartøjer og torpedo-indbjærgningsfartøjer mv.

Dagbladet Børsen kommenterede den 2. december 1997 rapporten således: "Et nybygningsprogram til en værdi i underkanten af 6 mia. kr. skal reformere det danske søværn fra en konventionel baltisk orlogsmarine til en global arbejdende international krisestyrings- og kriseafværgningsmarine. Sidegevinsten kan blive en tiltrængt saltvandsindsprøjtning til nogle danske skibsværfter...."

Materielrapporten er nu lagt op til Forsvarskommissionen, der i løbet af den kommende tid skal indstille om, hvornår og i hvilket omfang rapportens anbefalinger skal realiseres. I relation hertil rejser den dystre udvikling på værftområdet to væsentlige spørgsmål:

- Findes der kompetente danske skibsværfter at give indsprøjtninger til, hvis de skitserede tidsrammer i Materielrapporten følges?
- Kan søværnet, der ikke længere råder over eget værft, på sigt opretholde det overordnede beredskab, såfremt væsentlige dele af den nationale værftkapacitet tvinges til lukning?

I fortsættelse af de tidligere artikler vedr. værnepligt i søværnet bringer TJS dette indlæg fra chefen for 1. Eskadre.

VÆRNEPLIGTIGE I 1. ESKADRE

Af

kommandør Axel Fiedler

INDLEDNING

Generelt kan man sige, at alle 1. Eskadres skibe er karakteriseret ved deres evne til at sejle i isfyldte farvande og til at kunne operere i døgndrift over lange perioder, men så hører ligheden mellem de tre skibstyper i eskadren også op. Fire store inspektionsskibe af THETIS- klassen og inspektionsskibet BESKYTTEREN har med deres besætning på ca. 60 personer til opgave at patruljere det åbne hav ud for Grønland og Færøerne. Tre mindre inspektionskuttere af AGDLEK- klassen patruljerer med en 16 personer stor besætning kysten omkring Grønland. I vinterperioden bemandes fire isbrydere efter behov med ca. 24 besætningsmedlemmer og klargøres til isbrydningsopgaver i danske farvande.

Inspektionsskibet THETIS sejler hvert år i sommerperioden et fire til fem måneder langt seismisk olieefterforskningstogt ved Grønland. To inspektions- skibe af THETIS-klassen udfører togter af ni til ti måneders varighed ved Færøerne og Grønland, og under disse foretages der besætningsudskiftning med fly i Sørvaa, Reykjavik eller Narssarssuaq. Det sidste inspektionsskib af THETIS-klassen er til eftersyn eller deltager i øvelser og farvandsovervågning i danske farvande. Inspektionsskibet BESKYTTEREN indgår i patruljetjenesten i Nordatlanten på togter af nogle måneders varighed og er ellers klar til hurtig afløsning eller supplerings af de andre enheder.

To af THETIS-klassens inspektionsskibe og alle isbryderne er bemandet med dobbelt besætningsantal, således at der kan skiftes besætning på togt. Til hver inspektionskutter er tilkommanderet næsten to besætninger, hvorved der kan udføres kontinuerlig tjeneste med tilhørende afvikling af ferie og frihed gennem årelange perioder.

Besætningerne i inspektionsskibe og -kuttere er i henhold til bemandingsreglementerne fast ansatte i søværnet - stampersonel og tjenestemandsansatte officerer. Næsten det samme gælder i isbryderne, men ved den sidste ændring til bemandingsreglementerne blev en del af personellet ændret til værnepligtige.

VÆRNEPLIGTIGE I INSPEKTIONSSKIBE OG -KUTTERE

Besætningen ombord i de fire enheder af HVIDBJØRNEN- klassen, som udgik af flådens tal i slutningen af firserne og begyndelsen af halvfemserne, var oprindeligt på ca. 95 mand, hvoraf ca. de 50 var værnepligtige. Disse skibe blev bygget i begyndelsen af tresserne, og de var i deres drift og betjeningen af systemer helt baseret på manuelt arbejde. I begyndelsen af halvfjerdserne blev besætningen skåret ned til ca. 85 personer og senere igen ned til 75 personer. I forbindelse med disse nedskæringer overgik den menige besætning til kun at bestå af stampersonel, idet man gennem krav til større viden og erfaring hos det enkelte besætningsmedlem skulle kompensere for den manglende manuelle arbejdskraft.

På officerssiden har der været anvendt værnepligtigt officerspersonel til besættelse af stillinger som vagtchefer på broen og som yngre maskin- og teknikofficerer. Dette personel har igennem deres uddannelse på Sergent- og Reserveofficersskolen og ved specialkurserne fået suppleret navigationsskolens eller maskinmesterskolens pensum til et niveau, hvor de med et tilstrækkeligt mål af viden og kendskab til søværnets procedurer og materiel kan udfylde stillinger på laveste officersniveau. Tidligere blev der også anvendt værnepligtige læger som skibslæger i inspektionsskibene, men da antallet af indkaldte læger blev meget lavt, er der siden midten af firserne kun brugt kontraktansatte læger ombord.

POLICY FOR ANVENDELSE AF VÆRNEPLIGTIGE

Bortset fra 9 værnepligtige normer i isbryderne indgår der ikke værnepligtigt personel i 1. Eskadre personelnormering. Alligevel beskæftiger eskadren en del værnepligtigt personel i inspektionsskibe og -kuttere, men fortrinsvist på officerssiden.

Eskadrens policy for anvendelse af værnepligtigt personel baserer sig på følgende faktuelle kriterier:

- En værnepligtig officer kan efter en oplæringsperiode udfylde en officersnorm på laveste niveau.
- I en ubesat stampersonelnorm kan midlertidigt anvendes en værnepligtig, såfremt denne har den fornødne civile faglige uddannelse eller er meddelt en militær specialuddannelse svarende til vedkommende stampersonels grunduddannelse (Trin I).
- Såfremt en korvet, minelægger o.a., i hvis besætninger der indgår værnepligtige, bliver sendt afsted på fredsbevarende eller -skabende operation, vil stampersonel fra 1. Eskadre efter behov kunne anvendes til erstatning for de værnepligtige. Disse værnepligtige vil i muligt omfang blive anvendt som midlertidig erstatning for afgivet personel i inspektionsskibe og -kuttere.



Inspektionsskibet VÆDDEREN under gang i Nordatlanten.

Eskadren beskæftiger gennemsnitligt ca. 10 værnepligtige officerer og nogle ganske få menige værnepligtige. De værnepligtige maskinofficerer er teknikofficer (maskinchef) på inspektionsskutterne eller elektroofficer (3. mester) og driftsofficer (2. mester) i inspektionsskibene. De værnepligtige naviga-

tører er alle vagtchefer i inspektionsskibene, og har desuden en uddannelsesstilling som kommunikations- eller våbenofficer.

Menigt værnepligtigt personel har i de sidste år kun været tilkommanderet inden for fagområderne kampinformation (KI) og maskin (MS). Kampinformationspersonellet har gennemgået en kortvarig specialuddannelse ved Kampinformationskursus (AIS), og maskinpersonellet har civile uddannelser som maskinarbejder, skibsmontør eller elektriker.

ERFARINGER MED VÆRNEPLIGTIGT PERSONEL

Eskadrens erfaringer med anvendelse af værnepligtigt officerspersonel er, at dette personel på baggrund af deres civile uddannelse og den efterfølgende uddannelse i søværnet hurtigt kan indgå i et skibs driftsbesætning på broen eller i maskinen. De har en god baggrundsviden og de kan efter en relativ kort oplæringsperiode udfylde deres stilling på tilfredsstillende måde. Fælles for næsten dem alle er, at de er ansvarsbevidste, positive og lærevillige og at de bidrager aktivt til, at enheden kan løse sin opgave.

Menigt værnepligtigt personel har eskadren kun sporadisk erfaring med. For teknisk uddannede værnepligtige, der anvendes efter deres speciale, viser erfaringen, at de meget hurtigt kan indgå i team med deres kolleger af stampersonelgruppen. Det søværnsuddannede kampinformationspersonel har været af svingende kvalitet spændende fra ikke brugbar til særdeles fremragende. Men det er vurderingen, at forskellen i arbejdsindsats mere skyldes forskel i personernes holdning, end det er udtryk for uddannelsens relevans og indhold.

ERFARING MED VÆRNEPLIGTIGT PERSONEL, DER TEGNER KONTRAKT

1. Eskadre er storforbruger af værnepligtigt personel fra egen og de andre eskadrer eller fra andre værn, som efter overstået indkaldelse tegner kontrakt for videre tjeneste i søværnet.

På officerssiden er der for øjeblikket, om end antallet varierer lidt over en længere periode, i alt tolv reserveofficerer på korttidskontrakter. Officererne besætter samme stillinger, som de havde, mens de var på værnepligtig status, og i de fleste tilfælde udfylder de stillinger på tilfredsstillende til meget tilfredsstillende måde. Særlig på maskinofficerssiden ville eskadren have været i en uheldig situation, såfremt disse tidligere værnepligtige officerer ikke var

forblevet i tjeneste, da tilgangen af tekniske officerer fra Søværnets Officersskole i de sidste år ikke har været tilstrækkelig til at opfylde behovet.

Tidligere værnepligtige i søværnet med specialuddannelse kan, så snart de har fået skibskendskab, udfylde deres stilling på tilfredsstillende måde. Personer med håndværksuddannelse, der har aftjent deres værnepligt i et andet værn, skal gennemgå en modificeret grund- og specialuddannelse i søværnet, inden de kan anvendes ombord i eskadrens enheder på tilfredsstillende måde. Eskadren har nogle gange modtaget sådant personel direkte til skibstjeneste, og det har da krævet en særlig indsats af vedkommendes kolleger over lang tid, for at gøre ham til et brugeligt besætningsmedlem.

Særligt har eskadren modtaget mange tidligere værnepligtige, som er blevet ansat på kontrakt til løsning af forplejningsopgaver i stillinger som messegaster m.fl. Disse stillinger, der besættes efter et kortvarigt førstehjælpskursus og havarikursus, varetages tilfredsstillende.

FORHOLD I 1. ESKADRE MED INDFLYDELSE PÅ ANVENDELSE AF VÆRNEPLIGTIGE

Inspektionskibenes og -kutternes besætninger har en sådan størrelse, at der kræves en fuldgældig indsats af hver mand i de specialer, som vedkommendes stillingsbeskrivelse dækker. I besætningen er der kun en absolut nødvendig redundans i evnen til at "vikariere" for en anden person, og principielt er det derfor nødvendigt, at hele besætningen er til stede og at alle har den nødvendige viden og erfaring, for at skibet kan løse sine opgaver og sejles forsvarligt i Nordatlanten.

Sejladsforholdene med ekstreme vind, vejr og isforhold i operationsområdet stiller krav om, at besætningerne har en solidt kendskab til procedurer, materiel og overlevelseshjælpsforanstaltninger, og dette gør sig specielt gældende i vinterhalvåret ved Grønland.

Skibenes togter, hvor besætningerne ca. hver tiende uge skiftes ud, kan kun gennemføres på et tilstrækkeligt højt beredskabsmæssigt niveau, såfremt den tiltrædende besætning består af personel, der umiddelbart kan indgå som erfarne besætningsmedlemmer. Ved besætningsomskiftning afholdes der ikke en egentlig forskole, men kun en genopfriskning af ruller, arbejdsprocedurer og sikkerhedsforhold. Eskadrens policy er, at skibene skal kunne leve op til, at det er et fuldt operativt skib der ankommer til omskiftningshavnen, at skibet er fuldt operativt under omskiftningsprocessen og at det få timer efter, at omskift-

ningen har fundet sted, igen skal være fuldt operativ klar til at løse de opgaver, som den operative kommando kan pålægge. De styrende og højest prioriterede opgaver er umiddelbart efter omskiftningen, at skibet skal kunne sejle, operere den skibsbårne helikopter og at det skal kunne deltage i en eftersøgnings- og redningsaktion.

Det er eskadrens besætningspolicy, at det enkelte besætningsmedlem tilhører en bestemt besætning, der tjenstgør i et bestemt skib. Besætningsmedlemmerne forretter så vidt muligt tjeneste i eskadren over en længere periode, der som planlægningsmæssigt grundlag strækker sig over en periode på mellem to til fire år.

DE VÆRNEPLIGTIGES TJENESTEOMGANG

Menige værnepligtige, der indkaldes til søværnet, har efter den nugældende lovgivning en tjenesteperiode på ni måneder, hvoraf den første måned fragår til grundlæggende militæruddannelse ved Søværnets Grundskole. For at være klar til skibstjeneste skal de værnepligtige derefter gennemgå en ca. to måneders specialuddannelse med kurser i sømandskab, messetjeneste og forplejningslære, havaritjeneste, maskintjeneste, røgdykning, kampinformation eller andre uddannelser, alt efter besætningspost. For den menige værnepligtige resterer derefter ca. 6 måneder tjenestetid til anvendelse ombord, og denne tjeneste skal have karakter af funktionsuddannelse, således at den værnepligtige ved tjenesteperiodens afslutning har et træningsmæssigt stade, der sikrer, at han kan udfylde sin stilling tilfredsstillende.

KAN VÆRNEPLIGTIGE ANVENDES I 1. ESKADRE

Værnepligtige officerer udfylder deres tjenestestillinger på en tilfredsstillende måde, og de har den fornødne uddannelse til at kunne påbegynde deres videre funktionsuddannelse i stillinger som vagtchefer og maskinofficerer, samtidig med at de kan udfylde deres stilling under operativ opgaveløsning i fredstid. Deres tjenestelængde er sådan, at de normalt vil kunne gennemføre to togtter med et inspektionsskib i Nordatlanten eller en lang togtperiode i en inspektionskutter.

Menige værnepligtige skal gennemgå en op til to måneder lang specialuddannelse inden de kan tiltræde skibstjeneste. Ved tiltræden kan de ikke umiddelbart indgå som kvalificerede medlemmer af en operativ skibsbesætning og

udfylde deres stilling, men må deltage i "on the job training" over en periode, der inden for visse arbejdsområder kan have en varighed af flere måneder før status for selvstændig tjeneste er opnået.

Dog kan der være nogle undtagelser i dette forhold som gør, at den menige værnepligtige kan udfylde sin stilling hurtigere. Værnepligtige, med gennemført uddannelse som befaren skibsassistent (matros), maskinarbejdere m.fl. der har sejlet i handelsflåden, elektrikere, kokke, bagere og værnepligtige til tjeneste i havaripatruljer, kan finde umiddelbar anvendelse ombord og vil hurtigt kunne udfylde deres besætningsposter.

Menigt værnepligtigt personel vil kunne indgå i samme besætning under et togt af tre måneders varighed, hvorefter de skal fortsætte på den tiltrædende besætning, afgå til afvikling af fridage eller til tjeneste ved et andet tjenestested.



Inspektionskutteren TULUGAQ bryder fjordis ved Grønland.

VURDERING

Det er min opfattelse, at anvendelse af værnepligtige ud over det nuværende omfang, ikke vil medføre nogen fordele eller forøgelse af beredskabet i

1. Eskadres enheder under operativ tjeneste i Nordatlanten. Tværtimod vil det med stor sandsynlighed bevirke en nedgang i skibenes operative evne til at løse opgaverne, idet kontinuiteten vil gå tabt ved yderligere hyppige udskiftninger af personalet end på det aktuelle niveau.

Inspektionsskibenes og -kutternes besætninger er numerisk små, og deres mulighed for at kompensere for personel med utilstrækkelig viden og erfaring er begrænset. Det er derfor min vurdering, at værnepligtige menige kun kan anvendes i inspektionsskibe og -kuttere i de tilfælde, hvor de midlertidigt erstatter menigt stampersonel i stillinger, hvor der er mulighed for en kollegial vejledning og uddannelse - "on the job training".

1. Eskadre skibe og personel er endvidere klar til at assistere ved overgang til besætninger med tjenestemandsansat officerspersonel og stampersonel i enheder til fredsbevarende eller -skabende operationer. Frigivet værnepligtigt personel vil under disse omstændigheder kunne anvendes som erstatning for afgivet personel.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

"Hotellet helt på toppen"

I fortsættelse af de tidligere artikler vedr. værnepligt i søværnet bringer TJS dette indlæg fra chefen for 3. Eskadre.

VÆRNEPLIGTIGE I 3. ESKADRE

Af

kommandør Henrik Elbro

INDLEDNING

"VÆRNEPLIGT & SØVÆRNET" er titlen på kommandørkaptajn Bent Fabricius artikel i T.f.S. nr. 6/96, en artikel der blev fulgt op med et indlæg i T.f.S. nr. 2/97 af kommandør Søren Lund med titlen "VÆRNEPLIGTIGE I SØVÆRNET". Begge indlæg berører et område, hvis hensigtsmæssige og ordentlige tilrettelæggelse indgår som en af flere centrale forudsætninger for at søværnets virksomhed, og dermed evnen til såvel under almindelig fredsrutine som i skærpede situationer at varetage søværnets opgaver, kan gennemføres. Jeg har lyst til at bidrage til debatten med et indlæg, der anskuer tingene set med 3. Eskadres optik.

VÆRNEPLIGTIGE I 3. ESKADRE

Antallet af værnepligtige til tjeneste i 3. Eskadre er varierende både som følge af sæsonudrustning af kongeskibet DANNEBROG og to skoleskibsdivisioner og som en konsekvens af ubesatte linienumre i skibsklassernes bemandingsreglementer. For tiden (primo SEP 1997) er der ca. 115 værnepligtige tilknyttet 3. Eskadres personelmyndighedsområde, som på samme tid omfatter ca. 520 personer.

Et indtryk af fordelingen af værnepligtige og den andel de udgør af bemandingen af den enkelte skibsklasse er anført i den oversigt, der er vist nedenfor. Tallene efter skråstregen i bemandingsreglementskolonnen angiver det foreskrevne antal værnepligtige.

Klasse	Bemandingsreglement	Aktuelt antal værnepligtige (G-snit)
FALSTER	74/11	20
MØEN (Skoleskib)	84/17	26
LINDORMEN	27/7	8
FLYVEFISKEN	29/0	3
SEA SUPPLY (GUTH)	16/0	
SEA TRUCK (MARJ)	9/0	
SLEIPNER	7/1	1
DANNEBROG	54/39	40
BARSØ (Skolebåd)	6/2	2
THYRA	4/2	2

I tallene indgår alt værnepligtig personel uanset grad. For tiden er 10 værnepligtige officerer til tjeneste i 3. Eskadre.



FLYVEFISKEN opererer minerydningsdrone.

Blandt 3. Eskadres enheder har Danmark til NATO reaktionsstyrker tilmeldt 3 minerydningsfartøjer af FLYVEFISKEN-klassen. Efter behov er der tillige tilmeldt et kommando- og støtteskib med henblik på at indgå i en inter-

national minerydningsstyrke, der ledes af NATO. Opgaven som kommando- og støtteskib påhviler for tiden enheder af FALSTER- eller LINDORMEN-klassen.

Generelt kan om værnepligtiges tjeneste i 3. Eskadres enheder anføres, at tilsvarende forhold som beskrevet af kommandør Søren Lund i relation til NIELS JUEL-klassens anvendelse af værnepligtige, deres uddannelse og tjeneste i enheder designet til reaktionsstyrker, er gældende. Det forholdsmæssigt store antal værnepligtige i FALSTER- OG LINDORMEN-klassen og det faktum at kun én enhed af hver klasse er fuldt udrustet komplicerer den personelmæssige planlægning af kommando- og støtteskibsopgaven.

Det generelle krav om at værnepligtige, herunder også værnepligtige officerer skal meddeles en sømilitær uddannelse med henblik på at kunne besætte mobiliseringsposter i søværnet, medfører, at bemanning af 3. Eskadres forureningsbekæmpelsesenheder med værnepligtig personel kun vanskeligt kan begrundes. Miljøskenes beredskabsmæssige rolle som minelægningsplatforme er i øjeblikket et for spinkelt grundlag at søge ændringer på.



Minelæggeren FALSTER under praderingsrulle.

I 3. Eskadre hilser vi med glæde, at Søværnets operative Kommando har ladet sig inspirere af eskadrernes anbefalinger og justeret indkaldelsesterminer-

ne til søværnet for værnepligtige, der skal tilgå sejlene enheder. En afgjort forbedring er det også, at Søværnets Grundskole igen skal varetage den samlede indledende uddannelse, der for menige som tidligere vil få en varighed af 3 måneder. Skibene kan fremover koncentrere sig om enhedsuddannelsen, som skal være gennemført i løbet af de resterende 6 måneder af en værnepligtig menigs første samlede tjenestetid.

Disse forbedringer til trods finder jeg, at der fortsat er omstændigheder omkring de værnepligtiges tjeneste i søværnet, der burde give anledning til overvejelser om ændringer til fordel for såvel de værnepligtige selv, som for søværnet. Jeg tænker her på reglerne om at værnepligtige ikke må forrette gavntjeneste, at værnepligtige ikke må sættes til vagtjeneste med mindre dette har et uddannelsesmæssigt formål og pålægget om at værnepligtige skal meddeles uddannelse til en bestemt mobiliseringspost.

Naturligvis og uden forbehold er jeg enig i de anførte regler og mål, så længe de er at opfatte som generelle og der gives mulighed for at tilrettelægge virksomheden og opfyldelsen af målene inden for rammerne af det enkelte værns og det specifikke tjensteområdes særlige karakter, forhold, metoder og tradition. Jeg finder at søværnet også vedrørende værnepligtens tilrettelæggelse og afvikling fra omgivelserne ikke altid mødes med den fornødne fleksibilitet og imødekommenhed overfor Flådens måde at gøre tingene på. Vi har ganske god erfaring i at uddanne skibsbesætninger, byggende på en 500 årig tradition, og værnepligtige har i næsten 150 år udgjort en selvfølgelig del også af søværnets sejlene mandskab.

Gavntjeneste synes som begreb at have fået en mindre flatterende betydning og "oversættes" i sammenhæng med værnepligtiges tjensteomgang undertiden som udnyttelse. Orlogsskibenes indretning er tilrettelagt med netop den bemanning, der er nødvendig for at få det pågældende skib til at fungere. Der er ikke ekstra køjepladser til værnepligtige eller for den sags skyld andre, som er under uddannelse til at bestride poster om bord. Skibenes udrustning og kapacitet i form af skaffefaciliteter, kabysstørrelse, vandbeholdning, storesrum, fryse- og kølerum og lignende er dimensioneret netop til bemanningen. Al tjeneste i søværnets skibe er således "gavntjeneste" fordi den værnepligtige må bestride et antal funktioner ombord samtidig med at han uddannes. I søværnet er hver eneste sejladmæssig aktivitet selvfølgelig også en uddannelsesmæssig aktivitet, og undervisningsmetoder som "Learning by doing" og "On the job training" er vigtige uddannelsesprincipper, når udskiftningen af værnepligtige i skibene må ske "dråbevis" og løbende.

Vagttjeneste i søværnet er mere end blot adgangskontrol, tilsyns- eller bevogtningsfunktioner etc., som unægtelig kan være kedelige og rutineprægede funktioner uden større uddannelsesværdi. Vagt i søværnet er selve den røde tråd i tjenesten om bord. Virksomheden i skibene er organiseret omkring vagter f.eks. søvagt, ankervagt, havnevagt, landlovsvagt alt med henblik på at skibene døgnet rundt kan flyde og fremdrives og er beboelige. Dette at bestride en post på en vagt er i søværnet den grundlæggende forudsætning for at blive uddannet.

Uddannelse af værnepligtige til en bestemt mobiliseringspost bliver stedse vanskeligere, når der med en bestemt mobiliseringspost menes en bestemt funktion (skibsnummer) i et bestemt skib. Antallet af indkaldte værnepligtige med en søfartsmæssig baggrund falder i takt med at det maritime samfund i Danmark formindskes. Den teknologiske udvikling har til konsekvens at også søværnets ældste og simpleste skibe i forbindelse med eftersyn og modernisering udrustes med systemer der er baseret på automatisk databehandling. De fleste værnepligtige, der indkaldes til søværnet, må først uddannes til søfolk for at de kan begå sig om bord uden at være til fare for sig selv eller kammeraterne. Dernæst og næsten samtidigt skal de uddannes til at besætte to eller måske tre forskellige poster i henhold til generalrullen. Denne indledende uddannelse kan lige netop klares med skibenes nuværende aktivitetsniveau. Det lille antal af værnepligtige, der passerer gennem søværnets skibe kombineret med de omtalte uddannelsesmæssige konditioner medfører, at der ved mønstringer er et særdeles begrænset udvalg at genindkalde fra, og den oprindelige meddelte uddannelse er ikke dækkende for de mobiliseringsfunktioner, der skal besættes og er ikke nødvendigvis længere identiske med de poster, der skal besættes i henhold til den aktuelle generalrulle.

Jeg er tiltalt af kommandør Lunds ide om at overveje at indkalde værnepligtige til søværnet med andre uddannelsesmæssige baggrunde end dem vi traditionelt indkalder, og som hidindtil og altovervejende har været navigatører, maskinmestre, håndværkere med teknisk baggrund og kokke samt skibsassister. Moderne informatikuddannelser kunne måske afhjælpe det problem der er opstået i kølvandet på det hensynene telegrafisterherv. Nyere mellemteknikeruddannelser er måske interessante som en mulighed for at reducere manglen på teknikere. Faglærte kontor- og regnskabsfolk er måske som værnepligtige anvendelige i funktioner, der varetager den voksende administration, som også vore små enheder bebyrdes med? Den nye social- og sundhedsassistentuddannelse er måske et grundlag for en værnepligtsløsning på sanitetskområdets problemer.

Når værnepligten er temaet må vi også drøfte anvendelsen af og de muligheder, der er i at uddanne indkaldte med særlige forudsætninger til reserveofficerer. De senere år og blandt andet foranlediget af introduktionen af Personelstruktur 1983 (P83), har søværnet alene uddannet reserveofficerer af de navigatoriske- og tekniske retninger. Ansættelse af reserveofficerer ud over værnepligtstiden f.eks. på en tidsmæssig kontrakt har alene kunnet praktiseres mod hensigtserklæringer om senest at påbegynde en linieofficersuddannelse ved starten af næste kadethold. Forsvundet fra reserveofficersrækkerne i søværnet er ingeniører og læger blandt andet som en følge af den aktuelle forvaltning af værnepligtsordningen og det forhold, at begge uddannelser nu om dage i betydelig udstrækning frekventeres af kvinder.

Såvel sundheds- og sanitetsområdet som det tekniske område har i søværnet karakter af flaskehalse. Opfattes det tekniske område som værende den samlede vifte af teknologiske og informatikorienterede funktioner er flaskehalssens endog særdeles snæver. I lighed med tidligere kunne en ordning med værnepligtige officerer med teknisk baggrund være en kærkommen hjælp til at tilføre området ny energi og viden. Forvaltningsområdet påkalder sig også interesse, fordi P83 for søværnets vedkommende ikke i praksis har kunnet imødekomme behovet for forvaltningsuddannede officerer. En ordning med værnepligtige officerer, der ved indkaldelsen møder med administrativ eller forvaltningsmæssig baggrund, kunne blive en tiltrængt nyskabelse.

En udvidelse af mulighederne for at uddanne indkaldte værnepligtige, som møder med uddannelser der er interessante for søværnet, til reserveofficerer, synes at være en overvejelse værd. En genintroduktion af reservelæger og teknikerløjtnanter under værnepligtslignende konditioner, hvor søværnet påtager en andel af studieomkostningerne mod til gengæld at råde over kandidaterne en årrække er måske en farbar vej? Et tilsvarende system for en ny forvaltningsmæssig reserveofficersuddannelse må være værd at undersøge. For at opnå den ønskede effekt i form af gavntjeneste i et omfang, der modsvarer søværnets uddannelsesinvestering i et sådant projekt, vil det være nødvendigt at forsvarets personelordning ikke forhindrer indgåelse af tidsbestemte kontrakter. Tilsvarende ordninger kendes fra andre landes flåder, hvor de mig bekendt virker hensigtsmæssigt.

Skal jeg fortsætte, hvor kommandør Lund i sin artikel afslutter med "... at fremhæve betydningen af den direkte markedsførings- og rekruteringsværdi, som ligger i en god uddannelse og målrettet anvendelse af de værnepligtige i søværnets skibe.", - vil det være min anbefaling at undersøge nye veje og muligheder for at søværnet og de værnepligtige kan øge den gensidige fordel og glæde ved det samarbejde værnepligtsordningen i praksis udgør.

Grundlaget for en undersøgelse kunne være den kendsgerning at værnepligtstjenesten i øjeblikket forvaltes med frivillighed som et iøjnefaldende generelt princip og at værnepligtige, der sættes til tjeneste i søværnets skibe stort set kan opfattes som lønnede volontører. Denne situation er et ikke ringe argument for i større udstrækning end tilfældet er, at differentiere reglerne for værnepligtens tilrettelæggelse, så den i større udstrækning end nu reflekterer det enkelte værns indretning og opgaver. En differentieret værnepligtstjeneste kunne for søværnet måske føre til at værnepligtige menige og officerer uden usikkerheden om begrænsninger i anvendelsen, kunne sættes til tjeneste i reaktionsstyrkeenheder og at gavn- og vagttjenestereglerne samt uddannelsesmetodik kunne tolkes med fleksibilitet og anerkendelse af de omstændigheder, hvorunder søværnet virker.

Lad os prøve at få det bedst mulige ud af den herskende situation, hvor værnepligten i søværnet i realiteten har udviklet sig til en grundlovsbestemt rekrutteringsmetode, ved at udbygge mulighederne for at uddanne reserveofficerer i søværnet i f.eks. en "informatik/teknisk" retning eller i en "administrations/forvaltnings" retning eller andre retninger vi måtte have nødig. Den udtalte mangel på læger kunne afhjælpes ved en værnepligtslignende studiehjælpsordning med klausul om en række år med nyttetjeneste. En sådan ordning ville tilføre søværnet unge og måske uerfarne læger, men læger hvis senere gerning søværnet kunne medvirke til at forme.

Søværnets reserveofficersordning må så passende tilføres almindelig mulighed for at blive beskæftiget ved åremålskontrakter af en længde fra måske 2 til 4-5 år og med mulighed for fornyelse til en samlet tjenestetid på f.eks. 12 år.

I tilslutning til det her fremførte er den tanke ikke fjern at overveje fordele og ulemper ved på samme måde som beskrevet for reserveofficerer, at introducere værnepligtige sergenter i den sejlede del af søværnet. Begrundelsen skulle også her være, at et sådant tiltag kunne medvirke til at øge bredden og kvaliteten af rekrutteringsgrundlaget til søværnet som arbejdsplads på åremål eller som livsgerning.

OPMÅLING I EGEDESMINDEDISTRIKTET, GRØNLAND ANNO 1897

Sekondløjtnant TH. Borgs dagbog, Grønland 1897
(DEL II)

Renskrevet og kommenteret

af

orlogskaptajn P. Borg

FREDAG den 30^{te} Juli.

Taage og atter Taage, det er meget trist, for det kniber efterhaanden mere og mere med at faa Tiden til at slaa til. Da det klarede lidt ved Middagstid[,] roede vi til Tasersuak Kakak [Tasiussak Kakak], hvor vi skulde have en Varde. Vi blev kun delvis færdige til Taagen atter satte ind. Idag har jeg første Gang spist noget af en Sælhund. Menu: Sød Suppe og Sælhundelever. Naar man har vænnet sig lidt til det, smager det ret ordentligt. Endskjønt Kl. kun er 8½ er jeg ganske forfærdelig træt, og vi [har] sovet godt de sidste Nætter. Jeg forstaar ikke, hvor det kan være. Iaften ere vore to Kajakmænd tilligemed den nye Konebaad komne fra Agto. Styrreren hedder Jakob.

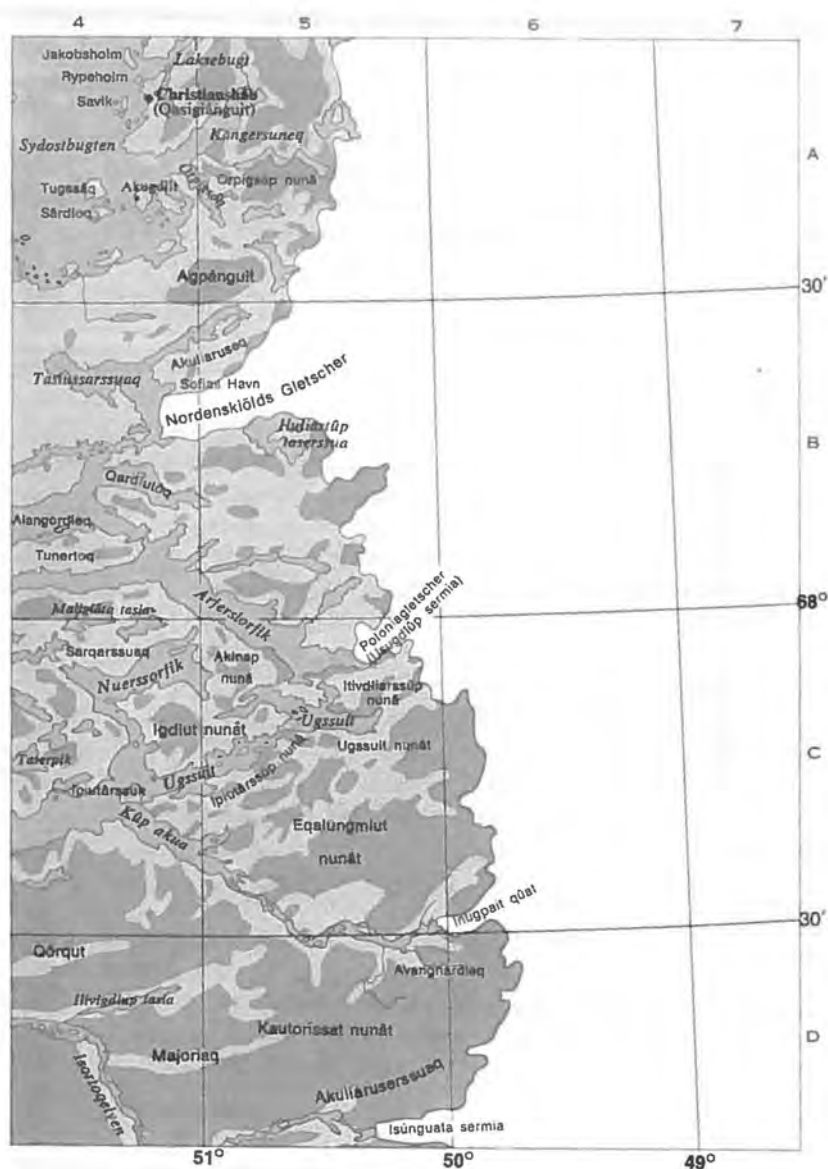
LØRDAG den 31^{te} Juli.

Med klart Veir i Formiddags fik vi gjort Varden paa Inugsulik, den østlige ved Kangâtsiak, som P. besørgede, og den nordlige, som jeg besørgede, færdige, saa at vi Kl. 1 1/4 kunde forlade Kangâtsiak. Vi roede til Saglersuak [Sagdlerssuak], hvor vi tilbragte 5 Timer ved Varden. Imedens roede vore 2 Kajakmænd til Tinugtikvisat [Tinutekassâk eller Tinuteqissâp], hvor de reiste Varde, som vi fik skaaret til med det samme. Kl. 8 slog vi Telt her paa Tinugtikvisat og fik Middag Kl. 9½ efter at have nydt vort sidste Maaltid imorges Kl. 6½.

SØNDAG den 1^{ste} August.

Fint Veir. Begyndte med at indskære Varden, hvilket varede fra Kl. 8 til 1½. Myggene generede os ganske nederdrægtigt, og det var knusende varmt med Stille. Da vi kom ned fra Varden vare Baadene lastede og tilbage stod kun det





ene Telt, en Spisekasse og en Kaffekjedel, som havde været over i de sidste 3 Timer. Efter at have slugt Kaffen roede vi til Timiusorsuak [Simiutarssuaq ?], hvor vi fik en maadelig Teltplads. Medens Folkene sloge Telt gik Petersen og jeg til Varden, hvor vi vare færdige Kl. 8 1/4. Efter en lille Rekognoscering til 2 andre forventede Stationer gik vi ned og fik vor Middagsmad, hvis væsentligste Bestanddel var Sælhundebøf af Nyrestykket. Den smagte udmærket, og vi fik hver 3 ordentlige Bøffer til Livs. Havde vi haft det med Varme i Formiddags, saa var det til Gengjæld isnende koldt mod Aften i Aften. Mine Hænder vare som Is, og mine Fødder forresten ogsaa, idet jeg havde soppet en Del og til Forsøg ingen Strømper har haft paa i Dag. Skød en Edderfugl paa Veien herover.

MANDAG den 2^{den} August.

Det var frisk Bris til Morgen af ["]Giangak["] med overtrukket Luft, saa det saa svært ud til daarligt Veir, men det klarede efterhaanden op. Efter at have gjort vore 3 Varder færdige her, spiste vi Middag: Risengrød og min Edderfugl fra i Gaar + 1 Rype, som jeg fik i Dag. Kl. 5 3/4 tog vi afsted til Ikerasarsuk. Paa Veien vare jeg oppe og hentede 2 Maageunger ned fra en Rede. De gamle skreg gudsjammerligt, men der hjalp ingen kjære Moder. Christine fik dem, da de vist ikke vare værd at spise. Kom til Ikerasarsuk [note 11] Kl. 7½.

TIRSDAG den 3^{die} August.

Efter at have gjort Varden færdig fra Kl. 7 - 11 roede vi til Ivnårsulik. Strax da vi kom op paa Toppen, saa vi en nordgaaende Bark i det Fjærne; stor blev vor Glæde, da vi saa forhaabentlig nok kan vente Post om en 8 Dages Tid. Der kan man se, hvor man er langt fra Civilisationen med Brev-ombæring 7 Gange om Dagen; efter at Postskibet er ankommet venter vi Brevomdelingen 8 Dage efter og ere glade for det. Sandsynligvis er det "Nordlyset", som saa har haft 7½ Uges Reise.

Fra Ivnårsulik kom vi 7 1/4 i Aften her til Ikerasak, hvor vi sloge Telt. Vi ere nu efterhaanden omtrent komne til Sydgrænsen her, idet vi kun har en Mils Vei til Agto og Umanak (Rifkol). Jeg har i Aften været en lille Tur til Fjelds for at se paa Udsigten. Aldeles deilig: Blikstille, stor Skjærgaard med Isfelde imellem og dertil en herlig Solnedgang. Hvad kan bedre have?

ONSDAG den 4^{de} August.

Overtrukket og Regn det meste af Dagen, saa vi har maattet holde os hernede. Vi var en Tur ved Varden i EM. for at se paa Forholdene, men der var intet at gjøre. Her er et stort Arkipel her omkring, det ser storartet [ud]. Vi har i Aften

kjøbt en Helleflynder paa 14 Pund for - 75 Øre. Pigebarnet ville have en Krone, men vi ere da heldigvis Kjøbmænd.

TORS DAG den 5^{te} August.

Hele Dagen brandtykt og smadreende Regn hele Formiddagen, saa det dryppede gennem Teltet. Har i den Anledning næsten ikke været uden for en Dør hele Dagen, men har siddet og regnet. Jeg sad i Formiddags i en halv Time i øsende Regn paa Lur efter 2 Ø [?] r, men de Bæster ville ikke komme ind paa Skudafstand. De ere kloge nok, altid høit i Luften, når de flyve og langt fra Land, naar de svømme. Til Aften er det begyndt at blæse ganske frisk af "Assernak".

FREDAG den 6^{te} August.

Fik gjort Varden færdig til Kl. 2. Da vi kom ned var Helleflynderen (Nadorasak) [?] færdig, herlig Mad og billig især, det var 2^{den} Gang Ekspeditionen spiste sig mæt for de 75 Øre. Kl. 4 roede vi til Agto. Kl. lidt over 5 naaede vi dette vort sydligste Punkt paa Yderkysten. Da vi vel havde slaaet Telt, gik vi til den høie Varde, hvor vi kun fik maalt, men ikke tegnet, da Klokken efterhaanden var bleven 8½. Efter at have spist til Aften hos Underassistent Olsen, krøb vi i vore Soveposer paa Gulvet i hans Stadsstuer.

LØRDAG den 7^{de} August.

Da det regnede til Morgen, tørnede vi først ud Kl. 8½. Da det klarede henad Formiddagen, tog vi afsted til Umanak [Rifkol] Kl. 11½. Det er det høieste Punkt, vi har været paa endnu (900 Fod), Disko fraregnet. Vi tilbragte her 4 Timer i en bidende Kulde med Taage, saa at vi maatte tage de faa Sigter vi fik, naar det engang imellem lettede lidt. Kl. 5 holdt vi op med den Leg og var ½ Time om at gaa ned til Baaden, medens vi havde brugt 50 Minutter om at gaa op. Da vi kom tilbage Kl. 6½, vare vi alle skrubsultne, da vi ikke havde [faaet] andet end The om Morgen hos Olsens med et Par Stykker Rugbrød til, og vi har jo efterhaanden vænnet os til at tage et ordentligt Maaltid, når vi tørner ud. En Kajakmand fra Manitsok har i Aften fortalt her, at de der i Morges har set en Damper passere for Nordgaende. Peary eller en af Handelen leiet Damper?

SØNDAG den 8^{de} August.

Medens P. gik til den høie Varde i FM.[.] blev jeg hjemme for at arrangere Frokost, hvortil vi havde indbudt Olsen med "Frue". Klokken blev 1 3/4 inden vi [fik] begyndt.

Kl. 4½ roede vi afsted, sønden og østen om Agto og slog Kl. 8½ Telt paa Agdlungersat [Avdlun-gersat].

MANDAG den 9^{de} August.

Begyndte Dagen med at gaa en forgjæves Tur op til det høieste Punkt, hvor P. allerede havde været i Aften og begyndt at tegne, idet der herfra var tyk Taage overalt. Kl. 9 tog vi afsted og stoppede Kl. 11½ paa Nordsiden af Tugtulik for at faa en Kop Kaffe og for at Folkene kunde hvile lidt. Fortsatte herfra Kl. 12½ og slog Telt paa Alangorssuak. Kl. 4 Taage. Vi havde paa Tugtolik en kort Glæde, idet vi i en sig nærmende Kajakmand tænkte os Expressen med vore Breve, men desværre nej. Det var kun en nysgjerrig Fanger fra Iginiarfik.

TIRSDAG den 10^{de} August.

Vi ere komne et godt Stykke frem i Dag og skal nu til at begynde paa den temmelig sikkert interessanteste Tur ind i Fjordene. Strax efter vort Morgenmaaltid gik vi til Varden; det var noget diset, men vi haabede det bedste. Vi havde en nederdrægtig og varm Tur paa 5 Kvarter op til Varden. Da jeg naaede derop begyndte jeg at trekke ud lige til Skjorten og at smøge mine Ærmer op, men efter faa Øieblikkes Forløb var jeg som sædvanlig saa afkjølet af den kolde Vind, at jeg kunde trænge til al det Tøi, jeg havde. Forresten bleve vi slet ikke færdige deroppe, da Taagen dækkede den største Del af de omgivende Øer, hvorfor vi begave os paa Nedveien Kl. 11½ til en lille Bugt, hvor Konebaadene skulde møde os. Da de efter nogen Tids Forløb endnu ikke vare komne, gik vi dem imøde. Det var den besværligste Tur, jeg endnu har haft. Steile og sprængte Klipper. Et Sted havde jeg smidt min Skindtrøie iforvejen for selv at følge bag efter, men maatte give den op og maatte gaa en stor Omvei for at faa fat paa den igjen. Herfra gik vi til Tinutekassak, men naaede akkurat at faa Theodolithen stillet op til at Taagen havde dækket alt. Da vi kom ned tog vi os en lille "Frokost" paa Stenene Kl. 3 og fortsatte i tyk Taage til Kangâtsiak, hvortil vi ankom Kl. 6½. Det er efterhaanden bleven meget koldt at ro i Konebaadene, men det bliver jo nok værre, naar vi kommer ud af Fjordene. Desværre blev vi skuffede med Hensyn til vore Breve. Her var ingen. Forhaabentlig faar vi vore egne 2 Kinesere [?] afsted til Egedesminde i Morgen.

ONSDAG den 11^{te} August.

Har brugt hele Dagen til at ordne Provianten til Fjordturen. Vi vilde selv have været afsted i Dag, men Grønlænderne ville nødig, da de fortalte at Konebaadene aldrig blev ordentlig tørre.

Vores Kajakker gik til Egedesminde i Morges Kl. 6 og forhaabentlig ser vi dem atter i Morgen Aften.

Forresten Taage hele Dagen.

TORS DAG den 12^{te} August.

Brød af og kom fra Kangâtsiak Kl. 8 1/4 FM. og begav os paa Vei paa vor lange Reise ind i Fjordene, hvor kun Jensen og Hammer har været før os og Nordensköld, gennem Arfersiorfik til Tas [?] siak bræen. Kl. 10 1/2 stoppede vi paa Okatorsuit [Oqaisut ?] for at Grønlænderne kunde hvile sig, medens P. og jeg gik til det Høieste for at gjentage vore sædvanlige Smaafornøielser og dette vil nu sandsynligvis gjentage sig hver Dag, at vi gaar til Fjelds, medens Roerne hvile sig. Nedstigningen til Baadene var den mest halsbrækkende vi endnu har foretaget. Steile Klippeflader med Afsatse saa smalle, at der kun daarlig var Plads til en Fod, dertil vare de beklædte med Mos, som ikke en Gang sad ordentlig fast, saa at det gik med ned. Krybende paa Arme, Ben og Mave kom vi dog godt ned til Baadene. Disse havde imellem Tiden været henne og plyndre et Maagefjeld og taget mere end 50 flyvefærdige Maageunger, saa nu lever Grønlænderne høit i Aften. Kl. var 2 1/2, da vi atter kom ned og egentlig skulde vi have haft Kaffe, men da den ikke vare lavet til vi kom, tog vi os en tør Skonnerog [note 12] og fortsatte til Aulatsivik (det Sted, hvor man gynges), hvor vi slog Telt et Stykke fra Bopladsen Kl. 6 EM. og nød vor Sælhundebøf Kl. 8[,] akkurat 13 Timer efter vort sidste Maaltid. Allerede for lang Tid siden er det gaaet op for os, at Kortet er lynende galt. Store Øer mangle, andre ligge helt Pokker i Vold og det Hele er forskudt for hinanden. Vore Styrere har i Aften ytret stor Betænkelighed ved at gaa gennem Sarfartok [Sarfarsuaq] i Morgen, men saa har P faaet en Kajakmand her fra Stedet til at gaa med, saa nu gaar det vel. Stedet skal forresten være temmelig ubehageligt med megen Strøm og yderst lidt Vand ved Lavvande.

FREDAG den 13^{de} August.

Brød op Kl. 8 1/4 fra Aulatsivik og roede afsted ledsaget af vor Lods. Grønlændernes Fortælling om Sarfartoks Farlighed (i al Fald ved Høivande) var fuldstændig meningsløs. Her var ikke Spor af mere Strøm og Strømhvirvler end saa mange andre Steder her i Fjorden, og der var tilsyneladende ikke Spor af Skjær eller udsigt til lavt Vand ved Lavvande. I P.'s Baad kunde de dog flere Historier om Stedets Farlighed, og det bidrog ikke til at gjøre Humøret bedre, at vi traf en Kajakmand, som fortalte, at en Sælhund lige var skaaret under for ham med Harpun, Blære og det Hele. Da vi lykkelig vare komne igjennem gik vi iland for at holde Hvil paa Sarfartok Næs Kl. 11 1/4.

Efter at vi havde spist Frokost gik P. og jeg til Resterne af en gammel Varde, hvorfra der blev tegnet og maalt. Vi havde en lille Rypejagt, men fik ingen.

Kl. 3 1/4 startede vi igjen. I Tarajogsutok [?] [note 13] kom vi forbi et Fuglefjeld, hvor vi dels skød og dels skræmmede en 20 Maage- og Tatteratunger ned [note 14]. Desværre slap vore Haglpatroner op, saa at vi maatte lade nogle

Skarveunger være, hvor de vare. Efter en halv Times Tids Forløb fortsatte vi og slog Telt Kl. 6 1/4 paa den samme Ø, som vi ingen Navn har til. Middag af Landets Produkter: Suppe paa Maageunger, Rensdyrtunge og Maageunger med Knækbønner.

Vore Kajakmænd ere desværre ikke, som vi havde ventet, komne tilbage i Aften med Posten.

LØRDAG den 14^{de} August.

Nu sidder vi net i det og kan næsten ikke komme hverken frem eller tilbage. I Morges kom Jan og fortalte den lidet lystige Nyhed, at hans Baad var begyndt at ædes op eller raadne i Bunden, og ved Selvsyn overbeviste vi os om, at det virkelig var Tilfældet. Vi har altsaa virkelig forceret dem og ikke ladet dem ligge tilstrækkelig længe for atter at blive tørre. Når den nu er tør, vil og maa han tilbage til Egedesminde. Jakobs Baad har også lidt en Del, men trænger dog væsentligst kun til Tørring. Meningen var saa først at Kajakerne skulde gaa og hente os 2 nye Konebaade, men de tør ikke gaa alene gennem Sarfartok. Kajakerne kom tilbage i Nat Kl. 2 med Posten og vi fik den i Morges paa "Posen" Kl. 7. Da vi i FM. vilde have dem til at gaa[,] skulde de først og med Rette forresten sove ud og i Aften var der det med Strømmen.

Fik et Brev hjemmefra, heldigvis "Alt vel", men skal dog huske at bede dem ikke være saa kort-fattede en anden Gang. Leiligheden omtales f. Eks. slet ikke.

Har i Dag taget 2 Stationer her paa "Postøen" [note 15].

P. har nu bestemt, at Expeditionen deler sig, saaledes at P og Pj. gaar med Jakobs Baad til Agto og derfra med et eller andet gennem Nagssugtok [Nordre Strømfjord] til Leret, da det er et af Instruksens Hovedpunkter, medens K. og jeg gaar med Jan til Egedesminde. Paa Veien skal jeg saa skjære saa mange Varder ind som muligt, og derefter med E. som Udgangspunkt foretage ny Kortlægning i Bugten udenfor m.m.

SØNDAG d. 15^{de} August.

Har benyttet FM. til at fabrikere mig et Kort over Kysten fra Kangâtsiak til Hunde Eiland og Bugten indenfor Egedesminde. Kl. 1 3/4 startede vi og vendte ud af Arfersiorfik og længere kommer jeg altsaa ikke denne Gang [note 16]. Da vi naaede Sarfartok havde vi det sædvanlige Vrøvl om Strøm, og Jan og Jakob gik til Fjelds for at se paa Forholdene. Efter nogen Tids Forløb kom de tilbage og fortalte rædsomme Historier, som vi med vort Kjendskab til Grønlands[k] udlagde til, at Vandet[s] Overflade stod lodret og andre forfærdelige Ting om Strømhvirvler. Efter nogen Tids Parlamenteren kom vi dog afsted, og der var

naturligvis slet intet farligt. Nogle Strømhvirvler, eller intet. "Sarfartok" betyder det store Strømssted.

Alt gik vel og Kl. ca. 6½ slog vi Leir paa Overbærerstedet paa Aulatsivik. P., som har været oppe for at se paa det, beretter, at det er et meget daarligt Overbærersted.

"Damerne" har været til Kaffe i Aften.

MANDAG den 16^{de} August.

Efter at vi i FM. havde skilt de forskellige Gjenstande fra hinanden og fordelt Provianten, forlod vi KL. 11 FM. vor Teltplads, idet jeg overtog Kommandoen over Expeditionens Nordlige Del, til hvilken hører Cand. Kruuse, Jans Baad med Besætning og begge Kajakerne.

P. agtede at gaa til Iginiarfik, bære over der og fortsætte med Jakobs Baad til Agto. Her vil han da forsyne sig med et eller andet Fartøj og begive sig enten gennem Atanek (hvis han faar Konebaad) eller gennem Nagsugtok (hvis han faar Træbaad) til Leret. Efter at have holdt Kaffehvil paa Okaitorsuit [Okaitorsssuit] fra 1.50 - 3, gik vi videre til Kangâtsiak, hvortil vi ankom Kl. 6.20. Folkene har roet rigtig godt i Dag.

Jeg havde haabet at faa Tasiutsak Varde [Tasiussak] indskaaret i Aften, men maatte desværre opgive det paa Grund af Taage.

Jeg har i Aften truffet Aftale med Jan om, at han bliver hos mig til den 1ste September, hvor vi da skulde være i Egedesminde. Søren og Vilhelm vilde ikke med mere, hvorfor de har faaet hele deres Tilgodehavende udbetalt.

TIRSDAG den 17^{de} August.

Taage til Morgen, hvorfor jeg først kom afsted til Sagdlerssuak Kl. 10½. Da jeg vilde over til Tasiusak [Tasiussak] derfra, havde Grønlænderne aldeles ikke Lyst, men gjorde ligefrem Streike, og klagede over, at de roede for meget og fik for lidt Mad. Det første er Løgn og det sidste ogsaa, da vi ikke har forpligtet os til at koste dem.

Humlen stikker nu heller ikke saameget heri[,] som i, at de længes efter at komme hjem nu da Skibene kommer paa Havnen. Jeg fik dem dog efterhaanden til at gaa til Tasiusak, men er efterhaanden bleven kjed af dette Vrøvl, hvorfor jeg først havde tænkt at gaa lige til E. i Morgen, men da der i EM. kom en Unuat (?) fra Natornak-Tangen (?), har jeg leiet denne og afskediget alle de andre Folk med Undtagelse af Severine, som vi gjerne selv vilde beholde og Erik, som vedbliver at være Kajakmand.

Efterhaanden er det blevet over Midnat med at udbetale alle de Penge og faa ordnet dette, saa vi kommer vel desværre ikke tidlig afsted i Morgen.

ONSDAG den 18^{de} August.

Det er dog noget rak[,] disse Grønlændere. Imorges fortalte Styren for den Baad jeg leied i Aftes, at han kunne ikke skaffe Roere. Det er naturligvis kun et Paaskud for om muligt at faa høiere Løn, nu da de ved, at Jan er seilet. Men den Leg leger vi ikke.

Overkateket Hansen fra E. har været saa god at skrive et Brev for mig til Kerkertarsuatsiak om en Konebaad og Erik blev strax sendt afsted med det. Kl. 6 kom der en Baad derfra med selv[e] Stedets Kateket som Styren, saa nu skulde man da tro, at det maatte gaa. Besætningens Navne ere:

Rasmus Olsen (Kateket) Styren
 Hans Olsen
 Karl Stenholt
 Joel [?] Larsen
 Peter Stenholdt
 Bertha Johansen
 Charlotte Lamechen

og saa har jeg jo Severine og Erik Kajakmand.

Vejret har ellers været godt hele Dagen, saa det har været harmeligt at skulde ligge stille.

Den Besætning, som brød sit ord fra i Aftes til i Morges[,] har jeg tænkt paa at straffe gennem Forstanderskabet, hvorved de vil miste deres Repartition [note 17].

Kruuse og jeg har haft Overkateket Hansen og Heininge til Frokost og Aften.

I går købte vi et stykke Helleflynder af en hjemvendende Konebaad for 30 Øre. Vi havde til Middag af det i Gaar og i Dag og tænkt os at skulde have til Aften ogsaa, men de Pokkers Hunde har set Leilighed til at snuppe det fra Teltet. Severine var ulykkelig og lægger derefter stadig en stor Sten paa Teltdøren, saa snart vi gaar udenfor.

TORSDAG den 19^{de} August.

Da jeg blev purret af Rasmus i Morges Kl. 6 var det tyk Taage, hvorfor jeg vendte mig om paa den anden [Side] og sov til Kl. 8 3/4, og saa var det begyndt at øse ned. "Giangaken" har blæst hele Dagen. Hvad Arbejde angaar har det saaledes ikke været stort bevendt med denne Dag, men saa meget mere i andre Henseender. Det morsomste først: Kl. 3 1/2 i Morges er der Een, der rusker i Teltdøren og bede om, at vi vil lukke op. Da vi skulde se til, var det Præsten i bar Skjorte. Den kunde vi ikke rigtig. Han kom ind, fortalte at han og Heininge i Aftes havde siddet og drukket sig en Snaps efter at de var gaaet fra os. Han sagde, at det var H., som stadig vilde have mere. Efterhaanden var de

kommet til at tale om Severine. H. var saa gaaet videre end Præsten som saadan kunde være med til, skjønt han ikke var ganske ædru. Saa kom de op at skjændes, og han blev smidt ud. Han bad saa om han maatte ligge hos os, da han intet Telt havde slaaet op. Han laa da paa tværs ved vore Fodder. Siden ere de blevne forsonede, og han er nu flyttet derind igjen, efter at han hele Dagen har opholdt sig i sit eget Telt.

Paa Grund af den øsende Regn har vi 2 Gange haft Oversvømmelse i Teltet saa Kr. [note 18] og jeg egenhændig har maattet foretage store Dræningsarbejder udenfor. Tilsidst maatte vi anskaffe nogle Brædder til Teltgulv.

Kr. og jeg har 2 Gange i Aften maattet agere Læger.

Først for en Mand som havde Betændelse i Knæet og derpaa for en Kone som havde Betændelse i Brysterne. Patienterne havde det meget bedre til Morgen (Fredag).

FREDAG den 20^{de} August.

Kom endelig bort fra Kangâtsiak Kl. 2½ og slog Telt heneden for Tunugdlek [Tunugdliup?] Kl. 5 ¾.

Jeg gik strax til Varden. Kl. 8½ var jeg endelig færdig, men da begyndte det ogsaa allerede at mørkne. Jeg knagfrøs deroppe, kun 2½ Gr. Varme og Blæst. Kom ned og fik Middag Kl. 9 EM.

LØRDAG den 21^{de} August.

Jeg har faaet gjort et ret ordentlig Stykke Arbeide i Dag.

Vi kom først Kl. 8 fra Tunugdlek (som Rasmus kalder Ov [?]), da Folkene jo endnu ere uøvede med Stuvning af Godset. Havde fint blikstille Veir til Kerkertarsuatsiak, hvilket Kruuse benyttede til at ro den første længere Strækning i Kajak. Han klarer sig allerede godt. Kl. 10½ kom vi til Overbærings-stedet, hvor vi sidst havde Telt. Gik strax til Varden. Nederdrægtig lang Tur derop, men Rasmus og de Andre ville gjerne tale med deres Bysbørn. Kom ned og fortsatte Kl. 3 til Porsusut [Portusut]. Naaede hertil Kl. 4½ og slog Telt. Har faaet Varden indskaaret i Aften, men vil dog ikke herfra før tidligst i Morgen EM., dels fordi det er Søndag og dels fordi Baaden maa tørres. Jeg vil dog ikke have det samme Vrøvl om igjen, som vi havde med Jans Baad.

SØNDAG den 22^{de} Aug.

Har egentlig ikke bestilt noget i Dag. Sov til Kl. 9 og tilbragte Tiden til vi Kl. 4 ¾ roede fra Porsusut med at spise, gaa paa Jagt og fotografere Folkene. Det var skidt med Jagten i FM., men i EM. paa Veien var jeg heldigere og skød 2 Maager og 1 Rovmaage (Baadsmand - grl. Isúngaq) [note 19] i Flugten. Maagerne skal vi have til Middag i Morgen, men "Baadsmanden" har jeg faaet

gjort istand til udstopning, naar jeg kommer hjem. Erik og Severine har staaet for det. Desværre vilde en Falk jeg skød paa her i Aften ikke neie sig. Slog Telt her ved Niakonak paa Aumat Kl. 7½ EM. Kruuse har roet i sin Kajak hele Veien.

MANDAG den 23^{de} Aug.

Vi har i Nat første Gang haft Nattefrost. Vi havde en Kop Vand staaende paa en Kasse i Teltet, og den var omtrent bundfrossen i Morges, paa alle Vandhuller var der Is. Dog har vi slet ikke mærket Kulden i vore Poser.

Tørnede ud Kl. 5 1/4 og gik op og indskar Varden. Brød af og reiste Kl. 9 3/4. Kom til Usugtalik Kl. 11½. Skar ind og spiste derefter Frokost. Fortsatte Kl. 2½ til Manermiut, hvor vi kom Kl. 3½. Her fik jeg mit ene Hundeskindstæppe (8 Kr.), medens det andet og mine 3 Par Morgensko endnu ikke vare færdige.

Folkene ville nødig afsted igjen, men det gik dog. Kl. 4½ roede vi og det havde været min Mening at naa Augpalartok i Aften, men Folkene vare fornærmede over, at vi havde forladt Manermiut. Rasmus klagede over "Avangak". Der var derfor ikke andet at gjøre end at slaa Telt Kl. 5½ paa Kangarsuk.

Vi har faaet Maagesuppe og kogte Maager til Middag (den fra i Gaar), men vi vare ikke glade for dette.

TIRSDAG den 24^{de} Aug.

Vi kom ikke afsted før Kl. 10 i FM. Det sædvanlige Vrøvl om formeget Vind og Sø. Jeg var til Fjelds selv for at se efter, men kunde egentlig ikke indse det. Senere da vi kom forbi Kangarsuk Pynten, og jeg saa, hvor travlt de Alle havde med at ofre til de vrede Guder, blev jeg klar over, at det vist nærmest var Frygt for at gaa her forbi end den frygtelige Sø. Saa vidt jeg kunde forstaa paa Rasmus, var der engang her faldet nogle Sten ned paa nogle forbiseilende Menne-sker.

Kl. 11 t. 40 min. kom vi [til] Augpalartok. Gik strax til Varden og indskar den og efter at Kruuse og jeg havde faaet en Kop Kaffe, fortsatte vi Kl. 3 til Kara-jugtok [Qârajugtoq]. Naaede derover Kl. 4 t. 30 min., indskar Varden og kom Kl. 7 1/4 til Egedesminde. Her traf vi til vor Forbavselse [ingen andre] end Kolonibestyrer Johnsen og Frue. ["]Tjalfe["] var endnu ikke kommet fra Kri-stianshaab for at hente dem.

Efter sigende har baade "Ceres" og "Thorvaldsen" ligget ved Godthaab endnu den 28de Juni, saa der kommer vist ingen af dem mere herop i Aar.

Tilbragte Aftenen hos Mathiesens, som har løst Johnsen af. Kolonibestyrer Møller er her ogsaa for at gaa hjem med "Tjalfe".

ONSDAG den 25^{de} Aug.

Sov til Kl. 9, da vi kom sent i Seng, men forsømte ikke noget med det, da det smaa regnede hele Formiddagen.

Kl. 2 3/4 gik jeg til Aupallilik [Augpalilik] (Kullen) med en af Koloniens Baa-de og Carl Thygesen som Styre, Naaede derned Kl. 4 1/2 med frisk østlig Vind. Færdig med Indskjæring Kl. 6 t. 20 m., maatte ro hjem og naaede ind Kl. 8 t. 40 m. Tilbragte en livlig Aften hos Mathiesens. L'hombre og Toddy til 1 1/2 og derefter hos Assistent Bendix til Kl. 3 FM., saa Kl. var omtrent halvfire, inden jeg kom til Køjs.

TORS DAG den 26^{de} Aug.

Hele Formiddagen er gaaet med at skære og ordne Gods. Gik fra Egedesminde Kl. 4 1/4 og naaede her til Manermiut Kl. 7 t. 20 min. Slog Telt. Egentlig havde jeg kun tænkt mig at gaa til vor forrige Teltplads paa Kangarsuk, da jeg mente, at 2 Timers Roning kunde være nok for i Dag.

Men Severine blev noget kjed af det, bad om de ikke maatte gaa til Manermiut, og da de Andre ogsaa bad derom, var jeg meget glad ved at komme det stykke længere frem, end jeg havde ventet.

Jeg fik samtidig oplyst, at Severines forældre boer her, saa det var vel Grunden til, at hun var gnaven, fordi vi gik forleden Aften.

Skød 1 "Baadsmand" og 1 Tatterat paa Veien hened.

FREDAG den 27^{de} Aug.

Roede Kl. 7 1/2 til Usugtalik for at foretage nye Indskjæring [er], da der var sigtet lidt galt til den Sten, der stod paa Karajugtok. Fortsatte Kl. 10 og kom efter et kort Hvil paa Nunguak til Umivik Kl. 1 t. 50 min.

Efter at vi havde spist, gik jeg til det Høieste og begyndte at tegne. Erik har været ovre og sætte en Varde for mig paa Kekertarssuatsiak østlige Høie.

LØRDAG den 28^{de} Aug.

Moders Fødselsdag i Dag. Jeg har tilbragt det meste af Dagen, nemlig fra 7 1/2 - 3 1/4 ved Varden med at tegne og maale. Det var hundekoldt. Da jeg kom ned, spiste vi "Frokost" og fortsatte Reisen. Naaede først Kl. 7 t. 50 min. her til Kalanak [Kánala], da vi paa Veien maatte yde Hjælp til en Grønlænder, som nogle Dage forinden havde skudt sig i Benet. Stakkels Mand, der var allerede begyndt at gaa Koldbrand i Benet.

Til Middag Kl. 9 soldede vi med en Baier til vore Oxeroulader i Dagens Anledning.

SØNDAG den 29^{de} Aug.

Tørnede først ud Kl. 9, men det er ogsaa den eneste Frihed jeg har taget mig i Anledning af Søndagen. Da vi havde spist gik jeg til Varden Kl. 10 1/4. Der er en modbydelig lang og besværlig Vei derop, men jeg kunde desværre ikke se den fra Sundet i Aftes; derfor fik vi vort Telt noget langt derfra.

Egentlig havde jeg tænkt mig at tegne, gaa ned og spise, men paa Grund af den lange Vei fik jeg Kruuse til at sende Karl og Peter op med Theodolithen. Men da Kl. blev fem, var jeg endnu ikke færdig med at tegne og hundekoldt var det, da det blæste haaardt af "Avangasik", hvorfor jeg skeiede ud. Kr. havde ogsaa været saa forsynlig at sende et Par tørre Skonnerogger [og] et Stykke Chokolade med op. Middag fik vi først Kl. 7 3/4.

Fjeldet er ca. 900 Fod høit og der er storartet Udsigt.

Peter har i Aften været ud[e] at pilke. Her er rigelige Mængder af Fisk heroppe; i løbet af 10 Minutter fik han 9 store Torsk. En Aften inden Arfersiorfik stod han paa Strandbredden og harpunerede en med en Teltstang.

MANDAG den 30^{te} Aug.

Gik til Varden Kl. 7 1/2 og har tilbragt Tiden deroppe lige til Kl. 3 1/4 med at tegne og maale. Det tager saa lang Tid, naar man er alene. Sulten var jeg og frøs gjorde jeg, men der er jo intet derved at gjøre. Egentlig mærkeligt, at man ikke bliver syg. Sveden hagler ned ad Een paa Veien til Varden og næppe er man kommet derop, før - man knagfryser, saa man knapt kan holde Blyanten.

Da jeg kom ned Kl. 4 fik vi en Sjat Kaffe, hvorpaa vi reiste videre. Jeg vilde have været saa langt ind i Amitsuarssuk, at jeg kunde se ud til S.Ø. Bugten. Ingen har været der igjennem før, saa den er ikke lagt af. Men Grønlænderne havde ikke meget Mod paa det. Der er noget de ere bange for. Rasmus sagde, der var "ajorpok", krøb ind i hver lille Bugt og krøb op [paa] Næssene for at se ud over det rædsomme Farvand. Da Kl. blev 7 1/2, gav jeg den saa op, og slog Telt paa Ikamiut Øen. Mulig kunde det jo ogsaa have været flere Timer, før vi naaede saa vidt, at man kunde se S.Ø. Bugten.

I Aften er "Giangaken" begyndt at rive i [Teltet?], og det er blevet taaget, saa de sidste Dages prægtige Veir er vel nu forbi for denne Sommer.

TIRSDAG den 31^{te} Aug.

Det var noget taaget paa Morgenstunden, men Kl. 9 t. 30 min. var det dog klaret saa meget af fornedet, at vi kunde komme afsted indefter. Telte og det hele lod jeg staa og roede ind ad med den tomme Konebaad. De vare ikke meget villige, var oppe for at se paa Forholdene, og endelig Kl. 11 t. 20 min. maatte jeg give den op. Jeg gik da iland og vilde gaa op paa det nærmeste høie Fjeld for om muligt at faa Overblik over Resten af Sundet. Inden jeg var kom-

met ret langt op, indsaa jeg, at jeg maatte give Rasmus Ret. Sundet snævrede sig nemlig ind til ca. 100 Alens Bredde og var i denne Snævring paa 3 Steder omtrent spærret af Sten. Man kunde muligvis nok have snoet sig igjennem med Baaden, men der var jo ingen Grund til at risikere noget.

Fra Fjeldets Top fik jeg tegnet en Skizze over Resten af Sundet, roede tilbage til Teltet, brød af efter at have spist og gik til Kanalak, hvor vi slog [Lejr] paa Sydsiden Kl. 7 t. 20 min. EM.

ONSDAG den 1^{ste} Septbr.

Jeg var i Morges lidt i Vildrede med, hvor jeg skulde gaa hen. Veiret var i Øieblikket udmærket til at gjøre Kekertarssuatsiak østre Station færdig, men det saa noget truende ud, og da jeg for at faa Trekanten Niakonak [Niakornak] - Usugtalik - Augpalartok [Augpiletok] til at stemme, skulde til Niakonak, beslutte jeg at vende mine Fjed først hertil og derefter til Aumat, da det jo ogsaa var af Vigtighed at faa Umivik og Kanalak Varder bundet hertil.

Da jeg imidlertid kom ned fra Niakonak Varde og sagde, at vi skulde til Aumat Varde, var den ren gal. De vilde hjem, Rasmus sagde, at det vilde blive Sneve i Morgen, havde ikke faaet sit Hus bygget endnu o.s.v. Da jeg havde lovet, at vi skulde være færdige i Slutningen af Ugen, gav jeg efter og lovede, at vi skulde gaa nord paa efter Aumat. Min Eftergivenhed var nu ogsaa for en stor Del begrundet i, at jeg mente, at den nye Station paa Kekertarssuatsiak nok kunde undværes, og saa havde jeg det Haab, at Petersen mulig kunde faa Tid til at gaa her paa Veien fra Kangâtsiak og til E.

Naa [,] vi kom til Aumat, jeg kom ned og var færdig med Indskjæringen og skulde til at begynde at skrive Brev til P. om hvad der var udrettet.

Saa kom hele Flokken og bad om at komme til Kekertarssuatsiak i Aften for at faa nyt Saaleskind og saa gaa til E. i Morgen. Jeg var naturligvis ikke saa tosset at gaa syd paa for at behage dem, men fordrede, at de saa til Gjengæld skulde gaa med mig til Varden i Morgen.

Efter nogen Parlementeren gik de ind paa det, og vi slog Telt her paa Overbærstedet, hvor vi har boet en Gang før [,] Kl. 6½. Det vil sige de Andre gjorde det, for jeg lod mig sætte iland neden for Varden, gik op [og] skar ind og var nede ved Teltet Kl. 8 1/4.

Om Aftenen dansede Grønlænderne oppe ved Bopladsen i det fri. Vi vare oppe og fik os en Svingom med. En sad og gned næsten ustan[d]selig paa en Violin. Jeg udgav 2 Extra-Rationer Kaffe i samme Anledning. Severine var meget kjed af, at vi gik saa tidligt. De havde holdt ud til Kl. 1.

TORS DAG d. 2^{den} Septbr.

Reiste Kl. 8 3/4, gik sønden og østen om Øen og slog Telt Kl. 1 t. 50 m, på NØ siden. Det var en lang Rotur. Jeg tog Baadskizze paa Veien. Gik til Varden Kl. 4 og begyndte at tegne. Skeiede ud Kl. 7.

Vi har i de sidste Dage faaet kogt Torsk hver Dag. Kruuse pilker dem fra Kajak. Har rigeligt af dem. I i Minutten er Taxten.

FREDAG den 3^{die} September.

Det regnede hele Morgenstunden; ved Nitiden klarede det op, og jeg gik til Varden, men næppe havde jeg faaet begyndt at tegne, før det begyndte at regne, saa jeg maatte gaa hjem igjen. Siden har det med smaa Mellemrum holdt ved hele Dagen og øser ned nu Kl. 10. Havde det endda været lidt Opholdsveir, saa havde jeg reist, for nu kjeder denne Varde mig efterhaanden, og dette Veir kan jo nu godt blive staaende i længere Tid. Vi har i Dag faaet ikke mindre end 6 Ryper lige overfor Teltet. 2 har Kruuse skudt, jeg selv 2 og Peter 2. Han fik Bøssen for at se at faa Ram paa 2 Harer, vi havde set i Nærheden af Varden, men kom med Ryperne. Kruuse har endvidere skudt 1 Ravn lige udenfor Teltet.

LØRDAG den 4^{de} Septbr.

Dagen oprandt taaget og regnfuld. Da der ikke var spor af Udsigt til Bedring og jeg altsaa ikke kunde faa gjort noget ved Varden, besluttede jeg, at reise hjem til Egedesminde, da dette Veir jo nu godt kan staa saaledes i mange Dage. Reiste Kl. 8 t. 50 m. og kom til Egedesminde Kl. 7 EM.

Det har været en lang Rotur, men de har holdt brillant ud. 10 Timer har vi været om Turen med kun 2 1/2 Times Ophold underveis. Fra Kl. 11 3/4 - 1 1/4 paa Saitorsuorak [Satorssuaq] og fra 3 - 4 i Manermiut. Her fik jeg nu mit andet Skindtæppe og 2 Par Sko. Tæppet à 8 Kr. og Skoene à 1 Kr. Parret [se 23 AUG].

SØNDAG den 5^{te} Septbr.

Regnveir og stiv SV. næsten hele Dagen. Godt var det, at vi naaede hertil i Aftes, eller[s] kunde det vist have været mange Dage.

Har været til Gudstjeneste i Dag. Lille Menighed: Mathiesens, Fru Thygesen, Kruuse og jeg.

MANDAG den 6^{te} Septbr.

Det har øset ned hele Dagen og til Aften blæser det en hel Storm af SV., saa hvis noget Skib er i Strædet her op ad, maa det komme godt frem.

Har benyttet Dagen til at ordne forskjelligt og rentegne.

TIRSDAG den 7^{de} Septbr.

Drak en høj Portvinsbitter hos os i FM. i Anledning af Dronningens Fødselsdag [note 20] og havde Mathiesen og Bendix til L'hombre. Har taget Afsked med Severine, som nu har tjent os tro og huld fra den 10de Juli; hun skal hjem til Manermiut. Meget vellykket Aften, kom til Køis Kl. 2½ FM.

ONSDAG den 8^{de} Septbr.

Nu vilde jeg ønske at enten Skibet vilde komme, eller at Petersen vilde komme, for nu begynder det at blive kjedeligt. Kommer Petersen [,] kunde vi dog maa-ske komme en lille Tur til Godhavn. Har antaget Magdalene til Tjenerinde.

TORSDAG den 9^{de} Septbr.

Intet særligt tildraget sig. Har været paa Ræveøen og indskaaret Varden. Intet Skib at se.

FREDAG den 10^{de} Septbr.

Erik kom tilbage i Morges. Han har drevet den ordentlig af, men undskylder sig med daarligt Veir.

Han fortæller, at Petersen i Tirsdags var kommet til Kangâtsiak. Da han ikke var naaet hertil endnu, mente jeg han maatte være gaaet indenom til Varden paa Kekertarssuatsiak, hvilket ogsaa bekræftede sig, da han kom hertil Kl. 5 i Aften for fulde Seil i Olsens Baad (Agto). De har haft en god Tur, er gaaet op gjennem Nagsugtok Fjorden, men naaede ikke saa langt ind, som ventet paa Grund af lægt Vand. Gik paa Vandring fra Stoppestedet, men istedenfor den store Slette, kom de over 2000 Fod høje Fjelde med dybe Dale imellem. Sletterne skal efter Grønlændernes Udsagn findes derinde, men endnu et Par Dagsmarscher fra, hvor P. maatte gjøre Holdt og vende om (Pj.)

Med Konebaad kan man nok flyde høiere op og har da kortere Tur at spadserere. De kom tilbage til Teltpladsen efter 4½ Dags Forløb. De har set 2 Rensdyr og Masser af Renshorn.

LØRDAG den 11^{te} Septbr.

Vi har benyttet hele FM. til at ordne Gods. Kl. 3 reiste P.[,] Pj. og jeg med Olsens Baad. P. og jeg for at finde Parrys Skjær, medens Pj. blev landsat paa Manetsok for at finde Mineraler.

Slog Telt Kl. 7 1/4 paa Hunde-Eiland.

SØNDAG den 12^{te} Septbr.

Reiste Kl. 9 t. 25 m. Drak Kaffe fra 1-2 paa en af Kronprindserne og fortsatte derefter. Da P. og jeg troede at kunne se Skib i det fjærne, gik vi op paa Brændevinsskjæret for at faa Støtte for en lang Kikkert, men Taagen var desværre kommet og havde skjult vedkommende Skib eller Isfjeld for os.

Det var imidlertid begyndt at blæse lidt af Norden, men vi gik dog paa igjen for om muligt at blive færdige med de Skjær i Aften. Kl. 6 maatte vi vende og ro tilbage for at finde ind inden det blev helt mørkt.

Slog Telt Kl. 8 paa Kaersorsuak [Quagsserssuak, Kronprinsens Ejland].

MANDAG den 13^{de} Septbr.

Reiste Kl. 8. Det var allerede da lidt taaget, men i Haab om, at det skulde klare af, gik vi ud. Ved Hjælp af lidt SV. Vind vare vi Kl. 11½ paa Skjærets formentlige Plads, men da det nu var tæt Taage, lagde vi os bak. Da det ikke var blevet bedre Kl. 1, opgave vi denne Sport og satte ind efter Godhavn. Skjønt vi ikke havde set noget Land siden Morgen, ramte vi dog lige paa Havnepynt, da vi kom saa nær, at vi kunde skimte Land i Taagen, hvilket maa kaldes godt navigeret. Blev modtagne med aabne Arme af Vol. [volontør?] Harries og tilbragte hos ham en hyggelig Aften til Kl. 1½.

TIRSDAG den 14^{de} Septbr.

"Umiarsuit" er kommet, hvormed vi skal hjem. Vi havde næsten opgivet det og navnlig i Dag, hvor det har blæst en Brandstorm af Norden. Den begyndte i Nat og skal have været meget haard til Søes.

Naa, men det var Skibet! Da vi i FM. i al Ro og Mag sad i Stuen, blev der brølet "Umiarsuit", og da vi kom til Vinduet, saa vi en Damper helt inde paa Havnen. Ikke en Sjæl havde set den[,] dels paa Grund af lidt Tykning og dels fordi ingen tænkte paa at holde Udkig i det Veir. Glæden blev naturligvis stor. Dansk Flag førte den, men vi kunde nok se, at det var en norsk Hvalfanger. Vi roede strax ombord, og det viste sig at være Skruebarken "Jason" af Sandefjord, Kapt. Ewensen. Overstyrmand Søby medfølger som bekjendt Mand.

Herfra skal den til Christianshaab, Jakobshavn og Ritenbenk. Hvor vi skal støde til den er endnu ikke afgjort. En anden norsk Hvalfanger "Polarstjærnen" er paa Vei til Egedesminde og "Hertha" til Angmagsalik.

Har faaet Post.

"Jason" er gaaet fra Helsingør 23de Aug. Det har sneet af og til hele Dagen og i EM. er det bleven Frostveir for første Gang om Dagen i Vinter.

ONSDAG den 15^{de} Septbr.

Hele Dagen haard Kuling af Østlig og Snetykning, saa vi har ikke kunnet tænke paa at komme afsted. Har ellers tilbragt hele dagen med at læse Aviser. Gjen-tofte-Ulykken [Note 21] har gjort stærkt Indtryk paa os Alle.

TORSDAG den 16^{de} Septbr.

Ogsaa i Dag har vi maattet forholde os rolige paa Grund af haard Kuling og stærk Regn. Nu begynder det at blive kjedeligt, og vi har heller ikke Tid til det, da vi sandsynligvis skal seile fra Egedesminde til Ritenbenk med Baad for der at gaa ombord i "Jason".

FREDAG den 17^{de} Septbr.

"Jason" er gaaet i Dag til Christianshaab. Vi vare ombord og spise Frokost og fulgte med ud til Havnepynten. I EM. har vi da endelig faaet set Skjærene. Braaddet var meget stærkt, navnlig paa det længst bortliggende. Skar til dem fra h. Flagstang, Udkig og Stat. C. [?]. De kan jo nok lægges af, men Skjæringen er meget daarlig (4 å 6 Grader).

LØRDAG den 18^{de} Septbr.

Stærkt Sneveir i Nat og let Frost. Kom afsted Kl. 9½, da Søen efterhaanden havde lagt sig noget. Vi gik ud for at komme til Skjærene, men da det begyndte at blæse haardt af "Avognak", maatte vi holde af. Gik gennem Re [?] paa Kronprindserne og videre til Hunde-Eiland, hvor vi boede hos Nielsen.

SØNDAG den 19^{de} Septbr.

Reiste Kl. 9. Kom ud for en nederdrægtig stiv "Giagnak" med Regn og Hagl. Vi vilde have været mellem Tatteratten og Manetsok, men maatte holde af og gaa østen om Manetsok. Kom til Egedesminde Kl. 1.

MANDAG den 20^{de} Septbr.

Tilbragte Formiddagen med at ordne Gods og Eftermiddagen med at spise Frokost!!! Festen var for Hr. og Fru Mathiesen og Bendixen. Begyndte Kl. 1 og sluttede Kl. 6. Drak Toddy om Aftenen hos "Palassen", som spillede paa Orgel, medens vi Andre svang Konen, Ane, Amalie, Christine, Sofie, og hvad de nu hedder Allesammen.

TIRSDAG den 21^{de} Septbr.

Har ordnet Godset og faaet det bragt ombord i Storbaaden. Stort Bal i Aften. Knusende morsomt. Barberdans, Fangedans m.m. Lystigheden var saa stor, at

næsten alle Kvinderne fik revet deres Perlekrandse i Stykker. Da vi gik hjem[,] fulgtes vi ad og sang Fædrelandssange.

ONSDAG den 22^{de} Septbr.

Der var Sorg og Bedrøvelse ved Afreisen. Da vi kom op hos Fru Thygesen, stod Amalie og reparerede sin Perlekrands for at den kunde være hel, til vi skulde reise. Reiste Kl. 10 3/4 med den nye Storbaad under Kanonsalut fra Land og Geværsalut fra os selv og Hurraraab. Nu gaar Turen til Ritenbenk. Vi har haft det godt her hos Mathiesen. Desværre er "Polarstjernen" ikke kommet, og den har dog muligvis Post med til os.

TORSdag den 23^{de} Septbr.

Vi befinde os nu til Aften udfor Jakobshavns Isfjord. Havde vi kunnet naa ind til Kolonien inden Mørkets Frembrud, vilde vi have været derind, da "Jason" temmelig sikkert ligger der endnu. Nu skal vi igjen holde Søen i Nat, og det er ikke videre behageligt her. Vi ligge i Lasten i vore Soveposer paa Ballaststene, men vi ere nødte til at beholde Tøiet paa i denne Kulde, da vi jo maa have en Luge aaben for at faa lidt frisk Luft. Paa Dækket kan vi ikke holde ud at være, saa vi kravlede i Poserne Kl. 8 i Aften og blev der lige til Kl. 11 FM. Vor Mad tager vi, naar vi gider, naturligvis paa Feltfod blandt Soveposer og Kasser nede i Lasten.

FREDAG den 24^{de} Septbr.

I løbet af Natten har vi haft lidt god Vind, saa vi kom ikke til Jakobshavn den Gang. Det har ellers hele Dagen som de øvrige Dage været flovt af N og Nord-ost, altsaa daarlig Vind, men med Strømmen naaede vi dog her ind til Ritenbenk Kl. 7 Aften. Bugseret det sidste Stykke af en Hvalfangerslup med Vol. Mähl ombord. Blev hjertelig modtagen af Kolonibest. Myhre og Frue. Mærkværdig nok kom "Jason" ind fra Jakobshavn en Times Tid efter os, inden vi endnu vare færdige med at "smukkesere " os. Tilbragte en hyggelig Aften hos Bestyreren.

LØRDAG den 25^{de} Septbr. til TORSdag den 30^{te} Septbr.

Alle disse Dage har vi tilbragt i Ritenbenk og haft det udmærket, fuldstændig som om vi var hjemme, saa elskværdige og behagelige ere Hr. og Fru Myhre. Veiret har været straalende hver Dag. Stille, let Frost med klar Luft og Solskin. Ret som det var Sommer. Disko har taget sig prægtig ud i disse Dage, helt bedækket med Sne stod Topperne skarpt mod den blaa Himmel. Hver Aften har vi danset i Bødkerværkstedet, her dansede vi Alle og dreiede mangan en Hæl med Juditha og Balle Balar (Barbara). S [?] de deilige skjæve Øine i Si-

samet, Pingasut, Kongens Have og Fangedans. For at vi dog ogsaa skulde have prøvet Slædekjørsel med Hunde, fik vi i Gaar spændt 5 Hunde for Bestyrerens Slæde. Sne var der rigtignok ikke noget af, det gik over Sten og Græs op til Ferskesøen, hvor vi tilbragte en Times tid med at kjøre rund. Meget fornøieligt, men desværre for glat til at Hundene kunde faa rigtig Fart paa.

Petersen og jeg har maalt Havnen op, forøvrigt har vi holdt Sommerferie.

I Dag Kl. 2 EM. kom vi afsted, akkurat 3 Maaneder er det saa siden vi første Gang satte Foden på Grønlands Jordbund. Det har været en rigtig fornøielig Tid. Hvad der navnlig gjøre Opholdet saa behageligt er den storslaaede Gjæstfrihed, man overalt møder. Afskeden var rørende[:] Salut, Hurraraab og megen Druk af forskjellig Art. Myhre fulgte et Stykke med og alle "Arnak"erne viftede til Farvel fra Pynten.

Jeg har taget nogle Fotografier, som jeg haaber ere gode. Hvis Veiret arter sig, skal vi i Morgen ind til Egedesminde for at høre om "Polarstjernen", da vi slet ikke aner, om den er kommet endnu.

FREDAG den 1^{ste} Oktbr.

Nu gaar det atter hjemad og med strygende Fart. Det blæser stivt af NØ og vi gjør 8 Knob med alle Seil til. Vilde blot denne Vind holde sig Strædet ud [note 22]. Vi har sagt Farvel til Egedesminde i Dag. Da vi i Morges kom til Manetsok[,] kom Mathiesen og Bendixen os imøde med Posten. "Polarstjernen" er desværre endnu ikke kommet. Enten er der sket en Ulykke med den, eller den er kommet ind i Isen sydpaa paa Grund af Ubekjendtskab med Seiladsen her, og den har saa været nødt til at gaa ind til en af de sydlige Kolonier, eller maaske sidder den fast endnu. For at hente noget Renskjød m.m. gik Kapteinen og hele Expeditionen iland med Baaden, medens "Jason" holdt gaaende udenfor. Vi tilbragte 3 Timer derinde med at sige Farvel og svampede, saa det var en Gru. Nu haaber jeg at Spiritusforbruget skal til at tage af, for den har været drøi i Sommer. Kl. 12½ vare vi Alle ombord og stod ud mellem Manetsok og Hareø. Løb Dampen af hen paa EM.

LØRDAG den 2^{den} Oktbr.

Vinden har været nordlig hele Dagen og meget frisk, saa at vi har gjort 9 à 9½ hele Dagen. Det kan blive til noget. Forresten intet mærkværdigt hændt. Ingen Is og ingen "Polarstjerne" set. Har sovet skidt i Nat, da jeg tog temmelig lang Middagssøvn i Gaar og saa er man jo kommet lidt ud af Vanen med at sove i Slingerage. Køien kan være meget god, men den er jo noget langt fra frisk Luft.

SØNDAG den 3^{die} Oktbr.

Det er deiligt at have en Maskine. Da det begyndte at flove i Nat, fik vi strax sat Dampen op og gik an Kl. 5 i Morges, saa nu gjør vi cirka 7 og det hjælper jo ogsaa.

MANDAG den 4^{de} Oktbr.

I Morges blev Vinden SV, haard Kuling med Sø, saa vi kunde ingen Fart gjøre op imod den, hvorfor Maskinen blev stoppet, og vi lagde os bi de Vind. Med faldende Barometer og Regn sprang Vinden ved 3 Tiden om til NV, hvorpaa vi atter holdt paa med vor gamle Kurs for Seil og Damp. Til Aften er den meget frisk, og der er megen Sø, saa vi danser svært i det. Stoppede Maskinen i Aften.

TIRSDAG den 5^{te} Oktbr.

Atter i Morges ved 5 Tiden sprang Vinden, og vi fik SV. Heldigvis vare vi nu saa langt nede, at vi kunde ligge Kurs bi de Vind over Bb. Med Maskinen i Gang har vi nu hele Dagen gjort mellem 7 og 8.

ONSDAG den 6^{te} Oktbr.

Vinden er atter gaaet om i FM. og blevet NV og er i løbet af Dagen og frisket til en ganske artig lille Ryger af NV med svær Sø, saa vi ruller, saa det er en Lyst, men vi gjør ca. 9 Knob for Seil alene, og det hjælper jo meget paa det. Vi ere i Aften passeret Hukkens Længde (Cap Farvel).

TORSDAG den 7^{de} Oktbr.

Flovere i Dag og mindre Sø. Vinden har efterhaanden skaget sig noget, saa at det til Aften er omtrent SV, men saa trækker jo alle Seilene, og vi ligger endda rumt, da vi styrer SØ paa Compasset. Petersens Bryllupsdag i Dag. Fest efter Omstændighederne.

FREDAG den 8^{de} Oktbr.

Frisk Kuling af SV hele Dagen indtil Aften, da det flovede af og blev omtrent Stille. Stak Fyr og gik an Kl. 10½, men imidlertid havde Vinden skaget sig og begyndt at friske fra Nord, saa at Maskinen atter kunde stoppes Kl. 12½.

LØRDAG den 9^{de} Oktbr.

Stiv Kuling af NV, saa vi har smurt ordentlig afsted i Dag. Desværre flovere til Aften. Vi har været oppe paa over 9 i Dag. Men ellers gaar den nødigt lidt over

8. Vi havde egentlig ventet at være hjemme næste Søndag, men det bliver der nok ikke noget af.

SØNDAG den 10^{de} Oktbr.

Da det flovede temmelig rigeligt i FM., fik vi Dampen op og gik an Kl. 1 med Seil til.

MANDAG den 11^{te} Oktbr.

Fortsatte med Seil og Damp. Svær østlig Dønning, saa vi faar vel desværre snart østlig Vind. Observerede en Skonnert i EM., da vi ikke rigtig kunde gjøre ud, hvad det var for en Landsmand og hvor den skulde hen, heiste vi Flag og efter kort Tids Forløb vaiede Dannebrog fra hans Stortop. Vi kippede for hinanden og fortsatte. Da den var dansk, sluttede vi, at den maatte være paa Reise fra Island til Spanien med Klipfisk.

TIRSDAG den 12^{te} Oktbr.

Ogsaa i Dag har vi haft østlig Dønning og til Aften kom Vinden lige stik i Stævn, men heldigvis endnu saa flov, at vi med Seilene beslaaede kan dampe op mod den.

ONSDAG den 13^{de} Oktbr.

Det varede ikke længe, inden Vinden friskede sidste Nat og allerede Kl. 1 var den saa haard, at vi maatte dreie under for begge Stumperne, Fok, Forestængestagseil og Mesan. Med Maskinen i Gang og flere Seil til senere gjøre vi dog lidt Fart SO-over.

TORSDAG den 14^{de} Oktbr.

Forholdene har ikke forandret sig til det bedre. Mere Kuling. I Haab om at Vinden skulde trække sig sydligere, vendte vi til Aften og staar nu N-over.

FREDAG den 15^{de} Oktbr.

Stoppede Maskinen i Morges, da det nu efterhaanden blæser en hel Storm af ONO med svær Sø, saa nu driver vi jo langt tilbage. Vort Haab om at komme hjem i næste Uge bliver desværre nu skuffet. Havde man kunnet ane, at dette skulde staa saalænge, havde det været bedre at ligge over den anden Boug, saa kunde vi have naaet Irland. Det er Kapteinen ogsaa kjed af. Vi ligger nu for begge Stumperne og Gaffelabe, men den falder undertiden hel tværs i Søen, og vi har et par Gange faaet et Par ordentlige Søer over Hytten, og krænget over, saa vi har næsten staaet paa Hovedet i Kahytten. Da vi fik den første, troede vi,

at Rorgjængerer var gaaet med, men han havde heldigvis holdt sig fast. Saa-længe den kan holdes til Vinden, ligger den forresten meget godt.

LØRDAG den 16^{de} Oktbr.

Samme Vind desværre, hvorlænge skal dog dette vare. Vendte til Middag og ligger nu Bb. over for ganske smaa Seil; driver VNV.

Lidt flovere nu Kl. 11 Aften.

SØNDAG den 17^{de} Oktbr.

Der har dog været lidt Haab i Dag, men det er stadig fløiet igjen lige saa hurtigt, som det er kommet. Paa Hundevagten flovede det helt, og der kom lidt god Vind, vi fik endog stukket Fyr, for at det skulde gaa rigtig hurtigt, men allerede Kl. 5-6 kom den gamle Vind med høj Sø, saa der var intet at gjøre. Vi har saa vendt flere Gange, men næppe ære vi komme over den anden Boug, før Vinden atter har skrallet 4-5 Streger, og saa har vi været lige vidt. Den Leg har gjentaget sig 3 Gange. Nu Kl. 12 M.N. er det hel[t] Stille og vi skal nu til at dampe - hvis det da bliver til noget.

MANDAG den 18^{de} Oktbr.

I Dag er det endelig bleven bedre. Vi har dampet hele Dagen, da det var Stille lige til Kl. 3 E.M., da vi fik vestlig Vind. Vi har haft en Dønning i Dag, som jeg aldrig har set Magen til. Søen var fuldstændig, som om den var i Kog. Det var fremkaldt ved Dønningen fra den gamle østlige Vind og den nye vestlige. Vi har slingret ganske forfærdeligt, undertiden har Lønningen været i Vandet, saa her har været meget ubehageligt at være her. Forresten har det regnet det meste af Dagen. Til Aften vestlig flovt.

TIRSDAG den 19^{de} Oktbr.

Vi ere komne godt fremad i Dag med Maskine og alle Seil til for en let SV. Regn hele dagen [ind]til Aften. Dønningen mere manerlig.

ONSDAG den 20^{de} Oktbr.

Saa naaede vi da ved Middag at komme ind i Nordsøen, idet vi Kl. 12 passerede Fair Hill nordl. Fyrtaarn høit 1500 Al. af Land. Regntykning hele Formiddagen, saa at vi først fik et Glimt af Fair Hill, da vi vare cirka 5 qml. af den, men den forsvandt snart igjen, og saa saa vi den først, da vi vare klos inden under den. Fik desværre ikke signaleret paa Grund af Tykning. I Løbet af E.M. er det klaret op, og vi har nu herligt klart Veir med speilblank Sø og let Bris af SSV, saa vi gjøre c. 8 for Seil og Damp, men Barometret er saa høit (770), saa vi faar vel desværre snart noget østlig eller Stille.

TORS DAG den 21^{de} Oktbr.

Prægtigt Dampveir hele Dagen, næsten Stille og smult Vande. Vi har gjort mellem 7 og 8.

FREDAG den 22^{de} Oktbr.

Mærkværdigt at holde saadant Veir over Nordsøen paa denne Tid af Aaret. Næsten stille, lidt østlig i EM. Desværre ere vi lidt i Agterhaanden for Bestikket og kommer først Skagen ind på Hundevagten. Fik Hanstholmen i Sigte hv. Kl. 3., men det gik snart ud af Sigte paa Grund af Dis. Saa atter Fyret Kl. 5. Derefter fik vi Taage, hvilket stadig vedvarer, saa vi fik ikke set Hirshals, men hørte Sirenen, da vi vare tværs. Mange Dampere. Nu kan vi ikke naa ind før Søndag Morgen.

LØRDAG den 23^{de} Oktober og**SØNDAG den 24^{de} Oktober.**

Da jeg kom paa Dækket i Morges, Lørdag, var det akkurat samme Veir - Stille og Brandtykt. Kl. c. 8 vare vi saa klos af Trindelens Fyrskib, at vi dog kunde se det et Øieblik, hvorefter vi satte videre ned gennem Kattegat. Krydseren "Hekla" løb forbi os Kl. 10½ fra Island. Saa ikke noget til, men hørte vist Anholt Knob. Efter vor Kurs og udløbne Distance skulle vi c. 10 3/4 EM. være Svinbåderne [tværs?] og netop ved denne Tid kom Styrmanden da ogsaa ned og meldte, at han hørte en Sirene, som vi naturligvis strax antog for den rette[,] nemlig Svinbåderne, skjønt det forresten var umuligt fra Dækket at skjelne, hvormange Stød der var.

Da jeg cirka 5 Minutter efter Meldingen kom paa Dækket faldt det mig strax ind, at vi vist ikke havde meget Vand under Kjølen, men tænkte dog ikke mere over det, da jeg jo ikke direkte havde noget med det at gjøre, men efter c. 5 Minutters Forløb stod vi pludselig helt fast Kl. 10.55 min.

Der var i Begyndelsen en Del Uenighed om hvor vi stod, Sverrig eller Sjælland, men da det efterhaanden blev Stille ombord kunde vi af Antallet af Stød fra den Sirene, vi hørte, - hvilken muligvis ikke var den samme, som den vi først havde hørt - slutte os til, at det var Lappegrundens Fyrskib, vi hørte, og at det var ved Hornbæk Plantage, vi stod, da vi nu kunde tillige høre Brændingen og skimte Landet. Hvorfor vi kom til at staa der? Ja! Rimeligvis fordi Kapteinen havde holdt for vestligt af Frygt for den haarde svenske Klippe, hvorved vi havde faaet den ret haardt løbende sydlige Strøm paa Bb. Boug, hvilken saa havde sat os vesterover. Rimeligvis maa Strømmen ogsaa have slækket noget, eller vi ere paa Grund af andre Omstændigheder komne længere frem om EM.

end i den tilsvarende Tid mellem Trindelen og Anholt Knob. - Endvidere har urimelig slet styring vel ogsaa gjort sit.

Efter til Kl. 2 Nat forgjæves at [have] søgt at komme af Grunden ved at bakke og ved Hjælp af Varpanker, gik Kaptainen, Petersen og jeg iland for at spa[d]sere til Helsingør for at faa fat i Dykkerdamper. Naaede efter en Spa[d]seretur i Regn og Taage Kl. 3 3/4 op til Helsingør, fik purret ud i "Drogden" og kom afsted igjen til "Jason". Det kostede nogen Møie at finde den, da de ikke der ombord vil[le] give sig tilkjende, da de haabede selv at faa den af.

Det lykkedes dog efterhaanden, "Drogden" ankrede, førte Slæber ombord i "Jason" og 5 Minutter efter gik den af, hvorefter vi dinglede til Kjøbenhavn. Petersen og jeg blev foreløbig i "Drogden" for at spise Frokost, men blev derefter atter sat ombord, da vi jo skulde have en lille Een paa Øiet, inden vi kom til Kjøbenhavn, vi havde jo ikke været til Køis sidste Nat.

Kl. 2 EM. Søndag den 24^{de} Oktober fortøjede vi ved Pladsen [Note 23] efter at have [været] borte i et halvt Aar paa en Uge nær. Fik fat i en Droske og kørte hjem, hvor alt var vel. Mødte mange Mennesker paa Veien, som ikke kjendte denne Lazaron med falmet Tøi og vildt Skjæg.

Dermed endte denne behagelige og interessante Tur.

26 - 10 - 97.

signeret

Th. Borg

Redaktionelle noter til dagbogen

Note 11. I. Ligger på Alangorssua.

Note 12. En skonnerog eller skonrog: Hårdt, lyst skibsbrød.

Note 13. Formentlig Tarajornitsoq på Qørsungnitsoq.

Note 14. En tatterat er det grønlandske navn for *Rissa tridactyla*, på dansk Ride eller Tretået Måge.

Note 15. Formentlig øen Qørsungnitsoq.

Note 16. Position 68°07' N.Br. 52°02' V.Lgd.

Note 17. Repartition: Ligelig fordeling.

Note 18. Kr. må være botanikeren, Cand. mag. C. Kruuse.

Note 19. Isúngaq er det grønlandske navn for *Stercorarius parasiticus*, på dansk Almindelig kjove.

Note 20. Dronning Louise.

Note 21. En jernbaneulykke ved Gentofte, hvorved 40 mennesker omkom.

Note 22. Davis Strædet.

Note 23. Formentlig Grønlands Plads.

FORMANDENS BERETNING

I løbet af det 213. forsamlingsår blev der afholdt otte mødeaftener. Møderne var indholdsmæssigt fordelt mellem de traditionelle foredragsaften, debataften og ekskursion. Der var gennemsnitlig 22 medlemmer til møderne. Det er bestyrelsens opfattelse, at fordelingen af møderne mellem traditionelle foredrag, debataften og ekskursion også er vejen frem for Selskabet.

Ekskursionen til Skibsteknisk Laboratorium i Lyngby var en interessant nyskabelse og havde pæn succes, men formen kan videreudvikles.

Det bedste fremmøde blev i lighed med sidste forsamlingsår opnået ved debataftenen i januar med 60 fremmødte medlemmer. Diskussion over emnet "Søofficerens vilkår" var som ventet livlig og bestyrelsen agter at fortsætte denne mødeform som supplement til de mere traditionelle foredrag.

Gennem det 213. forsamlingsår har det været bestyrelsen magtpåliggende, at fuldende det generationsskift, som har været under udvikling de seneste år. Det er nu lykkedes, og Selskabet ledes atter af "søløjtnanter".

Generationsskiftet i Selskabets bestyrelse har bl.a. medført en massiv tilgang af nye unge medlemmer. Således kan der i år konstateres en nettomedlemsfremgang på 51 medlemmer, hvilket er den højeste tilgang i mange år. Jeg skal nævne, at to medlemmer er afdøde ved døden i det 213. forsamlingsår:

KK Preben Baunsøe afdøde ved døden 28 NOV 96

KK Poul Garde afdøde ved døden 9 MAR 97

ÆRET VÆRE DERES MINDE

I løbet af det 213. forsamlingsår har Selskabet foretaget følgende årlige kransenedlæggelser;

22 MAR 97 på gravstedet for Willemoes på Odden kirkegård.

02 APR 97 på krigergraven på Holmens kirkegård for Olfert Fischer og ved den reformerte kirke ligeledes for Olfert Fischer.

Desuden har Selskabet nedlagt kranse 03 AUG på gravstederne for Admiral Hans Garde og OK Hans Henrik Spøhr for at markere årsdagen for det tragiske flystyrt på Færøerne.

I løbet af det 213. forsamlingsår er selskabets nye lokaler taget i brug. Sekretariatet oppe under loftet i søkvæsthuset er blevet tidssvarende, og det er nu lykkedes at få orden i Selskabets arkiver. Her skal jeg rette en stor tak til Selskabets sekretær, som også i denne henseende har ydet en stor og ihærdig indsats. Desuden har selskabet nu adgang til lokaler, hvor selskabets medlemmer i forbindelse med mødeaftener kan trække sig tilbage for yderligere diskussion og samvær i de sene timer.

Uden her at komme ind på detaljerne kan jeg meddele, at Selskabets økonomi er god og i stadig fremgang. Dette skyldes ikke mindst annonceindtægterne fra Tidsskrift for Søværnen, der i år har nået rekordhøjder. Også den store medlemstilgang har naturligvis gavnlig effekt på Selskabets økonomi.

Det er således med god samvittighed og store forventninger jeg overlader Søe-Lieutenant-Selskabet til den nye bestyrelse.

P.M. Nielsen
Fratrædende formand

REDAKTØRENS BERETNING FOR REGNSKABSÅRET 1996/97

UDGIVELSER

Der er i perioden produceret 6 numre af Tidsskriftet med et samlet sideantal på 358 sider. Dette giver et gennemsnit på 60 sider, hvilket er 7 sider mindre end det foregående år.

REGNSKAB

Tidsskriftets regnskab er beregnet for perioden 1 OKT 1996 til 30 SEP 1997.

Regnskabet balancerer på 157.740 kr. for 6 numre. Dette giver en gennemsnitspris pr. tidsskrift på 26.290 kr. Sidste år (1995/96) var det tilsvarende beløb på 26.914.

Ved 168. årgangs start genforhandlede TFS aftalen med Nørrebro Bogtryk. Der blev i den forbindelse indhentet tilbud fra potentielle konkurrenter, og disse forhandlinger resulterede i, at Nørrebro Bogtryk fremsatte et tilbud der var billigere end det hidtidige, idet trykkeriet havde indført ny og mere rationel teknologi. Den nye pris var således ca. 3000 kr. lavere pr. standardnummer end tidligere. Da annonceindtægterne som flg. af Annonceredaktørens engagerede og vedholdende indsats samtidigt var steget væsentligt, valgte redaktionen at anvende "provenuet" på de 3000 kr. til en redaktionel kvalitetsforbedring, i bestræbelserne på at levere et bedre produkt til læserne og i håbet om at Tidsskriftet vil tiltrække endnu flere annoncører. Annonceindtægterne har i år nået 50.637 kr. De tilsvarende tal for sidste og forrige år var hhv. 22.453 kr. og 14.048 kr.

INDHOLD

Stoffet har i det forgangne år fordelt sig således:

- Maritim debat: 16 %
- Sikkerhedspolitik 6 %
- Maritim orientering 40 %
- Maritim teknik 9 %
- Maritim historie 9 %
- Meddelelser 4 %
- Marinens bibliotek 12 %
- Nekrologer 4 %

REDAKTIONSUDVALG

Redaktionsudvalget vil også i det kommende forsamlingsår have følgende sammensætning:

Orlogskaptajn N.C. Wang (redaktør)
Orlogskaptajn G. Lang (redaktørsuppleant)
Orlogskaptajn J. Leisborch
Orlogskaptajn P. Starklint (annonceredaktør)

AFSLUTNING

Tidsskrift for Søværnen har i det forløbne år i vid udstrækning indeholdt artikler, der omhandler væsentlige emner i relation til det Forsvarskommissionsarbejde, der for tiden finder sted. Således har der bl.a. været bragt artikler om Værnepligt i søværnet, U-både, Søværnets opgaver i Nordatlanten og Maritim suverænitethåndhævelse samt et uddrag af "Rapport fra udvalget vedrørende forsvarets materiel". Endvidere har Tidsskriftet forsøgt at give læserne en oversigt over de politiske partiers udgangsposition ved starten af kommissionsarbejdet i form af indlæg fra forligspartierne. Der vil muligvis være læsere, der hellere så en mere traditionel og snæver opfattelse af formålsparagraffen reflekteret i Tidsskriftet. Selv finder jeg den valgte prioritering både logisk og nødvendig.

Redaktøren

NEKROLOG

af

major i Flyvevåbnet, cand. phil. Paul E. Ancker

Onsdag den 5. november 1997 døde fhv. forsvarschef, general Kurt Rudolf Ramberg 88 år gammel. Generalen boede i Hillerød, og bisættelsen fandt sted fra Skansebakkens Kapel, tirsdag den 11. november. Efter Generalens ønske i stilhed. Generalen ville være fyldt 89 år på mandag den 17. november, og havde netop medvirket til en bogudgivelse om de danske militære flyverstyrkers udvikling fra 1910-1940, der var beregnet til at udkomme på hans fødselsdag. - Således skulle det ikke være!

General Ramberg begyndte sin militære karriere i Marinen, hvor han blev kadet i 1928. og søløjtnant-II i 1931. Fra januar til november 1932 gennemgik hans flyveskolen og fik sine vinger som Marineflyver certifikat nr. 57. I trediveerne gjorde Kurt Ramberg tjeneste ved Flyvevæsenet alternerende med sejlene tjeneste, men blev i 1935-36 sendt til Grønland for at evaluere mulighederne for at etablere en transatlantisk flyverute via Grønland med Clipper-flyvebåde. Ramberg blev udnævnt til kaptajnløjtnant i 1939, hvor han blev næstkommanderende ved 2. Luftflotille udrustet med "Hawker Nimrod (L.B.V.)" på Luftmarinestation Avnø.

Den 9. april kom som et chok for de tjenstgørende flyvere af begge værn, og i det nævnte bogværk har general Ramberg meget præcist beskrevet stemningen på Avnø den 9. april om eftermiddagen, hvor daværende orlogskaptajn Erik Rasmussen havde kaldt flyverne sammen for at drøfte deres foreliggende handlemuligheder. Loyaliteten overfor Kongen og Søværnet stod dog i forgrunden indtil det endelige brud med Tyskerne den 29. august 1943, hvorefter Ramberg sammen med to andre søofficerer flygtede til Sverige, hvorfra de via Stockholm kom videre til England.

Her indtrådte Ramberg i "The Danish Military Mission" til SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces), hvor han forblev tjenstgørende indtil Danmarks befrielse den 5. maj 1945. Efter hjemkomsten til Danmark indtrådte Ramberg i Marinestaben, men blev efter få måneders forløb

indstillet til at gennemgå stabskursus ved Royal Air Force. Dette kursusophold umiddelbart efter 2. Verdenskrigs afslutning på RAF Staff College "Bulstrode-Park", kom i høj grad til at præge Rambergs holdning og forståelse for "Enhedsflyvevåbnets" betydning og luftstyrkernes overordnede føring.

Efter sin hjemkomst i februar 1946 blev Ramberg udnævnt til orlogskaptajn og blev i marts udpeget til medlem af Forsvarskommissionen og blev fra august 1946 tillige

medlem af "Det luftmilitære Udvalg" nedsat af Forsvarsministeren med daværende oberstløjtnant Kaj Birksted som formand. Fra 6. april 1948 blev orlogskaptajn Ramberg fast tilknyttet "Forsvarsministerens luftmilitære rådgiver", oberstløjtnant Kaj Birksted som dennes højre hånd med titel af "luftmilitær sekretær". Det kan derfor næppe betvivles, at det "Flyvevåben", som så dagens lys den 1. oktober 1950, først og fremmest var deres værk.

Ramberg blev afdelingschef i den nyetablerede "Flyverstab" under Kaj Birksteds ledelse, indtil han i 1951/52 gennemgik det første kursus for senior officerer på NATO Defence College. Efter sin hjemkomst blev Ramberg efter kort tids forløb souschef i Flyverstabten og senere på året blev han udnævnt til oberst. 1953-54 bragte Ramberg tilbage til det flyvende miljø, idet han i denne periode blev Flyvestationschef på Karup, hvor opbygningen af Flyvevåbnets kampstyrker foregik i de pågældende år. Dette var en hektisk tid, hvor seks eskadriller skulle etableres fra bunden, og problemerne var i denne forbindelse dels af teknisk art, og dels en betydelig mangel på kvalificerede ledere på udførende niveau. Resultatet blev, at opbygningen af Flyvevåbnet blev præget af alt for mange havarier, heraf en betydelig del med dødelig udgang.

Efter en voldsom pressemæssig debat besluttede Forsvarsministeren i 1954 at gribe ind, og anmodede ad diplomatiske kanaler om assistance fra en amerikansk kommission på 6 særligt sagkyndige officerer, der gennemgik hele Flyvevåbnets struktur fra den "kommanderende general" til "yngste tekniker". Oberst Ramberg blev af Forsvarsministeren bedt om at kommentere kommissionens rapport, og resultatet blev at Forsvarsministeren gennemførte en organisationsændring, der bl.a. instituerede "Flyvertaktisk Kommando" i Karup som kommandomyndighed for alle operative enheder.

K.R. Ramberg blev Flyvertaktisk Kommandos første chef, og han blev pr. 15 marts 1955 udnævnt til generalmajor. Der skal ikke her i detaljer gøres rede for Rambergs videre karriereforløb, men kun bemærkes, at det faldt helt naturligt, at han i 1959 efterfulgte generalløjtnant Tage Andersen som chef for Fly-

vevåbnet. I 1962 afgik admiral E.J.C. Quistgaard som forsvarschef, og som hans efterfølger blev Flyvevåbnets chef udnævnt til general og forsvarschef.

Det er svært at sige, hvor Generalens indflydelse og betydning har været størst, men for Flyvevåbnet må det være naturligt at pege på Rambergs indsats sammen med Birksted i "Det luftmilitære Udvalg" og i "Forsvarskommissionen af 1946". Her blev grundlaget lagt til Flyvevåbnets oprettelse som selvstændigt værn i 1950. Endelig var det Ramberg, der fik værnet til at fungere efter de første vanskelige år.

Generalen blev pr. 1. januar 1970 benådet med storkorset af Dannebrogordenen, og fik dermed privilegium til at lade sit personlige skjold ophænge blandt nationens øvrige storkorsridere i den nationalhistoriske samling på Frederiksborg Slot. Skjoldet er blåt med sølvbort, og motivet er baseret på slægten Rambergs "talende våben" udvidet med en brisering, der markerer Generalens særlige kendemærke som marineflyver. Devisen lyder:

"Suaviter in modo - fortiter in re"

(Imødekommende af sind - handlekraftig i gerning)

General K.R. Ramberg kom for sine undergivne til at stå som eksempel på en personlighed, der gennem hele sin karriere formåede at bevare et godt overblik, en klar og præcis kommandoføring og en medarbejderrelation baseret på gensidig tillid og delegering af ansvar.

Æret være hans minde

NEKROLOG

Kommandørkaptajn Poul Erik Nordbrandt (1885) var født den 5. april 1919 i Hastrup, Herfølge sogn som søn af maskinmester Hans Jacob Hansen og hustru Ella Marie, f. Hansen. Han tog i 1943 navneforandring til Nordbrandt og blev den 1. oktober samme år gift med Grete Marie Werchmeister. Ægteskabet blev opløst i 1980.

Efter studentereksamen blev Nordbrandt i 1938 antaget som frivillig søkadetlærling og gennemførte uddannelsen på Søofficersskolen med udnævnelse til søløjtnant 2 den 15. september 1942. Som første udkommando gjorde han derefter tjeneste i inspektionsskibet BESKYTTEREN indtil juli 1943, hvor han tiltrådte tjeneste i artilleriskibet NIELS JUEL. Han oplevede således det tyske luftangreb den 29. august 1943, der forhindrede skibet i at komme ud af Isefjorden for at søge svensk havn. Da tyskerne havde ophævet interneringen af det faste personel, kom Nordbrandt ind i modstandskampen og var ved befrielsen den 4. maj 1945 gruppefører i afsnit I, kompagni Tuborg.

Udnævnelsen til søløjtnant 1 skete med tjenestealder fra 1/10-43, og indtil 1948 gjorde han tjeneste som chef for en ministryger, ved søartilleriet og ved kystbefæstningen.

Fra 1948 til 1954 gennemførte Nordbrandt efter ansøgning uddannelse som civilingeniør (M) ved Danmarks tekniske Højskole i forbindelse med forskellig tjeneste. Som orlogskaptajn og cand. polyt. forrettede han fra 1954 til 1959 tjeneste ved søværnets havaritjeneste og gennemgik i den forbindelse kurser i Damage Control ved U.S. Navy. Han blev udnævnt til kaptajnløjtnant i 1949 og til orlogskaptajn i 1954.

Ved etableringen af den nye Flådestation Korsør blev han som orlogskaptajn med baggrund i civilingeniøruddannelsen tilkommanderet som chef for teknisk afdeling, som han opbyggede fra grunden til en meget effektiv afdeling. I 1962 forfremmedes han til kommandørkaptajn.

Kompetent, kontant og kompromisløs er ord, der bedst karakteriserer Nordbrandt som søofficer. Som leder stillede han de samme krav til sine medarbejdere om faglig kunnen, pligtfølelse og loyalitet, som han altid selv levede op til.

Når han valgte at videreuddanne sig på Polyteknisk Læreranstalt, var det ud fra en erkendelse af, at den uddannelse, kadetterne dengang fik på Søofficersskolen i de tekniske fag, var utilstrækkelig som grundlag for behandling af det stadigt mere materielbetonede søværns tekniske opgaver og problemer under efterkrigstidens stærke teknologiske udvikling.

Da han under tjenesten som næstkommanderende ved havariskolen havde svært ved at overbevise de ældre foresatte om, at de på det tidspunkt nye, oppustelige gummiredningsflåder var anvendelige i søværnet, lod han sig med 4 medarbejdere drive rundt i en flåde i Køge bugt en uges tid i november måned.

Når Nordbrandt i 1973 søgte sin afsked 6 år før tiden, var en ikke uvæsentlige grund, at han forgæves havde argumenteret for, at stillingerne som chef for teknisk afdeling på de to nye flådestationer burde være normerede som civilingenørstillinger. Da han måtte erkende, at hans synspunkter ikke kunne trænge igennem, tog han konsekvensen ved at tage sin afsked.

Nordbrandt var i sin ledelsesform autoritær, men han var skeptisk og kritisk overfor det autoritære system, hvis autoriteten ikke byggede på personlig kompetence. Hans søn, forfatteren Henrik Nordbrandt, udtrykte det ganske præcist i en nekrolog formet som en artikel i Jyllands Posten med overskriften "Kommandørkaptajnen" som følger: *"Han var tilhænger af streng opdragelse og udstrålede autoritet, men var samtidigt antiautoritær"*.

Efter afsked af søværnets linie virkede han som censor i maskinlære ved Navigations- og maskinmesterskolerne. I 1979 var han ansat som konsulent i udviklingslandenes "Inter-Government Maritime Consultative Organization" i London.

P.E. Nordbrandt, der de senere år opholdt sig en stor del af året i Spanien, døde i sit hjem på Falster den 9. maj 1997 og blev begravet fra Idestrup kirke.

BOGANMELDELSE

Barker, Nicholas: "Beyond Endurance", 254 p. ill. Leo Cooper, London 1997.

Captain Nicholas Barker, RN, kom i flåden i 1951. Efter grunduddannelsen på Søofficersskolen og i Cambridge kom han til søs og opnåede bl.a. gennem sin sejlende tjeneste at færdes på det meste af jordkloden. Han blev udnævnt til Captain RN i december 1979; men da skibet han derefter skulle have været chef for, blev forsinket under bygning på grund af strejker, blev han i stedet chef for HMS ENDURANCE, herhjemme tidligere kendt som rederiet J. Lauritzens ANITA DAN.

ENDURANCE havde inspektionsskibs-lignende opgaver i området omkring Antarktis til varetagelse af britiske interesser, herunder støtte til videnskabelige ekspeditioner og overvågning af suveræniteten over Falklandsøerne og South Georgia, som havde været britisk kronkoloni siden 1833.

Antarktis består af 88% is, der er et potentielt ferskvandsreservoir i næste årtusinde. I havbunden under isen gemmer sig store mængder mineraler og rige oliekluder. Da Falklandsøerne er uden strategisk betydning, drejer det grundlæggende spørgsmål sig om den politiske og økonomiske fremtid for den sydlantiske region.

I følge international overenskomst har ingen nation endnu suverænitet over området, men 21 nationer er interesseret, og et dusin af dem har baser for videnskabelige - og andre - ekspeditioner dernede. Den 30. oktober 1980 afgik HMS ENDURANCE fra England til Sydatlanten.

Omkring det tidspunkt foretog man i England store nedskæringer i forsvaret, størst i Royal Navy, der bl. a. måtte afgive 2 hangarskibe og flere fregatter. HMS ENDURANCE skulle udrangeres i marts 1982.

I bogen redegøres derefter for den samtidige udvikling i Argentina under det totalitære styre, hvor regeringscheferne hurtigt skiftede p. g. a. interne magtkampe. Sideløbende med disse forløb førte England og Argentina langtrukne forhandlinger om Falklandsøernes fremtid.

På denne baggrund søgte Captain Barker oplysninger om den igangværende udvikling ved besøg i sydamerikanske havne. Han kom hurtigt til den konklusion, at det på grund af mineral- og olieforekomsterne ville være "uklogt at opgive den britiske, militære tilstedeværelse både i Antarktis og på Falklandsøerne", hvilket han indberettede i juli 81 og gentog i marts 82. Spørgsmålet blev gennem hans kontakter i England gentagne gange rejst i Parlamentet i samme periode, men blev afvist af ministrene. Tilsvarende indberetninger om, at Argentina planlagde invasion af Falklandsøerne var blevet sendt fra den britiske ambassade; men alligevel kom det som en overraskelse i England, da invasionen begyndte den 2. april 1982.

I de følgende afsnit redegøres detaljeret for krigshandlingernes forløb og for den rolle, som HMS ENDURANCE kom til at spille, blandt andet under tilbageerobringen af South Georgia og Southern Thule. Argentina kapitulerede den 14. juni 1982.

Da det hele var overstået, blev Captain Barker interviewet af BBS i en udsendelse, der blev sendt over hele verden. Da han blev spurgt "om han havde vidst, at der ville opstå problemer og om han havde advaret London, samt hvilke svar, han havde fået", følte han, "at den eneste måde at besvare disse spørgsmål på, var at sige sandheden. "Det viste sig at blive skæbnesvangert. Rex Hunt - guvernør på Falklandsøerne - og Barker havde fremsat advarsler, som blev ignoreret", men også "overskredet grænsen for kritik af regeringen". Det blev meddelt ham, at hans "fremtid i flåden afhænger mere af fredagens pressekonference end af noget andet, han ellers havde udrettet."

Det er en velskrevet bog om Falklandskrigen set fra HMS ENDURANCE og en beretning om, hvordan de involverede ministerier forholdt sig til Sydatlanten. Forfatterens grundholdning leder frem til to konklusioner:

- De, der sidder ved skrivebordene langt fra begivenhedernes centrum, må ikke blande sig, men skal overlade dispositionerne til de lokale beslutningstagere.
- Den, der offentligt kritiserer regeringen eller en (sin) minister, bliver lempet ud i mørket.

Captain Nic. Barker blev afskediget i 1988. Og læseren må spørge sig selv, om noget tilsvarende kunne ske i Danmark - igen?

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser september/oktober 1997

ENCYKLOPÆDIER

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 8: Græsning - hoste.
Kbh. 1997. 616 s. ill. Ej til udlån.

HISTORIE

Artéus, Gunnar (red.): Nordens garnisonsstæder. Slutrapport från ett
forskningsprojekt. Serie: Försvarshögskolans Acta
B4. Stockholm 1997. 228 s. ill. kort. bibl.

Brock, Gustav: Den Danske Hær og Flådes Uniformer. 34 farveplancher.
Næstved 1997. 34 løblade ill. Ej til udlån.

Dotsenko, V.D.: Russkiy Morskoy Mundir 1696-1917/ The Russian Naval
Uniform 1696-1917. St. Petersburg 1994. 247 s. ill. bibl.

Dotsenko, V.D. m.fl.: Znaki i Zhetony Rossiyskogo Impera-
torskogo Flota 1696-1917/ The Badges & Tokens of the Russian Imperial
Navy 1696-1917. St. Petersburg 1993. 140 s. ill. index. bibl.

Gæstebog Fregatten Niels Ebbesen 1954. u.st. 1954. upag. Ej
til udlån.

Lind, H.D.: Nyboder og dets Beboere. Udgivet i anledning af jubilæet i 350året
for Nyboders grundlæggelse (genoptryk). Kbh. 1981. 243 s. ill. kort. bibl.

Nicholls, Bob: Australian Maritime Defence, 1870-1920. Balmain 1995. 323 s.
ill. kort. index. bibl.

Soward, Stuart E.: Hands to Flying Stations. A Recollective History of Canadian Naval Aviation, 1955-1969. Vol. II. Victoria 1995. 497 s. ill. index. bibl.

Taylor, J.W.R.: Fleet Air Arm. 2nd Ed. London 1959. 40 s. ill.

Taylor, J.W.R.: Fleet Air Arm. 3rd Ed. London 1963. 72 s. ill.

Winge, Mogens: Hospitalsskibet Jutlandia. Særtryk fra: Dansk medicinhistorisk årbog 1996. u.st. 1996. s. 102-130. ill. kort. bibl.

KRIGSHISTORIE

Breyer, Siegfried: Dienst in der Kriegsmarine (bis 1939). Serie: Marine-Arsenal 38. Wölfersheim-Berstadt 1997. 48 s. ill.

Goulter, Christian J.M.: A Forgotten Offensive. Royal Air Force Coastal Command's Anti-Shipping Campaign 1940-1945. Cass Serie; Studies in Air Power 1. Portland 1995. 366 s. ill. kort. index. bibl.

Halford, Robert G.: The Unknown Navy. Canada's World War II Merchant Navy. St. Catharines 1995. 272 s. ill. index. bibl.

Den italienske Flaades Virksomhed ved Venedigs Forsvar under det italienske Tilbagetog (Oktober 1917). Kbh. 1918. 30 s.

Lyon, David: The Sailing Navy List - Alterations & Amendments (to 16.3.1994). u.st. 1994. 8 s.

Miller, Duncan E. & Sharon Hobson: The Persian Excursion. The Canadian Navy in the Gulf War. Clemensport 1995. 239 s. ill. kort. index.

Undervannskrigføring. Uddrag af: Nordisk Forsvar nr. 7/1990. Norge 1990. 20 s. ill.

KYSTFORSVAR

Amirkhanov, L.I.: Morskaya Krepost Imperatora Petra Velikogo/ Peter den Store Marinefæstningen (Reval). St. Peters-

borg 1995. 80 s. ill. index. bibl.

Fjeld, Odd T.: Austrått Fort. 28 cm trippel kanontårn på Austrått Fort. Ørland 1993. 16 s. ill.

Gangut nr. 8. Admiralitetsværftet m.m. St. Petersborg 1995. 144 s. ill. bibl.

Holzhauser, E.: Kiel und Wilhelmshaven. Serie: Meereskunde. Berlin 1909. 40 s. ill.

Jakobsen, Einar: Festningen ved Havet. Hundvåg 1997. 144 s. ill. kort. index. bibl.

Person, Bengt-Arne: Varberg Slott och Fästning. Malmø 1971. 28 s. ill. bibl.

Verwohlt, Ernst: Mosede Fort og Tunestillingen i Københavns Befæstning. Roskilde 1997. 31 s. ill. bibl.

PERSONALHISTORIE

Geill, Torben: Om Carl Ploug. Kbh. 1987. 34 s. ill. bibl.

Guérin, Léon: Les Navigateurs Français. Histoire des Navigations, Découvertes et Colonisations Françaises. Paris 1847. 554 s. ill.

Hansen, Ole Steen: Tordenskjold. Holte 1995. 27 s. ill.

Sivertsen, Svein C. (red.): Viseadmiral Thore Horve fra Stavanger - Glimt fra et eventyrlig liv i krig og fred. Serie: Norsk Tidsskrift for Sjøvesens Skriftserie nr. 3. Hundvåg 1997. 192 s. ill. index. bibl.

Søværnets Havarikommission. Personaleoversigt okt. 97. Kbh. 1997. 5 s.

POLITIK m.v.

Cormack, William S.: Revolution and Political Conflict in the French Navy, 1789-1794. New York 1994. 343 s. ill. kort. index. bibl.

Goldman, Frank G.: The International Ramifications of the United States Counter-Proliferation Strategy. Problems and Prospects, Serie: The Newport Papers 11. Newport 1997. 77 s.

Facts & Figures. The Danish Armed Forces, August 1997. Vedbæk 1997. 37 s. ill.

Rapport fra Udvalget vedrørende Forsvarets materiel. Hovedbind + Sammenfatning og anbefaling. 2 bd. Vedbæk 1997. 300+36 s. ill.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Afonin, N.N. & L.A. Kuznetsov: Linejni Korabl "Andrej Pervozvannij"/ Slagskibet "Andrey Pervozvanny". Serie: Biblioteka Gangut 8. St. Petersburg 1996. 40 s. ill. bibl.

Andriyenko, V.G.: Suda Admirala Popova/ Admiral Popovs runde fartøjer. Serie: Biblioteka Gangut 4. St. Petersburg 1994. 40 s. ill. bibl.

Antonov, A.M.: Korabli, Kotoryye vremya obognalo/ The ships left behind the time. Serie: Vypusk 3. St. Petersburg 1995. 48 s. ill. bibl.

Apalkov, Yu.V.: Royevyye Korabli Russoko Flota 8.1914- 10.1917/ Den russiske Flådes Orlogsskibe 8.1914-10.1917. St. Petersburg 1996. 223 s. ill.

Balakin, S.A.: "Gremjascij" i drugie Zsakdrennye minonoscj proekta 7/ "Gremyashey" and her sisters (Soviet destroyers of "Project 7"). Serie: Morskaya Kolleksiya 2/1996. Moskva 1996. 32 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Deutsche Torpedoboote 1925-1945 (I). Serie: Marine-Arsenal 39. Wölfersheim-Berstadt 1997. 39 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Die Kaiserliche Marine und ihre grosse Kreuzer. Serie: Marine-Arsenal. Sonderheft 15. Wölfersheim- Berstadt 1997. 48 s. ill. bibl.

Dommett, W.E.: Submarine Vessels including Mines, Torpedoes, Guns, Steering, Propelling & Navigating Apparatus and with notes on Submarine offensive and defensive Tactics, & Exploits in the present War. London 1915. 106 s. ill.

Gribovskiy, V.Yu.: Eskadrennij Bronenosec "Borodino"/ Panserskibet "Borodino". Serie: Biblioteka Gangut 6. St. Petersburg 1995. 40 s. ill. bibl.

Illustrierte Deutscher Flotten-Kalender für 1903. Minden 1903. 224 s. ill. kort.

Koltovskoy, A.Ye.: Razvitiye tipa lineynogo korabley nashego flota/ Udviklingen af en af vor flådes slagskibstyper(Klasse Sevastopol). St. Petersburg 1996. 80 s. ill.

Marine - Gestern, Heute Nr. 2/1987. Wien 1987. s. 41-80. ill.

Melnikov, R.M.: Krejser "Bogatir"/ Krydseren "Bogatyr". Serie: Biblioteka Gangut 7. St. Petersburg 1995. 32 s. ill.

Melnikov, R.M.: Krejser I Ranga "Dmitrij Donskoj"/ I. rangs krydseren "Dmitriyy Donskoy". Serie: Biblioteka Gangut 5. St. Petersburg 1995. 32 s. ill.

Melnikov, R.M.: Linejnie korabli tipa "Imperatritsa Mariya"/ Slagskibet af typen "Imperatritsa Mariya". Serie: Biblioteka Gangut 2. u.st. 1993. 32 s. ill. bibl.

Morin, A.B.: Eskadrennie minonosci tipa "Grevnyy"/ Jagere af typen "Grevnyy". Serie: Biblioteka Gangut 3. u.st. 1994. 32 s. ill. bibl.

Platonov, A.V.: Sovetskiye Boyevyye Korabli 1941-1945. III: Povodnyyi Lodki/ Sovjetiske Orlogsskibe 1941-1945. III: Undervandsbåde. St. Petersburg 1996. 168 s. ill.

Suliga, S.: Linkor "Dzulio Cezare ("Novorossiysk")/ "Giulio Cesare" ("Novorossiysk") battleship. Serie: Morskaya Kolleksiya 4/1996. Moskva 1996. 32 s. ill. bibl.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Amirkhanov, L.I.: Morskiye Pushki na Zheleznoy Doroge/ Marine-jernbaneartilleri. St. Petersburg 1994. 63 s. ill. bibl.

Cutshaw, Charles Q. & Terry J. Gander: Infantry assault rifles worldwide. Serie: Jane's IDR Quarterly Report 3/97. Coulsdon 1997. 20 s. ill.

Engelske Panserskibe. Kbh. 1899. 144 s.

Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande 1897. Kbh. 1897. 50 s. ill. index.

Gymnastikreglement for Hæren og Flaaden. Første Del. Den almindelige Gymnastik. Kbh. 1911. 268 s. ill.

Gymnastikreglement for Hæren og Flaaden. Første Del. Den almindelige Gymnastik. Kbh. 1917. 268 s. ill.

Gymnastikreglement for Hæren og Flaaden. Anden Del. Feltgymnastik. Idrætsgymnastik. Svømning. Våbenøvelser. Kbh. 1912. 305 s. ill.

Ostintsev, V.V.: Artilleriyskoye vooruzheniye sovremennykh rossiyskikh korabley/ Moderne russiske orlogsskibes artilleribevæbning. St. Petersburg 1994. 38 s. ill. bibl.

Panser og Bestykning i tyske Panserskibe. Kbh. 1899. 24 s.

Vasilyev, Ye.M. m.fl.: Morskaya artilleriya otechestvennogo Voenno-Morskogo flota, Spravocnik/ Fædrelandets flådes marineartilleri, håndbog. St. Petersburg 1995. 104 s. ill.

GRØNLAND & SØREJSER

Bernstorff, Graf: An Bord des Panzerkreuzers "Yorck" rund um die Erde. Stuttgart u.år. 359 s. ill.

Ventegodt, Ole: Den sidste Brik. Mylius-Erichsens Danmark-ekspedition til Nordøstgrønland 1906-1908. Kbh. 1997. 428 s. ill. kort. index. bibl.

Wismann, Tom: "I Løvens Hule". Med hjemmeværnskutteren HVIDSTEN til Kaliningrad 4-10 juni 1997. Valby 1997. 18 s. ill.

PERIODIKA

Aktuellt 1997 Marinmuseum. Karlskrona 1997. 200 s. ill. bibl.

Olieobservationsrapport. 2. halvår 1 JUL 96-31 DEC 96 &
1. halvår 1 JAN 97-30 JUN 97. Århus 1997. forsk.pag. kort.

Søredningstjenesten. 1. halvårsrapport 1 JAN 97-30 JUN 97.
Århus 1997. forsk.pag. kort.

RETTELSE TfS nr. 3/JUNI 1997

I Tidsskrift for Søvæsen nr. 3/JUNI 1997 i artiklen

"Om søværet 1940-1949"

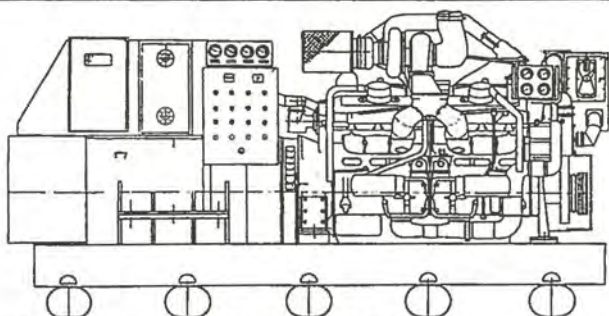
er der opstået en beklagelig fejl på side 147 i oversigten
over minestrygere, som skal rettes til:

31 minestrygere	4 SØLØVEN-kl., 15 MR-kl., 9 MS-kl. & 3 ML-kl.
-----------------	--

(Red.)

SR Motorteknik ApS

SR



Generatoranlæg fra 10 kVA til 2000 kVA.

- Leveres til den Maritime sektor og stationære opgaver.
- Specialbyggede anlæg, konstrueret efter opgave og kundekrav.
- Rådgivning, installation, service og reservedele.

Administration og Salg: Søgårdsvej 2, 3080 Tikøb.

Tlf. 49758068, 49758629, Fax 49758633.

Produktion: Industrivej 23, 4683 Rønnede. Tlf. 56711508.

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

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

Tidsskrift for Søværnen



Nr. 6 / DEC 1997
168. ÅRGANG



DET KGL. GARNISONSBIBLIOTEK
Tidsskriftsafdelingen
KASTELLET 46
2100 KØBENHAVN Ø

Det Kongelige Garnisonsbibliotek



100000465461



TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Korvetten OLFERT FISCHER
Flådestation Korsør
Sylowsvej
4220 Korsør
Telefon 58 30 85 24 eller 21 21 84 84
E-mail: ncw@vip.cybercity.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
E-mail: sls@post9.tele.dk

ISSN 0040-7186

ANNONCEEKSPEDITION

Orlogskaptajn Per Starklint
Forsvarskommandoen, MLB3
Postboks 202
2950 Vedbæk
Telefon 42 89 22 55 - 3433
E-mail: P-J-STAR@post6.tele.dk

TRYKKERI:

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

Forsidebillede: Foreløbig projektskitse af et evt. kommende kommando- og støtteskib.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til Tfs Nr. 1/FEB 1998 bedes indsendt til redaktøren inden 01 MAR 98.



Your reliable partner...



In Space



In the Air



On the Ground



At Sea



Under Water

...for system solutions within:

Command and Control
Data Communication
Electronic Warfare
Remote Sensing

Ballistic Instrumentation
Radars and Displays
Multi-function Consoles
System Integration



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



INDHOLD

LEDER: UDDANNELSE FOR LIVET - TIL SØS	307
SKIBSVÆRFETERNE OG SØVÆRNETS BEHOV FOR NYE SKIBE.....	308
Forbundsformand for Dansk Metalarbejderforbund Max Bæhring	
SØVÆRNETS VÆRNEPLIGTIGE.....	312
Kontreadmiral K. Winther	
EN UNG OFFICERS TANKER OMKRING UDDANNELSE, JOB OG FREMTID.....	321
Premierløjtnant Michael Winther-Jensen	
DEN UNGE SØOFFICERS ARBEJDSVILKÅR.....	334
Kommandør N.C. Borck og kommandørkaptajn N. Friis	
NAVAL COMMAND COLLEGE 1997.....	339
Kommandørkaptajn Tim Sloth Jørgensen	
OPERATIONEL OCEANOGRAPHI.....	351
Tjenestechef, Lic. Scient. Erik Buch, Farvandsvæsenet	
MEDDELELSE FRA FORMANDEN.....	362
MEDDELELSE FRA REDAKTØREN.....	363
NEKROLOG.....	364
BOGANMELDELSE.....	365
MARINENS BIBLIOTEK.....	367

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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



UDDANNELSE FOR LIVET - TIL SØS

Forsvarets Værnepligt og Rekruttering gennemfører for tiden en massiv officershvervekampagne på busser og plakatsøjler i Hovedstaden, der med sit valg af symbolik kan gøre det vanskeligt for en søofficer at bære uniform på sin vej gennem byen, uden at blive opfattet som en latent bærer af rabies. Kløgt, hurtighed og snilde fremhæves her som de egenskaber, der bør præge de unge mænd og kvinder, der vælger en uddannelse som officer i forsvaret.

I dette nummer af Tidsskriftet (s. 321) kan læseren imidlertid læse om et uddannelsesforløb på Søværnets Officersskole, hvor tålmodighed (som hos skildpadden!) har spillet en langt større rolle end de ovenfor nævnte egenskaber. En ung premierløjtnant kan her berette om, hvordan han skulle igennem et uddannelsesforløb på 7½ (syv og et halvt) år, før han fik lejlighed til at prøve kræfter med søofficersgerningen som artilleriofficer i en korvet. Efter et års gavntjeneste fandt han ud af, at livet som søofficer alligevel ikke var noget for ham og valgte i stedet et civilt edb-job. Historien er sørgelig, men sand, og understreger ligesom artiklen vedr. den unge søofficers arbejdsvilkår (s. 334) et udtalt behov for en grundlæggende revision af vores uddannelsesstruktur. Det er i den forbindelse værd at huske på, at strukturen jo hedder P-83 fordi filosofien bag den blev udtænkt i 1983 - altså for 15 år siden, hvor mange ting så anderledes ud end de gør i dag.

Tiden er kommet, hvor Officersgrunduddannelsen sammen med Videreuddannelsestrin I må tilpasses tiden og søværnets faktiske behov - gerne under anvendelse af kløgt, hurtighed og snilde.

Som opfølgning på lederen i sidste nummer har Tidsskrift for Søværnen modtaget nedenstående indlæg fra Forbundsformand i Dansk Metalarbejderforbund, Max Bæhring.

SKIBSVÆRFTERNE OG SØVÆRNETS BEHOV FOR NYE SKIBE.

Af

*Forbundsformand Max Bæhring
Dansk Metalarbejderforbund.*

Den danske skibsværftssektor har indskrænket en del gennem de sidste snes år på grund af den internationale udvikling, hvor vi har set først Japan, så Sydkorea og nu Kina træder ind på scenen som store aktører på det internationale skibsbygningsmarked. På samme tid har vi set nogle af de gamle store skibsbygningsnationer totalt forsvinde ud af billedet. Her kan f. eks. nævnes Sverige, der først i 70'erne var blandt verdens største skibsbygningsnationer.

Nybygningen af skibe i Danmark beskæftigede i 1975 knap 17.000 ansatte, mens tallet for 1996 var nede på 6.500 ansatte. Efter lukninger og indskrænkninger i 1997 kan beskæftigelsen her i begyndelsen af 1998 vurderes til at være på omkring 5000 ansatte direkte på værfterne. Den negative beskæftigelsesudvikling har især været mærkbar inden for de seneste 3 - 4 år, hvor beskæftigelsen er blevet næsten halveret.

Denne udvikling i beskæftigelsen inden for værftsindustrien er ikke speciel for Danmark, idet hele den vesteuropæiske værftsindustri har været igennem samme udvikling, hvor der i midten af 70'erne var beskæftiget over 210.000 personer med at bygge skibe i Vesteuropa er tallet idag faldet til ca. 60.000.

Det har været af stor betydning for de asiatiske lande, først Japan, så Sydkorea og nu Kina, at udvide aktiviteten inden for skibsbygningen. Denne sektor regnes for at have stor betydning for den industrielle udvikling i et land, idet skibsbygning skaber et industrielt miljø af mindre virksomheder, der leverer komponenter til værfterne. Disse virksomheder har dermed kunnet danne grundlag for den industrielle udvikling.

De asiatiske lande prioriterede udviklingen af skibsværftssektoren så højt, at man var villig til at yde store subsidier til værfterne for at tilkæmpe sig markedsandele på verdensmarkedet. Da skibsværfterne i både Japan og Sydkorea er medlemmer af store virksomhedskonglomerater, er det svært at gennemskue økonomien i nybygningsaktiviten i de pågældende lande. Men det står klart, at de sydkoreanske værfter ikke kan fremvise ret mange år med positiv drift, idet de har gået efter volumen i stedet for indtjening, og japanerne har fulgt dem prismæssigt.

Den benhårde konkurrence med unfair midler medførte, at man var nød til at følge trop i Europa, såfremt man ville bevare værfterne. For at regulere subsidieudviklingen i EF blev man i 80'erne enige om at fastsætte et maksimalt loft over den støtte, der måtte ydes til værfterne.

Forhandlingerne i OECD-regi om et total internationalt forbud mod statsstøtte til skibsværftsindustrien startede i 1989 og blev underskrevet i midten af 90'erne, hvorefter aftalen skulle ratificeres i EU, Norge, USA, Japan og Sydkorea. Det er endnu ikke lykkedes at få den amerikanske kongres til at ratificere aftalen, idet de værfter, der krævede aftalen i 1989, nu er modstandere af aftalen.

I mangel af ratificeringen har Europa-Kommissionen fremlagt forslag til nye støtteordninger for skibsværftsindustrien. Forslaget diskuteres for nærværende i Ministerrådet, ØSU og Europa Parlamentet. Hovedtrækket ved Kommissionens forslag er, at den direkte driftsstøtte, som vi kender den idag, skal fjernes i løbet af en meget kort årrække og erstattes af andre mindre gennemskuelige støtteformer. Gennemførelsen af forslagene er dog afhængig af, om OECD-aftalen ratificeres af USA og dermed træder i kraft.

Usikkerheden omkring OECD-aftalens ikrafttræden, nye støtteordninger og nu krisen i Asien gør ikke situationen lettere for de danske værfters overlevelsesmuligheder. Selv om værfterne er booket op indtil udgangen 1999, skal flere af dem helst have nye ordrer inden sommerferien.

Indskrænkningen af den danske værftsindustri ramte også Søværnet, idet Orlogsværftet blev lukket. Ja, således at Søværnet ikke længere råder over egne værftsfaciliteter, men lader opgaverne udføre på de danske værfter efter tilbud. Såfremt udviklingen inden for branchen fortsætter, vil man snart ende i en situation, hvor der ikke kan afholdes licitation mellem danske værfter, da antallet vil være begrænset.

I forbindelse med det nuværende forsvarsforligs udløb i 1999 og de kommende forhandlinger om et nyt, blev der nedsat et udvalg, der ud fra forsvarets nuværende materielsituation skulle foretage en vurdering af levetiden for forsvarets materielssystemer og hovedmaterielgenstande. Der skulle også foretages en vurdering af den forventede teknologiske og økonomiske udvikling på materielområdet og denne udviklings betydning for forsvarets materielanskaffelser over en længere horisont.

Ud fra en skibsværftspolitisk synsvinkel er det især af interesse at studere Søværnets behov for nye skibe efter årtusindskiftet for at kunne danne sig et indtryk af værfternes muligheder for at få militært arbejde. Der er tale om et nybygningsprogram på ca. 6 mia. kr., hvilket er lidt mindre end årsproduktionen på de danske værfter.

Hvis man skal følge udvalgets konklusioner vedrørende udfasning af gammelt materiel og indfasning af nyt, kan det være højst usikkert, om der er danske værfter til at påtage sig ordrene. Politikerne bør vel allerede nu beslutte at rykke tidsplanen frem, hvis de danske værfter skal have fornøjelse af Søværnet materielanskaffelser.

I henhold til udvalget bør de 5 nuværende undervandsbåde udfases i perioden 2001 - 2006, så det er vel ikke for tidligt at få beslutningerne taget, således at de danske værfter kan gøre sig klar til at deltage i bygningen af de nye undervandsbåde.

Udfasningen af de lidt større enheder bør ifølge udvalget påbegyndes 2003 og afsluttes i 2010. Der er tale om korvetterne, torpedomissilbådene og minelæggerne. Hertil kommer et antal mindre inspektionskuttere og orlogskuttere. De store enheder er påtænkt erstattet af en standardplatform, der kan fungere som kommando-, støtte- eller patruljeenhed.

Efter Dansk Metalarbejderforbunds vurdering bør politikerne vælge at rykke byggeprogrammet frem. Dette tiltag skal ses i relation til, at det vil være særdeles positivt for de danske værfters fremtid, at der fra år 2000 og frem vil være en produktion til Søværnet, således at der skabes en basisproduktion på værfterne.

Som situationen ser ud for værfterne idag, kan det godt blive problematisk at få fyldt ordrerbøgerne op med nybygninger til levering i år 2000 og derefter, hvilket bl.a. skyldes den uafklarede situation omkring OECD-aftalen og det finansielle kaos i Asien, hvilket påvirker væksten i området og behovet for søtransport.

Hvis de danske værfter kunne få lov til at gå i gang med ordrer fra det danske søværn nu, ville det være et kærkomment supplement til de ordrer, der kan tilkæmpes på det civile marked. Et positivt tiltag fra politikernes side vil efter vores vurdering f. eks. kunne få ganske afgørende indflydelse på overlevelsesmulighederne for Danyard i Frederikshavn, der som bekendt kæmper med ryggen mod muren og imod tiden. Men betydningen for de andre værfter vil også være særdeles positiv.

Såfremt den danske værftskapacitet reduceres yderligere på grund af den hårde internationale konkurrence, vil man let kunne komme i den situation, at store dele af Søværnets anskaffelsesprogram skal bygges ved udenlandske flådeværfter. De fleste europæiske lande har bevaret deres flådeværfter, mens vi i Danmark nedlagde vores, selv Sverige har sørget for at have et flådeværft tilbage.

Hvis værfterne klarer sig igennem til år 2001, hvor Søværnet skal i gang med de nye materielanskaffelser, kan Søværnets behov for nyt materiel komme til at belægge en for stor del af de danske værfters kapacitet, hvilket vil være u hensigtsmæssigt ud fra en langsigtet interesse.

Jeg vil derfor konkludere, at det vil være til gavn for alle parter, hvis man besluttede at starte udskiftningen af Søværnets materiel nu, således at aktiviteten blev fremrykket og udjævnet over en længere periode. Det vil hjælpe skibsværftssektoren i en trængt og uafklaret situation og spare samfundet for senere at skulleordre flådeskibe ved udenlandske værfter.

Der må også være et sikkerhedspolitisk aspekt i, at man kan bevare en vis værftskapacitet i Danmark, der besidder en know-how til at kunne vedligeholde og reparere flådens skibe, samt forsyne denne med nye skibe. Der kan ikke herske tvivl om, at yderligere lukning af værftskapacitet i Danmark vil svække søværnets overordnede beredskab.

Derfor vil jeg appellere til politikerne om at få det af udvalget foreslåede fornyelsesprogram for Søværnets enheder sat i gang nu, således at det kan blive til gavn for dansk værftsindustri og de hertil relaterede industrier.

Som en foreløbig afslutning på artikkelserien vedr. værnepligt i søværnet har TJS bedt chefen for Søværnets operative Kommando om at runde emnet af

SØVÆRNETS VÆRNEPLIGTIGE

Hvorfor? - Hvordan? - og hvilken kurs skal vi sætte?

Af

kontreadmiral K. Winther

INDLEDNING

Tidsskrift for Søværnen har over det sidste år bragt en række artikler om værnepligt og søværnet - kommandørkaptajn Bent Fabricius har fra sin post i Forsvarskommandoens Personelstab først sikret denne løbende debat et solidt udgangspunkt ved at beskrive og kommentere det lovmæssige og det kundgørelses- og på anden vis regelbundne grundlag og yderligere tilføjet den meget vigtige politiske dimension især for så vidt angår, hvad værnepligtige kan og bør pålægges af tjeneste. Men han har også videregivet egne positive erfaringer med brug af værnepligtige i skibsbesætningerne og sin opfattelse af vigtigheden og værdien såvel for søværnet som for samfundet af et fortsat klart værnepligtselement i søværnet. Cheferne for 2., 3., og 1. Eskadre har efterfølgende hver for sig bidraget med erfaringer og synspunkter omkring de værnepligtiges mulige rolle og i visse forhold de begrænsninger, der følger af den relativt korte første samlede uddannelses tids rammer. De har også fremlagt ideer og mere konkrete forslag om ændring og fornyelse - i en udvikling, der kan give både de værnepligtige og søværnet et øget udbytte.

Tidsskriftet har naturligt ønsket også en tilkendegivelse om dette fra Søværnets operative Kommando. Naturligt i lyset af, at Søværnets operative Kommando på samme tid er søværnets størstebruger af værnepligtige både i freds- og mobiliseringshenseende og er den myndighed, der har det overordnede ansvar for værnepligtsuddannelsen i land på skoler og til søs i skibene, og så

endeligt også har ansvaret for de tjenesteforhold søværnet giver sine værnepligtige.

Jeg har givet mit indlæg undertitlen "*Hvorfor? - Hvordan? - og hvilken kurs skal vi sætte?*" fordi det er nødvendigt at have en holdning til hvert af disse tre spørgsmål, hvis der skal arbejdes kvalificeret videre med en udvikling af værnepligten i søværnet.

HVORFOR?

Hvorfor værnepligtige i søværnet? - Ja i al enkelhed fordi vi har brug for dem hvis landet skal kunne forsvares.

Mere præcist har vi brug for en mobiliseringspulje af personel af alle kategorier for at kunne krigsbemande søværnets kampenheder og for at bringe den landbaserede del under marinedistrikterne og flådestationerne til at kunne fungere under krise- og krigsforhold.

Krigs- eller om man vil "forøget" - bemanding af søværnet kræver umiddelbart en fordobling af den militære personelstyrke i forhold til fredstidsudrustningen, og det gælder lige for de tre kategorier - officerer, sergenter og menige. Derudover skal der være en robust reserve til personelerstatning i enhederne. Den nødvendige mobiliseringspulje er til stede, og den udgøres i øjeblikket af ca. 40% tidligere fast personel - officerer, sergenter og konstabler - og ca. 60% uddannet som værnepligtige - med en ret stor gruppe officerer, en mindre gruppe af sergenter og en stor gruppe af menige. I mobiliserings sammenhæng er alle hjemsendte så i øvrigt "værnepligtige" - altså forpligtet til at møde, når der bliver kaldt i hvert fald til det fyldte halvtredsindstyvende år.

Mobiliseringsudstikning af skibsbesætninger er overordentligt kompliceret, fordi det til moderne teknisk avancerede enheder ikke er muligt blot at uddanne hele værnepligtige besætninger med alle grader og funktioner samlet og så efter samlet hjemsendelse have dem klar på hylden til samlet mobilisering. For at sikre ret viden, færdigheder og kvalitet må disse besætninger i stedet sættes sammen af tjenstgørende fast personel, af reservepersonel med rådighedskontrakter og dermed med løbende opdateret kunnen, af hjemsendt tidligere fast personel og af hjemsendt værnepligtigt personel. Den samlede kvalitet søges opretholdt ved regelmæssige mønstringer med prioritet til de mere komplekse enheder. Mobiliseringssektionen i Søværnets operative Kommando, holder styr på dette gigantiske puslespil, så der til enhver tid kan foreligge en realistisk gennemførlig plan for forøget bemanding af alle søværnets enheder, og at der til denne plan tillige er den nødvendige reservepulje til supplerende, når den først udstukne viser sig ikke at være til rådighed, hvad enten det måtte skyldes syg-

dom, at den pågældende sejler med et handelsskib på den anden side af kloden eller ikke kan frigøres fra anden samfundsvigtig funktion.

Puljen af hjemsendt tidligere fast personel kan ikke udfylde hele mobiliseringsbehovet. Selv efter en længere årrække, hvor udrustningsprocenten var op mod 75% af enhederne og hvor op mod 75% i besætningerne var fast personel, har gennemstrømningen af fast personel altså ikke fyldt mobiliseringskassen op. Siden 1989 er udrustningsniveauet i en række skibsklasser ydermere reduceret, og tilpasning af stampersoneltallene har betydet, at der i nogle år var meget lille tilgang af nyt fast personel. Dette har altså på samme tid øget behovet for mobiliseringsbesætninger, og nedsat tilgangen af tidligere fast personel til mobiliseringspuljen. Som et resultat af dette pågår i øjeblikket en øget uddannelse af værnepligtige til en række specialisfunktioner netop med henblik på at friske søværnets mobiliseringspotentiel i specialer, hvor der mangler et antal tidligere stampersonel.

Behovet for mobiliseringspersonel er entydigt den dimensionerende faktor for antal og uddannelsesretninger for værnepligtige til søværnet.

Men indenfor denne ramme har vores værnepligtige på nogle andre områder meget stor betydning for søværnets virke.

De værnepligtige er for søværnet som for forsvaret i øvrigt den synlige og hele tiden fornyede forbindelse mellem borgerne og forsvaret. De er dermed et vigtigt element i forsvarets stilling som en del af samfundet og ikke som en organisation uden for samfundet, og de er tillige en del af den demokratiske kontrol med de væbnede styrker. Jeg ved godt, at det kan være svært for den enkelte værnepligtige som ny i skibet og langt nede på rangstigen umiddelbart at se sig selv som denne demokratiske kontrol, men det virker nu alligevel. I kraft af både de uformelle lokale samarbejdsrelationer og de mere formelle kanaler via talsmænd, talsmands- og samarbejdsudvalg og på toppen de værnepligtiges forretningsudvalg og adgangen til de øverste militære og politiske niveauer og medierne og brug af forretningsudvalgenes egen avis så er der faktisk en velvirkende kommunikation og dialog og om fornødent mulighed for at påkalde både ledelse og kontrol. Det hele et system, der sikrer, at forsvaret selv kan lede sin virksomhed, så den er i overensstemmelse med resten af samfundet, også selv om vilkårene kan afvige fra den civile hverdags vilkår.

Som det er nævnt i eskadrechefernes indlæg, er de unge, der aftjener deres værnepligt i søværnet, i høj grad "volontører" og denne grundlæggende positive indstilling finder udtryk i, at en meget stor andel vælger at blive i søværnet for en kortere eller længere periode efter afslutning af værnepligtstiden. I 1997 blev lidt over 600 unge indkaldt til almindelig værnepligt i søværnet. Af disse valgte 263 at fortsætte som marinekonstabler og 8 tilsluttede sig årets aspiranthold til officersuddannelse. Tæt ved hver anden værnepligtig vælger altså en kontrakt,

det være sig for nogle få måneder for eksempel til starttidspunktet for en civil uddannelse, eller for at blive i søværnet i en årrække. De 263 udgør så meget som to tredjedele af det totale tal på 391 konstabelkontrakter i 1997. Betydningen af dette er indlysende, og rekruttering via værnepligt har klare fordele for såvel den enkelte som for søværnet - begge har haft tid til at se hinanden an, og begge har en god basis for at vurdere det ønskværdige i et videre samarbejde. En tilsvarende rekruttering "fra gaden" vil dels rumme større usikkerhed for parterne - dels kræve en endnu større rekrutterings- og annonceringsindsats end den, der allerede er nødvendig for at opfylde hele rekrutteringsbehovet. Set fra Søværnets operative Kommando har denne situation så yderligere den værdi, at den taler et klart sprog om, at tjenestestederne meget aktivt tager sig af deres værnepligtige og sikrer en indholdsfyldt, effektiv og attraktiv tjenestetid.

HVORDAN?

I 1998 er der planlagt indkaldelse af 673 værnepligtige til søværnet. Derudover indkaldes der ca. 170 elever med ca. 115 til konstabeluddannelsen, ca. 12 til Frømandskorpset og 40 - 45 til kadetaspirantuddannelsen.

De 673 "almindelige" værnepligtige vil omfatte:

- 469 til sejlene tjeneste heraf 40 løjtnanter af reserven, navigatør og maskinmestre og de resterende 429 menige,
- 204 til landtjeneste heraf 6 løjtnanter og 20 sergenter af reserven til bevogtnings- og nærforsvarsuddannelsen, 156 menige til bevogtnings- og nærforsvarsuddannelsen og 22 menige til krigssanitetsuddannelsen.

Tjenestetiden vil være 17 måneder for kommende officerer og sergenter, 9 måneder for menige til sejlene tjeneste, 5 måneder for menige til bevogtnings- og nærforsvarsenhederne og 4 måneder for menige til krigssanitetsstjenesten.

Modsat det sejlene personel uddannes de værnepligtige til landtjeneste som enheder - delinger - og de uddannes og hjemsendes samlet. Dette er en velfungerende ordning, hvor de menige uddannes en måned ved Søværnets grundskole og derefter med deres løjtnanter og sergenter som instruktører færdiguddannes i 4 måneders perioder ved de to flådestationer i Korsør og Frederikshavn.

Som nævnt ovenfor kan samme enkle procedure ikke bruges for uddannelsen af skibsbesætninger til vore moderne og teknisk avancerede enheder, hvor

såvel uddannelses- som erfaringskrav for en række funktioner kun kan opfyldes med fast personel.

Men der er variationsmuligheder i den valgte balance mellem fast og værnepligtigt personel i krigsskibe og eksempelvis vore nabomarinere i Norge og Sverige har en væsentlig større andel af værnepligtige i besætningerne.

Der er derfor grund til at kommentere "den danske model".

Siden begyndelsen af 1970'erne har søværnets bemanning i skibene været baseret på fast personel med et supplement af værnepligtige, som typisk talmæssigt har udgjort 10 – 20 % af den samlede besætning. Det har gjort det muligt for søværnet at opbygge og opretholde et jævnt og ganske højt professionelt niveau. Et niveau der er det samlede resultat af på den ene side, at stampersonellet har kunnet gives de nødvendige længerevarende operative og tekniske uddannelser, og at dette personel gennem flerårige tilkommanderingsperioder i de enkelte enheder opnår betydelig erfaring i deres funktion, og på den anden side at officerer og øvrige befalingsmænd kun har skullet bruge en mindre del af deres indsats på grundlæggende uddannelse af stadigt skiftende menige besætninger. Dermed har også officerer og sergenter i højere grad kunnet bruge tid på egen udvikling, og de samlede besætninger har været af en sådan standard, at de uden begrænsninger har kunnet indgå i komplekse og krævende operationer såvel nationalt som i international ramme. Kun ved at fastholde dette niveau vil dagens og fremtidens søværn kunne leve op til de krav, der eksempelvis er udtrykt i den nuværende forsvarsordning og i det lovmæssige grundlag.

Den danske model med dens balance mellem fast og værnepligtigt personel har nogle andre ressourcemæssigt vigtige konsekvenser for eksempel for dimensionering af specialskolerne, hvor et højere antal værnepligtige til specialistuddannelser umiddelbart ville fordrer en udvidet skolekapacitet, og som det andet den tid et skib kan være til rådighed for operativ opgaveløsning og ikke er begrænset af at en større del af besætningen endnu ikke er tilstrækkeligt uddannet. Såvel vore norske som vore svenske kolleger er eksempelvis i længere perioder i den situation, at enhederne ikke er indsatsklare, fordi de enten helt mangler den betydelige værnepligtige del af besætningen eller fordi den endnu ikke er uddannet til et niveau, der gør det forsvarligt at bruge den pågældende enhed til andet end ren uddannelsessejlsads. Med vort behov for patruljeindsats i danske farvande og kravene til reaktionsstyrke beredskab vil vi vanskeligt kunne leve med sådanne udsving i skibenes operative evne.

Når det er sagt, så er det i øvrigt min opfattelse, at de store norske og svenske skolesystemer er særdeles velfungerende, og at vi har glæde af, at kunne trække på deres erfaringer i den løbende udvikling af søværnets skoler og

uddannelser – også når det drejer sig om at optimere den uddannelse, der kan indpasses i et kort dansk værnepligtsforløb.

Men grundlæggende finder jeg det nødvendigt at fastholde vor nuværende balance mellem fast personel og værnepligtige i skibene. Skal det professionelle niveau holdes, og skal der samtidig sikres det nødvendige mobiliseringspotentiel, er der faktisk ikke megen bevægelsesfrihed.

Uden værnepligt kan vi ikke opretholde mobiliseringsevnen – og med væsentligt større andel af værnepligtige i skibsbesætningerne kan vi ikke opretholde det nødvendige uddannelses- og især erfaringsniveau, der er forudsætning for det samlede professionelle niveau.

Indenfor denne balance er der imidlertid både plads til og brug for udvikling. Chefen for 2. Eskadre argumenterede i sin artikel i TfS nr. 2/1997 for en omlægning af værnepligtsforløbet, således at den enkelte i stedet for at møde i skibene kun med den korte grundskoleuddannelse og derfor med behov for fortsat afgivelse til diverse kurser ved skoler i land, kunne gives en længere samlet grund- og specialskoleuddannelse i de første tre måneder i land, og derefter møde klar til ren skibsbaseret funktionsuddannelse i den resterende 6 måneders værnepligtstid. Fordelene ville være flere og give de enkelte værnepligtige et mere sammenhængende og overskueligt uddannelsesforløb, samtidigt med at skibene blev frigjort fra en uddannelsesadministrativ byrde og i stedet mere konsekvent kunne koncentrere sig om enheds- og operativ samvirkeuddannelse. Forudsætningen for at få en sådan ændring til at gå op ville være et samlet let forøget forbrug af værnepligtige i skibene. Kommandøren havde samtidig sendt dette forslag til Søværnets operative Kommando, som naturligvis kun kunne være enig. Da det lykkedes at få den ekstra tildeling af værnepligtige "årsværk" (en regneenhed for omkostningen ved én person i 12 måneder), der var forudsætningen for dette, blev det sat i værk. Efter en betydelig indsats fra alle involverede og her især skolerne er det lykkedes på et halvt år at få dette planlagt og klargjort, og den nye ordning træder i kraft fra indkaldelsesholdene i januar 1998. Der opnås hermed en meget væsentlig forbedring for alle parter. Og for en ekstraomkostning som det var muligt at finde midler til.

Vore værnepligtige reserveofficerer af navigations- og maskinmesterlinjen vil med det nuværende civile uddannelsesmønster ofte være i den situation, at deres sejlsende tjeneste i søværnets skibe, også bliver deres første mulighed for at fungere med deres faguddannelse som skibsofficerer. Samtidig med at de uddannes til en mobiliseringsfunktion, vil de altså få muligheden for at opbygge egen erfaring og rutine som selvstændig vagtchef på broen og som selvstændig vagthavende i kontrolrummet. Der synes dermed at gives god valuta for de ekstra

8 måneders værnepligtstid, der følger med uddannelsen til reserveofficer. Der er for nylig tillige indført mulighed for at give disse unge mennesker en "vikar" kontrakt på op til to års tjeneste udover værnepligtstiden, hvor de yderligere kan udvikle deres viden og færdigheder både som navigatører og maskinmestre og som ledere. Der er hermed skabt en attraktiv situation med fordele for såvel de unge reserveofficerer som for søværnet, der i en sådan kontraktform kan købe sig til en øget gavntjeneste og dermed få et større udbytte af både den civile og den militære kompetence, der er givet forud.

Chefen for 3. Eskadre redegjorde i sin artikel for, hvorfor det ikke er muligt at være del af en skibsbesætning uden at yde en andel gavntjeneste. Værnepligtige er ikke overtallige, og der er ikke særligt servicepersonel til at tage sig af rengøring og almindelig daglig vedligeholdelse. Uddannelsen er desuden andet end snæver funktionsuddannelse. De pågældende skal også helt generelt uddannes og rutineres som del af en skibsbesætning og som sømænd. Det kan kun gøres "on the job" og dermed er der ikke – og kan ikke være – nogen skarp grænse mellem uddannelse og gavntjeneste. Målestokken er om tjenesten medvirker til at de pågældende siden kan hjemsendes med en sådan viden og erfaring, at de med meget kort genoptræning kan indgå i en mobiliseret besætning – hvor jo alt er gavntjeneste og tillige gavntjeneste der umiddelbart skal kunne virke også under kampforhold, hvor meget "skal ligge i rygmarven". Det er derfor også glædeligt, at forsvarsministeren for nyligt ved landsmødet for værnepligtige i oktober 1997 slog fast, at:

"... Det er øjensynligt en misforståelse, der har bredt sig til Forretningsudvalget for Værnepligtige, at gavntjeneste skulle være forbudt. I sin tid da man lavede AGV-rapporten om de værnepligtige, lagde man op til, at man skulle undgå gavntjeneste. Men i det forsvarsforlig, der blev indgået, accepterede man ikke den del af AGV-rapporten. Man sagde, at det var fair, at man tilrettelagde tjenesten således, at man undgik gavntjeneste, men i nogle tilfælde kunne det både være rimeligt og fornuftigt, at man gjorde brug af gavntjeneste. Det er ikke et princip, at værnepligtige ikke kan bruges til gavntjeneste. Det er klart, at hovedformålet med at indkalde til værnepligtstjeneste er at uddanne folk til en funktion i mobiliseringsstyrken, men det udelukker ikke, at man i begrænset omfang kan gøre brug af gavntjeneste."

Det er min opfattelse, at søværnets tjenesteomgang for værnepligtige er i overensstemmelse med disse principper for formålet med tjenesten og omfanget af gavntjeneste.

HVILKEN KURS SKAL VI SÆTTE?

Den nuværende ordning for søværnets brug af værnepligtige er som nævnt netop for så vidt angår de sejlene menige blevet justeret. Det er også kun kort tid siden uddannelsesforløbet for værnepligtige til bevogtnings- og nærforvarsuddannelsen blev omlagt, således at en større del af forløbet fandt sted ved de to flådestationer. Der foretages altså løbende kursjusteringer efterhånden som øvrige vilkår ændres. Jeg har imidlertid også ovenfor argumenteret for en fastholdelse af den overordnede balance mellem fast personel og værnepligtigt personel i søværnet.

Er det så udtryk for, at større kursændringer ikke skal overvejes? Cheferne for 2. og 3. Eskadre har jo hver for sig fremført forhold, der kunne give anledning ændringer i retning af brug af værnepligtigt personel, hvis civile kompetence med fordel kunne kvalificere dem til med den fornødne ekstra militære uddannelse at løse et nyt opgavespektrum, og dermed give søværnet nye muligheder både i dagligdagen og i relation til mobiliseringspuljen. Og det er der naturligvis anledning til at se nærmere på. I hovedsagen har disse ideer imidlertid forbindelse til behovet for en mere generel vurdering af de muligheder og problemer, som den generelle tekniske og uddannelsesmæssige udvikling fører med sig.

I en stadig mere teknisk avanceret verden har søværnet som samfundet i øvrigt det problem, at ikke tilstrækkeligt mange unge interesserer sig for teknik på det praktisk tekniske og det mere dybereliggende tekniske niveau. Næsten alle vil gerne bruge teknik – men der er ikke tilstrækkeligt mange, der gerne vil beskæftiges med vedligeholdelse og reparation af teknisk materiel. Søværnet har derfor nu i en årrække haft svært ved at tiltrække et tilstrækkeligt antal ansøgere til de tekniske uddannelser både på manuelt og på ledelsesniveau, og i kraft af at samfundet i øvrigt har et tilsvarende problem, hvorfor de kvalificerede teknikere har særdeles gode erhvervsmuligheder, så har vi også svært ved at fastholde et tilstrækkeligt antal til fortsat tjeneste i søværnet.

Samtidigt er den tekniske udvikling således, at muligheden for reparation af defekt udstyr om bord i skibene stadig bliver mindre og i meget stor omfang begrænses til identifikation af hvilken komponent, der rummer en defekt, og til udskiftning af denne komponent med en ny.

Det egentlige tekniske indgreb begrænses i stigende omfang til søværnets specialværksteder eller til fabrikanten. Denne udvikling har stået på over en længere årrække, og vi synes nu at være nået dertil, at den må give anledning til en større revurdering af, hvorledes teknikerbemandingen bør være i fremtidens søværn. Hvis indsatsen ombord kun kan være fejlsøgning og komponentudskiftning, kunne det måske klares med en kortere uddannet servicetekniker frem for en tekniker uddannet til reparation af sådant udstyr. De få højt uddannede

teknikere kunne i så fald udnyttes med større effekt i centrale puljer ved faciliteter, hvor dybere tekniske indgreb var mulige.

Uddannelsen af den skibsbaserede servicetekniker kunne måske rummes indenfor den mulige specialistuddannelsesetid for en værnepligtig – eventuelt en værnepligtig med en civil uddannelsesbaggrund, der allerede indeholdt en indsigt i et tilsvarende teknisk område. Især ved anvendelse af et "team" system, hvor den værnepligtige var "to'er" på et hold, hvor "et'eren" var en konstabel med mere uddannelse og erfaring, kunne dette fungere, således som det allerede er tilfældet for en række operatørfunktioner.

Søværnets operative Kommando er ved at tage fat i denne problematik. Den er kompleks, og den vil kunne få indflydelse på sammensætning af både søværnets faste personelstyrke og af den værnepligtigsgruppe, der kan bruges til opbygning af mobiliseringstyrken.

Problematikken er imidlertid også udtryk for, at søværnets værnepligtige er flettet ind i den samlede struktur på en måde, der gør, at udviklingen på dette område må ses som en integreret del af søværnets øvrige udvikling. Det er også således, jeg ser kursen frem. Næste justering må følge af de nye muligheder, der er i den tekniske og især den informatiktekniske udvikling. Og det er vigtigt at notere, at denne udvikling har og vil få betydning for alle funktionsområder og ikke kun for de mere traditionelt tekniske specialer.

AFSLUTNING

Der vil fortsat være brug for en debat om brugen af værnepligtige i søværnet og for den uddannelse og tjeneste, der skal til for at opfylde værnepligtens formål at sikre den tilstrækkelig mobiliseringsstyrke.

Som de foregående artikler – og håber jeg denne artikel – har vist er det en debat, der ikke kan føres isoleret, men derimod en debat, der skal være en integreret del af den samlede debat om søværnets udvikling.

Et presserende emne i denne samlede debat er konsekvensen af den fortsatte tekniske udvikling for så vidt angår rekruttering, uddannelse og anvendelse af søværnets personel – både det faste personel og de unge, der som værnepligtige i en periode er en del af søværnet.

Tidsskriftet har tidligere bragt indlæg vedr. ændringerne i den civile officersuddannelse på baggrund af den såkaldte Funder-rapport. At lange og omfattende uddannelser ikke nødvendigvis er hensigtsmæssige viser nedenstående artikel. Forfatteren har netop fået tjenestefrihed uden løn og er påbegyndt nyt job i et edb-firma.

EN UNG OFFICERS TANKER OMKRING UDDANNELSE, JOB OG FREMTID.....

Af

premierløjtnant Michael Winther-Jensen

Mange ting går gennem hovedet på en nyudnævnt teknisk officer. Seks års uddannelse med utallige eksamener i vidt forskellige fag, strækkende sig fra søret over sundhedslære til dampmaskiner og kraftværker. Med ét primært mål for øje, nemlig at blive premierløjtnant i det danske og hvad der dertil hører af oplevelser og udfordringer, har denne elev på en af forsvarets skoler læst i mange timer af døgnet og ind imellem tilsidesat fritid, venner og familie. Hvad kan han tilbyde søværnet når han er færdig og ikke mindst hvad kan søværnet, i 90'erne, hvor konkurrencen fra erhvervslivet bliver skarpere, tilbyde ham ?

Som ung matematisk student startede jeg som kadetaspirant i august 1989. Med mod på livet og udvalgt blandt mange andre kandidater gik jeg et spændende og meget indholdsrigt uddannelsesforløb i møde. Dagligdagen var fyldt med nye indtryk allerede fra dag et, hvor vi alle mødte på Søværnets Grundskole, som dengang myldrede med liv. Værnepligtige, marineelever, FN-soldater og politifolk, der alle skulle igennem en eller anden form for grunduddannelse og som alle stiftede bekendtskab med en ny verden. Man blev uddannet i ting man efter disse mange år allerede har glemt alt om, men alligevel bliver stillet til regnskab for. Dengang ting og begreber som virkede fremmede og på én måde meget spændende, men som i dag er hverdag og slidte fraser og sætninger. Som kadetaspiranter blev vi tudet ørerne fulde med disciplin, loyalitet og lydighed da vi som kommende officerer skulle fremstå som et godt eksempel og som fremtidige ledere i det danske forsvar. Militær

præcision, korrekte tiltaleformer, rengøring og tøjreglement var ting som prægede vores dagligdag. Derudover var der mange af os som samtidig skulle lære at leve hjemmefra for første gang nogensinde. Uddannelsesforløbet på 6 år virkede på én måde skræmmende langt, men med udsigt til variation i forløbet med sejlads, praktik og teori virkede det overskueligt. Stavene på det udleverede skema over uddannelsen var delt op i farver og afsnit. Det så meget overskueligt ud og umiddelbart skulle man tro, at perioden i Auderød på 2 måneder var lige så lang som maskinmesteruddannelsen på Søværnets Officersskole. Intet kunne skræmme os. Vi var unge med mod på livet og modtog den ene sejr efter den anden i forbindelse med vores mange bestående prøver, tests og eksamener. Vi var jo kommende officerer...

Man kan undre sig over hvad drivkraften var. Vi var privilegeret sammenlignet med andre studerende. Vi skulle ikke leve på SU og eventuelt supplere vores lommepenge med job efter skole. Vi skulle ikke tænke på kollegieværelser eller dyre lejede værelser i det indre København, da vi alle havde mulighed for at bo i søværnets nyboderlejligheder. Vi var studerende med løn og endda en god løn. Det eneste vi skulle var at koncentrere os om studierne, møde til tiden hver morgen samt bestå eksamenerne. Nogle tog tingene for givet. Goderne blev sat over styr og dette resulterende i, at mange ikke bestod de stillede prøver, tests og eksamener og måtte derefter med bøjede hoveder afgå fra uddannelsen. For mit vedkommende betød det, at jeg gennem 6 års uddannelsesforløb måtte sige farvel til 10 venner/kollegaer ud af 16 håbefulde kadetaspiranter i Auderød. Disse krav til uddannelsen gjorde os endnu mere stolte af vores situation. Jeg vil ikke sige, at vi hoverede eller blev overlegne, men derimod blev vi meget selvsikre og pumpet med selvtillid. Vi stillede ingen spørgsmål til det generelle uddannelsesforløb, men prøvede som selvstændigt tænkende mennesker at forstå, påvirke og forbedre det vi ikke forstod.

I det efterfølgende vil jeg i store træk beskrive det uddannelsesforløb mine kollegaer og jeg har været igennem for at blive tekniske officerer i søværnet. Jeg vil beskrive min egen situation samt det karriere forløb jeg er blevet og bliver stillet i udsigt.

Efter 2 måneder i Auderød med uddannelse i grundlæggende sømilitære fag, var vi på skoleskibet Møen i 12 uger, som virkede som en kombineret praktisk og teoretisk uddannelsesplatform. Herefter kom 5 måneder på Søværnets Sergeant- og Reserveofficersskole i Frederikshavn, hvor vi blev undervist i fag som navigationslære, uddannelseslære, ledelse og tjenestekendskab. Her blev vi uddannet til mellemledere og med sergentvinkler på ærmerne blev vi i overværelse af vores stolte forældre udnævnt til værnepligtige sergenter i sommeren 1990. Herefter skulle vi i praktik. For teknikernes vedkommende

bestod denne praktikperiode af 4 ugers sejlads på Svanen og Thyra. I denne perioden skulle vi lære at sejle et sejlskib og bruge vores navigationsviden samt tilegne os den viden og de færdigheder indenfor det maritime, som en officer i søværnet skal bestride. Som teknikere, betragtede vi det som en betalt arbejdsferie og en behagelig oplevelse. Nå ja, vi fik jo kendskab til en masse sejlsportsmæssige begreber og lærte at færdes på et skib, men ellers kunne vi ikke identificere nogle af de ting med en maskinmestereksamen. Efter disse 4 uger startede vi i august 1990 på værkstedsskolen. Her startede vores egentlige funktionsuddannelse. Med 8 måneder på filebænken, ved svejsestanden og med loddekolben i hånden fik vi for første gang, udover de uforståelige filetimer i Auderød samt de sparsomme motorlæretimer i Frederikshavn, smag for det vi for mere end et år siden startede på. Da vi startede på officersskolen i foråret 1991, var vi kun 12 tilbage ud af 16. Dagene, ugerne og månederne gik med bl.a. fag omhandlende dampmaskiner og kulfyrede kraftværker, fag som vi ikke umiddelbart kunne relatere til jobbet som maskinofficer på et af søværnets skibe. Vi var jo i gang med at tage maskinmestereksamen og dette er et krav for at bestride jobbet som maskinofficer, så vi læste ufortrødent videre. Efter 2½ år sluttede funktionsuddannelsen. Nu var vi maskinmestre. Nu skulle vi rigtig ud og prøve kræfter med søværnet og maskinerne som vi kendte alt til i teorien. Praktikperioden varede 5 uger. For mit vedkommende foregik det i en LEAVEX periode på minilæggeren FYEN. Ud af de 5 uger sejlede vi kun én uge og resten af tiden gik med at tegne rør, lave hovedeftersyn og skrive maskinjournal. Ikke lige det man havde forestillet sig med sin praktikperiode. Andre i min klasse var mere heldige. De sejlede alle 5 uger og fik større indblik i tjenesten ombord som teknisk officer samt livet på søen. Efter endt praktikperiode skulle vi gennemgå officersgrunduddannelsen på 2 år. Fagene på skemaet var nu statskundskab, engelsk, uddannelseslære, ledelse og selvfølgelig en masse tekniske fag som matematik, fysik og elektronik. Sammenhængen i de tekniske fag kunne vi ikke umiddelbart se. Vi havde jo lige fået en lang teknisk uddannelse med både matematik, fysik og elektronik, så hvad skulle vi med mere. Lyset skulle nok blive tændt, tænkte vi. De resterende OGU fællesfag kunne vi godt se ræson i og kunne da godt se, at vi skulle have generel indsigt i samfundet, andre sprog samt det øvrige forsvar og dets opbygning. I midten af OGU'en skulle vi så i praktik i 5 uger som delingsfører i Auderød. Vi skulle bl.a. undervise i militær optræden, sømandskab, tjenestekendskab og FUT. For det første var det over 3 år siden vi var blevet sergenter og for det andet havde vi gladeligt erstattet vores viden om sømandskab og militær optræden med integraler, udenrigspolitik og engelske gloser. Vi skulle, og gjorde det også, starte fra bar bund. Undervise værnepligtige i noget, vi aftenen før selv havde læst og øvet os på. Praktikperioden blev en positiv oplevelse samt et dejligt afbræk i den teoretiske hverdag, men vi ville hellere have haft denne

perioden lige efter sergentskolen, som de operative kollegaer eller have haft sejlede praktisk tjeneste i stedet for.

Før end vi vidste af det kom de sidste eksamener, men inden skulle vi vælge tjenestested. Hvilken eskadre ville vi gøre tjeneste i fremover - om 2-4 år, og hvilket karriereforløb ville vi dermed have. Dette skulle vi gøre på baggrund af 5 ugers sejlede praktisk tjeneste som maskinkadet, 2 år tidligere, og lige inden 10 ugers ny sejlede praktikperiode. Vi kunne altså ikke vælge efter praktikperioden, så vi havde en bedre viden om søværnets tjenestesteder og enheder. Nej - sølle 5 uger i en LEAVEX periode på én enhed, samt fortællinger og historie fra lærer og kollegaer, skulle danne grundlag for mit liv og virke de næste 4 år. Resultatet af vores valg af tjenestested fik vi før vi skulle i praktik. Da jeg bor i København og har familie og venner samt lejlighed her, var mit valg - som mange andre - 2.eskadre. Jeg fik mit ønske opfyldt og så nu frem til 10 ugers praktik på inspektionsskibet TRITON, et skib jeg tidligst om 4 år skulle sejle på igen.

Efter alle disse år på skolebænken kan man godt føle sig uvidende indenfor mange praktiske områder. Man mangler en masse at hænge sin teoretiske viden op på. Disse 15 ugers praktik som maskinkadet er efter min mening alt for lidt. Jeg vil nærmest sige, at det er katastrofalt lidt. Arbejdet som teknisk officer er andet end at rode med motorer, centrifuger og køleanlæg. Man er også en del af skibet og skal lære at omgås andre mennesker, lede og sætte i arbejde. Man skal selvfølgelig have den nødvendige viden og færdigheder til at kunne sætte folk i arbejde, men man skal ikke selv lave det. Livet på et skib er meget anderledes end på en skole i land. Man er sammen med sine kollegaer 24 timer i døgnet under trange forhold og skal bl.a. lære at leve på et skib i både godt og dårligt vejr. Man skal lære at færdes i en messe med dertil hørende reglementer, rutiner og traditioner samt omgås mennesker der både er ældre og yngre end en selv, med dertil hørende respekt og autoritet. Det er efter min mening i disse praktikperioder man skal indhente sine erfaringer i søværnet generelt samt skabe sig en indsigt i sin fremtidige arbejdsplads. Skolen hvor hver dag næsten er ens, er én ting, men praktisk tjeneste, hvor dagligdagen er meget vekslende, er noget ganske andet.

Hvis jeg som nyudnævnt premierløjtnant erfaringsmæssigt skulle sammenligne mig med en af mine operative kollegaer, som havde været under uddannelse i 5 år, ville jeg betegne mig selv som meget grøn. Deres uddannelse består af meget mere praktisk uddannelse i form af tjeneste som vagtassistent og delingsfører efter sergentskolen, vagtchefelev på skoleskib og skolebåde, udcheckning som vagtchef samt diverse kurser på søværnets mange tjenestesteder. En meget mere broget og varieret uddannelse, med mulighed

for, at man tidligere i forløbet finder ud af hvilket tjenestested og karriereforløb man føler sig tiltrukket af eller om man i det hele taget har valgt den rigtige uddannelse. En uddannelse hvor der er lagt mere vægt på den praktiske del, dog uden at slække på den teoretiske del.

Man kan i denne anledning spørge sig selv, hvorfor man skal have så meget teori på den tekniske uddannelse og så lidt praktik, faktisk kun 1/8 af hele uddannelsesforløbet, inkl. skoleskib og sergenttid i Auderød. Udover hele officersuddannelsen på 6 år er det for tekniske officerer påkrævet at gennemgå et driftsofficerskursus på 3 måneder efter udnævnelsen. Et kursus der består af fag som hydraulik på inspektionsskibe af THETIS-klassen, gasturbiner i korvetter og torpedobåde samt udvidet brand og sanitetslære. Hvad skal en maskinofficer med et kursus i hydraulik på en THETIS klasse, når han ved han de næste 4 år skal sejle på en korvet. Eller hvad skal en inspektionsskibssejler med et gasturbinekursus. Vi vidste alle hvor vi skulle gøre tjeneste og gjorde derfor, som enhver skoletræt elev, ikke meget ud af de ikke-relevante fag. Der var jo ingen eksamener. Man kan stille det samme spørgsmål, som vi dengang gjorde: Hvorfor ikke vente med specialuddannelserne indtil man har været på sit tjenestested i en kort periode og har fået viden om maskineri og tjenesterutiner? Gjorde man det, ville man få mere gavn af kurset og ikke spille tid på at undervise uinteresserede elever som alligevel ikke skal bruge det. Efter endt driftsofficerskursus skulle vi, efter 6 års uddannelse, alle starte på den egentlige tjeneste som tekniske officer - bortset fra to af os, vi skulle videreuddannes.....

Inden jeg fortsætter vil jeg kort fortælle lidt om tidligere tiders officersuddannelser. Lige inden jeg søgte ind på uddannelsen i sin tid var der 2 retninger indenfor den tekniske linie. M-retningen som bestod af en maskinmestereksamen og en officersgrunduddannelse samt en E-retning (elektronikofficersuddannelse) som bestod af fag udelukkende baseret på elektronik, matematik, styring og regulering, computerteknik samt en officersgrunduddannelsen (1 år kortere end M-retningen). Ideen var, at M-officererne i starten skulle bestride stillingerne som driftsofficerer eller elektroofficerer på alle søværnets enheder, mens E-officerer skulle bestride stillingerne som artilleriofficerer (ARO), elektronikofficerer (ENO) eller våbentekniske officerer (VTO) ombord på inspektionsskibe, korvetter og torpedobåde. Disse to retninger indenfor teknik, skulle dække søværnets behov for specialister indenfor våben eller maskin og årligt blev der produceret omkring 4 - 6 officerer af hver retning. Da jeg søgte officersuddannelsen havde jeg desværre ikke mulighed for at vælge E-retningen, da den var blevet nedlagt året før. Grunden til dette var angiveligt, at der var for mange E-officerer til stillingerne. De to retninger skulle sammenlægges for muligvis at spare lærekræfter og penge ved kun at producere én type teknisk officer. Den "nye" tekniske officer skulle så have

en udvidet maskinmestereksamen samt en masse ekstra elektronik, fysik og matematik på officersgrunduddannelsen. Hermed mente man, at en officer af T-retningen, med den nødvendige ekstrauddannelse, kunne bestride alle tekniske stillinger i søværnet.

Karriereforløbet fra 2.eskadre, som jeg blev præsenteret for, lød på 1-2 år som drift- eller elektroofficer på en korvet, uddannelse som ARO eller ENO i 1 år, tjeneste i 2 år på korvet og derefter teknikofficer på en STANFLEX i kamprollen. Derefter på VUT 1 og tilbage som vedligeholdelsesofficer på korvet og senere teknikofficer på korvet eller STANFLEX. En karriereplan der lød meget afvekslende og varierende med mange udfordringer og uddannelser.

P.g.a. stor interesse for elektronik valgte en kollega og jeg, efter henvendelse fra 2.esk, at blive videreuddannet til ARO. Grunden til at vi blev spurgt var den, at der i en årerække havde manglet ARO'er på begge operative korvetter. Manglen var blevet udfyldt af eskadreartilleriofficeren (EAO) eller tidligere ARO'er som nu havde tjeneste i land. Dette havde medført, at der kun havde været en ARO i de perioder hvor en korvet havde været på STANAV-FORLANT eller SHARP GUARD. Denne store udskiftning af sektionsofficeren, hvilket i øvrigt også gjorde sig gældende for øvrigt personel indenfor det våbentekniske område, havde medført en mangel på uddannelses- og vedligeholdelserutiner. Med interesse for faget og tanken om, at vi efter 2 års praktisk tjeneste, skulle tilbage på skolebænken i yderligere 15 måneder, startede vi lige efter de 6 års officersuddannelse på Artilleriskolen Sjællandsodde i november 1995. Vi kunne lige så godt tage det hele nu hvor vi var i gang.

Hele uddannelsen til ARO er baseret på sikkerhed. Der er fra Taktik- og Våbeninspektøren fremsat nogle sikkerhedsmæssige krav til arbejde med våbensystemerne i søværnet. Disse sikkerhedsmæssige krav angiver, at en person der arbejder med våbensystemer, skal have uddannelse i dem før han må betjene dem og udfører reparationer på dem. Som ARO på en korvet betyder det, at han skal have teknisk uddannelse indenfor alle våbensystemerne før han tiltræder i stillingen, udover det tekniske ansvar for drift og vedligeholdelse og så skal han kunne betjene systemerne i de forskellige beredskabsgrader. Han skal kunne fungere som batterileder på 76 mm pjecen og batterileder på Seasparrow missilsystemet. I forbindelse med den tekniske drift og vedligeholdelse skal ARO også kunne foretage reparationer i to-tørn sammen med sine centralassistenter og konstabler på grund af våbensystemernes vigtighed. På figur 1 er vist en liste over hvilke kurser en ARO skal have og hvor lange de er. Længden af kurserne er fastsat af Artilleriskolen Sjællandsodde og er et udtryk for systemernes kompleksitet og størrelse. I den forbindelse kan jeg sige, at de

ikke er for lange, da de i kortere form vil give eleven et overfladisk og på nogle områder manglende kendskab til systemerne og dermed ringe forudsætninger for reparation og fejlfinding.

ASO 1	- Grundlæggende batteriofficerskursus,	3 uger.
ASO 3A	- Radartekniker, M/71 RAKEL 203C,	8 uger.
ASO 4A	- Batterileder 76mm batteri M/71,	3 uger.
ASO 5	- Batteriofficer NSSMS (SEASPARROW),	1 uger.
ASO 24A	- Ildledningstekniker, ildl. anlæg M/71,	9 uger.
ASO 26	- SAM-Tekniker (NSSMS), II,	18 uger.
ASO 80	- Teknisk kursus, Stinger,	1 uge.
ASO 90	- Batterileder HARPOON, AN/SWG-1A(V),	4 uger.
ASO 106	- Teknisk kursus i SEA GNAT,	2 dage.
ASO 115	- Pjecetekniker, 76mm Mk M/71 LvSa,	10 uger.
ASO 92	- SSM-Tekniker (HWS), II, AN/SWG-1A(V),	5 uger.

Ialt bliver der **62 uger** og **2 dages** obligatorisk kursus.

figur 1.

I februar 1997 var vi færdige med det sidste kursus og mødte derefter på de respektive korvetter som nyudklækkede og meget ventede ARO'er. I mellemtiden var der sket en masse ting indenfor det grundlæggende uddannelses- og rekrutteringsproblem f.s.v.a. ARO'er og ENO'er. De sidste ENO'er på korvetterne var nu afgået eller skulle starte på VUT. Nu havde man lige fået uddannet nye ARO'er og fået fulde besætninger på begge korvetter indenfor elektronik og våbenområdet og så forlod ENO'erne skibene uden afløsning, hverken nu eller på sigt, da ingen var under uddannelse. ENO-uddannelsen skulle ligesom ARO uddannelsen, erhverves efter den tekniske officersuddannelse og som vist på figur 2 skulle den bestå af en række specialkurser i korvettens elektronik og radiomateriel.

Udover de i figur 2 viste kurser skal ENO ifølge jobbeskrivelsen også have en række supplerende kurser, i alt en samlet kursusrække på minimum 24 uger. De anførte uddannelser er for en korvet af NIELS JUEL-klassen før

MLU, dvs. at efter en MLU bliver en række af ENO kurserne erstattet af en række nye og længere uddannelser grundet det nye C3 anlæg og 3D-radaren. Som tidligere nævnt er der ikke nye ENO'er i udsigt, da ingen er under uddannelse og da personel der skal bestride denne stilling skal være premierløjtnanter er der ingen før tidligst om $\frac{1}{2}$ år. Hvem skal så varetage denne stilling? Ja, lige nu er der en oversergent der arbejder på fulde omdrejninger. Planerne i fremtiden er, at de to stillinger som ARO og ENO skal laves om til en våbenelektronikofficer (VEO) og en 2. våbenelektronikofficer (2.VEO). Ideen med

ETK 39	- Grundlæggende PC,	1 uge.
ETK 48	- Systemteknisk kursus i ESM DESMO, II,	2 uger.
ETK 65	- RADAR AWS-5,	2 uger.
ETK 69	- TERMA SCANTER MIL TX/RX 3 cm Mk II,	3 dage.
ETK 98	- B&W-SCANTERDISPLAY, CA,	1 uge.
ETK 101	- Plotanlæg CEPLO I,	2 uger.
ETK 102	- Plotanlæg CEPLO II,	3 uger.
ETK 109	- IFF UPX-27,	1 uge.
ETK 161A	- Sonar PMS 26, I,	2 uger.
ETK 205	- Undervandstelefon UT 12, I,	2 dage.
ETK 213	- Ekkolod ATLAS 450,	1 dag.
ETK 851	- OFF-LINE system AROFLEX,	4 dage.
ETK 854	- Fjernskriver SIEMENS T1000Z,	4 dage.
ETK 869	- Modtager RX 4010,	4 dage.
ETK 870	- HD SSA 400 (SRT),	3 dage.
ETK 876	- HF SRT CR 302B/FSE 401,	3 dage.
ETK 881	- Radiopejler KODEN KS 538D,	2 dage.
ETK 890	- Radio VHF SAILOR RT 146,	4 dage.
ETK 893	- Radio SAILOR TENDEM,	1 uge.
ETK 900	- UHF PTR 975,	3 dage.
ETK 901	- UHF type RT 1217-2/3,	1 uge.
ETK 920	- INFOCOM,	2 uger.

Ialt bliver der **18 uger og 30 dages** obligatorisk kursus (ca. **24 uger**).

Fig. 2

disse to nye stillingsbetegnelser er, at man hermed får udnyttet det "overskud" af tidligere ARO'er og ENO'er som nu har været igennem VUT I og er blevet udnævnt kaptajn løjtnanter, så det kompenserer for "underskudet" af premier-

løjtnanter . Det er tanken, at disse skal tilbage i sejlene tjeneste og fungere som VEO med enten en uddannelse som ARO eller ENO. Sammen med en 2.VEO (en nuværende ARO) skal VEO have hele det tekniske ansvar indenfor både det elektroniktekniske og det våbentekniske område. Dette indebærer, at VEO med tiden skal have, de til jobbeskrivelserne for ARO og ENO beskrevne kurser for at bestride stillingen som VEO. En yderligere kursusrække på enten 24 uger eller 62 uger afhængig af hans uddannelse og funktion som premierløjtnant. Med lidt hovedregning vil en fuldt uddannet VEO ombord på en korvet have 86 ugers elektronik og våbenkurser udover hans VUT I uddannelse på 1 år. Hans karriereforløb vil på grund af denne specialistuddannelse blive væsentlig begrænset i forhold til hans operative kollegaer, 2-4 år som 2.VEO og efter VUT I (hvis der er pladser) og videreuddannelse til VEO, yderligere 2-4 år på korvet igen.

Man kan så diskutere hvor attraktivt det vil være at komme tilbage på samme skib og næsten samme stilling igen. Når jeg skriver næsten samme stilling er det selvfølgelig en sandhed med modifikationer. Stillingen som VEO vil give et større personelmæssigt og teknisk ansvar samt udfordringer indenfor sit nye uddannelsesområde som enten er våben eller elektronik. Han kunne tænkes at blive en del af skibsledelsen i kraft af sin stilling som divisionsofficer indenfor våbenelektronikdivisionen og dermed være medbestemmende i alle skibets øvrige beslutninger. På figur 3 er vist en mulig skibsorganisation med VEO som divisionsofficer.

Men der må da være grænser for hvor meget uddannelse man rent menneskeligt vil give en mand og hvor meget han selv kan magte og er interesseret i. Han bliver stillet til regnskab for et enormt teknisk område hvor han udover sine administrative pligter også skal vedligeholde sine færdigheder samt følge med i udviklingen og opdateringer indenfor de enkelte delområder. Hans interesse og motivation skal være tilstede indenfor alle arbejdsområderne og som person skal han være generalist selvom han har specialiseret sig.

Som søværnet nuværende officersuddannelsesstruktur (P 83) praktiseres, findes der kun et vertikalt karriereforløb. Hvad skulle der egentlig være i vejen for, at man belønnede specialister, som lever og ånder for deres job, med diverse tillæg og løntrin eller måske automatisk udnævnelse til OK eller KK. Hvorfor skal disse specialister straffes økonomisk for at lave det de bedst kan lide, og dermed give dem kniven for struben og reelt give dem alternativet mellem et for dem ligeegyldigt administrativt job med højere pension eller det job de bedst kan lide med mindre pension. Hermed tvinger man specialister væk fra søværnet og mister en masse ekspertise og erfaring. Hvem siger alle vil være admiral?. Et horisontalt karriereforløb hvor specialister fastholdes

gennem jobtilfredsstillelse, vil være at foretrække for disse specialiserede officerer. Et karriereforløb hvor tjenesten skifter med en periode på 2 år mellem stillinger på skibe, skoler eller stabe som sagsbehandlere velopmærket indenfor deres interesseområder. Så ville man ikke føle, at man bliver sat ud på et sidespor, mens ens kollegaer stryger forbi en i deres stræben efter højere grad og pension, men derimod få et vekslende tjenesteforløb med mange muligheder.

Da der er stor mangel på tekniske officerer i søværnet indenfor alle områder er det "dyrt" at uddanne en officer med en maskinmestereksamen til



Figur 3.

2.VEO/VEO, da der udover den ekstra lange efteruddannelsesperiode også er fag i maskinmestereksamen som en 2.VEO/VEO, ja sågar også en maskinofficer aldrig får brug for i søværnet. Her tænkes på dampturbinelære og kulfyrede kraftværker, som er en del af maskinmestereksamen og som engang er blevet besluttet, at en maskinofficer skal have. Ved at genoprette den tidligere elektronikofficersuddannelse kan man nedsætte den samlede uddannelseslængde, øge rekrutteringsgrundlaget samt på kort tid udfylde de tomme stillinger grundet personelmangel. Det skal i den sammenhæng nævnes, at det kræver nytænkning, vilje samt erkendelse af, at det i sin tid var en fejl at nedlægge elektronikofficersuddannelsen. Kan søværnets ledelse i Århus stå inde for tidligere fejlbeslutninger, kan et fremtidigt personelproblem muligvis løses. Jeg tror

selv at viljen er der, nytænkningen er på vej, men erkendelse af en tidligere fejltilstand bliver sværere end som så. En rationel beslutning og anerkendelse af et problem bliver sværere at argumentere for i et spil om forsvarsbudgetter og forsvarsudgifter, hvis man 10 år tidligere netop nedlagde en sådan uddannelsesretning for at spare penge, men glemte at tænke fremad indenfor personelsituationen, konkurrencen med det private erhvervsliv og samfundsudviklingen generelt. Når jeg tidligere skrev at rekrutteringsgrundlaget ville blive større, tænkte jeg på en personelgruppe i søværnet som ikke umiddelbart kan forene sig med de to nuværende officersretninger. En konstabel eller sergent der er automatik- (AT), elektronik- (ET) eller datamekaniker og som har valgt denne uddannelsesretning af interessemæssige årsager vil ikke tage en skibsføreksamen eller en maskinmestereksamen for at blive officer. Han vil måske gerne have den ledelsesmæssige uddannelse og have større ansvar og udfordringer, men funktionsuddannelsen interesserer ham simpelthen ikke. Jeg selv kender personer af denne personelgruppe, som er startet på den tekniske officersuddannelse, men er stoppet på grund af mangel på interesse for dieselmaskineri og kulkraftværker. I stedet for at fortsætte i søværnet som ET/AT konstabel eller ET/AT sergent, søger disse personer ud og læser til ingeniør eller anden form for teknisk videreuddannelse på CU og får senere job i det private erhvervsliv. Hvis søværnet kunne tilbyde disse personer en tilsvarende uddannelse, her tænkes på en elektronikofficersuddannelse med hovedvægten lagt på ingeniørfag, ville søværnet kunne drage nytte af en masse viden og erfaringer indenfor dette område. En ide kunne være at have den samme kade-
 taspirantperiode til og med værkstedsskolen. Herefter kunne maskinkadetter læse til maskinmester på Søværnets Officersskole (SOS) og elektronikkadetter læse til teknikum- eller akademiingeniør på hhv. Københavns Teknikum i Ballerup eller Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby. Efter funktionsuddannelserne kan de to retninger starte på Officersgrunduddannelsen og tage fællesfag, lave hovedopgave, skrive speciale eller have specialfag myndet på den fremtidige tjeneste. Ved dette uddannelsesforløb for E-retningen sparer søværnet udgifter til faglærer på SOS, da hele ingeniøruddannelsen foregår på et civilt uddannelsessted. I de undervisningsfrie perioder kan eleverne have praktisk tjeneste på søværnets enheder eller kurser i artilleri og elektronik i søværnet. Hvis E-kadetter allerede er uddannet i artilleri eller elektronik på grund af deres tidligere tjeneste indenfor disse områder kan kursusforløbene erstattes med flere praktikophold. Hvis man begynder at uddanne E-officerer skal man til at tænke alvorligt på et attraktivt karriereforløb som gulerod, hvis man skal have stillingerne besat. Som tidligere nævnt vil en meget vekslende tjeneste på sejlskibe, skoler og staber være et acceptabelt karriereforløb samt en mulighed for både vertikalt og horisontalt karriereforløb med tilhørende udnævnelse til højere grad. På figur 4 er vist flere muligheder for rekrutteringsgrundlag og uddannelsesforløb for elektronikofficerer.

En grund til, at jeg har beskrevet dette mulige uddannelsesforslag til E-officerer er, at ny teknik i søværnets enheder bliver mere og mere baseret på elektronik og computerteknik. Selv dieselmaskineri og ventilationsanlæg bliver styret af computere og avanceret elektronik og snart bliver dette sammen med våbensystemerne koblet op på et netværk og styret fra et C3 konsol. Her er en maskinmestereksamen snart ikke nok mere og det ses, at videreuddannelse eller specialkurser bliver mere og mere nødvendigt. Søværnets uddannelser må følge med tiden og jobbet som tekniker i søværnet skal belønnes i form af uddannelser, afveksling i tjenesten og løntrin eller løntillæg. Søværnet skal, og gør det allerede nu, konkurrere med det private erhvervsliv som tilbyder alt fra

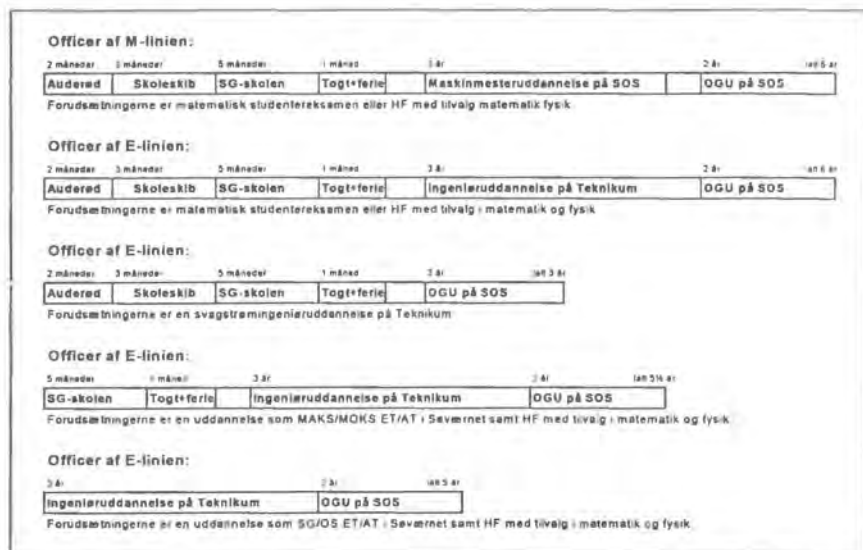


Fig. 4

hjemme PC og bil til en højere løn, med en arbejdsindsats på 50 til 60 timer om ugen. Det kunne tænkes at hele den tekniske officersuddannelse bliver taget op til revurdering. I handelsflåden er der tanker om at lave en enhedsuddannelse for skibsfører og maskinmestre. Følger søværnet handelsflåden bliver officersuddannelsen endnu længere, helt op til 7 år for enhedsuddannelsen og 2 år ekstra for officersgrunduddannelsen. Men søværnet kunne jo lade være med at følge handelsflåden og i stedet udformede en speciel teknisk uddannelse for officerer, bestående af relevante fag m.h.p. at bestride stillingerne som både maskinofficer og elektronikofficer. Hermed ville mange af de irrelevante fag

som ikke er nødvendige i søværnet blive udskiftet med mere systemorienterede fag.

Søværnet er for mange en livsstil eller et kald.. Det er der ikke for mig, og jeg i skrivende stund søgt ud af søværnet til fordel for et job i en civil virksomhed. Efter 8½ år i søværnet, hvor kun det sidste år har været aktiv tjeneste, har jeg af personlige årsager og ambitioner om noget andet valgt at sige farvel til en virksomhed jeg har befundet mig godt i. Måske "for godt". Jeg har været under uddannelse i 7½ år og har i den tid haft for lidt praktisk tjeneste. Havde uddannelsen vekslet mere mellem teori og praktik, havde jeg formentlig på et tidligere tidspunkt fundet ud af, at et liv i flåden ikke var mig. Det er for sent for både mig selv og specielt for søværnet at finde ud det efter 7½ års uddannelse og kun 1 års aktiv gavntjeneste. Jeg har dog ingen moralske skrupler over mit valg og føler ikke, at jeg er illoyal overfor søværnet, der jo reelt ikke har givet mig chancen for at træffe dette valg på et kvalificeret grundlag før nu. Jeg ville derimod være illoyal over for mig selv, hvis jeg blev og fortsatte med noget jeg ikke brænder for. Endvidere kan jeg ikke umiddelbart se, hvem der skal afløse mig i jobbet. Det vil sige, at jeg kan se frem til at være ARO eller 2.VEO de næste 4 år, så kan jeg komme på VUT I - hvis der kommer en afløser. Herefter kan jeg så efter gennemgang af flere tekniske kurser komme tilbage til korvetterne igen som VEO. Efter 4-5 år i denne funktion kan jeg så gøre mig håb om VUT II/L - hvis der kommer en afløser !

Møder i Søe-Lieutenant-Selskabet foregår normalt uden for referat af hensyn til den frie meningsudveksling. Når der nedenfor er gjort en undtagelse fra dette gode princip, sker det efter aftale med Formanden og ud fra betragtningen om, at målet i dette tilfælde helliger midlet.

DEN UNGE SØOFFICERS ARBEJDSVILKÅR

Af

kommandør N.C. Borck og kommandørkaptajn N. Friis

Igen i år har "Den unge søofficers arbejdsvilkår" været debatteret i Søe-Lieutenant-Selskabet. Det skete ved 6. Møde i 214. Forsamlingsår, hvor et debatoplæg blev præsenteret ved kaptajnløjtnant R. Fulgsig, premierløjtnant M. Bager og premierløjtnant B. Breschel. Til stede fra "arbejdsgiveren", Søværnets Operative Kommando, var kommandør E. Schramm og kommandørkaptajn N.E. Sørensen, medens kommandør B.E. Carlsen og kommandørkaptajn C.T. Sørensen mødte op fra Hovedorganisationen af Officerer i Danmark (HOD). Diskussionen favnede bredt fra familiens mulighed for at tilpasse sig søofficerens situation til materielsituationen i flådens skibe. Der var mange indlæg, men en egentlig konklusion blev ikke draget, inden mødet blev hævet. Formålet med denne artikel er derfor at fremhæve de områder og synspunkter, der efter forfatterens opfattelse er vigtige. Sagt med andre ord: Hvordan sikrer vi os de bedst mulige betingelser for den unge søofficers arbejdsvilkår. Når dette er sagt, minder vi om, at også ældre søofficerer naturligvis har krav på gode arbejdsvilkår, og påpeger, at der absolut er en overordnet sammenhæng.

På mødet fremførtes især forhold, som anses at øve negativ påvirkning på søofficerens virke og arbejdsvilkår: Bemanding, materielstatus, opgaver, karrieren, arbejdstid og løn. Disse overskrifter blev da også genstand for aftenens diskussion. I det følgende gives et summarisk referat af debattørernes indlæg, således som vi opfattede dem, med de kommentarer, der er fundet nødvendige.

Bemandingen er ofte for kort, hvilket medfører et betydeligt merarbejde. Samtidigt er officerer pr. definition uddannede generalister, men ofte forventes det, at de træder til og løser mange, stærkt specialiserede opgaver.

Bemandingssituationen påvirker dagligdagen, og de fleste officerer må konstatere, at de opstillede mål og forventninger ikke altid kan nås. Især påvirker reduceret kvalitet i opgaveløsningerne de yngre officerer, som må konstatere, at uanset hvor hurtigt de løber, så kan optimale forhold ikke nås. Der erkendes dog en forbedring i relationen mellem mål og midler, men der er stadig rum for yderligere forbedring. I denne situation vælger nogen at prøve et andet job.

Kombinationen mellem manglende personel i de sejlede enheder og opfattelsen af, at materiellet ikke altid er tip top i orden, accelererer følelsen af utilstrækkelighed. Konsekvensen angives at være frustration og manglende arbejdsglæde, fordi rimelige forventninger drukner i dagligdags, trivielle problemer. De yngre officerer, som i hovedsagen må betragtes at være placeret i uddannelsesstillinger, er ikke forberedt og uddannede til at virke i en sådan "ufuldstændig" verden. Træning og uddannelse begrænses således af materiellets tilstand, og mulighederne for at dygtiggøre sig i enheden og oparbejde et indgående kendskab til enhedens taktiske muligheder og begrænsninger reduceres tilsvarende.

Øvelsesmønsteret angives at være for ensformigt, og der skal i dag præsteres mere med færre midler. Rammerne for udvikling og tilpasning er ufuldstændige, og det er frustrerende for personellet, når mål og midler ikke stemmer overens.

Det fremgik endvidere, at nogle søofficerer er af den opfattelse, at "systemet" er stagneret. Der er for lidt udfordring - systemet giver ikke den tilstrækkelige mulighed for individualister, og den unge søofficer har vanskeligt ved at forholde sig til et karriereforløb. Derfor stilles spørgsmålet: "Hvad er incitamentet til en ekstra indsats?"

Uanset de kritiske bemærkninger synes det at ligge fast, at de yngre søofficerer trods alt opfatter sig som meget loyale medarbejdere, som grundlæggende yder sit maksimale og optræder ansvarsfuldt over for arbejdsgiveren. Tjenesten nødvendiggør imidlertid som hovedregel mere end de krævede 37 timer om ugen, men søofficeren stiller ufortrødent op også uden kompensation for merarbejde.

På baggrund af de her beskrevne indtryk fra mødet rejser der sig således flere spørgsmål: Er arbejdsvilkårene fortsat tiltrækkende for os alle? Er personel- og uddannelsesstrukturen samt forsvarets personelpolitik tilpasset virkeligheden? Er søofficeren for loyal? Er fagforeningens rolle for passiv? Er "systemet" lukket og upåvirkeligt, eller kan det påvirkes? osv.

Det er vores opfattelse, at de nævnte faktorer alle hører hjemme i en debat som denne, og at det bestemt ikke skal opfattes negativt, at de fremføres. Tværtimod vurderer vi debatten som et sundhedstegn, og den skal derfor udnyttes til at forbedre vores arbejdsplads og de vilkår, vi arbejder under. Vi mener, det er afgørende at skelne mellem forhold, som vi selv kan påvirke og ændre, og så andre forhold, som er mindre påvirkelige, om ikke statiske.

Det overordnede grundlag for vores virke er beskrevet i love, bestemmelser og andre rammer, som tjenesten skal henføres til. Det er klart, at såvel arbejdsgiver som arbejdsmodtager, in casu søofficeren, skal indordne sig under de givne rammer. På den anden side skal arbejdsgiveren på et givet niveau nødvendigvis ikke modsætte sig en udvikling, hvis den findes rimelig, men måske ikke formelt er beskrevet i de overordnede rammer. Bureaukratiske og fastlåste holdninger må anses som stridende mod vore forventninger og vil nok især støde de yngre. Loyaliteten skal bevares og udbygges både opadtil og nedadtil, men det kræver åbenhed og dialog. Hertil skal føjes, at når kritiske bemærkninger fremføres - hvilket jo også er en pligt - er det væsentligt at identificere, hvem der er modtageren. Og det faglige grundlag skal være i orden, ellers mister indlægget kraft og betydning. Overblik og faglighed hører derfor sammen og er en forudsætning for at opnå et godt resultat og påvirke udviklingen i gunstig retning. Det er derfor vigtigt, at præmisserne i debatten er synlige og klart beskrevne.

For at give alle - også søofficeren - de bedst tænkelige vilkår i flådens enheder er der med andre ord en lang række faktorer, som skal tages i betragtning, fordi de alle øver indflydelse, enten enkeltvis eller i en form for synergi. Forhold som arbejde, løn og fritid synes at spille en stadig større rolle for den unge søofficer. Det er ofte disse faktorer, debatten almindeligvis handler om, blot kan prioriteringen heraf være forskellig fra person til person. Det er i den sammenhæng vores grundlæggende synspunkt, at det ikke kun er de negative omstændigheder, der skal fremhæves. Også positive faktorer må nævnes for at kunne se og afveje problemerne i en helhed, ligesom det ikke må glemmes, at enhver bør bidrage med forslag til konstruktive forbedringer. Kritik tilføres erfaringsmæssigt betydelig tyngde, når der samtidig fremsættes forslag til, hvorledes problemerne kan afhjælpes.

Rekruttering og fastholdelse er et afgørende element i forsvarrets kampagne for at sikre bedst mulig bemanding af enhederne. Når talen derfor i debatten drejer sig om "bristede forudsætninger", må det få os alle - personellet som arbejdsgiver - til at lytte omhyggeligt. Det er i den forbindelse vigtigt at definere omfang og karakter af de "bristede forudsætninger" og årsagen hertil. Under alle omstændigheder er det afgørende, at forsvaret giver et sandfærdigt billede af virkeligheden ved rekruttering.

Det er lige så klart, at personelpolitikken skal udøves som fastlagt. Når det om personeludviklingen anføres, at personelplaner bør dække en periode på 4 til 6 år, må det ikke kun være af navn, men også af gavn. Ellers udvides afstanden mellem retorik og handling og dermed mellem individ og arbejdsgiver. Der må heller ikke føres en officiel politik og så en skjult dagsorden ved siden af. Vi påstår ikke, at dette er tilfældet, men ønsker at fremhæve dette som et bærende princip. Systemet må og skal være tillidsfuldt og troværdigt. Et planlagt tjenesteforløb skal holdes, og kun ved tydeligt ændrede forudsætninger - eller ved aftale mellem parterne - bør en plan ændres. Dette er naturligvis ikke alene et anliggende for den personelforvaltende myndighed, men også enhver chef bør være aktiv i denne sammenhæng over for personellet. Der bør med andre ord tegnes et realistisk billede for de personer, forsvaret rekrutterer, og eventuelle ufuldstændigheder skal nævnes. Derved nedtones en senere mulighed for, at urealistiske forventninger brister med deraf følgende frustration til følge.

De fleste kan sikkert tilslutte sig den opfattelse, at vilkårene for de yngre officerers virke har ændret karakter gennem de seneste 10-15 år. Langsomt, men sikkert har personelstrukturen P83 fjernet den efter vores opfattelse uundværlige specialofficer, uden tilsvarende kompetence og erfaring er tilført på anden vis ombord. Debatten synes at tale for en hurtig retablering af specialistviden på højt niveau i søværnets enheder. Vi må derfor konstatere, at P83 trænger til en revision. Ligeledes bør personellets tjenesteturnus variere, således at man hverken flyver fra det ene til det andet sted eller modsat gror til på et tjenestested. Og en ekstraordinær indsats skal der naturligvis stadigvæk være plads til, og den bør belønnes eksempelvis ved hurtigere udvælgelse til videreuddannelse vel vidende, at alle i sagens natur ikke kan behandles ens efter millimeterprincippet. Sådanne "ufuldstændigheder" bør fortsat vurderes og gøres til genstand for vore samtaler. Cheferne har en meget betydelig rolle og ansvar i denne sammenhæng, og vi må drøfte dette med de yngre og sammen påvirke udviklingen, hvor det overhovedet er muligt. Personelpolitikken i forsvaret må aldrig blive statisk. Den skal løbende justeres, og de tekniske aspekter skal forklares og forstås af os alle.

Bemanding og opgaver bør tilsvarende tilpasses, således at de "spidse ender" i søværnet ikke til stadighed lider nød. Der vil formentlig altid være "huller" i besætningen, men det bør kun finde sted periodevis og være undtagelsen fra reglen. At gå fra en farvandsovervågningsenhed efter hjemkomst fra et togt til en anden i forlængelse heraf ikke alene bør, men skal undgås. Søværnets chefer har her et ansvar for at sige fra, hvis der ikke er en fornuftig balance mellem mål og midler. Ingen talte på mødet for at gå til pressen og derved komme i offentlighedens søgelys, og det er næppe en farbar, endsige ønskelig vej

at vælge. Til gengæld bør vi alle sige loyal fra over for vores arbejdsgiver, hvis en enhed ikke har det kvantitative og kvalitative personel tilkommanderet, eller hvis materiellet ikke er funktionsdueligt. Arbejdsgiveren må respektere dette. Vi kan ikke fra vores nuværende position i forsvaret vurdere, i hvilken grad dette sker, men ønsker blot at påpege dette aspekt som ganske afgørende. Det indeholder betydelige faktorer, som har betydning for vores professionelle stolthed og arbejdsglæde.

Løn og arbejdstid hænger uvilkårligt sammen. Den unge søofficer har efter vores opfattelse ret i, at omstændighederne vedrørende arbejdstid til søs bør revideres og bringes i overensstemmelse med de aktuelle vilkår. Det er således ikke tilstrækkeligt, når der i kundgørelsen vedrørende arbejdstidsregler nævnes, at "der er fastsat særlige regler" herfor. Den eneste vejledning er søværnets ugeskema (SOK standardtimeskema) - og det er ikke godt nok. Denne sag bør løses snarest muligt i gensidig respekt mellem parterne for at undgå yderligere flugt fra søværnet. Det er glædeligt, at HOD har taget spørgsmålet op og behandler det med formandens fulde bevågenhed. Men også her er der tale om, at kritik må følges op med konstruktivt arbejde i lokalafdelingerne.

Det er vores håb, at de her fremsatte synspunkter tjener til, at debatten føres videre ud fra det overordnede ønske om at forbedre vilkårene for søofficererne generelt. Det vil være uheldigt, hvis vi alt for tydeligt må skelne mellem ældre og yngre, men vi anerkender, at der umiddelbart er forskellige forudsætninger og opfattelser. Derfor må kommunikationen på tværs i søofficerskorpset styrkes, og vi må sammen søge at påvirke udviklingen. Til det formål har selskabet nu bidraget positivt, og det er yderst glædeligt at se det gamle selskab kan samle så mange til gode og interessante debataftener. De yngre officerers fornyede engagement i selskabet og bidrag til debatten er en forudsætning for den proces og lover godt, ikke kun for selskabet, men også for søværnets fremtid.

NAVAL COMMAND COLLEGE 1997

Af

kommandørkaptajn T.S. Jørgensen

Tidsskrift for Søvæsen bringer jævnligt indlæg om udenlandske kurser, bl.a. for at orientere om de uddannelsesmuligheder, der findes for officerer og i denne forbindelse naturligvis i særlig grad søofficerer. Redaktøren har på denne baggrund opfordret mig til at skrive om mine erfaringer fra deltagelse i Naval Command College 1997.

Naval Command College 1997 startede 31. juli 1996 og sluttede 13. juni 1997. Det blev et enestående år, som gik lynhurtigt, men som hverken min familie eller jeg nogensinde vil glemme. Men inden de sentimentale minder tager for meget over, vil jeg først beskrive de mere faktuelle og objektive sider af dette kursus, der nok af mange anses for at være det "fineste" kursus, man kan deltage i som dansk søofficer.

NAVAL WAR COLLEGE

Naval War College er beliggende i byen Newport i staten Rhode Island på østkysten af USA. Rhode Island er USA's mindste stat med knap 1 million indbyggere. Newport er en mindre by med ca. 28.000 indbyggere, men med en lang historie idet byen er grundlagt i 1639. I dag er byen præget af de mange gamle træhuse fra 16-, 17- og 1800-tallet samt af enorme "Mansions" bygget af rige familier som Vanderbilterne omkring århundredskiftet. Newport er i udpræget grad en ferieby, hvor der er fuld gang i restauranter, forretninger etc. i sommerhalvåret, og hvor der er temmelig stille om vinteren.

Naval War College ligger på flådebasen, der efter amerikanske forhold er en mindre base med ca. 10.000 ansatte. Udover War College ligger på basen bl.a. Surface Warfare School (der på mange måder svarer til vores AIS) og Naval Undersea Warfare Center (NUWC). NUWC er langt den største institution på basen med adskillige tusinde ansatte, der står for al forskning og udvikling vedrørende Undersea Warfare. Der er ikke længere baseret skibe i Newport, så det er kun sporadisk, at der ses U.S. Navy skibe i havnen.

Naval War College blev grundlagt i 1884 og har i tidens løb haft mange senere berømte officerer som lærere og chefer, her kan ikke mindst nævnes Mahan og Spruance, der begge gjorde en stor indsats for War College. I dag har War College omkring 800 ansatte og på årsbasis ca. 500 elever. Den pri-

mære aktivitet består af 4 store kurser. To af kurserne er nationale amerikanske kurser. Begge disse kurser varer ca. 10 måneder, men er indrettet som henholdsvis et "junior" og et "senior" kursus. Kurserne kan ikke direkte sammenlignes med vores VUT I og VUT II kurser, da ingen af de amerikanske deltagere kommer på mere end det ene af de to kurser. Begge kurser er fællessværnskurser, hvor lidt mere end en tredjedel kommer fra U.S. Navy, medens resten kommer fra U.S. Army, U.S. Air Force, U.S. Marine Corps, U.S. Coast Guard samt civile institutioner som State Department og CIA. De to internationale kurser er også opdelt i et "junior" og et "senior" kursus. "Junior"-kurset varer godt 5 måneder og kan derfor køre to gange om året. Grundet varigheden er dette kursus ikke integreret med nogen af de øvrige kurser. Danmark har tidligere haft enkelte elever på dette kursus, men i de senere år har kurset ændret karakter, og hovedparten af eleverne kommer i dag fra mindre lande, hvoraf de mange små østater i det Caribiske Hav og de østeuropæiske stater udgør en stor procentdel.

Det fjerde og sidste hovedkursus på U.S. Naval War College er kurset, hvor jeg deltog. Kursets officielle navn er Naval Command College (NCC).

NAVAL COMMAND COLLEGE

NCC blev grundlagt i 1956, og som det er beskrevet i en brochure om kurset har målet altid været at skabe grundlaget for:

*"friendship, knowledge, and cooperation
amongst the friendly and allied navies from
around the world"*

Deltagelse i dette kursus kræver en invitation fra Chief of Naval Operations, U.S. Joint Chiefs of Staff. Hvert land kan kun have én deltager hvert år, og da der maksimalt er plads til ca. 38 på hver årgang, er der adskillige lande, der kun inviteres hvert andet eller tredje år. Danmark har siden kursets oprettelse deltaget med 1 søofficer ca. 3 ud af 4 år. For at sikre en bred deltagelse fra hele verden betaler U.S. Navy kursusafgiften samt ophold for de mindre velstillede lande, medens lande som Danmark selv må betale. Kurset er fra amerikansk side lagt op som et prestigekursus, hvilket bl.a. ses af, at kursusledelsen ved enhver lejlighed gør et stort nummer ud af at fortælle, hvor stor en procentdel af eleverne, der senere er blevet admiraler og generaler, samt hvor mange der i øjeblikket er chefer for de respektive landes flåder. Indholdet af NCC har skiftet en del gennem årene, men i de senere år er kurset i stadig højere grad blevet integreret i det "senior" af de nationale amerikanske kurser. Disse to kurser er nu indholdsmæssigt fuldstændigt integreret. De eneste for-

skelle er, at eleverne på NCC ikke går til eksamen i de forskellige fag (hvilket naturligvis er behageligt, men i praksis måske ikke gør den helt store forskel, da stort set alle føler, at de repræsenterer deres land, og derfor gør deres bedste for at markere sig positivt), og at NCC-eleverne rejser rundt i USA ca. 60 dage i løbet af kursus, medens deres amerikanske kolleger fortsætter studierne samt går til eksamen. Disse forskelle betyder også, at eleverne der gennemgår det amerikanske kursus får en Masters Degree, når de er færdige, medens NCC-eleverne kun får godskrevet et antal point, der udgør ca. 2/3 af en Masters Degree. De NCC-elever der ønsker en Masters Degree må derfor enten studere på universitetet i fritiden eller blive i Newport efter at det officielle kursus er færdigt.

KURSUSSTART

NCC 97 startede som nævnt i indledningen den 31. juli 1996. Inden selve starten var der et par dage til at flytte ind, få udleveret ID-kort, købe bil samt varetage andre administrative gøremål. For at lette starten for de udenlandske elever, der jo ikke kender nogen i forvejen, har Naval War College arrangeret en "sponsor" ordning. Ordningen går ud på, at lokale beboere eller tjenestegørende amerikanske officerer påtager sig at hjælpe en udenlandsk studerende med alle de praktiske ting. Hver studerende får således en sponsor, der udelukkende tager sig af den pågældende studerende samt familien. Min sponsor var en lærer på War College. Han havde tidligere tjenestegjort som officer i U.S. Navy, og hans familie på fædrene side stammede oprindeligt fra Jylland. Det viste sig senere, at vi havde været meget heldige med vores sponsor, der forstod, hvornår der var brug for assistance uden at gå over den streg, der for enkelte af de studerende betød, at de stort set "hang" på deres sponsor tidlig og silde.

De første 14 dage af kursus var tilrettelagt som en introduktion til både det amerikanske samfund og Naval War College, og ægtefællerne var derfor inviteret til også at deltage i denne del af programmet. Et af de mest spændende øjeblikke var naturligvis den første dag, da man skulle møde de øvrige deltagere på kursus. Vi repræsenterede i alt 38 lande (liste over deltagere findes umiddelbart efter artiklen), og et enkelt land, nemlig Rumænien, var med for første gang. Gradsmæssigt var alle på kommandørkaptajn-kommandør niveau, selv om det ind imellem er svært at oversætte grad og niveau fra nogle af landene. Aldersmæssigt var der forholdsvis stor spredning mellem den yngste, der var 35 og den ældste der var 55, hvilket stort set placerede mig i midten. Alle var meget positive, og der gik derfor kun meget kort tid, inden man følte sig som en del af helheden. Det største problem var nok, at enkelte af deltagerne kunne have behersket det engelske sprog lidt bedre, men det løste

sig efterhånden, selv om et par aldrig nåede et særlig højt niveau. En af de første ting klassen blev bedt om at finde ud af, var et motto. Efter en del diskussion blev vi enige om

"Foedati per Amicitiam"

eller på engelsk: "Allies through Friendship", hvilket jo passer godt til målet for kursus.

En anden sjov oplevelse var gensynet med chefen for skolen, Kontreadmiral James R. Stark, President of the Naval War College. Jeg havde mødt ham tidligere i forbindelse med Operation SHARP GUARD i Adriaterhavet, hvor han var chef for STANAVFORLANT og jeg var chef for PETER TOR-DENSKIOLD (PETO), der på det tidspunkt indgik i NATO-flådestyrken. Der er det særlige ved Admiral Stark, at han taler næsten flydende dansk. Jeg husker endnu tydeligt, hvorledes han, uden manuskript, på dansk på agterdækket af PETO bød velkommen til Adriaterhavet. Så det var et dejligt gensyn.

Den 13. august var der "Convocation", og den 14. startede det første af de tre trimestre, der udgjorde den akademiske del af NCC 97.

KURSETS GENNEMFØRELSE

Kurset er opdelt i tre trimestre, der hver har en varighed på 12-14 uger. Det første trimester er National Security Decision Making (NSDM), der er underopdelt i tre separate kurser. Næste trimester er Strategy and Policy (S&P), der går hen over juleperioden. Sidste trimester er benævnt Joint Military Operations (JMO), og dette trimester afsluttes umiddelbart før Graduation, der for mit vedkommende var den 13. juni 1997. Undervisningen foregår som en blanding mellem forelæsninger for samtlige studerende og seminarer, hvor man diskuterer de rejste problemstillinger. De i alt ca. 250 officerer, der udgjorde NCC og det "senior" amerikanske kursus (officielt benævnt College of Naval Warfare (CNW)), blev delt op i et antal seminarer på hver 12-15 personer, hvoraf eleverne fra NCC udgjorde 2-3. Denne opdeling medførte, at man kom tættere på de amerikanske studerende, end man ville have gjort, hvis undervisningen udelukkende havde været baseret på forelæsninger. Disse seminarer var nok den bedste del af kursus, idet der her indimellem var mulighed for at komme helt ind til kernen i centrale problemstillinger og derigennem opleve, hvor stor forskel der er mellem europæere og amerikanere, mellem europæere og arabere, mellem europæere og asiater og måske ikke mindst internt mellem europæere. Vi tænker allesammen forskelligt!

Udover de tre nævnte obligatoriske trimestre blev man opfordret til at tage et såkaldt "Elective" i hvert trimester. Man kunne vælge mellem ca. 25

emner i hver periode, og man skulle så skrive en opgave eller holde et foredrag om det valgte emne ved afslutningen af trimestret. "Elective" undervisningen foregik også i seminarform. Hovedparten af officererne på NCC tog et Elective i første og andet trimester, medens der var en del, der ikke tog noget i sidste trimester.

Sidst men ikke mindst bestod kurset af en række rejser, der havde til formål at lære de forskellige dele af USA at kende, herunder både geografisk, socialt, økonomisk og historisk.

NATIONAL SECURITY DECISION MAKING TRIMESTER

NSDM kørte i perioden 14. august til 8 november. Dette kursus foregik hovedsageligt i seminarform. Det var opdelt i tre underkurser, der kørte sideløbende men separat. Det ene underkursus var "Strategy and Force Planning" (SFP), det andet var "Rational Decision Making" (RDM) og det sidste var "Policy Making and Implementation" (PMI). Formålet med dette trimester var bl.a. at øge forståelsen for de faktorer, der har indflydelse på, hvorledes man opbygger en militær styrkestruktur, herunder de bagvedliggende strategier på forskellige niveauer. Det var naturligvis primært det amerikanske forsvar, der benyttedes som eksempel, men andre verdensdele blev også i et vist omfang trukket ind. Herudover blev der brugt en del tid på at lære den amerikanske "Resource Allocation Process" at kende med henblik på at opnå en forståelse for de komplekse sammenhænge mellem forsvarsmæssige beslutninger og ressourcebegrænsninger. Et af de vigtigste delelementer i denne forbindelse var en kritisk gennemgang af forskellige analysemetoder, der kunne anvendes som hjælpemidler i forbindelse med beslutningstagning. Som eksempler indgik en række store amerikanske materielprojekter som anskaffelserne af V-22 og C-17 flyene og lukningen af baser i San Francisco og Seattle områderne. Endelig indgik der i dette trimester en gennemgang af nyere operationer, eksempelvis Grenada, for at se hvorledes beslutningerne i virkelighedens verden var blevet truffet.

Dette var for mig et meget lærerigt trimester, selv om det på visse områder mindede om Stabskursus II (eller VUT II som det hedder i dag). Det mindst givtige var nok den grundige gennemgang af det amerikanske ressourcestyringssystem, da det på trods af at det var grundigt krævede et forudgående kendskab til systemet. Der skulle i forbindelse med dette trimester skrives to opgaver, dels en mindre opgave om den forsvarsmæssige beslutningsproces i ens eget land og dels en lidt større opgave med frit emnevalg indenfor strategi og styrkeplanlægning. Jeg valgte her at skrive om "U.S. Strategy in the 21st century".

STRATEGY AND POLICY TRIMESTER

S&P trimestret startede den 18. november og sluttede den 5. marts. Kurset foregik som en blanding af forelæsninger for samtlige studerende i auditoriet og seminardiskussioner. Hvert seminar på 12-14 personer blev ledet af en civil professor samt en officer. Specielt de civile professorer havde gennemgående en høj kvalitet, idet hovedparten var ansat i forskerstillinger, hvor de kun underviste i et begrænset antal timer og ellers skrev bøger, artikler eller forskede. Samtidig er det lykkedes Naval War College at få dem lønmæssigt placeret, så man absolut var i stand til at konkurrere med universiteterne. Den civile professor jeg havde i mit seminar havde således skrevet 35 bøger samt et utal af artikler.

Formålet med dette trimester var at udbygge elevernes forståelse for strategi samt at øve eleverne i at tænke selvstændigt på især det strategiske plan.

Dette mål søgtes nået gennem en detaljeret gennemgang af et antal historiske konflikter startende med de Peloponnesiske krige og afsluttende med mulige fremtidige konflikter. Den læst hver konflikt blev skåret over var 1 dag med 2 indledende forelæsninger, 1 dag med seminardiskussioner, 1 dag med 2 forelæsninger og endelig 1 dag med seminardiskussioner herunder diskussioner af opgaver skrevet af eleverne over obligatoriske emner. Hver elev skrev således 3 opgaver á ca. 8 sider i løbet af dette trimester. De tre opgaver jeg blev tildelt var:

1. "Germany used the Schlieffen Plan at the beginning of the War. Was it a good strategy badly executed, or a bad strategy?"
2. "What alternative strategies could the Axis powers have developed to produce a more favourable outcome for them?"
3. "The Reagan administration's National Security Decision Directive Number 75 provided a strategic blueprint for the conduct of United States' relations with the Soviet Union. How well did this strategy exploit the relative strengths and weaknesses of the two superpowers?"

Udover disse skriftlige opgaver var dette trimester præget af et meget stort læsepensum på ca. 7-800 sider om ugen. Den positive side af dette var, at man fik de benyttede bøger til ejendom, i alt ca. 40 bøger.

Der var delte meninger om dette trimester, selv om hovedparten syntes godt om det. Enkelte mente, at der var alt for meget historie, men da jeg altid har været stærkt interesseret i historie, var dette lige et trimester for mig.

JOINT MILITARY OPERATIONS TRIMESTER

JMO startede den 10. marts og sluttede den 6. juni. Kurset bestod ligesom S&P af en blanding af forelæsninger og seminardiskussioner, der i dette tilfælde dog blev afsluttet med næsten 14 dages "Wargame".

Målet med dette trimester var at forbedre elevernes evne til at tænke specielt på "The Operational Level" i modsætning til det strategiske og det taktiske niveau. Det viste sig i praksis at være svært at adskille de tre niveauer, og adskillelsen forekom de fleste at være mere akademisk teoretisk end praktisk anvendelig, og dette medførte, at dette trimester af de fleste blev bedømt som klart det ringeste af de tre.

Udover målet omkring "The Operational Level" var det også målet at sammenkæde strategi og brugen af militære styrker, at forbedre evnen til at bedømme sikkerhedspolitiske situationer i forskellige regioner af verden samt at udvikle evnen til at bruge de rigtige militære magtmidler indenfor hele spektret af mulige konflikter og kriser.

En af metoderne man benyttede til at opnå disse mål var "Case studies", her specielt af kriser og konflikter i Mellem- og Sydamerika. I denne forbindelse var jeg havnet i et særdeles interessant seminar, idet en af lærerne var pensioneret oberst fra "Special Forces". Han havde tilbragt næsten 20 år i forskellige mellemamerikanske stater, og kunne derfor bidrage til diskussionen med mange interessante erfaringer og observationer. De to øvrige elever fra NCC i dette seminar var fra Argentina og Saudi Arabien, og da to af de anvendte "case studies" omhandlede Falklandskrigen og Desert Shield/Storm, kom der også i denne sammenhæng spændende synspunkter frem, som man ikke ellers ville have hørt.

Også i dette trimester var der krav om en lidt større skriftlig opgave, hvor emnet var rimeligt frit, så længe det holdt sig inden for de behandlede emneområder. Jeg valgte at skrive en opgave om "U.S. Navy operations in littoral waters in year 2000 and beyond" ud fra en idé om, at her måske var et område, hvor jeg som dansker besad en ekspertise og erfaring, der var anderledes end den de amerikanske officerer medbragte.

Som nævnt afsluttedes dette trimester med et Wargame, hvor de forskellige seminarer blev tildelt forskellige roller såsom U.S. National Security Council, Joint Chiefs of Staff, Commander in Chief Pacific (CINCPAC) eller Joint Commander for en stor operation. Mit seminar blev Joint Commander for en operation i Korea. Opgaven gik herefter ud på at planlægge denne Joint Operation inden for de rammer, der var givet, samt at udvikle planen efterhånden som operationen skred frem, herunder at afholde briefinger for de højere niveauer om den øjeblikkelige situation og de videre planer. Jeg fik ansvaret

for samtlige flådeoperationer og fik herigennem mulighed for at planlægge operationer med flere Carrier Battle Groups, adskillige SSBNér og SSNér samt store Amphibious Forces. Det var operationer af en noget anden størrelsesorden, end vi er vant til herhjemme fra, og dette "Wargame" gav derfor et stort udbytte og et godt indblik i, hvordan amerikanerne planlægger og opererer. Ikke alle var imidlertid så heldige med deres roller som jeg, og der var derfor blandt NCC-eleverne stor uenighed om udbyttet af "Wargame".

ELECTIVES

I hvert trimester var der mulighed for at vælge et "Elective" eller et såkaldt frit emne. Man kunne vælge mellem ca. 25 emner, der var oplistet på forhånd. Hvert emne blev så i det tilhørende trimester behandlet i seminarform. Afhængig af emnet skulle hver deltager præstere en skriftlig opgave, et foredrag eller lignende. "Electives" var obligatoriske for de amerikanske elever, men frivillige for NCC-elever. Hovedparten af eleverne på NCC tog dog Electives i mindst to ud af de tre trimestre.

De mulige "Elective" emner dækkede et meget bredt spektrum. Som eksempler kan nævnes, History of Submarine Operations, Logistics Management, Moscow and the Muslims og Foundations of Moral Obligation. Jeg valgte i første trimester Maritime Sovereignty and Ocean Policy ud fra en betragtning om, at det måtte have relationer til også danske problemstillinger. Dette "Elective" blev dog noget af en skuffelse, da niveauet var lavt og undervisningen af stærkt varierende kvalitet. I næste trimester valgte jeg History of the American Civil War. Dette valg skete dels ud fra historisk interesse, og dels fordi det i diskussioner med amerikanere tydeligt trænger igennem, at borgerkrigen også i dagens USA har en reel indvirkning og betydning. Dette "Elective" blev en stor oplevelse. Jeg var eneste udlænding, og det var spændende at opdage, hvor tydeligt de enkeltes holdninger til problemstillingerne hang sammen med, hvor de kom fra i USA. Dette "Elective" sluttede af med et større udstyrsstykke, hvor undertegnede optrådte som General Grant i en gennemgang af "The Vicksburg Campaign". (Det har nok været et ømt syn).

I sidste trimester faldt valget på et "Elective" benævnt "Naval Warfare: An operational perspective". Dette valg skete ud fra, at hovedparten af det vi havde beskæftiget os med var Joint, fællesværns eller politisk i en eller anden form. Det kunne derfor være interessant at beskæftige sig med noget, der var målrettet direkte mod flådeoperationer. Det viste sig, at dette "Elective" mindede meget om S&P trimestret med gennemgang af nyere historiske konflikter dog koncentreret om flådesiden. Deltagerne skiftedes til at holde foredrag fra gang til gang, og man diskuterede så problemstillingerne ud fra de holdte foredrag.

Et interessant aspekt ved disse "Electives" var, at ægtefællerne i begrænset omfang havde mulighed for at deltage. Der var nu ikke mange der brugte det, men min kone deltog med et godt udbytte i et enkelt "Elective" om Foundations of Moral Obligations.

INTERNATIONAL PROGRAM VISITS & FIELD TRIPS

Udover det mere akademiske indhold i NCC er en af de helt væsentlige aktiviteter for kurset de rejser, der benævnes International Program Visits (IPV) eller for de korteres vedkommende Field Trips. Formålet med rejserne, der i alt varer ca. 60 dage (de fleste er på 7-10 dage), er at give eleverne på NCC et indgående kendskab til USA og det amerikanske samfund. Rejserne er derfor sammensat, så man besøger vidt forskellige dele af landet, og endvidere så man ser så mange forskellige dele af samfundet som muligt. Det bedste indtryk af rejseaktiviteten fås nok ved ganske kort at nævne de større af rejserne og lidt af indholdet. Det er i den forbindelse ikke uvæsentligt at nævne, at alle rejser er planlagt således, at det er muligt for familien at rejse med, idet der så i nødvendigt omfang er lavet separate programmer i forbindelse med faglige besøg. Man skal dog naturligvis selv betale alle udgifter i forbindelse med familiens deltagelse. Det varierede meget hvor mange familiemedlemmer, der deltog i de enkelte rejser. Det laveste antal var 6 og det højeste antal 105 udover eleverne selv. De større rejser var som følger:

- Phoenix, Arizona og Seattle, Washington: Besøgene her omfattede bl.a. Grand Canyon, et statsfængsel, en avis, Motorola, Western-by, indianer reservat, Boeing-fabrikkerne, Trident-kl SSBN og Mount Helen vulkanen.
- New York: Teaterbesøg, Statue of Liberty, Wall Street, New York Police Department og et fattigkvarter.
- Washington D.C. og St.Louis, Missouri: Pentagon, Arlington, Gettysburg, en senator, Det Hvide Hus (nej, vi så ikke præsidenten), Chrysler-fabrik, Anheuser-Busch (Budweiser) og U.S. Transportation Command.
- Salt Lake City, Utah og San Francisco, Californien: Mormonerne, sølvmine, universitet stedet for vinter-OL år 2000, vingård i Napa Valley, U.S. Coast Guard, Golden Gate, Alcatraz, Monterey.
- New Orleans, Louisiana og Orlando, Florida: Værft, privat universitet, flodbådstur, Cape Canaveral, U.S. Special Forces, Disney World.

Herudover en række mindre ture, hvoraf de mest spændende nok var besøgene hos Marine Corps i Camp Lejeune, hos Bath Iron Works i Maine (bygger Arleigh Burke-cl destroyere) og besøget på et hangarskib til søs (ikke mindst landing og start!).

Udbyttet af alle disse rejser og besøg var naturligvis skiftende, men når det hele lægges sammen gav det et helt enestående billede af det amerikanske samfund på godt og ondt, selv om hovedparten af det fremviste jo naturligt nok var koncentreret om ting, som man var stolte af at vise frem.

UDBYTTE OG NIVEAU

NCC er som tidligere beskrevet et såkaldt "eksamensfrit" kursus, hvilket dog ikke skal tages helt bogstaveligt, idet der bl.a. er en del skriftlige opgaver, der skal afleveres. Eleverne er ligeledes generelt velmotiverede og ambitiøse, og prøver derfor at deltage i undervisningen på bedst mulig måde. Arbejdsbelastningen på NCC kan derfor til tider være stor. Eksempelvis skal man som på andre tilsvarende kurser igennem fasen, hvor man efter en måneds tid syntes, at det er komplet umuligt at nå at læse det hele og møde velforberedt, hvorefter man bliver tvunget til at prioritere sin tid, og dermed falder lidt til ro igen.

Niveauet af undervisningen er generelt høj, noget højere end vi er vant til fra VUT I og II. Dette skyldes naturligvis, at man råder over langt flere ressourcer, og derfor kan tiltrække og fastholde lærere af både høj kvalitet og i et så stort antal, at man stort set har eksperter inden for alle områder. Udbyttet af NCC 97 har derfor været meget højt, og jeg føler og tror, at det vil være muligt at trække på erfaringerne i lang tid fremover.

SOCIALT SAMMENHOLD

Det akademiske indhold af NCC er sammen med rejserne lagt i faste rammer. Herudover er en væsentlig faktor i kurset det sociale sammenhold blandt eleverne. Kursusledelsen har også her en stærk førende hånd, idet der året igennem arrangeres et stort antal arrangementer med forskellige former for underholdning og aktiviteter. I den forbindelse kan nævnes picnics, clam chowder party hvor hver enkelt elev udnævnes til æresborger i Rhode Island, Western night (udklædning i cowboytøj), black & white night (kun sort og hvidt tøj) samt en lang række andre sociale aktiviteter. Herudover opfordres der stærkt til, at "alle besøger alle" dvs at man mindst én gang kommer til middag hos alle de øvrige på kursus og mindst én gang har alle de øvrige til middag. Dette kan så gøres på forskellig vis, idet man kan holde få store selskaber eller mange mindre. Når alle de sociale aktiviteter lægges sammen betyder det, at man er optaget 2-4 aftener om ugen året igennem, og det har naturligvis også indflydelse på mulighederne for at nå at læse det hele. Men de sociale aktiviteter er af kursusledelsen prioriteret lige så højt som de mere akademiske, så man kan ikke sige nej tak til de forskellige aktiviteter med

henvisning til, at man skal forberede sig. Det stærke sociale islæt betyder til gengæld også, at sammenholdet på kurset bliver meget stærkt.

FAMILIE OG BØRN

NCC er lagt an på, at man har familie og børn med. På NCC 97 havde 34 ud af 38 medbragt familien, og dette er med til at præge kurset. Der er masser af aktiviteter for ægtefæller og børn, idet en stor del af de sociale aktiviteter er åbne for både børn og voksne. Herudover finder ægtefællerne hurtigt sammen om forskellige former for aktiviteter såsom arrangement af internationalt modeshow, fremstilling af international kagebog, engelskundervisning osv. Hjemmefra havde vi talt om, at min kone skulle læse på universitetet på deltid. Det blev der imidlertid aldrig tid til overs til, men muligheden er der naturligvis, såfremt man har lyst.

Stort set samtlige NCC børn gik i amerikansk skole. Hovedparten var glade for det, men enkelte kunne ikke rigtig finde sig til rette, idet undervisningen foregår på en noget anden måde, end i hvert fald danskere er vant til. Dette gælder nok især på de lidt højere niveauer såsom gymnasiet. De amerikanske High School elever kan være svære at komme ind på livet af, men det viste sig så for vores vedkommende at være en stor lykke, at der var en større gruppe NCC børn i gymnasiealderen, så de fandt hurtigt sammen i fritiden.

NAVAL POSTGRADUATE SCHOOL, MONTEREY

NCC 97 sluttede 13. juni 1997, men det har i mange år været således, at deltagerne i NCC efterfølgende har gennemført Defense Resources Management Course ved Naval Postgraduate School i Monterey, Californien. Dette var også tilfældet i 1997. Så efter at have krydset USA i bil, deltog jeg i dette 4 ugers kursus, bl.a. sammen med to kaptajner fra hæren, der netop havde fuldstændt VUT II i Fort Leavenworth.

KONKLUSION

Mit år på Naval Command College i Newport gik utroligt hurtigt, når jeg i dag sidder og tænker tilbage. Vi rejste i alt i næsten 100 dage, besøgte 31 af USA's stater, og fik 37 nye venner (plus nogle fra kursusledelsen). Det er næsten ikke til at fatte, at man kan nå så meget på et år, se så meget på et år og opleve så meget på et år. Søofficerer taler tit om, at man ville tjene mange flere penge, hvis man var ansat i det private, og det er måske også rigtigt. Men efter at have oplevet NCC kan jeg ikke lade være med at tænke på, at hvor mange

privatansatte får tilbudt et helt års kursus i USA med kone og børn, et helt år hvor det i store træk er op til dem selv, hvor meget de vil have ud af det, et år hvor man får etableret nye venskaber med folk fra hele verden, venskaber der vil vare resten af livet, et år spækket med så mange oplevelser, at det næsten er umuligt at kapere det hele. Et sådant år tilbydes ikke mange midt i livet. Så måske er det alligevel "ikke så ringe" at være søofficer.

Såfremt muligheden er der for at komme på Naval Command College, kan jeg derfor kun sige, grib den, tag afsted og få en oplevelse for livet på alle planer.

NAVAL COMMAND COLLEGE CLASS OF 1997.

Argentina	Captain Jorge Recio
Australia	Commander Davyd Rhys Thomas
Brazil	Captain Luiz Abelardo de Area Villaboim
Canada	Commander David Sweeney
Chile	Commander Edmundo Gonzales
Cote d'Ivoire	Commander Adama Ganon
Denmark	Commander Tim Sloth Jørgensen
Egypt	Captain Ibrahim Aly Mohamed Emam Flaifel
France	Commander Bruno Demeocq
Germany	Commander Jürgen Ehle
Ghana	Captain Christian Buerteye Pupilampu
Greece	Commander Epaminondas Hatzopoulos
India	Captain Rabinder Kumar Dhowan
Israel	Captain Shlomo Cohen
Japan	Captain Katsutoshi Kawano
Kenya	Colonel James Humphrey Mutungi
Korea	Commander Cha, Do Hoe
Malaysia	Commander Sinnathamby Karunanethy
Mexico	Captain Manuel Paulin-Fritsche
Morocco	Commander Lahcen Mejjaty
Norway	Commander Tom Egil Lilletvedt
Pakistan	Captain Bakhtiar Mohsin
Philippines	Captain Arthur B. Garrido
Poland	Captain Stefan Tandeki
Portugal	Captain Jose Antonio Mota Teixeira de Aguiar
Qatar	Lieutenant Colonel Hassan Al-Obaidli
Romania	Commander Petre Nitu
Saudi Arabia	Captain Abdulaziz A. Al-Sulaiman
Singapore	Colonel Lui, Tuck Yew
South Africa	Captain Derek Christian
Spain	Captain Antonio Blazquez Garcia
Sweden	Captain Thomas Ernst Engevall
Taiwan	Mr. Lan, Wei-wan
Thailand	Captain Panu Punyavirocha
Turkey	Commander Yarbay Ramiz Abay
UK	Commander Douglas H.L. Macdonald
US	Captain Joseph Belinski
Venezuela	Commander Carlos Julio Garcia Vasquez

OPERATIONEL OCEANOGRAPHI

I

DANMARK

af

*Tjenestechef, Lic. Scient. Erik Buch
Farvandsvæsenet*

1. INDLEDNING

Et naturligt element i vor hverdag og et vigtigt element i planlægningen af mange aktiviteter til lands, til søs og i luften er meteorologiske prognoser for udviklingen i vejret i de kommende døgn. Disse prognoser er baseret på en omfattende forskning af atmosfærens fysik. Forskningen har gjort det muligt at udvikle matematiske computer-modeller, der, kombineret med observationer af relevante parametre fra et stort antal målestationer, kan beregne udviklingen i atmosfæren 5-7 døgn frem i tiden.

Noget tilsvarende er nu blevet muligt også inden for oceanografien. Den nødvendige teknologi til en indsamling af data i sand tid er nu tilstede, og vor viden om havenes dynamik er nu tilstrækkelig stor til, at vi kan udarbejde matematiske computer modeller, der kan forudsige ændringer i de oceane forhold (vandstand, bølger, strøm, temperatur, saltholdighed etc.) med acceptabel nøjagtighed for de kommende 1-2 døgn.

Denne nye gren af oceanografien kaldes *operationel oceanografi* og vil især have interesse for de maritime erhverv, hvor der er bred enighed om, at en operativ oceanografisk rådgivning af den marine industri vil forøge effektiviteten, mindske risikoen for ulykker, optimere overvågningen af det marine miljø, forbedre vurderingen af fiskebestandsstørrelser og fangstmuligheder, forbedre grundlaget for den offentlige marine forvaltning etc. OECD har udarbejdet cost/benefit analyser for den marine industri for at vurdere værdien af en effektiv operativ oceanografisk rådgivning. Et forsigtigt skøn siger en værdiforøgelse på 2-3% svarende til 2.2-5.7 milliarder ECU/år alene for det europæiske område når operationelle ydelser bliver bredt tilgængelige.

Danmark har et højt aktivitetsniveau inden for stort set alle grene af den marine industri¹. Specielt skal det fremhæves:

- Udover Danmarks egen flåde af handelsskibe og coastere, passerer mange fremmede skibe til og fra østersølandene gennem de danske farvande. De seneste statistikker over trafikken viser, at størrelsen af de gennemsejlede skibe øges. Endvidere udbygges havnefaciliteterne i Polen og Rusland med henblik på import og eksport af specielt olie, som yderligere vil øge passagen gennem de danske farvande af skibe fra disse lande.
- Der foregår en omfattende off-shore aktivitet i Nordsøen, og i nær fremtid kan der forventes lignende aktiviteter ved Færøerne og evt. også Grønland.
- Der er omfattende planer om etablering af havvindmølleparker.
- Danske Miljømyndigheder opbygger og formidler viden om hav- og fjordmiljø, hvor der udføres en lang række af overvågnings- og forskningsopgaver. Overvågningen er koncentreret om indsamling og analyse af tilstandsvariable i fjorde, kystnære og åbne farvande. Forskningen er koncentreret om biologisk oceanografi, funktionel diversitet og miljøskadelige stoffer. På basis af udførelsen af disse opgaver er det faglige grundlag for administrative myndigheders varetagelse af natur og miljø samt det politiske systems fastlæggelse af miljøpolitikken etableret regionalt og nationalt.
- Danske myndigheder er i henhold til internationale konventioner ansvarlige for forvaltning af fiskebestandene i de danske, færøske og grønlandske farvande. Danmark, Færøerne og Grønland har en relativt stor fiskerflåde med tilhørende industri.
- Søværnet opererer enheder i danske, færøske og grønlandske farvande. I de nordatlantiske farvande varetager enhederne, udover suverænitetshævdelse og andre egentlige sømilitære opgaver, også fiskeriinspektion, søredning samt en række andre samfundsnyttige opgaver. Endelig er søopmålingen en del af søværnets opgaver.
- Bro- og havnebyggeri, kystbeskyttelse og andre marine konstruktionsarbejder vil i de kommende mange år være væsentlige aktiviteter i Danmark.

¹ Ved marin industri forstås i bred forstand alle aktiviteter til havs.

- Med Danmarks lange kystlinie og gode badestrande har marine fritidsaktiviteter (badning, lystsejls, vindsurfing, lystfiskeri) været i stærk stigning. En stor del af den danske turistindustri er ligeledes knyttet til de marine fritidsaktiviteter. Desværre er også mange søredningsaktioner knyttet hertil.

En operationel oceanografisk rådgivning kan derfor forudses at kunne bidrage til en effektivisering af den danske marine industri.

En effektiv oceanografisk rådgivning vil kræve et meget tæt internationalt samarbejde vedrørende indsamling og udveksling af oceanografiske måledata. Organisationer under de Forenede Nationer (Intergovernmental Oceanographic Commission under UNESCO, World Meteorological Organisation, United Nations Environment Programme) har derfor sammen med the International Council of Scientific Unions (CSU) etableret Global Ocean Observing System (GOOS).

EuroGOOS udgør den europæiske komponent af GOOS og har til formål at koordinere og styrke indsatsen inden for operationel oceanografi i de europæiske farvande, samt sørge for at europæisk industri sikres en god position inden for dette fagområde. På foranledning af Forskningsministeriet blev Danmark (repræsenteret ved Farvandsvæsenet) på et tidligt tidspunkt involveret i opbygningen af EuroGOOS organisationen.

For at sikre en koordination af de danske interesser i relation til EuroGOOS blev der i foråret 1997 på Forskningsministeriets foranledning nedsat en dansk EuroGOOS komite. Komiteen består af repræsentanter fra såvel formidlere og brugere af oceanografisk rådgivning, samt repræsentanter fra danske industrivirksomheder, der producerer oceanografisk måleudstyr. Komiteens opgave er at:

- sikre at danske institutioner og virksomheder er velorienterede om EuroGOOS aktiviteterne
- sikre at danske interesser og synspunkter fremmes og tilgodeses inden for EuroGOOS samarbejdet.

Dansk EuroGOOS Komite er derfor af den opfattelse, at det er nødvendigt at etablere et kraftfuldt nationalt center for operationel oceanografi med henblik på at drive marine observationsnetværk og varslingsmodeller for at etablere grundlaget for en god og kvalificeret rådgivning til den marine industri, samt sikre at danske interesser bliver tilgodeset i det internationale samarbejde.

bejde inden for EuroGOOS, herunder sikre at dansk industri får de bedst mulige konkurrencevilkår til at udvikle, producere og sælge deres produkter.

2. OPERATIONEL OCEANOGRAPHI

2.1 Definition

Oceanografi - læren om havet - omfatter alle de videnskabelige discipliner, som mennesket tager i anvendelse ved udforskning af verdenshavet.

Igennem de seneste 50 år er der på europæisk plan ofret mere end 150 milliarder kr. på udforskning af havet. Den herved indhøstede viden sammenholdt med den teknologiske udvikling har gjort det muligt at:

- indsamle og formidle data i sand tid
- udvikle matematiske modeller med henblik på udarbejdelse af prognoser for udviklingen i havet

Som en konsekvens heraf er en ny gren af oceanografien - kaldet operationel oceanografi - blevet introduceret inden for de seneste par år.

Ved operationel oceanografi forstås rutinemæssig indsamling, fortolkning og formidling af målinger af havet atmosfæren med det mål at:

- *give pålidelige beskrivelser af havets øjeblikkelige tilstand inklusive de levende ressourcer*
- *give løbende prognoser for udviklingen af havets tilstand og opbygge en marin klimadatabase der via tidsserier kan beskrive tendenser og forandringer i klimaudviklingen, herunder konsekvenser for livsbetingelserne i, på og omkring oceanerne.*

Operationel oceanografi fungerer ofte, men ikke altid, ved en hurtig transmission af observationsdata til et datacenter, hvor data behandles gennem numeriske prognosemodeller.

Modelresultaterne kan anvendes til at generere dataprodukter som tjener specielle formål, ofte på regional eller lokal basis. De færdige dataprodukter og prognoser skal distribueres hurtigt til brugerne (offentlige myndigheder, industrielle brugere etc.).

Operationel oceanografi eksisterer allerede i et vist omfang med udbud af et begrænset antal parametre: vindens hastighed og retning over havet, bølgehøjde og -periode, strømmens fart og retning, tidevand, stormflodsvarsling, drift og udbredelse af havis og overfladetemperaturer. Der er store fordele ved at gøre operationel oceanografi global således at alle dele af systemet simultant kan analyseres og forudsiges med større nøjagtighed og længere ud i fremtiden.

I nær fremtid vil endnu flere produkter kunne stilles til rådighed for brugerne og nøjagtigheden samt prognoselængden for de eksisterende data kan forøges. Eksempler på nye produkter kunne være indikatorer på marin forurening, bevægelser af oliepletter, forudsigelse af vandkvalitet, koncentrationer af næringssalte, primærproduktion, temperatur- og saltholdighedsprofiler, sedimenttransport og erosion.

videnskabelig og teknologisk forskning vil medvirke til udvikling af ny teknologi og en øget forståelse af havene, hvilket danner grundlag for en stærkt forbedret forvaltning af havene samt en øget mulighed for forudsigelse af og på lang sigt at gribe ind overfor klimaforandringer.

2.2 Operationel Oceanografi - en fremtidsvision

I forbindelse med introduktionen og udviklingen af fagområdet operationel oceanografi er det vigtigt at målrette de serviceydelser, der skal udbydes mod de behov som de identificerede målgrupper har, hvorfor der skal etableres en løbende kontakt med de potentielle brugere af marine data og prognoser. Alle operationer, dataindsamlinger, modelleringer og prognoser skal gennemføres med højest mulig planlægning af installationer og serviceydelser, således at duplikering af aktiviteter mellem nationale såvel som andre landes institutioner undgås. Ny teknologi, satellitter og computermødelles skal implementeres på en sådan måde, at en ny række af serviceydelser kan produceres på den mest effektive og økonomiske måde. Det fulde udbytte af operationel oceanografi opnås kun ved at integrere observationer og modellering fra global, til regional til lokal skala, dvs. internationalt samarbejde er af afgørende betydning. Danmark har med sin beliggenhed stor interesse i at arbejde med landene omkring Nordsøen og Østersøen. Ligeledes er Nordatlanten et dansk interesseområde dels via Danmarks interesser og forpligtigelser over Grønland og Færøerne dels på grund af Nordatlantens afgørende betydning for klimaudviklingen i Skandinavien og Nordeuropa.

Det er muligt at udvikle og forbedre eksisterende systemer parallelt med introduktionen af ny teknologi og nye videnskabelige resultater for at opbygge et optimalt system i løbet af de kommende 5-10 år. Et vigtigt element i denne forbindelse er videnopbygning og teknologioverførsel til udviklingslandene, et område hvor Europa og dermed Danmark bør spille en vigtig rolle. Endvidere er der behov for en udbygning af uddannelsessystemerne med henblik på at uddanne eksperter til operationel oceanografi.

2.2.1 Potentielle brugere

Ved marin industri forstås i bred forstand alle aktiviteter til søs:

- Transport
- Energiproduktion
- Miljøovervågning og -beskyttelse
- Mineraludvinding
- Fiskeri
- Forsvar
- Bygnings-, konstruktions- og ingeniørarbejder
- Service
- Udstyrsproduktion og salg
- Turisme og fritidsaktiviteter

Mellem 3-5% af Europas (EU) bruttonationalprodukt skabes af marint baseret industri og service, hvilket svarer til en værdi på 110-190 milliarder ECU/år. Marin industri og service er genstand for store usikkerheder, tab af effektivitet, skader og omkostninger skabt af kræfter i det marine miljø, såsom storme, stormfloder, bølger, erosion, transport og resuspension af forurenende stoffer, skift i fiskebestandes vandringsmønstre, blomstring og udbredelse af giftige alger etc. Hertil kommer at havstrømmene i Nordatlanten er afgørende for vejret og klimaet i Europa.

Den marine industri opererer overalt i verden under hård konkurrence. Teknologisk udvikling er afgørende for konkurrenceevnen inden for denne industri. For de 3 hovedindustrier - skibsbygning, marin transport og marine ressourcer - gælder at:

- Mere end 90% af EU's eksterne handel foregår ad søvejen, medens tallet for den interne handel er 35%. For sidstnævntes vedkommende har EU for nyligt besluttet, at en større del af EU's interne transport skal foregå ad søvejen
- EU's skibsbygningsindustri udgør 21% af verdensmarkedet

- det marine miljø og dets ressourcer er en potentiel kilde til store mængder af energi og råmaterialer
- EU er verdens største marked for fiskeprodukter og den tredjestørste fiskerimagt (efter Japan og Kina)

Hvis man hertil lægger den brede vifte af aktiviteter i kystzonen, såsom ingeniøropgaver, kabel- og pipelineudlægning, turisme og miljøovervågning, så er der i EU beskæftiget 1-1.5 millioner mennesker i den marine industri, og bidraget til nationalproduktet er som nævnt 110-190 milliarder ECU/år.

Der er i maritime kredse bred enighed om, at en operativ oceanografisk rådgivning af den marine industri vil forøge effektiviteten, mindske risikoen for ulykker, forbedre miljø- og fiskebestands vurderinger, etc.

2.2 Samfundsmæssig betydning

De indre danske farvande, Nordsøen og Østersøen udgør nogle af de mest udnyttede havområder i verden. Nordeuropas befolkning, med dets høje niveau af spildevandsudslip fra industri og landbrug, er afhængig af disse havområder til fiskeri, transport, olie- og gasproduktion, rekreative og mange andre aktiviteter. Endvidere er Danmark og de øvrige nordeuropæiske lande stærkt afhængige af de åbne havområder i Nordatlanten og Det Arktiske Ocean. Disse havområder har en afgørende betydning for klimaet i Nordeuropa og er tillige værdifulde i forbindelse med fiskeri, transport og i stigende grad olie og gasudvinding.

En effektiv forvaltning af disse havområder vil medføre, at det økonomiske udbytte maksimeres og miljøet bevares, medens en mangel på en operativ beskrivelse af den øjeblikkelige tilstand kombineret med prognoser for udviklingen vil bevirke en mindre effektiv industriel udnyttelse. Endvidere må bekestelige fejltagelser og ulykker inklusive skader på miljø og tab af menneskeliv kunne forudses.

Fordelene ved opbygningen af et operationelt oceanografisk system vil hurtigt kunne forrente den nødvendige investering. Fordelene vil antage mange former og skal vurderes på forskellig måde:

- Forøget effektivitet og reduktion af omkostninger inden for velstandsskabende marine industrier og aktiviteter.
- Forøget evne, baseret på forbedrede informationer, til beslutning af gennemførelse af aktiviteter som ellers ville være afvist.

- Bedre forvaltning af miljø- og naturværdier herunder beskyttelse af dyreliv.
- Forbedrede muligheder for planlægning og gennemførelse af sømilitære operationer.
- Reduktion eller undgåelse af farer/katastrofer; herunder forbedret varslings af helbredsstruende fænomener (giftige alger o.l.) og naturkatastrofer samt reduktion af disses effekt på installationer som diger, havne, off-shore platforme, tab af menneskeliv, forsikringspræmier etc.
- En effektiv rutevejledning af skibsfarten vil betyde reduktion af brændstofforbruget til gavn for miljøet, øget indtjening til vareproducenter grundet kortere transporttider, reduktion af antallet af ulykker med deraf følgende forurening, bedre planlægning og drift af havne, reduktion af skader på skib, gods og besætning med deraf følgende reduceret tab for forsikrings-selskaber.
- Tilvejebringelse af oceanografiske dataset der muliggør langtidsprognoser for klimaudvikling på tidsskalaer på år til dekader, hvilket skaber basis for en langsigtet planlægning og investering inden for såvel erhvervsliv som den offentlige forvaltning.

En del af de ovennævnte fordele vil kunne opnås uafhængigt af om Danmark etablerer et nationalt center for operationel oceanografi, men det må dog forudses at omkostningerne ved at skulle hente den oceanografiske rådgivning i udlandet vil overstige omkostningerne ved driften af et nationalt center. Udover prisen for den rådgivning som skal erhverves i udlandet vil danske industri- og rådgivningsvirksomheder gå glip af ordrer i udlandet grundet den manglende opbakning og indsigt i markedets udvikling som et nationalt center ville kunne formidle.

3. INTERNATIONALT SAMARBEJDE

En afgørende faktor for succes inden for operativ oceanografi er etableringen af samarbejdsrelationer mellem relevante institutioner nationalt og internationalt.

Der kan ikke opbygges et pålideligt og effektivt operativt system uden internationalt samarbejde med fri udveksling af data, idet en grundig beskrivelse af et havområde kræver kendskab til de ydre påvirkninger - randbetingelserne.

Det er på denne baggrund besluttet at opbygge en organisation - Global Ocean Observing System (GOOS) i organer under FN, - til på globalt plan at

koordinere indsamlingen, analysen og modelleringen (forudsigelsen) af forholdene i verdens havområder.

EuroGOOS udgør den europæiske komponent af GOOS og har til formål at koordinere og styrke indsatsen inden for operationel oceanografi i de europæiske farvande, samt sørge for at europæisk marin industri sikres en god position inden for dette forretningsområde.

EuroGOOS vil naturligvis primært koncentrere sine aktiviteter i de europæiske kystområder inklusiv Middelhavet, Nordsøen og Østersøen. Nordatlanten samt visse dele af det Arktiske Ocean er dog af interesse af følgende grunde:

- Fiskerierinteresser
- Off-shore industri (olie, gas)
- Betydning for det europæiske klima
- Randbetingelser for de europæiske kystområder (modeller)

EuroGOOS har, til trods for sin korte levetid, allerede sat en række aktiviteter i gang. Her skal blot nævnes de vigtigste:

Der er nedsat to arbejdsgrupper:

1) Teknologi. Denne gruppe skal rådgive om hvilke teknologiske tiltag, der er nødvendige for gennemførelsen af EuroGOOS dvs. måleinstrumenter, platforme, kommunikation, modeller, information etc. Gruppen er startet med at kortlægge anvendt teknologi inden for de nævnte felter, med henblik på opbygning af en database herom, som alle medlemmer kan trække på.

2) Videnskabelig rådgivning. Gruppen skal rådgive om hvilke områder, der har behov for videnskabelig forskning for at EuroGOOS målsætningen kan imødekommes. Gruppen kan sammenlignes med udviklingsafdelingen i en produktionsvirksomhed. Denne gruppe har først lige startet sit arbejde.

Fem "task teams" er etableret. Formålet med disse er inden for et afgrænset havområde at afprøve EuroGOOS konceptet og herved bevise overfor brugerne (kunderne), at operationel oceanografi kan levere en brugbar vare, der kan minimere risici og forbedre konkurrenceevnen. De fem task teams er:

- **Middelhavet**
- **Østersøen**
- **Northwestern Shelves**, den europæiske shelf nord for Bretagne og syd for linien Bergen-Shetland, dvs. *primært* Nordsøen.
- **Nordatlanten**
- **Arktiske Ocean**

De tre første af disse er godt i gang med planlægningen, planerne er i høj grad baseret på eksisterende aktiviteter, som er betydelige i Nordsø/Østersø området.

EuroGOOS har endvidere foretaget en kortlægning af eksisterende færgeruter i de europæiske farvande med henblik på montering af måleinstrumenter i færgerne. Der er en meget høj færgedækning, og de fergeselskaber, der er blevet kontaktet, har været forbavsende imødekommende overfor opsætning af instrumenter i deres skibe.

I oktober 1996 afholdtes den første EuroGOOS-konference i Haag, Holland. Det var målet her ved foredrag og udstillinger at udbrede kendskabet til EuroGOOS over for de potentielle brugere af systemet.

Der er udarbejdet en EuroGOOS-strategiplan (EuroGOOS, 1996), som detaljeret beskriver ide og vision, målsætning og strategi for EuroGOOS, og en handlingsplan (EuroGOOS, 1997).

4. BETYDNING FOR SØVÆRNET

Ved etableringen af en operationel oceanografisk service i Danmark vil søværnet - dersom man ønsker det - kunne komme til at spille en central rolle både som bruger og som bidragsyder.

Søværnet som bruger

Søværnet vil kunne opnå store fordele ved anvendelse af en operationel oceanografisk rådgivning såvel til løsning af dets militære som dets civile opgaver:

- Sejladssikkerhed på samme niveau som for den civile skibsfart.
- Prognoser for den horisontale og den vertikale fordeling af temperatur og saltholdighed i et havområde kan danne grundlag for beregning af fordelingen af massefylde (opdrift) og lydhastighed. Sidstnævnte parameter er

afgørende ved ubåds- og antiubådskrigsførelse, ved søopmåling osv.

- Prognoser for drift af passive legemer i vandet vil være af stor betydning ved løsning af oliebekæmpelsesopgaver eller redningsoperationer.
- Prognoser for dannelse og drift af havis vil være betydningsfulde for is beredskabet.

Søværnet som bidragsyder

Søværnets mange enheder, der opererer i de danske farvande og i Nordatlanten, vil kunne bidrage til indsamling af oceanografiske data såsom strøm, temperatur, saltholdighed osv. Dette kan eksempelvis gøres ved at alle skibe - eller dele heraf - udstyres med instrumenter der automatisk registrerer havoverfladens temperatur og saltholdighed samt eventuelt strøm.

En alternativ mulighed er at Søværnet dedikerer ressourcer (skib og mandskab) til en mere målrettet observationsindsats f.eks. varetagelse af et fast monitoringsprogram eller bidrag til drift og vedligehold af et net af faste målestationer. Det kan i denne forbindelse nævnes, at der i forbindelse med indretningen af SF300 "GRIBBEN" til søopmålingsenhed, er anskaffet udstyr og materiel således at en SF300 enhed kan udrustes til gennemførelse af oceanografiske måleopgaver.

Hvilket niveau Søværnet vil bruge og bidrage til en kommende operationel oceanografisk servicefunktion er naturligvis en beslutning, der skal træffes af søværnets ledelse. Forsvarsministeriet har dog taget initiativ til at nedsætte en arbejdsgruppe med repræsentanter fra ministeriet, søværnet og Farvandsvæsenet, der har til opgave at kortlægge behovet for operationelle oceanografiske serviceydelser inderfor Forsvarsministeriets ressort område. Denne arbejdsgruppe forventes at have afsluttet sit udredningsarbejde medio 1998.

Referencer

EuroGOOS, 1996. The Strategy og EuroGOOS. EuroGOOS Publication No. 1
EuroGOOS, 1997. The EuroGOOS Plan. EuroGOOS Publication No.3.

MEDDELELSE FRA FORMANDEN

Det 214. Forsamlingsårs 9. og sidste møde, som ikke blev udsendt til medlemmerne i meddelelsen om forårets møder, er fastsat som følger:

Torsdag den 26. februar 1998

Materielrapporten - hvorfor ser rapporten ud som den gør

Ved

Teknisk Chef Bent Hansen, Søværnets Materielkommando

Mødet afholdes kl. 1730, baren er åben fra kl. 1700. Tilmelding som angivet i den tilsendte plan.

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN**TIDSSKRIFTETS HJEMMESIDE**

www.svn.dk/tfs
--

Tidsskrift for Søværnsens hjemmeside på Internettet har af forskellige årsager ført en lidt hensynene tilværelse siden oprettelsen for snart 2 år siden. Nu har den imidlertid undergået en modernisering og en tiltrængt opdatering, så også de nyeste artikler er at finde på nettet. TfS vil tilstræbe en løbende opdatering af hjemmesiden i håbet om, at kendskabet til søværnet og søværnets virke også kan udbredes ad denne vej.

NEKROLOG

Oberstløjtnant i flyvevåbnet Anton Knud Hovgaard (1586) blev født i Hatting ved Horsens den 15. september 1920. Han var student fra Horsens Statsskole og blev antaget som søkadetlærling i 1938. Efter søofficersskolen blev han udnævnt til søløjtnant II 1942. Som søløjtnant I blev han optaget på hærens og søværnets fælles flyveskole i 1947, fortsatte flyvningen og blev overført til flyvevåbnet ved dets oprettelse i 1950, hvor bl.a. virkede som instruktør ved det såkaldte overgangskursus. Senere blev han udsendt til tjeneste som forbindelsesofficer til de danske kadetter, som blev trænet i det amerikanske flyvevåben. Som oberstløjtnant gjorde han i en periode tjeneste som forsvarsattaché ved den Kgl. danske Ambassade i Stockholm og Helsinki. Anton Hovgaard havde også en periode som chef for Administrationsafdelingen på Flyvestation Karup - et ikke ukompliceret job med mange gæsteenheder, nationale og internationale, på Flyvestationen. Han fik sin tredje internationale tjeneste i staben hos Chefen for Enhedskommandoen (COMBALTAP) som chef for Øvelsessektionen.

Anton Hovgaard var kendt og anerkendt som en meget retlinet, fair og kapabel officer og medarbejder, loyal mod hans chefer og sine jobs. Han kendtes som en meget rolig mand med et godt lune, som gjorde det let for ham at begå sig også i et internationalt miljø.

En af hans store interesser - efter familien - var jagt. En interesse han havde rig lejlighed til at dyrke, specielt under forskellige tjenesteperioder på Flyvestation Karup.

Da han blev pensioneret flyttede han med sin hustru til en nedlagt landbrugsejendom i Sønderjylland - en ejendom som gav ham god lejlighed til at bruge sine evner som "gør det selv" mand.

På grund af helbredet og for at komme nærmere børnene flyttede han og hans hustru til Nordsjælland, hvor han døde 17. maj 1997. Han overleves af sin hustru Gerda f. Nissen og tre børn.

(1614)

BOGANMELDELSE

Dansk Søfarts Historie

Bind 2: "1588-1720. Skuder og Kompagnier"

Ole Degn og Erik Gøbel, 224 s, ill.

Gyldendal, København 1997.

2. bind af Dansk Søfarts Historie omhandler perioden fra Christian IV's tronbestigelse til afslutningen af Den stor nordiske Krig, en periode på 132 år, hvor Danmark var involveret i krige ca. 20% af tiden. Det medførte bl.a. tabet af de skånske provinser, og flere årelange besættelser af fjendtlige tropper. Da hertil kom en samtidig pestepidemi fik disse begivenheder voldsomme konsekvenser for samfundet og dermed også for dansk søfart.

Bogen er skrevet af arkivar ved landsarkivet for Nørrejylland, Dr. phil. Ole Degn, der hovedsagelig har behandlet tiden indtil 1660, og arkivar på Rigsarkivet, cand. mag. Erik Gøbel, der har skrevet om tiden efter dette år.

Bindet er opdelt i hovedemnerne skibe, købstadshavne og ladesteder, sejladsens vilkår i indenrigs- og udenrigsfart og oprettelse af handelskompagnier. Det afsluttes med kapitler om søfolkenes liv ombord og i land samt et afsnit om rederne.

I perioden var der en tendens til at bygge stadig større skibe, og de store skibe havde nu fået flere master, der tillige var sammensat af flere stykker. Typologien må have været vanskelig at holde rede på, idet man i datidige kilder anvendte typenavne som jagt, galiot, smakke, kreyert, bojert, fløjte, pinas, kat, pinke, hukkert, ketz, snau, kåg, bysse og barkentine. Men det er lykkedes.

Periodens søfartshistorie er nybehandlet på grundlag af utrykt kildemateriale fra arkiverne, fortrinsvis forskellige typer regnskaber. Det er herved lykkedes at beskrive sejladsmønsteret geografisk, kvantitativt og tidsmæssigt, samt dermed at belyse hidtil ukendte aspekter af dansk søfarts historie.

Men selvom antallet af passager af de danske stræder entydigt har kunnet fastslås på grundlag af regnskaberne, har årsagen til de periodevise variationer ikke med samme sikkerhed kunnet vurderes på dette grundlag.

Udover de store indkaldelser til orlogsflåden (se pag. 42) kan frygten for sørøvere, kapere og for at blive inddraget i krigshandlinger eksempelvis have øvet en dæmpende indflydelse på sejlads i udsatte områder, ligesom de svingende økonomiske konjunkturer i ud- og indland.

Når man læser (pag. 40) at flådens skibe "kun meget sjældent kom" på de store oceaner i denne periode, må man undres, når det oplyses (pag. 85), at Henrik Vind i 1622 ledsagede handelsskibe i konvoj til Spanien, (pag. 86) om konvojer til Narva, Middelhavet, Nederlandene, Frankrig, Spanien og Island, og (pag. 142) om Jens Munks ekspeditioner for at finde NE-passagen, senere NW-passagen, ledsagning af en Ostindiefarerer forbi de kanariske øer, samt om Ove Geddes sejlads syd om Afrika til Indien.

Da bogen i sagens natur indeholder imponerende mange tal, som det under læsningen er vanskeligt at bevare overblikket over, er det en kvalitet, at den er forsynet med de velskrevne indledende og afsluttende kapitler, der henholdsvis beskriver periodens historiske grundlag og sammenfatter dens udviklingslinier.

Stednavnet "Holmen" bruges i folkemunde ofte som synonyme for "Nyholm", "Bremerholm" og "Gammelholm" og har også sneget sig ind i teksten. Skillelinien går ved 1680, hvor anlæggelsen af "Nyholm" begyndte, og ved 1866, hvor flåden rømmede "Bremerholm".

En enkelt fejl er fundet i tabel 36, hvor procentsatsen for "Sømænd i Nyboder" og "Bådsmænd" er byttet om.

Men hvad betyder et par skønhedspletter, når man er blevet betaget af værket?

Også dette bind er rigt illustreret med smukke farvebilleder og har bibeholdt den let tilgængelige opdeling af kilder og registre.

Igen en seriøs, velskrevet bog, baseret på den nyeste forskning. Fascinerende læsning.

(1653)

MARINENS BIBLIOTEK**Erhvervelser november/december 1997****ENCYKLOPÆDIER**

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 9: Hostie - janteloven. Kbh. 1997. 632 s. ill. Ej til udlån.

HISTORIE

Ancker, Paul E.: De danske militære flyverstyrkers udvikling 1910-1940. Bd. I. Odense 1997. 358 s. ill. kort. index. bibl.

Dahl, Erik: Holmen 1680-1980. Kbh. 1994. 62 s. ill. bibl.

Danmark-Norge 1380-1814.

Bd. I: Albrechtsen, Esben: Fællesskabet bliver til 1380-1536.

Oslo 1997. 402 s. ill. kort. index. bibl.

Bd. II: Rian, Øystein: Den aristokratiske fyrstestaten 1536- 1648. Oslo 1997. 460 s. ill. kort. index. bibl.

Degn, Ole & Erik Gøbel: Dansk Søfarts Historie 2, 1588-1720: Skuder og kompagnier. Kbh. 1997. 224 s. ill. kort. index. bibl.

Manwaring, G.E.: The Flower of England's Garland. London 1930. 235 s. ill. index. bibl.

Olsson, Carl-Gunnar: Svensk Kustsjöfart 1840-1940. Serie: Sjöhistorisk Årsbok 1996/97. Stockholm 1997. 287 s. ill. index. bibl.

Rodger, N.A.M.: The Safeguard of the Sea. A Naval History of Great Britain. Vol. 1: 660-1649. London 1997. 691 s. ill. kort. index. bibl.

Tracy, Nicholas (Ed.): The Collective Naval Defence of the Empire, 1900-1940. Serie: Navy Records Society vol. 136. Aldershot 1997. 760 s. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Allen, Thomas B. & Norman Polmar: Code-Name Downfall. The Secret Plan to invade Japan - why Truman dropped the Bomb. New York 1995. 352 s. ill. kort. index. bibl.

Blair, Clay: Hitler's U-Boat War. The Hunters 1939-1942. London 1997. 809 s. ill. kort. index. bibl.

Gentile, Gary: Track of the Gray Wolf. U-Boat Warfare on the U.S. Eastern Seaboard 1942-1945. New York 1989. 298 s. ill. index.

Helle, Baard: Marinen i Krig 7. juni 1940 - 8. maj 1945. Oslo 1997. 27 s. ill. bibl.

Jenkins, David: Battle Surface! Japan's Submarine War against Australia 1942-44. Milsons Point, NSW, 1992. 304 s. ill. kort. index. bibl.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945. Bd. 68:
1. bis 20. April 1945 mit einem ergänzenden Dokumentenhang für den Zeitraum vom 21. April bis 22. Mai 1945. Berlin 1997. 510 s.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945. Beiheft.
Vorläufiges Verzeichnis der Abkürzungen, Decknamen und Stichworte.
Marine-Quadratkarten. Berlin 1997. 63 s. kort.

Kurowski, Franz: An alle Wölfe: Angriff! U-Boote, Crews und Kommandanten im Zweiten Weltkrieg 1939-1945. Friedberg 1986. 525 s. ill. bibl.

Nesbit, Roy C.: RAF. Coastal Command in Action 1939-1945. Stroud 1997. 182 s. ill. index. bibl.

Parillo, Mark P.: The Japanese Merchant Marine in World War II. Annapolis 1993. 308 s. ill. kort. index. bibl.

Ryheul, Johan: Marinekorps Flandern 1914-1918. Hamburg 1997. 280 s. ill. kort. bibl.

Warner, Philip: The Zeebrugge Raid. London 1978. 238 s. ill. kort. index.

PERSONALHISTORIE

Barmine, Alexander: *One Who Survived. The Life Story of a Russian under the Soviets.* New York 1945. 337 s. ill.

Høigaard, Jørgen: *Tapperhed ærer. En Peter Willemoes biografi.* Kbh. 1997. 440 s. ill. bibl.

Langslet, Lars R.: *Christian IV. Konge av Danmark og Norge.* Oslo 1997. 246 s. ill. index. bibl.

Lind, Natasha O. & Per U. Møller: *Kommandøren og konen. Arkivfund om danske deltagere i Vitus Berings ekspeditioner.* Kbh. 1997. 261 s. ill. kort. index. bibl.

Sørensen, Christian L.: *Glimt fra de Dage, der gik. Troenseskipper Christian L. Sørensens Erindringer 1924-1928. Serie: Maritim Kontakt 19.* Kbh. 1997. 264 s. ill.

Ørberg, Bent (red.): *Søfolk og fiskere under 2. Verdenskrig. Mindebog.* 2.208 omkom. Kbh. 1997. 183 s. bibl.

POLITIK

Kristiansen, Tom: *Sjømilitær suverenitetshevdelse langs finmarkskysten i 1816 - Sekondløytnant Thomas Konows dagbok. Serie: Norsk Tidsskr. for Sjøvesens Skriftserie nr. 4, Hundvåg* 1997. 104 s. ill. kort. index. bibl.

Larzelere, Alex: *Castro's Ploy - America's Dilemma. The 1980 Cuban Boatlift.* Washington 1988. 543 s. ill. kort. index. bibl.

Nordquist, Myron H.: *What Color Helmet? Reforming Security Council Peacekeeping Mandates. Serie: Newport Paper No. 12.* Newport 1997. 74 s.

Roy-Chadbury, Reul: *Sea Power and Indian Security.* London 1995. 222 s. kort. index. bibl.

Unwin, Peter: *The Baltic Approaches.* Wilby 1996. 256 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Francis, T.L.: Submarines. Leviathans of the Deep, New York 1997. 144 s. ill.kort. index. bibl.

Roberts, John: Battlecruisers. London 1997. 128 s. ill. index. bibl.

Welcome on Board. Federal German Navy F122 "Bremen" Class Frigate, Bremen-Vegesack 1988. 33 s. ill.

Wynn, Kenneth: U-Boat Operations of the Second World War. Vol. I: Career Histories, U1 - U510. London 1997. 362 s. kort. index. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Grocott, Terence: Shipwrecks of the Revolutionary & Napoleonic Eras. London 1997. 430 s. index. bibl.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Caruana, Adrian: The History of English Sea Ordnance 1523- 1815. Vol. II: 1715-1815. The Age of the Systems. Rotherfield 1997. 500 s. ill. index. bibl.

Grossnick, Roy A. (ed.): United States Naval Aviation 1910- 1995. Washington 1997. 811 s. ill. index.

Morison, Samuel L: Guide to Naval Mine Warfare. Arlington 1995. 432 s. ill. index. bibl.

SØREJSER

Andreasen, Eigil: Togtbog. Med korvetten "Niels Juel" på "Operation Sharp Guard" og togt til Caribien 15 APR - 24 JUN 1996. Rødvig Stevns 1996. 35 s. ill. Kun Læsesal.

TIDSSKRIFTER & PERIODIKA

Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1997. Helsingør 1997. 144 s. ill. bibl.

Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen mit der Sonderabteilung Gasschutz. Bd. 1, nr. 1/1906 - Bd. 39, nr. 9/1944. München 1906-1944. forsk.pag. ill. index. bibl.

Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen mit der Sonderabteilung "Gasschutz" - General-Register der Jahrgänge I bis 30 (1906-1935). München 1938. 448 s. index. bibl.

Sprengtechnik, nr. 1-12/1952. Mannheim 1952. 240 s. ill. index. bibl.

Explosivstoffe. Wissenschaft und Technik, nr. 1/1953 - nr. 12/1965. Mannheim 1953-1965. forsk.pag. ill. index. bibl.

MARINE- & SØMANDSSANGE

h.-e. & E. Hornemann: Sang for Flaaden. Kbh. 1848. 4 s. Ej til udlån.

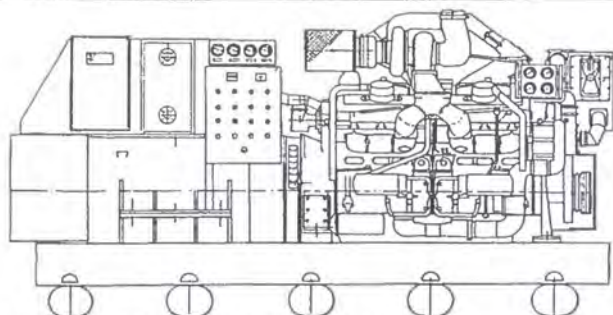
Lilleheim, Johan Henrik: Nord (og litt sør) av Hjelteskjæret lykt. Uerbødig orlogspoesi. Serie: Norsk Tidsskr. for Sjøvesens Skriftserie nr. 5. Hundvåg 1997. 72 s. ill.

Møller, H.P.: Den tapre Matros. Kbh. 1848. 4 s. Ej til udlån.

ROMANER

Steensen, R. Steen: Kampen under Nordpolen. Fem uger med U.S.S. Scorpion i Polarhavet. Kbh. 1958. 119 s.kort.

SR Motorteknik A_pS



Generatoranlæg fra 10 kVA til 2000 kVA.

- Leveres til den Maritime sektor og stationære opgaver.
- Specialbyggede anlæg, konstrueret efter opgave og kunde krav.
- Rådgivning, installation, service og reservedele.

Administration og Salg: Søgårdsvej 2, 3080 Tikøb.

Tlf. 49758068, 49758629, Fax 49758633.

Produktion: Industrivej 23, 4683 Rønnede. Tlf. 56711508.

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

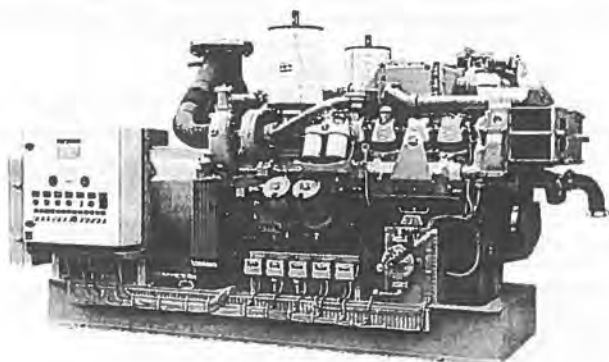
Generalagent for:

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

mtu



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



- 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

01179 KHC
FORSVARSAKADEMIET
POSTBOKS 2715
2100 KØBENHAVN Ø

440

000

000443

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